

Y
0475
1852

El Dique de Cartajena

Rafael Núñez

1852

0475
1852

21
3

EL DIQUE DE CARTAJENA.

I.

“ Il est indispensable que nous nous mettions à l'œuvre sans plus de retard. ”
“ Il s'agit pour nous-mêmes, dans notre intérieur, d'être ou de n'être plus. ”

[CHEVALIER, LETTRES SUR L'AMÉRIQUE DU NORD.]

Una vez rescindido, como lo ha sido en el mes de Mayo último, por mutuo convenio, el contrato que celebró en 1844 la Junta directiva del Dique con el Señor G. M. Totten para la apertura del canal; encuéntrase dicha corporación en la posibilidad legal de proveer a la terminación de la obra, en la forma prescrita por los incisos 2.º y 3.º de la ordenanza de la materia, sancionada en 12 de Octubre del año próximo pasado. Es decir: que puede, o celebrar un nuevo contrato con el individuo o compañía que se obligue a concluir i perfeccionar el canal por cuenta de la provincia,—o hacer cesion de él, al que contraiga por su propia cuenta la misma obligacion de concluirlo i perfeccionarlo.

En esta virtud i animados por el vehemente deseo de ver realizada una empresa de tanta trascendencia para la condicion industrial, tanto de esta, como de la mayor parte de las otras provincias de la República; hemos considerado mui del caso una esposicion metódica i razonada sobre la situacion actual de la obra a que nos referimos, sobre la influencia que está llamada a ejercer en el movimiento mercantil de la Nueva Granada, i sobre todos aquellos detalles, en una palabra, que puedan suministrar las noticias apetecibles al individuo o compañía que aspire, o se halle en capacidad de comprometer su trabajo i sus recursos en esta especulacion.

Creemos conveniente dar principio a nuestro opúsculo, reproduciendo los artículos mas sustanciales de la ordenanza sobre conclusion de la obra del Dique, que hemos citado; i la tarifa de los derechos con que está grabado actualmente el tránsito del canal; porque el conocimiento de tales disposiciones es, a nuestro modo de ver, uno de los puntos cardinales de donde deben partir los cálculos i reflexiones de cualquiera que pretenda tomar a su cargo la consumacion de la empresa de que nos ocupamos.

Art. 1.º Se autoriza a la Junta directiva de la apertura del Dique

adecuado a la pronta i perfecta conclusion de la obra del canal adoptando para ello alguno de los medios siguientes:

1.º El de señalar al ingeniero contratista Sr. G. M. Totten, un término improrrogable i lo mas corto posible, para la conclusion i entrega del canal con arreglo a las estipulaciones de los respectivos contratos.

2.º El de celebrar un nuevo contrato con el individuo o compañía que se obligue a concluir i perfeccionar la obra por cuenta de la provincia, i

3.º El de ceder el canal al individuo o compañía que se obligue a concluir la obra por su propia cuenta.

Art. 4.º De los dos medios indicados en el artículo 1.º con los números 2.º i 3.º adoptará la Junta directiva aquel que en su concepto ofrezca mas probabilidades de que se obtenga por resultado la mas pronta i perfecta conclusion de la obra, i su mayor permanencia i conservacion en buen estado de servicio.

Art. 5.º Si el medio que adoptare la Junta directiva fuere el 2.º de los indicados en el artículo 1.º, la indemnizacion que se acuerde al contratista no deberá exceder de la cantidad en que se haya fijado el costo que sea necesario erogar para la conclusion de la obra, segun lo dispuesto en el artículo tercero entendiéndose que dicha conclusion debe efectuarse con arreglo a las estipulaciones a que estaba obligado el ingeniero contratista i estipulándose ademas, las garantías que deban darse con tal objeto.

Art. 6.º La Junta directiva de la obra del Dique queda autorizada para solicitar fondos con el interes correspondiente, en el caso de que la conclusion de la obra haya de hacerse por cuenta de la provincia, i que las rentas ordinarias de esta no sean suficientes para el pago, segun los términos que se estipulen con el contratista.

§ En este caso el interes con que pueda tomarse fondos la Junta directiva, no podrá ser mayor del uno i medio por ciento mensual.

Art. 7.º Si el medio que adoptare la Junta directiva fuere el 3.º de los indicados en el artículo 1.º el individuo o compañía que aceptare la cesion del canal se obligará: 1.º a concluir o perfeccionar la obra dentro de un término, que no será de mas de un año, contado desde la fecha del respectivo contrato; 2.º a mantener el canal i sus obras necesarias en buen estado de servicio i bajo la mas celosa policia, de manera que pueda navegarse en todo tiempo i en toda la estension que abraza, desde la bahía de Cartajena, hasta el rio Magdalena por botes de vapor de cuatro pies de cala por lo ménos.

