LOS

FERROCARRILES MEDITERRANEOS EN ESTE PAIS,

I ALGUNAS DE SUS TRASCENDENTALES CONSECUENCIAS.

Dans les pays gouvernés arbitrairement, les gens en place disent à un particulier qui réclame dans l' intérèt public: celà ne vous regarde pas, comme si les particulièrs n'avaient pas à souffrir des maux publics. L'arbitraire ne veut pas être jugé par la régle.

Avec le sang-froid d'un chirurgien expert qui extirpe des chairs cancéreuses, J. B. Say à fait voir à quel point un gouvernement, qui ne se borne pas strictement a remplir ses fonctions naturelles, peut jeter le trouble, la corruption et le malaise dans toute l'économie du corps social, et il a déclaré qu'à ses yeux un gouvernement de cette espèce etait une veritable ULCERE..... Les hommes qui cultivent le champ un peu banal de la philanthropie, sont très sujets à prendre pour des propositions réalisables, toutes les idées d'amélioration et de reforme qui leur montent du cœur au cerveau; c'est alors aux économistes qu'incombe la tâche ingrate de réduire ces idées à leur juste valeur. De là le renom d'aridité, de dureté, nous dirions presque de cruaté, que l'Economie politique s'est acquis auprès des philanthropes et du public superficiel.

A. E. CHERBULIEZ.

En los paises gobernados arbitrariamente, los hombres del Gobierno contestan al particular que reclama sobre algun asunto de interes público: "*nada os importa,*" como si los particulares no tuvieran que sufrir a causa de los males que afectan a la comunidad. Es propio de la arbitrariedad rehusar que se la juzgue segun las fórmulas establecidas.

Con la sangre fria del cirujano esperto que estirpa un cáncer, Juan Bautista Say ha demostrado hasta qué punto puede trastornar, corromper i alarmar la economía del cuerpo social, el Gobierno que no se limita á llenar estrictamente sus funciones naturales, i declara al propio tiempo, que, a sus ojos, un gobierno de esta especie, es una verdadera *úlcera*..... Los hombres que cultivan el campo un poco fútil de la filantropía, están mui espuestos a tomar por proposiciones realizables todas las ideas de mejoras i reformas que les suben del corazon a la cabeza. En este caso incumbe a los economistas la ingrata tarea de reducir estas ideas a su justo valor. De aquí la reputacion de aridez, de dureza i, pudiéramos decir, de crueldad, que la Economía política tiene en concepto de los filántropos i del público superficial.

A. E. CHERBULIEZ.

Algunos sujetos de nuestra estimacion i amistad han tenido la benevolencia de dirijirse a nosotros con el objeto de preguntarnos cómo opinábanos acerca de las diversas empresas que sobre ferrocarriles en el interior de este pais, se discuten ahora acaloradamente. Los hemos referido a lo que escribimos en veinticinco estensos artículos sobre el ferrocarril del norte, en

los últimos cuatro años, en diversos periódicos de esta ciudad, los cuales contienen cuanto hemos creido mas necesario para dilucidar esta cuestion; pero con la mira de que nuestras opiniones no vayan a confundirse con las de los que sostienen la conveniencia de esta mejora material a médias; es decir, la utilidad i posibilidad de construccion de otras vías férreas en el interior del pais, distintas de la renombrada del norte, i de que se nos considere siempre *solos* en la tarea que hemos emprendido de combatirlos todos, porque a todos son aplicables las doctrinas económicas en que nos apoyamos; respetando como respetamos las opiniones de cuantos han discutido, discuten i sigan discutiendo la materia, vamos a amplificar nuestros estudios, en mui poco hoi nuevos quizá, con la calma que lo hemos hecho hasta ahora, i sin darles nunca el carácter personal i apasionado con que otros han querido presentarla, porque en asuntos de la magnitud del presente, en que hai tanto que decir científicamente, todo eso es contraproducentem i empeora la causa de los que lo aducen, mostrando que carecen de razones para dilucidar con acierto. Nos lastima, ciertamente, que una cuestion como esta, de ciencia i cálculo elevado, se quiera circunscribir a los límites bastardos de un negocio de aspiraciones i lucros, i por eso es que nuestro tono ha sido i será siempre algun tanto severo, i distinto del que usan los otros impugnadores, quienes, a su turno, contemporizan i se entienden con los adversarios. Nosotros dijimos, con perfecta decision, aquí no puede construirse, económicamente hablando, un kilómetro de ferrocarril; los adversarios se empeñan en construir tres vias de 600 a 700 kilómetros: todo empréstito tomado con este objeto, a cualquier interes, por bajo que sea, será ruinoso para el pais; los adversarios contratan uno del 9 al 10 por ciento anual, recibiendo, líquida, una suma casi insignificante.—Dijimos: nuestra miseria i nuestro descrédito se exhibirán tristemente en el estranjero, persistiendo en tan descabelladas obras, i el gobierno se empeña en justificarnos estrepitosamente por medio de legaciones de primera clase, comisionados, ajentes, publicaciones, conatos de trazados i trabajos preliminares, i todo linaje de seducciones que cuestan ya enormísimas sumas. Dijimos: en un pais de escasas fuentes de produccion como el nuestro, es peligroso, i puede ser jenerador de desconfianza, inseguridad i grandes i constantes males, todo acto de la autoridad que afecte esa escasísima fuente de produccion, i pueda comprometer los recursos necesarios para sobrellevar aun la existencia misma; los adversarios no tienen en cuenta nada de esto; es punto de honor para un partido; lo único que puede sostenerlo, dicen; i cualquiera otra consideracion es exótica.

Es tal la impresion de desconfianza con que recibimos toda teoría de ferrocarriles aquí, sean de estensa o corta via, que estrañamos se hagan diferencias entre los que los sostienen, porque sus doctrinas económicas i sociales tienen que ser las mismas, no obstante sus formales protestas en contrario. Los últimos, especialmente, nos recuerdan este gracioso episodio: hace 15 o 16 años disputaban aquí acaloradamente dos injenieros afamados, acerca de la mejor direccion que conviniera dar a uno de los puentes que se construian entónces, sobre el rio San Francisco, pretendiendo el uno que fuera oblicua respecto de la corriente, esto es, haciendo un ángulo de 50.º, poco mas o ménos, porque así solo podia lograrse que el puente formara con la calle una línea recta, circunstancia de que realmente no podia hacerse absoluta abstraccion, miéntras que el otro sostenia que sin la direccion recta de 90.º, no se consultaria la solidez del puente. En esta emerjencia consultaron a un sujeto afamado para todo, de aquellos

que, segun Tocqueville, no hacen nunca falta en las democracias, i éste les dijo, que para evitarse *disgustos* no hicieran lo que el uno ni el otro decia; sino que partiendo la diferencia, la inclinacion fuese de 70º, término medio; con lo cual no se lograba ni la rectitud de la calle ni la mayor solidez del puente. La elasticidad de los partidarios de los ferrocarriles a corto trecho, nos ha recordado aquel árbitro; i por nuestra parte declaramos que, con el libro de economía política en la mano, no hallamos entre uno i otros ninguna discrepancia notable. "*Rien n'est si dangereux pour le vrai, et ne l'expose tant à être méconnu, que l'alliage ou le voisinage de l' erreur.*" (D'Alembert.)

Para nuestra satisfaccion sí nos basta el ver que cuando en 1871 iniciamos esta discusion franca i decididamente en el mismo, mismísimo sentido que hoi lo hacemos, no hubo casi quien no se escandalizara, i aun se nos dirijieron por esto diatribas que despreciamos; i hoi la opinion es bien jeneral contra esta serie de utópias. Entónces les dijimos con un afamado pensador a los que nos rechazaban: "Hai dos grandes vozes, mas fuertes "que las nuestras, que responderán por nosotros; la voz del buen sentido, "cuando sea oida, i la voz del porvenir cuando haya llegado," i el jiro que va dándose ya a la discusion, nos señala el éxito que puede tener mui pronto, si no nos equivocamos.

CAUSAS QUE SE OPONEN AL ESCLARECIMIENTO DE LA VERDAD EN ESTA MATERIA.

Los impugnadores del sistema de los ferrocarriles en el ámbito de la República, tenemos que luchar contra elementos poderosos i casi decisivos, por desgracia, en esta cuestion, a saber: 1,º la ignorancia que se advierte en la materia considerada bajo su aspecto económico. Decir que la construccion de ferrocarriles comprende el estudio de la produccion i del consumo, de los límites que tienen estos, de la riqueza, de la poblacion, de la civilizacion, de la moralidad, del clima, de la situacion topográfica, de la ilustracion de los gobiernos i de los pueblos, &,ª es la metafísica mas abstrusa para la mayor parte de los que se ocupan en estos negocios, incluyendo algunos de los que se encargan de dirijir la opinion pública. Recuérdese que cuando iniciamos esta discusion, un periódico de esta ciudad, de inspiracion conservadora, afamado por su erudicion relijiosa, nos negó la competencia para hablar sobre estas materias, que creia él eran solo de injeniería, pues ni malicia tenia de que se rozaran con la economía política. Si le hubiéramos dicho con el mas grande economista del siglo actual, "podrá el hombre elevarse a los aires, lanzarse i atravesar los océanos sin "velas i sin remos, hacer marchar los carros con vehículos desconocidos; "llegarán máquinas de vapor a dar signos de viva intelijencia; pero para "que esto torne en provecho de la humanidad, preciso es que todos esos "medios sorprendentes sean dirijidos por las luzes de la economía política, "sin cuyos consejos ilustrados las mas brillantes esperiencias, los proce- "deres mas injeniosos, pueden acarrear grandes peligros"; ese osado i renuente escritor, nos habria dicho que soñábamos. Hubiéramosle agregado: las necesidades de los pueblos, su jenio industrial, su civilizacion en jeneral, son los elementos que deciden de su felicidad i de su desarrollo.---- Todos los poderes del mundo no harian formar una ciudad donde nadie quiere vivir; donde no hai elementos para el crecimiento de la poblacion;

el cardenal de Richelieu con toda su influencia, no pudo fundar una ciudad que llevase su nombre, i apénas logró reunir para ello, unos centenares de almas; la suerte de la humanidad está sometida a reglas de carácter mui definido; el escritor *antieconómico* nos habria acabado de colmar de insultos.----Otro periódico reciente de distinta escuela, pero mas moderado i discreto, calificaba nuestros artículos de ortodoxos, por la influencia que le damos a la moral sobre el desarrollo de los intereses materiales, sin darse cuenta de que existe tal relacion entre la economía política i la moral, que a cada paso se descubre, i ella ha merecido que se consagre una obra entera a su estudio por el distinguido profesor del colejio de Francia, Mr. de Baudrillard, bajo este título: *Des Raports de la Morale et de l'Economie politique*, que ahora mismo tenemos a la vista. Los pensamientos de J. B. Say que bajo el título de *Quelques aperçus des hommes et de la société* precedieron, como necesarios, su curso completo de economía política, confirman superabundantemente esta aseveracion que hacemos:

Citemos, sin detenernos mucho, i como justificacion de nuestra *ortodojía* censurada, un solo pasaje de Rossi, nada sospechoso a la escuela liberal, (Curso de Economía política, tomo IV, leccion V.) quien despues de demostrar con su lucidez reconocida, que los pueblos cristianos son los que marchan i tienen que marchar a la cabeza de la civilizacion industrial, se espresa, con la mayor *ortodojía*, así: "Las conquistas del cristianismo interesan no solamente al hombre relijioso, al filántropo, al hombre de Estado, sino al economista. Véase como ejemplo: el economista debe interesarse en el buen suceso de las misiones, de esas sociedades cuya estension i progreso, son un hecho a la vez relijioso, político i económico. En efecto, propagando el cristianismo, esas misiones instruyen i civilizan; enjendran, pues, el poder del trabajo, escitan nuevas necesidades, estimulan, en consecuencia, el consumo i el cambio, i, por eso mismo, la produccion. Ellas hacen caer las barreras de la barbarie, barreras que la diversidad radical de relijiones, la falta de civilizacion i de necesidades comunes, habian elevado entre las naciones. Esas misiones tienden a asimilar los pueblos entre sí, no quitando a cada uno su carácter nacional, sino afiliándolos a todos bajo la lei de una fraternidad comun, bajo la lei de la fraternidad cristiana. Las misiones ensanchan los mercados que existen i crean otros nuevos. No solamente, pues, tienen una importancia política i relijiosa, sino una importancia económica."

La ciencia del trabajo, del crédito i del impuesto, de la produccion que supone la educacion i la instruccion, puntos los mas importantes en la cuestion que nos ocupa, ¿no tendrá relacion directa ninguna con la moral? Esta, que *es la ciencia de la vida* i se relaciona con todas, ¿no estará ligada con la economía política, que *es la ciencia de los intereses de la sociedad i del bienestar físico del hombre?* Hutcheson i su sucesor A. Smith, padre de la economía política, hacian cada año de la enseñanza de la economía política el complemento de sus lecciones de filosofía moral, i con razon, porque la armonía del bien moral i del bien material no es un misterio para ningun espíritu reflexivo. "*Voulez vous réformer l'humanité, en restant fidèles aux grands principes moraux et économiques de toute societé; devoir, justice, charité, travail, proprieté, famille, commencez par réformer l'homme et tout le reste* vous sera donné par surcroit. *En dehors de cette verité, vous ne trouverez qu'agitation vaine et stérile chimère; il n'y a pas d'assistance au monde qui vaille cette assistance morale.* Destutt de Tracy ha demostrado tambien elegantemente, las relaciones que existen entre la economía política i las leyes de la moral. Leedlo: *Quels sont les moyens de fonder la morale d'un peuple?*

El Evanjelio solo llena todas las condiciones que puede exijir la ciencia para el desarrollo de la riqueza; i la abolicion de la esclavitud mancomuna el cristianismo con la economía política de una manera admirable.

2.ª La astucia, por no decir otra cosa, con que los sostenedores de las vías férreas, presentan como puntos decisivos en la cuestion, el sobrante del presupuesto i el ejemplo que les dan a ellos otros paises; confiando en la candidez de sus contrarios para dejarse seducir con tales argumentaciones. ¿Qué significaria que hubiera sobrantes en las rentas para el efecto de hacer ferrocarriles, si no se demuestra previamente, que estos convienen al pais, i no aparejan, como nosotros lo creemos, su total ruina? ¿Qué importa que en otros paises los haya, si las circunstancias especiales de ellos, difieren totalmente de las nuestras? ¿Por qué estos hábiles etnógrafos, en vez de ocurrir a Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Chile, Buenosaires, &,ª para ponérnoslos de modelo, todos los cuales se hallan mui adelante de nosotros, no se fijan en lo que sucede en nuestro propio pais, en el ferrocarril de Barranquilla, que recojiendo como paso obligado, casi todo nuestro comercio interior i esterior, no da lo suficiente para el pago de la garantía ofrecida a sus empresarios? Esta ardua e importante cuestion de ferrocarril, que embarga todos nuestros recursos presentes i futuros, no puede resolverse por ejemplos ni por razones deducidas del balance del presupuesto. Este será quizá lo mas cómodo, pero no es lo que aconsejan la prudencia i la ciencia, ni los estímulos del honor, que nos dicen la estudiemos mas concienzudamente. ¿Qué pais ilustrado del mundo emprenderá o dejará de emprender una obra colosal, movido solo por el argumento de autoridad, porque en otras partes lo han hecho así, sin estimar las razones de las diferencias? I lo raro es que los que aquí discurren de este modo son los que rechazan la autoridad de una manera absoluta siempre. Ni digan tampoco que hai que adivinar al principio, como lo hemos visto insinuado, porque semejante respuesta, donde nos preciamos de una elevada instruccion, es altamente desdorosa para los que la dan. Si no conocemos nuestro pais i nuestros recursos, nuestra índole i demas condiciones económicas, ¿cómo vamos a implantar estos datos de otros paises distintos? ¿Por qué no estudiamos la ciencia que resuelve *a priori* todas las dificultades? Los esfuerzos que se han hecho i se hacen por los pueblos mas civilizados del mundo para adquirir los sanos principios de la ciencia económica, son una prueba del interes que inspira este estudio i de la importancia que se le da hoi. Bien pronto se le podrá aplicar lo que decia Voltaire en el siglo pasado, hablando de las doctrinas de Newton: "Se les enseñará un dia en que no habrá honor en "conocerlas sino vergüenza en ignorarlas"---- Sobrantes del presupuesto es una espresion que sirve para halagar a algunos i da márjen para que los congresos se encarguen de eliminarlos con proyectos desautorizados i gastos mui mal justificados; con pensiones, viáticos subidísimos i hasta sesiones sempiternas, &.ª Aun habiéndolos en realidad esos sobrantes, qué significarian ellos sino que las contribuciones recargan a los pueblos mas de lo que es debido, con lo cual imposibilitan el desarrollo de la incipiente industria, i destruyen aun los medios de subsistencia? ¿O es que el Gobierno tiene por sí negocios que puedan suministrárselos? ¿Cuáles? La esperiencia enseña que la felicidad del hombre está ligada al sentimiento de su existencia i al perfeccionamiento de sus facultades; que ella es tan-

to mas completa cuanto se ejercen mejor esas mismas facultades, cuanto mas produce i consume. Limítense los deseos i las necesidades, i el hombre se acerca mas al bruto; empobrézcasele con fuertes contribuciones, i se obtendrá igual resultado. Nuestro pais es mui pobre, en realidad, porque la riqueza de una nacion, así como la de una persona particular, no se mide comparándola con la riqueza de otra, sino con el precio de los objetos necesarios para el consumo, i con los medios de produccion que cada uno posee, i en este sentido es que lo aseveramos bien a nuestro pesar. Mas esta proposicion, si intentásemos demostrarla, daria lugar a consideraciones económicas tanto mas elevadas i estensas, cuanto es mayor i mas profundo el convencimiento que se tiene de lo contrario. Las mismas personas que afectan desdeñar estas verdades por sencillas, hablan i obran como si las ignorasen completamente, i por eso dijo con su especial tino Rousseau: "Se necesita de mucha filosofía para saber observar una vez lo que se ve i palpa diariamente."

3.ª causa que se opone al esclarecimiento de la verdad: Los halagos con que los partidarios de estas aberraciones, se seducen i seducen a los demas creyentes que encuentran: con los ferrocarriles, dicen, vamos a enriquecernos al instante, porque ellos son por sí solos causas eficientes de produccion i no medios de fomentar ésta; volaremos como por encanto sin costarnos nada i nos lloverán del cielo los frutos para la esportacion i el consumo; la poblacion va a triplicarse, porque la Europa entera no aguarda mas que esto para precipitarse a nuestros hogares i estraer nuestras abundantes i escelentes producciones, que hoi se hallan escondidas; las distancias desaparecerán, los climas se suavizarán, la civilizacion se estenderá, el carácter se modificará, la historia nos ensalzará---- i todo esto sin otro esfuerzo que tender los rieles en los montes desiertos i mortíferos, i soplar con fuerza la májica locomotora. Se construirán los ferrocarriles por medio de contribuciones que no gravan sino a los ricos. (¡ qué insensatez!) con lo cual se logrará tambien la nivelacion de las fortunas, punto mui seductor-------- Esto enseñan de véras.