Art. 8.º La compañía o individuo que aceptare la cesion del canal, conforme al artículo anterior, o que contratare la conclusion de la obra por cuenta de la provincia en los términos del artículo 5.º quedará incurso en una multa cuya cuantía fijará la Junta directiva, si no se hubiere terminado la obra dentro del tiempo que se estipule; i la suma de

dicha multa se depositará en la oficina que la misma Junta determine previamente al otorgamiento de la escritura respectiva.

Art. 9.º Si terminado el canal se tocara algun obstáculo para su fácil i permanente navegacion, i no se procediese a removerlo dentro del término que designe la Gobernacion, despues de requerido el empresario por la Gobernacion o la Cámara de la provincia, dicho empresario perderá los derechos que hubiese adquirido i el canal volverá a la propiedad de la provincia con las mejoras que hubiere recibido. En la misma pena incurrirá el empresario, si habiendo dado principio a alguna composicion necesaria se suspendiere su ejecucion, por mas de tres meses, sin causa justa.

Art. 10. El individuo o compañía que opte a la cesion del canal, reemplazará a la Cámara de la provincia en todas las obligaciones o cargas que graven actualmente a sus rentas, por virtud de la posesion del mismo canal.

Art. 11. El individuo o compañía a quien se adjudique la propiedad del Dique no tendrá derecho a cobrar por el uso del canal, otros, ni mayores impuestos que los establecidos en la ordenanza de 12 de Octubre de 1846. Cualquiera alteracion que se pretenda hacer en dicha tarifa, aumentando algunos de los impuestos, o introduciendo otros nuevos, será propuesta por el empresario a la Cámara provincial, sin cuya aprobacion no podrá llevarse a efecto.

Art. 12. Si el contrato se celebrare adoptando el medio de que trata el artículo 7.º se tendrá desde luego por derogado el privilegio esclusivo concedido a la compañía de Cartajena para la navegacion por vapor en el Magdalena i Dique por la ordenanza provincial de 14 de Octubre de 1847, siempre que dicho privilegio sea un obstáculo para la celebracion del contrato.

Art. 13. La Junta directiva de la apertura del Dique señalará el dia en que deben oirse las proposiciones de los que quieran contratar la conclusion de la obra por cuenta de la provincia, u optar a la cesion del canal; i el contrato que se celebre se publicará por la imprenta, i pasados sesenta dias despues de su publicacion, quedará perfeccionado, i se adjudicará en favor del contratista o del mejor postor, si lo hubiere.

Art. 14. Son posturas preferibles en el caso del artículo 5.º:

- 1.º La menor cantidad que se exija;
- 2.º El menor plazo que se establezca para la conclusion de la obra; i
- 3.º La mayor garantía que se dé para su cumplimiento; i en el caso del artículo 7.º:
- 1.º La que conceda a las rentas provinciales alguna o mayor parte en los productos del canal.
- 2.º El menor tiempo para la conclusion de la obra.
- 3.º El menor tiempo en la cesion del canal; i
- 4.º Las mayores penas que se impongan por las faltas en el cumpli-

Compra Roberto Luis Jaramillo Nov/07

miento del contrato.

Art. 15. En caso que no haya licitadores en competencia, la Junta directiva podrá negociar directamente con el individuo o compañía que tenga a bien.

TARIFA DE LOS DERECHOS IMPUESTOS POR LA CÁMARA SOBRE EL TRANSITO DEL DIQUE.

[Ordenanza de 12 de Octubre de 1846.]

Derechos de transporte.

1.º Cada carga de efectos extranjeros de la clase de manufacturas de algodón, lino, lana, seda, cáñamo i estambre, cuatro reales; los demas efectos dos reales.

2.º Cada carga de efectos del país naturales o manufacturados cuyo valor sea por lo ménos de diez pesos, dos reales.

3.º Cada carga de efectos del país naturales o manufacturados cuyo valor siendo menor de diez i seis pesos por lo ménos alcance a cinco pesos, un real.

4.º Cada carga de efectos del país naturales o manufacturados cuyo valor siendo menor de cinco pesos por lo ménos alcance a veinte reales, medio real.

5.º Cada carga de efectos del país naturales o manufacturados cuyo valor sea menor de veinte reales, un cuarto de real.

6.º Cada cabeza de ganado mayor, un real.

7.º Cada cabeza de ganado menor, medio real.

Derechos de pontazgo o pasaje.

1.º Cada carga de efectos extranjeros naturales o manufacturados, un real.

2.º Cada carga de efectos del país naturales o manufacturados cuyo valor sea por lo ménos de diez pesos, medio real.

3.º Cada carga de efectos del país naturales o manufacturados cuyo valor sea menor de diez pesos, un cuarto de real.

4.º Cada cabeza de ganado mayor o menor, un cuarto de real.

El rendimiento de estos derechos en el estado casi intransitable en que se halla hoy el Dique, puede computarse, según los respectivos datos que tenemos a la vista, en 1500 pesos anuales; i es de advertirse, que en el mes de Setiembre de 1850 en que estuvo por algunos pocos días abierto a la navegacion el canal, produjo mas del duplo que en los meses ordinarios, incidente bastante significativo para que dejemos nosotros de apuntarlo aquí.

Las deudas con que está afectada la empresa del Dique pueden clasificarse de este modo:

1.º La proveniente de los 26.409 pesos que reconoce a favor de ciertos establecimientos públicos, cuyos réditos anuales alcanzan a 1320 pesos 3 reales.

2.º 40.000 pesos recibidos a préstamo del gobierno nacional i de la compañía de vapores de esta ciudad. (De esta suma se han pagado ya 12.000 \$).

3.º 1.64.384 pesos 2½ reales que dejaron de cubrirse al contratista Sr. G. M. Totten.

Esta última deuda ha sido convertida por la ordenanza de 8 de Noviembre de 1850 en billetes que se admiten en pago de la octava parte de las contribuciones provinciales; i están, además, aplicados especialmente a su amortizacion i a la del préstamo referido, el producto del impuesto sobre la harina i el tabaco, i el de los derechos que se cobran por el tránsito del canal, cuyo monto total fijamos en 8.500 pesos, a virtud de datos auténticos que hemos consultado detenidamente.

Ahora bien: como la octava parte de las rentas provinciales, según el respectivo presupuesto, asciende a la cantidad anual de 15.544 pesos 7 reales 75 centimos: i como de los 64.384 pesos 2½ reales que se adeudan al contratista hai que deducir 6.438 pesos 5½ reales a que tiene derecho la Junta conforme al contrato, por no haberse terminado la obra en el tiempo i manera convenidas; es indudable o muy presumible, por lo ménos, que no transcurrirán muchos meses sin que el Dique se encuentre completamente redimido de esta gravosa carga que lo abruma hoy.

Sentados estos preliminares, pasaremos a examinar la parte mas intrínseca de la cuestion; es decir: la influencia que deberá ejercer la apertura del Dique sobre la condicion mercantil i agricola de las principales provincias de la República.

El Dique está llamado a servir de vehiculo de comunicacion mercantil, mas o ménos directa, a las siguientes provincias de la Nueva Granada:

Bogotá,— Neiva,— Mariquita,— Mompos,— Ocaña,— Antioquia,— Medellín,— Córdoba,— Socorro,— Vélez,— Tunja.— Tundama,— Chocó,— Santamarta,— Riohacha,— Valledupar i Cartajena (1).

Es decir: que por el canal pasaran;

1.º Todos los artículos que envian al extranjero las doce primeras provincias espesadas; siendo de notar, 1.º que la quina, que es uno de nuestros mas valiosos objetos de esportacion, se produce, precisamente, en la mayor parte de esas provincias internas a cuyo comercio va a servir de vehiculo el Dique; 2.º que Antioquia es de todas las provincias de la República, la que explota i remite al extranjero mas valores en oro; i en tanta cantidad, que en solo el mes de Enero de 1851, según lo hemos visto en el informe del Secretario de Hacienda a la legislatura de aquel año, se estrajeron de allí 440.000 pesos representados en dicha materia; i 3.º que es en Mariquita donde se cosecha i prepara la clase de tabaco que ha proporcionado mas constante i lucrativo alimento

a nuestras esportaciones.—La suma de este tabaco vendida por el gobierno, con tal objeto, en el año económico terminado en 1850, alcanzó a 13.608 quintales i 75 libras. I habiéndose acrecentado prodijiosamente la produccion de ese jénero, despues de la fecha citada, por consecuencia de la abolicion de su monopolio, no es difícil comprender que su esportacion habrá seguido también en progresivo aumento.