Puede asegurarse sin el menor temor, que los errores en la ciencia son los que producen esas decepciones lastimosas. Nosotros referimos su oríjen a la escuela que encabezó el héroe de 1860: con igual énfasis iniciaba él cualquiera medida que pudiera convenir a su intento---- La riqueza pública, decia, se aumenta con la circulacion del numerario; creamos esta, que es lo mas sencillo, disponiendo que cada billete que emitamos valga lo que le señalemos, i nuestro objeto se ha logrado. Los empréstitos son mui útiles; no importa la aplicacion que de ellos se haga ni los sacrificios que cuesten; se aumentan las contribuciones para reemplazar el desfalco que causan, i adelante----

La economía política enseña que las cargas impuestas a la sociedad por los Gobiernos caros, producen el pernicioso efecto de multiplicar los atentados contra las personas i contra la propiedad. La vida se hace tan difícil i la disparidad de fortunas tan grande, que todas las pasiones se exacerban, i una multitud de jentes, forzadas por la necesidad, tratan de sostenerse por el crímen. "*Les charges imposées à la societé par les Gouvernemens chers, ont encore le fàcheux effet de multiplier les attentats contre les personnes et contre les proprietés. La vie y devient si difficile et la disparité des fortunes si grande, que toutes les passions y fermentent et qu'une multitude de gens, pressés par le besoin, cherchent à se soutenir pour le crime.*"

La economía enseña igualmente, que los Gobiernos gastadores están amenazados de otro peligro, el de la desercion de sus súbditos. La vida es cara donde el Gobierno hace gastos demasiado fuertes; aun así se vive mal, con mil privaciones i en una triste situacion. Esas emigraciones son tanto mas sensibles, cuanto que son de las clases medias de la sociedad, en que ordinariamente hai mas moralidad i luzes que en las altas i en las mui bajas, la primera de las cuales no emigra para no perder las ventajas de su posicion social, i las clases indijentes no soportan los gastos de la salida, i están mas esclavizadas a los hábitos de su pais. *Les Gouvernemens depensiers sont menacés d'un autre danger, c'est d'être desertés par leurs sujets. La vie devient trop chère là où le gouvernement fait de trop fortes depenses; on y vit mal à l'aise, on y est exposé à trop de privations, on y fait une trop pauvre figure. Ces emigrations sont d'autant plus fâcheuses, qu' elles ont lieu parmi les classes mitoyennes de la société, ou l'on trouve ordinairement plus de moralité et de lumières que dans les hautes classes et parmi la populace. Les premières ne se déplacent pas, car elles ne veulent pas perdre les avantages attachés à lèur position sociale; les classes indigentes ne peuvent pas supporter les frais d'un déplacement et sont plus esclaves des habitudes de leur pays.*

Ilustres publicistas, a la cabeza de los cuales es preciso colocar a Hume en Inglaterra, i a J. B. Say en Francia, condenan el sistema de empréstitos sin ninguna reserva ni escepcion. Mas vale recurrir en caso necesario al impuesto, que no grava sino el presente, que al empréstito, que encadena el porvenir. A lo sumo habria dos causas que escusaran un empréstito equitativo; una guerra inevitable o el reparar los desastres de una gran revolucion---- Los discípulos de 1860 enseñan que para obtener dobles productos, se duplican las contribuciones; i que la fe i la enerjía es cuanto se necesita para llevar a cabo empresas materiales costosas, sin detenerse en crédito ni en capitales; que los trabajos públicos pueden emprenderse con contribuciones forzosas; que el cálculo de lo débil del producto comparado con lo fuerte del costo, a nada debe conducir, i otras proposiciones de la laya, proposiciones que nos hacen recordar el célebre dicho de Voltaire apropiado a su época: "Los financistas sostienen al Estado como la cuerda del verdugo sostiene al ahorcado----" Quizá esta escuela viene de mas atras, del héroe de quien tomaba el nuestro sus doctrinas i las parodiaba: sí, Napoleon I no podia comprender que las cotizaciones de la bolsa no estuviesen a su disposicion como las maniobras de un rejimiento. Necesitó de una larga esplicacion para darse cuenta de que él no podia decretar el alza ni la baja de los fondos públicos. Es porque el despotismo, sea de uno o de muchos, es enemigo irreconciliable de la ciencia económica.

Aprended que todos los valores que se disipan no lo son solo por el lujo o por los placeres: muchos se pierden por impericia de los empresarios, quienes se imajinan consumir reproductivamente cuando la operacion que ejecutan no restablece nada, o restablece solo en parte, el valor capital impendido. Los que acometen una empresa imprudente, los que avaluan mal los gastos i los productos, los que pecan contra la ciencia, son disipadores a su modo, como los hombres viciosos. I en cuanto al pueblo que los sufre recuerde él siempre este adajio económico: "El que es bastante débil para tolerar los grandes gastos, debe ser bien fuerte para soportar grandes impuestos."

Los estudios económicos no enseñan a sacar partido ventajoso de una

mala situacion, pero hacen conocer las dificultades, descubren la imposibilidad, ahorran los vanos esfuerzos para vencerlas, i bajo este punto de vista son de la mayor utilidad. Sin duda todo esto se adquiere por la esperiencia ; mas han sido necesarios cuatro mil años, dice el ilustre Say, para adquirir por esa via lo que hoi se sabe por la ciencia. "Estoi persuadido, añade, que este estudio será pronto el complemento de toda educacion verdaderamente liberal i científica."

Si se nos preguntase con seriedad cuál de las tres causas mencionadas se opone con mas fuerza al esclarecimiento de la verdad, no vacilariamos en declarar que esta última, o sean los halagos de nuestra vanidad nacional.

INCAPACIDAD DE LOS PAISES POBRES PARA CONSTRUIR I CONSERVAR VIAS FÉRREAS.

Cuando el interes del capital empleado en la construccion de una via es considerable, los gastos de trasporte dependen de la cantidad trasportada, i así no puede decirse *a priori* si una via es o no conveniente en un pais, hasta no saber cuáles sean los elementos con que cuente para alimentarla. Supongamos un ferrocarril de 100 leguas de largo que haya costado veinte millones de pesos, i en el cual cueste 200 pesos tirar de un estremo a otro 100 toneladas de mercancías. Si no pasasen sino 100 toneladas por año, costaria su trasporte $ 1.000,200, a saber: 1.000,000, intereses de los 20.000,000, suponiendo el capital al 5 por 100 anual i $ 200 por gastos de traccion. El trasporte de una tonelada seria la centésima parte de la suma anterior. Estendiendo el cálculo a 1,000, 10,000, 100,000 toneladas, daria este resultado :

FRECUENTACION DE LA VIA.	PRECIO DEL TRASPORTE. TOTAL.	PRECIO DE UNA TONELADA EN 100 LEGUAS.	PRECIO DE UNA TONELADA POR LEGUA.
100 toneladas.	$ 1.000,200	$ 10,002	$ 100-20
1,000 —	1.002,000	1,002	10-02
10,000 —	1.020,000	102	1-02
100,000 —	1.200,000	12	0-12

Se ve que cuando atraviesan la via solo 100 toneladas, el precio de cada una en 100 leguas seria $ 10,002 ; cuando la atraviesan 100,000 serian solo $ 12.

Suponiendo la frecuentacion de la via mas i mas considerable, irá disminuyéndose en proporcion el gasto de trasporte; así como si suponemos que el interes del capital sea el doble, el resultado de la operacion en cuanto a precios, será naturalmente el doble. De donde se infiere, que el cálculo sobre el precio de trasporte en una via cualquiera, exije un estudio especial complejo, basado en consideraciones económicas mui científicas, i a las cuales hemos consagrado multitud de artículos; no siendo la publicacion de este cuadro, hoi, enteramente nuevo ni orijinal, porque está calcado sobre el que, refiriéndose a un canal, presenta el injeniero Dupuit. Por eso es que construir ferrocarriles o canales en los paises pobres i de tráfico mui reducido, es aumentar los gastos de trasporte en vez de disminuirlos, porque repartiendo sobre cada unidad trasportada el interes del capital de construccion i el costo de traccion, se obtiene una cifra infinitamente mas alta que la que se hubiera pagado en otra via, por dispendiosa que fuera. Por eso es que miéntras que en Inglaterra o cualquier otro pais rico, los ferrocarriles son de inmensa utilidad, aquí pueden ser ruinosos. Por eso es que nosotros, siendo tan partidarios de las vias férreas en otros paises, aquí les tenemos una aversion estremada; i no es empíricamente, porque en el Perú hayan producido malos resultados, sino porque estudiamos las razones en que esto se funda, i nos damos bien cuenta de ellas. Ese adverso resultado de los ferrocarriles, cuando no hai considerable tráfico, saltaria a los ojos i haria desistir de ellos a sus mas entusiastas partidarios, si no se disimulara por el apoyo que les ofrece el Gobierno, el cual no puede dispensar éste sin quitarlo a otras industrias a que el interes mas perspicaz de los particulares lo aplicaria con mejor suceso; i contrariando la sana e indisputable doctrina del *laissez faire* de los distinguidos fisiócratas; porque el Gobierno, repetimos, no tiene capital propio.

"En el Perú, dice D'Avricourt, el costo del ferrocarril en una via simple, ha sido de 700,000 francos por kilómetro, miéntras que en Francia, se han gastado 400,000 en via doble. ¿I habria podido pagarse ménos? pregunta él. No, porque el valor de las cosas es allí cuádruplo del de otros paises adelantados, i se han pagado hasta 100 francos diarios a un simple cantero (*tailleur de pierres*). Admitiendo que los beneficios de la empresa fueran considerables, lo que no es probable, no serian sino la compensacion de un negocio tan arriesgado (*aussi aléatoire*). Es, pues, cierto, que bajo el punto de vista económico, él es detestable, i jamas podrá cubrir los intereses del capital invertido, ni los gastos quizá, de la conservacion de la via. El precio del carbon, que es exhorbitante, i los costos del material que viene del estranjero i que habrá de renovarse frecuentemente, harán el tráfico de condiciones mui onerosas e inaceptables."

Ved los efectos naturales de la civilizacion i la riqueza, los cuales se manifiestan a cada paso i de mil maneras distintas en las transacciones de la vida, sin que sea dado lograrlas miéntras no se llega a esa envidiable altura. ¿ Por qué razon en las ciudades ricas i pobladas se goza de placeres, se satisfacen necesidades imperiosas a un costo moderado, cuando en los paises atrasados no se obtiene esto quizá con ningun sacrificio ? Todos los sentidos se halagan constante i vivamente donde hai civilizacion i riqueza, porque esto escita la competencia de quienes proporcionan esos goces, al par que en pueblos pobres i desiertos, vejeta el hombre tristemente sin apercibirse siquiera de que ellos puedan existir. Si no fuera por esas diferencias, ¿ por qué se lamentaria nadie del atraso i de la miseria ? En qué consistiria la Justicia eterna, si no se premiase a los hombres que se someten a sus leyes i por esto adelantan ; i se castigase a los que revelándose contra ellas, viven en el libertinaje, la anarquía i las revoluciones i por esto sucumben ? En la distribucion de los bienes i de los males, tiene que existir cierta armonía de que no puede sustraernos, si nos es adversa, la simple voluntad propia; cierto modo de ser forzoso, imputable a nuestra índole. Así analizamos.

Cuando el análisis ha hecho conocer en economía política, de qué se componen los gastos de produccion i la influencia de éstos sobre el valor de las cosas, ha venido a saberse por qué el oro es mas precioso que el hierro, por ejemplo. Esas observaciones repetidas esplican nuestra constante decision por el análisis, para esplicarnos siempre bien las cosas.

*

NOCIONES ECONÓMICAS APLICABLES A NUESTRA SITUACION ACTUAL.

Los ferrocarriles no pueden sostenerse, demostramos, sino con pasajeros especialmente. La carga cuyo volúmen es mui grande i su flete mui módico, comparado con el que rinden aquellos cuyo arribo al punto de destino no es tan urjente ni premioso, presenta el grave inconveniente para su conduccion, del fuerte deterioro que causa a la via por su peso considerable i laboriosísimo tráfago, i así no puede sostener sola, esta costosa via, en ninguna parte. De ahí tambien viene, que en los paises ricos i poblados, en que el tiempo vale mucho i la pronta llegada del negociante al centro comercial decide del ventajoso éxito de la especulacion que intenta, principalmente por la competencia que existe entre ellos, sean los pasajeros, segun vamos diciendo, los que los sostienen en su mayor parte a lo ménos. " Un gran número de compañías de ferrocarriles en los Estados Unidos, dice Chevalier, que no tienen muchos viajeros que trasportar, no pueden conducir las mercancías sino a un precio alto. La hipótesis de que una fuerte reduccion de precios produce gran número de pasajeros i de mercancías, no es aceptable si no hai mucha poblacion i mucha industria, o sea, habitantes i capitales. Si no hai muchos que se muevan i medios de producir ricos cargamentos, ¿ cómo podrá el camino de fierro aumentar su clientela ? Mr. Stucklé, economista ruso, observa justamente, que "la creacion de los ferrocarriles, es uno de aquellos hechos que no están reservados a todos, una de aquellas innovaciones que prosperan porque hai especiales aptitudes para aplicarlos, i cuya propagacion no es posible, sino porque los pueblos han llegado por la marcha progresiva de la civilizacion, a realizar cierto número de condiciones determinadas."

La inmigracion europea carece de estímulos para establecerse aquí con ventaja, al paso que en los Estados Unidos i en diversas Repúblicas de la América del Sur mas adelantadas que la nuestra, tiene cada dia mayores i mas fuertes halagos. El clima con la variedad de estaciones a que están habituados; la situacion de fácil acceso por su proximidad en unos, i en otros por ser puertos o comarcas próximas a estas i no remotas soledades a donde vayan a sepultarse; la abundancia de producciones para la subsistencia i para la esportacion; la tolerancia política, social i relijiosa prácticas; la paz i la justicia, dones preciosos de la civilizacion, sin los cuales ningun otro bien existe---- todo, en fin, hállanlo a su deseo. Aquí---- Es pasmosa la facilidad con que se espera inmigracion aquí; i todavía mas, la creencia de que sin ella puedan hacerse ferrocarriles para atravesar desiertos vírjenes desde la creacion. ¡ Hasta dónde puede llegar el pensamiento, cuando el hombre se empapa servil i apasionadamente en el error! En el estado actual del mundo, ninguno se sujeta a distraerse del contacto de sus semejantes, a renunciar su patria, su familia, sus amigos, los goces inapreciables de la civilizacion, al punto de no volver a saber que existen, i ménos sin compensacion formal de ninguna especie. Creer que nuestro pais encierra los tesoros de la felicidad, i que todos ansían por venir a recojerlos, es otro de los delirios de la virtud del patriotismo.

Deseariamos resumir aquí las principales disposiciones que rijen en los Estados Unidos protejiendo a los inmigrantes, en las cuales campean la jenerosidad i la filantropía ; pero nos abstenemos de hacerlo, porque seria demasiado largo, i debemos detenernos en otros puntos. La " Revista de ambos mundos," correspondiente al 15 de enero del año próximo pasado, contiene un artículo de L. Simonin mui interesante sobre esta materia.

Entre las causas naturales de un poder productivo superior, i aun sobre la fertilidad de la tierra i el clima sano, se cuenta una posicion marítima con grande estension de costas, puertos i abrigos numerosos, rios i corrientes de agua navegables, que hacen fáciles los trasportes naturales, lo cual puede contrabalancear la inferioridad en todos los demas sentidos. Así es que en el viejo mundo, las naciones mas prósperas no eran las que poseian territorio mas vasto, un suelo mas fértil, ni clima ménos insalubre, sino las que por su esterilidad misma se habian visto forzadas a aprovechar las ventajas naturales de su posicion marítima, como Aténas, Marsella, Venecia i las ciudades del Báltico. Hemos repetido hasta la saciedad en nuestros estensos artículos sobre el ferrocarril del Norte, i cada dia lo hacemos con mas convencimiento, que nuestra pésima posicion topográfica i nuestro vicioso estado moral, responden mancomunadamente de la imposibilidad de los ferrocarriles acá en el interior. Concedemos a los adversarios, por gracia, cuanta idoneidad quieran atribuirse en todo lo demas, i con esto solo nos prometemos combatirlos siempre.

Va ya para cuatro años que las palabras " ferrocarril del Norte " encabezan uno o varios artículos en cada periódico de esta ciudad, sin contar multitud de folletos, memorias, informes oficiales, hojas sueltas con este mismo epígrafe, haciendo un ruido como el que quizá no hizo ni hace el ferrocarril continental de mil leguas de estension. Cualquiera que en el estranjero se ocupara en hojear nuestra prensa, sin detenerse en su lectura, los tomaria por indicio de su movimiento i calificaria este ferrocarril como uno de los de mas tráfico en el mundo. Sinembargo, no solo no anuncian un ferrocarril establecido, sino que miéntras mas se escribe sobre él, mas se va desprestijiando; empezamos uno o dos con esta tarea, i despues ha habido periódicos creados para ella sola casi. Desde la misma época se solicitan en el interior i fuera de él, recursos para construirlo; hanse gastado quizá ya doscientos mil pesos en sus preliminares i nada positivo alcanzamos. ¿ Qué significa esto ? La ciencia económica nos da la clave para descifrar el misterio. Los capitales van donde se necesitan, donde se saca algun provecho de ellos, i este es el fundamento del equilibrio del progreso, sin que requieran ninguna violencia, porque el hombre es mas perspicaz en esto que en ninguna otra cosa quizá. En este siglo del positivismo, o sea de la produccion i el consumo, no hai valla que pueda detenerlos, ni tasa que pueda limitarlos en esa impetuosa corriente; así como por el contrario, ellos se ahuyentan de donde no pueden reproducirse, donde hai falta de garantías para el trabajo, ora sea un dictador el que las usurpe, ora una camarilla audaz i abusiva, ora bajo el nombre de contribuciones, o cualquiera otro mas ingrato.

Bajo el poderoso i absoluto reinado de Luis XIV, en que Mazarin, despues de una vida de príncipe, dejaba al morir 100 millones de francos i Fouquet robaba en seis meses 50 millones; en que se construia Versalles con 36 mil trabajadores i 6 mil caballos, i Marly con un costo de 3 millones mensuales, el crédito del Gobierno caia a la rata de 25 a 30 por 100. Luis XV no halló despues quien le prestase ni a esas gravosas condiciones, i se vió precisado a ocurrir a sus escuderos, solicitando las escasas economías que hacian. Bajo Luis XVI, ¿ Calonne no hizo arrebatar una noche, para suplirse, las entradas a la ópera ? Aquí mismo en la época de la

dictadura, ésta no pretendió disponer en los correos, de los capitales de los particulares, confiados a su custodia ? ¿ I todo esto cuándo ha sucedido ? Cuando los pueblos se han hallado mas esquilmados por las contribuciones, que es naturalmente cuando se abate mas el crédito, agotada la fuente de donde nacen los recursos del soberano. Hagamos ahora algunas aplicaciones bien penosas: el Gobierno dictatorial contrataba hace diez años un empréstito de siete millones i medio de pesos al 5 por 100 anual, recibiendo, líquido, como dos terceras partes de su monto nominal, sin constituir para ello ninguna hipoteca especial ; entónces no alcanzaban las rentas a las tres cuartas partes de lo que hoi producen; la deuda nacional era mayor, i la desconfianza que inspiraba ese réjimen era grandísimo, por ser su único tema conservar el pais en estado de guerra, bajo cualquier pretesto. Hoi se contrata una suma menor, recibiendo aproximadamente los dos tercios de ella, como entónces, cediendo para el pago de los intereses por hipoteca especial, la renta mas saneada de la República ; se contrata a un interes 40 por 100 mayor que aquel, cuando ademas, la honradez del Gobierno es indisputable. ¿ No marca esto tambien el grado de desconfianza que inspiran nuestras empresas industriales que están en via ? * La caida del Gobierno de Luis Felipe la atribuye en mucha parte el economista Garnier, a la inoportuna empresa de las fortificaciones de Paris. Esto da indicio de lo delicado de los trabajos públicos, aun en paises ricos, sin duda porque se comprometen en ellos los elementos de la prosperidad nacional, el capital i el crédito.