2.º Pasarán, así mismo por el Dique, todos los cargamentos que se traen del extranjero para las doce provincias ya mencionadas.

3.º Todo el azúcar, anís, cacao, café, tabaco, & & que se produce en ellas i se consume en Cartajena, Chocó, Santamarta, Valledupar i Riohacha; o se trae a estos puntos para el consumo de una parte de Panamá; siendo de advertir: que tanto el afamado tabaco de Ambalema (que es el de Mariquita) como el azúcar de Honda, i el cacao de Neiva, i el azúcar, el café i el anís de Ocaña, tienen un pedido preferente i estenso en nuestras poblaciones del litoral del Atlántico, que son Cartajena, Santamarta, Riohacha, una parte de Panamá i Sabanilla; todas las cuales, con esclusión de la última, se surtirán de esos artículos por ministerio del Dique.

4.º Finalmente, todos los productos que quieran remitir Cartajena, Santamarta, Valledupar i Riohacha a las provincias internas de la República, en retorno de los que estas les proporcionan.

Ahora, para obtener una cifra aproximada de la cantidad de efectos de todas clases que consumirán las provincias referidas, i deducir de tal premisa el movimiento mercantil que ofrecerá el Dique cuando sea verdaderamente navegable, insertamos a continuación una noticia detallada de la poblacion de cada una de ellas, i de los principales artículos que brindan, tanto a su tráfico recíproco, como al comercio de esportacion.

ARTICULOS.

Anís—Arroz—Azúcar—Algodón—Cacao—Café—Cueros—Cautchuc—Dividivi—Maderas de construccion i de tinte—Maíz—Millo—Oro—Quina—Sal—Tabaco—Taguas.

POBLACION.

Bogotá.	317351	Velez.	109421
Neiva.	103003	Tunja.	162959
Mariquita.	105105	Tundama.	152753
Mompós.	30207	Chocó.	43649
Ocaña.	23450	Santamarta.	36485
Antioquia.	75053	Riohacha.	17247
Córdova.	90841	Valledupar.	14032
Medellín.	77494	Cartajena.	116593
Socorro.	147085		

Supongamos:

1.º Que los 1372522 habitantes que componen las doce primreas

provincias consumen cada uno al año cuatro pesos en artículos estrajeros; es decir:

2.º Que el valor de lo que ellos es porten para el extranjero sea de la mitad, es decir: 2.745,044

3.º Que el valor de lo que ellos consuman de los efectos que pueden llevarles Cartajena, Santamarta, Valledupar i Riohacha, sea a razon de dos pesos por cabeza, es decir: 2.745,044

4.º Que el valor de lo que consumen Cartajena, Riohacha, Valledupar, Chocó i Santamarta (228006 habitantes) i el Istmo, en esos productos de tanta demanda como cacao, café, tabaco, azúcar, & &. que se traen de las doce referidas provincias, sea a razon de cuatro pesos por cabeza, es decir: 912,024

Total. \$ 11.892,200

Tendremos, dando por verificadas estas hipótesis, que el valor de los artículos nacionales i extranjeros que pasarán anualmente por el Dique será de 11.892,200 pesos.

I tendremos, así mismo, si se sustituyen con un derecho módico de tránsito, de un medio por ciento, v. g. los crecidos derechos de la tarifa vijente, que la empresa del Dique vendria a producir como 59,461 pesos anuales; guarismo que aun podemos elevar algo mas todavía, sin que nos veamos para ello precisados a desviarnos sustancialmente de las nociones i fundamentos que nos han conducido hasta aquí.

II.

En el informe del Sr. Secretario de Hacienda a la Lejislatura de 1851, hemos leído los acápites siguientes:

“La Gobernacion de Antioquia ha remitido últimamente a la Secretaria de Relaciones Exteriores un cuadro que espresa el número de minas que se trabajan en cada canton de la provincia i los productos probables de ellas. No comprende este cuadro el oro producido por los lavadores de oro en los pozos, quebradas i orillas de los rios que, constituyendo la industria jeneral de la poblacion, tiene que ser el de mas entidad. Tampoco comprende las minas situadas a las orillas de los rios Cauca, Nechi i Samaná, por no haberse recibido datos sobre ellas. Esparcidas las minas en un vasto territorio, casi incommunicado a causa de la escabrosidad de los varios ramales de la cordillera que lo atraviesa, i formados estos datos por jefes políticos abrumados por otras atenciones, i a tiempo que se empezaba a hablar de contribucion directa, fácil es comprender cuan diminuto debe ser este cuadro, ya en cuanto al número de las minas, ya en cuanto a su producto probable. El sin embargo, da

este resultado.