En la industria comercial en que los capitales son *movilizables*, una mercancía que no se vende bien, se vende siempre, no hai riesgo sino de perder una vez, i cuando se ha sufrido esta pérdida, se evita renovarla; mas tratándose de una máquina, de un establecimiento que no produce sino una sola especie de productos, si esto no se logra, el capital permanece ocioso ; los hombres i el capital quedan en muchos casos sin aplicacion, i sobrevienen las crísis i la ruina. Esto parece mui obvio i que no hubiera necesidad de decirlo ; pero aquí nada lo es. ¿No ha habido quien diga que es preciso hacer ferrocarriles, porque todos los negocios están caidos, lo que equivale a esto : porque no hai que producir ni conducir ? ¿ No se ha estimado, aun en documentos oficiales, la poblacion, para los efectos económicos, por cabezas que comen i duermen, aunque no piensen ni produzcan, o sean salvajes ? I la fe como elemento poderoso para llevar a cabo estas empresas, ¿ cómo calificarla ? Si no hubiera otra razon para desconfiar de los proyectos de los adversarios que esta clase de argumentacion, ella bastaria i sobraria.

Los sacrificios hechos por el Gobierno para halagar a los acreedores

* Despues de escrito lo anterior hemos sabido que la propuesta hecha definitivamente por el Gobierno a los prestamistas estranjeros, es esta: Dar por $ 3.000,000 nominales la anualidad del ferrocarril de Panamá por treinta años, garantizando el Gobierno su totalidad, $ 250,000. Es decir, se darán siete i medio millones de pesos por dos i medio millones, que a lo sumo se reciben, o sea, cinco millonos de intereses sobre dichos dos i medio por quince años de plazo, término redondo a que equivalen los treinta concedidos, dividiendo los pagos en iguales partes, año por año. Este negocio no necesita de comentarios. Es perfectamente armónico con la aplicacion que se le da. Calcúlense por esta proporcion las sumas que se necesitarian para hacer los ferrocarriles que se proyectan, i si alcanzarian para esa sola obra las rentas íntegras del país durante ocho o mas períodos presidenciales. I despues de enajenada aquella anualidad, base casi esclusiva del crédito en el estranjero, ¿ cuáles serán los sacrificios necesarios para obtener algo prestado ? I entiéndase tambien, que miéntras mas se mendiga, mas crece el descrédito, cosa que no quieren ver nuestros estadistas.

estranjeros i obtener así crédito, concediéndoles aquello a que no tienen derecho i que empieza a sernos mui gravoso, sea el cambio de moneda para el pago de los intereses de su deuda, fué un indicio luminoso de lo que estaria dispuesto a hacer, el dia que se tratase directamente de obtener fondos para los ferrocarriles en proyecto ; i por esto no nos han sorprendido los términos aceptados para el empréstito que se ha negociado ahora con este objeto.

Continuemos elevando gradualmente el análisis económico, sin hacernos demasiado difusos.

INDICACIONES SOBRE LAS CAUSAS QUE MODIFICAN LOS ELEMENTOS DE LA PRODUCCION DE LA RIQUEZA.

En nuestros artículos anteriores hemos dicho que los instrumentos productores de la riqueza, a saber, la tierra, el trabajo i los capitales, son los mismos en todas partes, sin que pueda concebirse la existencia de la sociedad sin ellos tres ; mas hai causas que modifican estos tres instrumentos, haciéndolos mas o ménos enérjicos, aumentando o disminuyendo su eficacia. En ninguna parte sucederá que dos de ellos reemplacen la accion simultánea de los tres unidos. Dos sociedades pueden ocupar igual estension de territorio, contar el mismo número de trabajadores, poseer un capital semejante i, sinembargo, no producir sumas idénticas. La diferencia puede provenir de los instrumentos mismos de la produccion que, aunque aparentemente iguales, no lo son en realidad, o de hechos esternos e independientes de aquellos propios instrumentos. Dénse a un artillero dos cantidades de pólvora al parecer semejantes, dos bocas de fuego, lo mismo; no obstante, los efectos que se producen pueden ser bien distintos, si las cargas o las bocas son tambien distintas.

El problema económico es mas complicado. El hombre considerado como trabajador, que es como allí se le mira, i en este sentido ocupa el primer lugar en la obra de la produccion, tiene órganos, intelijencia, facultades, instintos, pasiones, i así viene de la naturaleza, modificado luego por la sociedad civil. He aquí, pues, cómo pueden modificarse con ese solo instrumento de la produccion, los resultados jenerales de ésta. En el hombre existen dos elementos poderosos, que se refieren a su parte moral i a su estructura material : del primero se deducen tres facultades radicales ; la comprension, la voluntad i el poder, i la negacion de éstas por algun obstáculo o motivo cualquiera.

Si esto es cierto de un individuo tomado aisladamente, lo es tambien de la sociedad entera, que se compone de ellos. Es, pues, de la fuerza i de la voluntad de la sociedad considerada como ser colectivo i moral, de lo que hai que proponerse tener cuenta en la solucion del problema de la produccion, para no esponerse a dar pasos que puedan comprometer la existencia social, particularmente tratándose de asuntos de estrema magnitud i duracion.

Pues bien; en el estado físico, moral i político de las sociedades, es que se puede hallar el límite de lo que ellas comprenden, de lo que ellas quieren, de lo que ellas pueden. Poco importa, dijimos, que los tres instrumentos de produccion nos parezcan iguales en dos sociedades diversas. Si una de ellas carece del poder intelectual, de la voluntad o de la posibilidad de aplicarlos, los resultados serán distintos de los que obtendrá la

otra con intelijencia, voluntad o poder para ello. En otros términos, es preciso estudiar las causas físicas i morales, los elementos naturales, las costumbres, las instituciones que pueden secundar la obra de la produccion, o los obstáculos que pueden paralizarla; i a este estudio es al que especialmente hemos consagrado la atencion respecto de nuestra patria.

Todavía, en lugar de esta investigacion puede hacerse otra. Hai causas que dependen de la voluntad del hombre i otras que son ajenas de ella. Tomemos dos países i supongamos entre sus pobladores una diferencia de raza que haga a la una mas capaz que a la otra para un trabajo activo i perseverante, tendremos una causa física independiente de la voluntad humana, la cual determina una diverjencia o contraposicion entre ellas. Coártese la produccion por leyes restrictivas, este obstáculo viene a ser de la voluntad, sin que sea ménos eficaz quizá que el otro. Hai tambien causas mistas, en parte dependientes, en parte iudependientes de la voluntad &c. Lo dicho basta para deducir con toda evidencia, las relaciones que existen entre la economía política i las demas ciencias no solo morales i políticas sino físicas i naturales, aun consideradas solo por su concurso en el desarrollo de la riqueza. Resulta, por tanto, que los administradores públicos que desatienden estos hechos, estos datos i elementos físicos i morales, ignoran su mision i tienen que errar en las consecuencias que deducen, en los proyectos que conciben.

Las combinaciones de que son susceptibles los instrumentos de la produccion por las circunstancias especiales de cada país, son el áljebra de la economía política, el estudio mas importante de sus aplicaciones prácticas. No quiere decir esto que la economía política sea una enciclopedia, pero sí que no se pueden resolver sus problemas con jeneralidades i abstracciones como creen algunos ; que éstas no pueden servir para esclarecer jamas cuestiones científicas i complicadas. Pero si no es la enciclopedia, es el eje sobre que jiran todos los intereses sociales, la ciencia por antonomasia de las sociedades modernas, ciencia sin cuyo conocimiento ni las naciones ni los individuos pueden injeniarse en las especulaciones difíciles de la material existencia. Hacer un cuadro de las causas físicas, morales i políticas que puedan influir sobre los resultados económicos, seria un trabajo que nadie podria emprender, abrazando a todos los paises ; mas esto no quiere decir que cada gobierno que desee entrar de lleno en las reformas económicas, no esté solemnemente obligado a hacer tan interesante estudio.

Perdónesenos que nos hayamos detenido en este punto, quizá un poco abstruso, mas de lo que deseáramos consultando la paciencia de los lectores, mucho ménos, eso sí, de lo que merece, atendida su vital importancia. Estas consideraciones son indispensables en el estudio serio de la materia, i están basadas en las estensas doctrinas de eminentes escritores, a cuya fuente ocurrimos siempre, desconfiando de nuestros débiles recursos intelectuales.

OTRAS EXIJENCIAS DE LOS TRABAJOS PÚBLICOS I APLICACION DE LA CÉLEBRE DOCTRINA DEL "DEJAD HACER" DE LOS FISIÓCRATAS.

El desarrollo prematuro de los intereses materiales, como el que exije la aplicacion del vapor a las vias terrestres, supone condiciones de existencia social mui especiales i distintas de aquellas en que nos hallamos, las

cuales se refieren al estado moral e intelectual i a las aptitudes físicas de la sociedad, como decimos. Por eso es tan raro en la historia, si no absolutamente insólito, que un pueblo presente rasgos de una elevacion súbita e instantánea, porque las naciones, así como los individuos, son limitados en su alcance ; i cada dia se observarán mas estas dificultades, en razon de la competencia que se hacen aspirando todas al mismo fin ; al ensanche de los medios necesarios para lograr su felicidad i la de las demas, o sea, de los medios de produccion fáciles i baratos. Las aptitudes morales exijen una concatenacion o armonía de miras i circunstancias, tan estricta, que faltando una sola todo el vasto plan fracasa ; instruccion, probidad, enerjía, constancia i actividad en el trabajo, órden i civilizacion jeneral. Para que un pueblo pueda establecer canales, caminos de hierro i otras obras de esa magnitud, es preciso, dice el economista Clément, que posea una multitud de útiles, máquinas, instrumentos para la preparacion de todos los materiales que entran en la construccion de esos establecimientos, o que los reciba preparados de otros paises, para hacer vivir a los trabajadores durante el establecimiento de las obras ; es preciso que se fije en el embarazo que causa, con la demanda de brazos, a las otras industrias ; en el interes que va corriendo de los capitales aplicables a su ejecucion, &c. Sin estas condiciones, i miéntras no pueda llenarlas, debe resignarse a permanecer privado de estos poderosos medios de progreso i de civilizacion. *Sans ces conditions, et aussi longtemps qu' il ne peut les remplir, il doit se résigner à rester privé de ces puissants moyens de progrès et de civilisation.*

Dícese : si el Gobierno no impulsa este negocio, ¿ de quién podrá esperar el país el desarrollo industrial que las vias férreas deben proporcionarle ? Nos quedaremos aguardándolo del interes particular i nunca llegará. He aquí una de las cuestiones espinosas de la economía política i que mas sutilmente se han controvertido—los límites que conviene dar a las atribuciones i a la accion del Gobierno—de la cual ha nacido el *Dejad hacer* de una escuela i la intervencion directa e inmediata del Gobierno en asuntos de incumbencia particular, de otra ; sobre cuyos puntos queremos decir dos palabras únicamente, temerosos de hacer mas cansado este escrito.

Esta cuestion es mui delicada, decimos, porque abraza todo el ramo de finanzas, puesto que, segun las atribuciones que se confieran al poder público, son i tienen que ser las contribuciones que graven a los ciudadanos, objeto especial de aquel estudio. La exajeracion de las atribuciones del Gobierno es comun en teoría i en práctica en casi todas las naciones del continente europeo ; la tendencia contraria ha prevalecido siempre en Inglaterra i en la Union americana, paises escepcionales. Entre los de esta escuela hai quienes quisieran circunscribir las funciones de la autoridad, a protejer a los ciudadanos contra la violencia i el fraude simplemente : entre los de la primera, se encuentran multitud de exijencias raras, como estas : la proteccion de la industria nacional, que comprende la prohibicion de importar o el establecimiento de derechos subidos de importacion, las leyes contra la usura, las tentativas hechas para arreglar los precios de las mercancías, con especialidad de los artículos alimenticios, los monopolios, las leyes contra las coaliciones de los obrereros, las que fijan las horas de trabajo de éstos, &c. Cuando Luis XIV emprendió hacer la columnata del Louvre, prohibió a los particulares emplear ningun obrero sin su permiso, bajo multa de diez mil francos, i a los obreros les prohibió

que les trabajasen, bajo pena de prision por primera vez, i de galeras por la segunda. Hasta allá se llevó la intervencion....

Desde luego esta cuestion no puede resolverse de una manera jeneral i uniforme. En las democracias, por ejemplo, las mayorías reales o ficticias, tienen tal influencia, que los depositarios del poder obran con su apoyo, como una oligarquía, sin atender a los hombres que piensan, que son siempre el menor número, ni a los dictados de la ciencia, que tampoco pueden hacerse valer contra la poderosa falanje de la multitud. Por eso es allí mas peligrosa la intervencion de la autoridad, no ménos que por resentirse todo de las tendencias maléficas de los partidos. La ciencia supeditada siempre por la política.

Es indudable que en las sociedades bien civilizadas, los trabajos públicos no son igualmente ejecutados por el Gobierno que por los particulares, porque éstos ejecutan mejor, consultando siempre su especial i el ajeno provecho, al paso que los gobiernos se distraen en asuntos distintos i que afectan su conservacion; lo es tambien, que un pueblo que no tiene el hábito de obrar espontáneamente en su interes colectivo, que espera de la autoridad la direccion e impulso en los negocios que le atañen, se enerva algun tanto i no goza de la plenitud de sus facultades; su educacion es defectuosa. El *laissez faire* debe ser, pues, la regla jeneral del progreso, i en todo caso a los que piden i no a los que rechazan la intervencion del Gobierno, corresponde probar que tienen la razon para ello, lo que se verificará pocas vezes.

Esa regla tiene escepciones, es cierto, tratándose, por ejemplo, de la instruccion pública, en que el deber del Gobierno puede ser el de establecer escuelas gratúitas para los pobres, sin ningun jénero de monopolio, i sin conceder ventajas particulares a los que reciban la educacion que él da. El Gobierno puede exijir de todos cierto grado de instruccion, pero no debe prescribir cómo ni por quién se da, ni forzar a los padres a que envien sus hijos a sus establecimientos, ni usar de ninguna coaccion. Un Gobierno que puede formar la opinion i los sentimientos del pueblo desde la juventud hasta la edad madura, puede hacer de él lo que le dé gana; la posesion de un poder absoluto en esta materia, constituye un verdadero i mui temible despotismo.

En jeneral debemos decir, que aunque haya paises en que no se harian caminos ni canales ni colejios, &c, si el Gobierno no los hace, solo en el caso de que la masa del pueblo sea con jeneralidad i casi totalmente pobre e ignorante, el *laissez faire* tiene contra sí alguna razon de fundamento. Un buen gobierno en cualquier otro caso, animará i estimulará todo esfuerzo industrial, alejará cuanto pueda desalentarlo, le dará todas las facilidades que requiera, evitará hacerle cualquiera competencia i creará recompensas i honores para fomentarlo; no olvidará nunca que el estudio de las sanas doctrinas económicas, es lo que puede ser de una utilidad mas universal. Sin duda que habiendo habido aquí este, la discusion que nos ocupa se habria ahorrado.

Nuestro país no carece de las condiciones necesarias para que los trabajos públicos se emprendan por los particulares; dícenlo así los Bancos i otros establecimientos industriales, que se han llevado a efecto cuando él los ha exijido. Los capitales, por la consolidacion de la paz i el hábito del ahorro que predomina especialmente en las clases acomodadas, se acumulan aquí pronto i en sumas relativamente considerables, al punto de que hoi se cuentan por centenas de miles de pesos los que ántes se

contaban por decenas, i luego se contarán por millones o partes alícuotas de millon. Este esceso de capitales i los fuertes impuestos establecidos esplican, en mucha parte, la carestía jeneral que hoi se observa. Los capitales buscan colocacion en cualesquiera empresas que se presenten, en fincas raizes, principalmente, por la mayor seguridad que ofrecen éstas, i aunque sea que ganen, por razon de la competencia, un interes mui módico: *La modicité du revenu est expliquée par la solidité du placement.* Nueva anomalía de nuestra situacion económica; miéntras trascurre mas el tiempo de paz i por ello crecen los capitales, hai tambien mayor carestía, es decir, mas pobreza. A este estudio de las anomalías que presenta el país, es al que consagramos con mas ahinco nuestras constantes meditaciones.

Advirtamos de paso que el *laissez faire* se aplica aquí a la actividad i a la industria,—trabajo i cambio libres,—pero no a la moral, a la relijion ni a la política: "*Ne pas trop gouverner*" simplemente.

EFECTOS FUNESTOS INELUDIBLES DE LA PUGNA CONTRA LOS PRINCIPIOS I ÚNICA POSIBILIDAD DE REMEDIARLOS.

Habiendo demostrado en este i tantos otros artículos que hemos escrito sobre la materia en cuestion, que los ferrocarriles no producirian para sus gastos siquiera, cosa a la cual no se resisten ni los mas entusiastas por ellos, aunque limitando estos inconvenientes a cierto número de años solamente; veamos la trascendencia de semejante mal sobre la suerte jeneral del pais, representándonos para esto, la verdad desnuda.

La riqueza del Estado proviene de la de los ciudadanos, o mejor dicho, ésta es la que la forma: el gobierno de un pais en que los ciudadanos no tuviesen nada, no tendria tampoco nada; al contrario, el gobierno de un pais en que los ciudadanos fuesen ricos, tendria siempre abundantes recursos. Ahora bien: el porvenir de éste no se presenta halagüeño bajo el aspecto económico i todo amenaza una crísis quizá desoladora. Los artículos de esportacion desaparecen, o escasean i virtualmente encarecen hasta el estremo de que hai muchos de primera necesidad que casi pueden importarse del estranjero, como el cacao, el azúcar i otros. El cultivo del añil desapareció completamente; la quina cae i las plantaciones nuevas de la India vendrán a hacerle competencia; el café no podrá sostenerse quizá con ventajas, entre otras causas, por la escasez de brazos. Las importaciones, que es lo que se recibe en cambio, tienen que disminuir, así por esto, como porque los derechos sobre su entrada son mayores que ántes. El envío del numerario para saldar este déficit i para cubrir los fuertes intereses de la deuda esterior que aumentan sucesivamente con el cambio, tiene que embarazar la circulacion en especie i en billetes de cambio, sus representantes, pues la emision de éstos debe disminuir con la del numerario, porque las dos marchan paralelas; entónces el interes sube, i cesa o se paraliza el movimiento industrial, la mano de obra no tiene demanda, el crédito particular se amengua, el nacional cae por entero i la crísis se presenta en todas sus deformidades. El Gobierno sufre, el primero, por esta jeneral postracion, que coincide, o mejor dicho, se ha iniciado con la pérdida de una renta considerable i segura, la de la anualidad del ferrocarril de Panamá, i no pudiendo ocurrir ya al empírico i trillado recurso del alza de los impuestos, pues éste ha sido contrapro-

ducentem, i aumentaria i *perfeccionaria* los halagos del contrabando, apela al último refujio, el de la bancarrota, *ultima ratio regum*, jérmen de todos los males imajinables, concebidos i por concebir, inclusa la anarquía i la barbarie; porque las revoluciones que se hacen por hambre son las mas audazes i crueles i las que cuentan siempre un mayor número de prosélitos; prosélitos activos los que entran resueltamente en ellas para satisfacer aquella necesidad, prosélitos pasivos los que por temor de sus rigores se afilian en sus líneas, i suelen ser peores que los primeros. No se necesita sino de haber vivido aquí para poder darse bien cuenta de unos i otros. La bancarrota es la espoliacion i la iniquidad; es el ejemplo de la inmoralidad dado a todas las clases sociales, i bajo este punto de vista no sufre discusion. Bajo el aspecto financiero es contraproducente i torpe.

Ved ahí cómo respondemos a los consuetudinarios utopistas cuando, mui ufanos, nos lanzan esta su consabida esclamacion: ¡I cuál será el progreso del pais, aquello que no se ve (por ellos) despues de establecidos los ferrocarriles!

(*Antioquia*, decimos nosotros, *apresurándose a pedir lo que se le ha señalado en el reparto inconsulto de los bienes de la comunidad, muestra que es mui perspicaz i comerciante, como jamas lo hemos dudado.*)

De aquí procede que estos asuntos sean en todas partes mas bien de la competencia de los negociantes a quienes conciernen, que de los políticos i diplomáticos; pero aquí no es así, porque aquellos los eluden por egoismo, con ahinco. Esas dos carreras tienen siempre aspiraciones distintas i aun opuestas. Los economistas atienden en sus especulaciones al curso de la bolsa; los diplomáticos cuentan los votos i las aclamaciones aun de los necios.... Se asegura que el príncipe de Talleirand i J. B. Say no pudieron estar de acuerdo; ni el publicista Cárlos Comte, yerno de este último i amigo de ambos, logró avenirlos nunca; figurando como figuraron en primera línea estos dos grandes hombres a un tiempo i en especulaciones estadísticas de alta monta.

Despues de tanto discutir i tanto afan en la contienda, nos ocurriria hacer algunas simples preguntas a los adversarios cuya respuesta sola bastaria para terminar la cuestion, si no fuera porque tememos con tal sencillez ofenderlos; pero el interes del patriotismo nos obliga imperiosamente a hacerlas, bien que reduciéndolas al mui corto número que se nos agolpa a la mente.

¿Conciben formalmente que por abreviar unas horas la llegada a un rio, que es donde empiezan las mayores dificultades i embarazos del largo i costoso viaje de los pasajeros i la carga, ya se salva el pais de las pésimas condiciones económicas que lo tienen uncido al retroceso?

Démosles de barato que los fletes hasta el Magdalena quedasen reducidos a cero. ¿Influiria esto notablemente en el desarrollo estraordinario de la riqueza, cuando ese flete no entra sino por mínima cosa en el valor que tiene el producto a su llegada al estranjero? ¿Cuántas vezes no hemos visto fluctuar el flete de una carga de Honda aquí desde $ 12 hasta $ 4, sin que el consumidor se aperciba de ello i ménos el importador que no es quien, en definitiva, lo paga?

Si los fletes hoi de una carga de esta ciudad a Carare, por ejemplo, cuestan de $ 5 a $ 7, ¿habrá quien la envíe por el ferrocarril al flete de $ 12 a $ 15, que seria el menor por aquella via, segun la estimacion de sus mismos sostenedores?

¿Se han visto florecer jamas las fértiles i pintorescas riberas del Magdalena, o sus márjenes, a una paralela de muchos kilómetros a nuestros puertos de mar, teniendo como tienen a la mano, los vehículos mas baratos i cómodos, sobre *vias que marchan por sí solas?*

¿Se ha emprendido i llevado a cabo con buen éxito alguna vez por nuestros Gobiernos, obra cualquiera de regular magnitud, no importa el fervor i entusiasmo con que desde el principio haya sido acojida? En dónde está ella?

¿Cuál fué el éxito de las esploraciones i regreso a Europa del injeniero Ridley, en que tantas esperanzas fincaron los ilusos, i qué no se nos dijo cuando aseguramos que todo eso seria desfavorable a la empresa?

Un pais cuyas rentas nacionales no pasan de cuatro millones de pesos anuales, de los cuales tiene que consagrar la mitad a los servicios de la deuda i pensiones; cuya poblacion, que no escede de 16 almas por kilómetro cuadrado (el país en que se halla ésta ménos condensada en Europa, pasa de 300) es en sus siete octavas partes de proletarios; cuya deuda pública de 4½ por 100, se cotiza al 50, allí donde hai otra del 3 por 100 con demanda al 90; que no tiene diez leguas de camino carretero continuo ni en su centro mas rico, sano i poblado, aun gastando en ello inmensas sumas durante un período constante como de treinta años; que carece de artes industriales casi, i totalmente de las de mecánica superior; pais separado del mundo civilizado por una zona de doscientas o mas leguas, que es la distancia de nuestros puertos de mar a este centro, ¿podrá construir de improviso i sin arruinarse, ferrocarriles de centenares de leguas, por entre montañas ásperas, empinadas, desiertas e insalubres?

Sobre todo, ¿cabe alguna justificacion en sostener que el pobre país consuma en estas empresas decenas de millones de pesos, que él mismo no vale, los cuales se triplicarian, tal vez por falta de crédito, i esto cuando los mismos que se avanzan a tanto, están léjos de responder de su buen éxito, i lo proponen casi como una adivinanza? ¿Hai algun país en el mundo que haya hecho cosa semejante; que haya pretendido oir en concierto el rujido de las fieras, el aullido del salvaje i el silbido de la locomotora?

Si con los datos realmente esactos sobre los recursos del país i demas circunstancias sociales, se sometiera este asunto, segun debiera hacerse, al criterio de los economistas, como se ha sometido al de los injenieros, siendo mas importante para su resolucion el juicio de los primeros, porque es i debe ser mas decisivo ¿qué dirian estos de nosotros?

¿Pero no vemos ya este perentorio fallo en los resultados de las esquisitas dilijencias que se han hecho, mas infructuosas cada dia, para conseguir recursos?

Henos aquí justificados del deseo que mostramos en otro de nuestros artículos, porque no fuera a creerse nunca que perteneciamos a los partidarios de los ferrocarriles en nuestra querida patria; deseo con que se creyó herido alguno de nuestros intransijentes adversarios. Por lo demas, cómo no hemos de repetirlo! El delirio de los ferrocarriles aquí es una de esas raras concepciones que, a nuestro juicio, pueden honrar ménos al espíritu humano, aun en este siglo de la mas absoluta libertad del pensamiento. Otros creerán lo contrario, i están igualmente en su derecho; tolerémonos.

La dictadura de 1861 derrochaba los caudales públicos en nombre de la paz, de la libertad i del progreso; los gobernantes de la época lo hacen en nombre de la estrecha union de los Estados i de las mejoras materiales.

Una i otros jiran libranzas de miseria i de sangre contra las jeneraciones futuras, i estos últimos contando para ello con una seccion conspicua del partido que obedece. Oid los discursos en las Cámaras lejislativas; ved la prensa periódica de los tiempos en que iniciaron este sueño. Nosotros tomamos nota de todo para que cada cual cargue a su tiempo, con la responsabilidad que le toque. Pero reconoced en todo caso, que si la *fe* i la *esperanza* las teneis sobradas, la *caridad* para con los contribuyentes o sea con la nacion, os falta.

Difícil es que haya, sinembargo, una situacion social como la de este país, mas ventajosa, considerada de un modo; mas desventajosa considerada de otro. Supongamos que somos juiciosos para no lanzarnos en revoluciones políticas ni en especulaciones tenebrosas como las de ferrocarriles, que a tanto equivalen, tendriamos un país, en que mediante impuestos suaves, la mitad quizá de los que hoi existen, pero bien aplicados, viviriamos sin niguna de aquellas inquietudes i zozobras, que aun para arrastrar una pobre existencia, atormentan la vida de los hombres en otros desgraciados paises. Bajo el progreso que trae naturalmente la paz i las garantías al trabajo, i sin violentar los medios de un adelanto prematuro, gozariamos de las comodidades de los pueblos mas cultos, i sobre todo viviriamos con la seguridad de que el fruto del trabajo seria para nuestro sustento i goces; i legado despues a nuestros hijos, que es la aspiracion mas ansiada. Los trabajos públicos deben iniciarse en todas partes, por la actividad e interes individuales, i el gobierno debe ausiliarlos con solicitud, conocida que sea, i bien estudiada su conveniencia para el país; *pourvu qu'ils soient judicieusement conçus*, dice Ad. Blaise (Diccionario de Economía política). Esto es tanto mas justo aquí, cuanto que la masa de los ciudadanos, que es la que representa la autoridad pública, carece aun de lo necesario i tiene que sostener tres conspicuas entidades que gobiernan con séquito i muchas regalías. Aunque la utilidad sea el objeto de los trabajos públicos, no basta que un trabajo sea útil para que la economía política lo autorice. La oportunidad, la situacion financiera del país, sus compromisos, sus recursos disponibles, son otras tantas circunstancias que es preciso tener en cuenta ántes de emprenderlos. Descuidar esto es comprometer todos los servicios i arriesgarse a interrumpir los trabajos en curso, lo que viene a aumentar desmedidamente su costo, calculado aun con esactitud en su oríjen.

Fecundemos primero el suelo con el trabajo libre, porque esta es la fuente de donde emanan todos los bienes que la humanidad puede alcanzar, i dejemos la pereza i la ociosidad, que jamas serán signos precursores del progreso i de la locomotora. El bienestar separado del trabajo, no hace sino encender los instintos de la envidia, que todo hombre encierra en sí: (*à l'époque ou nous sommes, l'homme, sans exception, naît avec des préjuges socialistes*): el trabajo lo reclaman como un núcleo sagrado, la relijion en nombre de la caridad, la filosofía en nombre de la dignidad humana i la economía política en el de la riqueza pública, o sea, el interes jeneral. Estos son los verdaderos elementos de la civilizacion cristiana, sin los cuales es imposible colocarse a la altura del siglo.

Suponednos ahora lanzados en empresas superiores a nuestras necesidades i recursos; vendrá el aumento de trabajo para el pago de fuertes contribuciones; aumento por el recargo consiguiente en los gastos de la vida; carestía jeneral, pobreza, que es lo que hoi se palpa. Los bienes de fortuna se solicitan para la felicidad de la vida, i si en vez de esto se sufren privaciones i ajitacion, inseguridad i descontento, ¿qué ventaja reporta ese contínuo movimiento, aunque se apellide progreso? Dijimos otra vez con la autoridad del economista mas célebre quizá de la época actual, J. Stuart Mill, que el estado estacionario, es decir, aquel que supone el progreso que trae consigo la paz i el trabajo intelijente i moderado, no es temible por sí solo, i esta filosófica doctrina no fué entendida o se interpretó siniestramente; ya se ve, ella escedia en mucho a los conocimientos elementales únicos, que, por lo jeneral, se adquieren en esta importante materia.

Las doctrinas del *Laisser faire* i del *Etat stationnaire* han impreso a la economía política un carácter nuevo, que la recomienda a los ojos del verdadero filósofo. La primera quitando a los gobiernos esa intervencion irregular en los asuntos económicos individuales, lo que los hacia mirar como una detestable úlcera: la segunda, sustrayendo a la misma ciencia de la antipatía que inspiraba como un estudio esencial i esclusivamente material, sin reparo de ningun otro jénero; estudio que se estimaba impropio, por esto, de las altas intelijencias.

La mejor, la única salvaguardia de las naciones, se encuentra vinculada en la comodidad de la vida, en la satisfaccion que inspira la tranquilidad de que se goza, i esta tranquilidad es inherente a la seguridad de lo que se posee. La mas débil suma, el capital mas miserable representa siempre inmensas penas, largas fatigas i privaciones, es el resultado del trabajo que pasó, es el elemento indispensable del trabajo que se prepara; i no hai nada, en definitiva, mas respetable i sagrado para un pueblo, despues de su independenciai libertad, que su capital; nada mas necesario para su felicidad i su poder; por lo que los gobiernos ilustrados se hacen el deber de no atentar contra él jamas.

LA ECONOMÍA POLÍTICA I LA ESTADÍSTICA EN ESTA MATERIA— CONCLUSION.

Ya se ve, pues, que esta cuestion monstruo de los ferrocarriles, puede recorrerse por todas sus faces, sin las elucubraciones metafísicas del superávit i los cálculos variables de la estadística, que han contribuido a oscurecerla, dando márjen a los contrarios para eludir entrar en su fondo, engolfándose en estos incidentes secundarios. Mostremos algunas de las causas que hacen resaltar la superioridad de la economía política sobre los recursos que suministra la estadística, basándonos en las doctrinas de autores de la mejor nota, para responder a los que nos desatienden, porque no les hablamos siempre con números.

La estadística no es propiamente una ciencia, i así no puede decirse que se sabe la estadística, sino que se tienen nociones de estadística sobre ciertos lugares o ciertas épocas. La estadística no podria hacer un libro, sino una serie de libros para cada porcion del mundo; la economía política no es así; ella pertenece a todos los tiempos i lugares—La estadística no enseña verdades jenerales, sino esplica los fenómenos a medida que van sucediendo; así es que a la palabra *estadística* hai que añadir siempre *de tal lugar o de tal época*, i la economía política no exije ningun agregado; no podrá decirse tal obra enseña la estadística, porque la estadística del dia de mañana, del año próximo no existe hoi; pero sí puede decirse, tal obra contiene verdades fundamentales de economía política. La estadística

podrá enunciar este hecho, que la Europa produce i consume infinitamente mas hoi que hace 200 años, pero no sabrá esplicarlo ; la economía política lo enseña natural i sencillamente.

En todos tiempos i en todos los paises, la industria ausiliada por el capital, dará productos que constituirán nuestras riquezas ; en todos tiempos i en todos los paises, la satisfaccion de nuestras necesidades, el consumo, i los goces, consecuencia de él, disminuirán esas riquezas. Pero en todos tiempos i en todos los paises no costará igual suma cada legua de ferrocarril, ni llevará con igual velocidad el mismo peso, ni cargará el mismo flete por cada tonelada que conduzca ; ni el gasto de su conservacion será el mismo.

La economía política enseña que los productos se cambian unos por otros, de suerte que si no hubiera mas numerario en el mundo que el que existia ántes del descubrimiento de América, su valor habria aumentado al punto que la plata valdria tanto o mas de lo que vale el oro actualmente, i ningun pais seria mas pobre hoi de lo que era entónces, si producia lo mismo. La estadística no admite eso, i en su precioso catálogo de lo que constituye la riqueza, coloca en primera línea, los signos que representan la moneda, con prescindencia aun de los productos.

Una fuente inagotable de error en la estadística, es el valor de los objetos que se producen i consumen, porque el valor de las cosas varía segun las épocas i segun los lugares : el de la moneda misma cambia permanentemente, i cien pesos hoi no valen lo que valian al principio de este siglo, quizá en ninguna parte. Otra es el censo : creeriase fácil averiguar el número de almas que hai en un lugar, porque estas no pueden ocultarse, i, sinembargo, no es así : es preciso buscar para ello muchos ajentes, entre los cuales hai perezosos e inesactos ; se olvida rejistrar muchas personas, se duplican otras &.ª Tan graves son esos errores, i en asunto tan importante, que se ha ocurrido al medio de determinar la poblacion por el consumo del trigo, pero aparte de que el mismo número de hombres consume mas o ménos pan, segun esté barato o caro, muchos en este último caso, lo reemplazan con otros artículos. Necker, el mas respetable estadista que haya tenido Francia, aconsejaba tomar los rejistros de los nacidos como base, para el conocimiento esacto de la poblacion, mas se le increpaba que un protestante confiara en los rejistros que llevaban los curas, en una época en que no se rejistraban los niños mui pobres ni los hijos de los protestantes. Se ha tratado tambien de averiguar el número de habitantes por el de las casas, i ha habido errores hasta de 50 por ciento, estimando cada una con veinte personas, cuando solo tenia diez, por ejemplo.

Deducimos, que con números no es fácil tratar bien esta cuestion, aquí donde los *sobrantes* del presupuesto (en caso de que esto fuera conducente) no son sino un mito ; donde las simples estaciones u otra causa cualquiera transitoria, hacen que lo que ayer valia cuatro i era esportable, hoi valga diez i pueda, con provecho, importarse; donde no habria un injeniero tan osado que pudiese presuponer el costo de una legua de ferrocarril partiendo de Carare para acá, con la aproximacion de $ 200,000 siquiera . . . . .

La economía política no ocurre a la estadística sino por hechos espresados numéricamente, i la observacion de los otros fenómenos sociales entra bajo su propio dominio o bajo el de la historia, la moral o la filosofía. Para que la estadística recoja los materiales que la forman, los coloque,

disponga de ellos, es preciso tener la ciencia i buen sentido que caracterizan al economista, dice el distinguido Garnier.

Baste de economía política por hoi ; ciencia cuyos fueros de primojenitura en esta cuestion, sostendremos siempre contra sus implacables enemigos, teóricos i prácticos ; i descendamos a algo personal necesario :

Léjos de nosotros la mínima pretension de influir con este escrito en la cuestion eleccionaria que hoi divide acaloradamente los ánimos. Precisamente para evitar cualquiera interpretacion a este respecto i sostenernos a la altura en que nuestra posicion nos coloca relativamente a las miras de partidos o banderías, guiados solo por el amor a la patria, es que hacemos esta publicacion a nuestro costo i sin aceptar los bondadosos ofrecimientos de sus columnas que se han servido hacernos algunos de los redactores de periódicos, a los cuales tributamos aquí, por esto, cordial agradecimiento. Nuestras opiniones sobre esta materia son bien conocidas desde hace mucho tiempo, así como la franqueza i decision con que las hemos emitido, no obstante el desagrado que podamos causar a muchas personas a quienes estimamos por mil títulos. Tampoco hemos querido hacer inculpaciones a nadie, i en prueba de ello terminaremos este escrito con las siguientes palabras de Federico Bastiat : "En todo tiempo ha "habido utopías, i ellas no han sido sino la espresion de ciertas buenas "intenciones individuales."

Abril de 1875.

L. B.

HELGUERA COLLECTION

PAMPHLETS

NUMBER: P- 1778

AUTHOR: B[orda], L[eopoldo]?

TITLE: Los ferrocarriles mediterráneos de este país, i algunas de sus trascendentales consecuencias.

Place of Publication: Bogotá?

Publisher: UNK

Date: 1875

Dimensions: 24 1/10 x 15 5/10 cms; 1-23pp.

Condition: Front wrapper gone, as is title page, page 1 stained slightly rest of item, good.

General Notes: A reasoned essay opposing the construction of railways in Colombia as being highly economically prohibitive and unrealistic, 1875

JT

img027-
(no 030)

helguera-p-1778-001 ✓ p. 1
002 ✓ p. 2 - 3
003 ✓ p. 4 - 5
004 ✓ p. 6 - 7
005 ✓ p. 8 - 9
006 ✓ p. 10 - 11
007 ✓ p. 12 - 13
008 ✓ p. 14 - 15
009 ✓ p. 16 - 17
010 ✓ p. 18 - 19
011 ✓ p. 20 - 21
012 ✓ p. 22 - 23
013 ✓ p. [24] + inside back cover
014 ✓ back cover
Notes 1 ✓
Notes 2

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