“Están en actual labor en la provincia de Antioquia 48 minas de veta i 264 de oro corrido. Se ignora el producto de 15 de las primeras i de 149 de las segundas, aun cuando si se sabe que dejan regulares utilidades a sus dueños. El producto de las 143 restantes es el de 3.560 libras de oro en un año o sea 783.200 pesos, valuando a diez i ocho reales el castellano de oro. *Este es el producto de menos de la mitad de las minas conocidas.* Suponiendo que el producto de los 164 minas, cuyo producto no es conocido, alcance a otro tanto, tendremos que el valor de las minas que se trabajan en Antioquia alcanza a 1.566.400 pesos. Calculemos en la cuarta parte de esta suma el producto de las minas de los rios Cauca, Nechí i Samaná i el de las minas no comprendidas en el cuadro, i tendremos dos millones de pesos. El valor del oro sacado de los lavaderos de oro debe ascender a una suma mayor todavía.

“La provincia de Antioquia cuenta en el día algo mas de doscientos mil habitantes, que viven esclusivamente de la minería: supóngase, no obstante, que solo la vijésima parte de la poblacion se consagre al oficio de lavar el oro, en solo doscientos días útiles de trabajo por año: sacando en término medio, medio castellano de oro cada persona por día, i se obtendrá un total de un millón de castellanos. He aquí dos millones doscientos mil pesos, que unidos a dos millones producto de las minas de labor, hacen cuatro millones doscientos mil pesos en oro producidos por la sola provincia de Antioquia.

“Otro dato puede servirnos para juzgar del producto del ramo de oros en toda la República.

“El oro presentado en las oficinas de fundicion para la esportacion i el presentado para su amonedacion en toda la República ascendió en el año económico de 1.848 a 1.849 a 8.400 libras, o sea un valor de un millón i novecientos mil pesos. De esta suma 5.376 libras pertenecen a la provincia de Antioquia, i 3.024 al resto de la República. El derecho de cuatro por ciento que se cobraba en las oficinas de fundicion i casas de moneda i las demoras en la amonedacion eran un aliciente bastante para esportar de contrabando un artículo de tan fácil ocultacion. Puede calcularse que se esportaba de contrabando una cantidad igual, por lo ménos, a la que se presentaba en las oficinas de fundicion i casas de moneda, lo que daría un producto total de 16.800 libras de oro, o sea, cerca de cuatro millones de pesos. En solo la provincia de Antioquia se han puesto en los correos con destino a la esportacion, durante el mes de Enero último, cerca de dos mil libras de oro, o sean, 440.000 pesos.

“El oro producido en la República se esporta todo, porque en la Nueva Granada no hai el desarrollo industrial necesario para que pueda aumentarse de una manera notable la necesidad del oro en la circulacion; i en solo este artículo tenemos ya un capital esportado de cuatro millones de pesos, en cálculo mas bajo.

“La esportacion de tabaco ascendió en el último año económico a 25.000 quintales, que suponiéndolos vendidos en los mercados de Europa al infimo precio de doce peniques la libra, representan un valor producido i esportado de cerca de ochocientos mil pesos de nuestra moneda.

“La esportacion de otros artículos, como cacao, café, cueros de res, dividivi, maiz, palo brasil, palo mora, quina, sombreros &c., ascendió en el último año a doscientos doce mil pesos por solo el puerto de Sabanilla.

“La provincia de Riohacha cuya poblacion solo alcanza a 20.000 habitantes, esporta anualmente, segun el concepto de comerciantes conocedores de su produccion, cerca de quinientos mil pesos.

“El valle de Cúcuta, a pesar de su decadencia, esporta anualmente de seis a siete mil cargas de café, i cerca de mil de cacao, cueros i otros artículos por un valor de mas de doscientos cincuenta mil pesos al año.

“Reunidos estos datos, creo poder afirmar, que el valor total del capital esportado no puede bajar de seis millones de pesos anuales.

“Si por otra parte se considera que una poblacion como la de la Nueva Granada, que excede de dos millones de habitantes, consagrados a la agricultura i a la minería i muy poco a la industria fabril, la mitad de ella, por pobre que se encuentre, consume productos estranjeros para su alimento, vestido i calzado; si se considera la cantidad de herramientas, que es preciso traer del estranjero; si se atiende a la inmensa multitud de artículos que ya se han hecho de necesidad para la clase media, i el consumo de artículos de lujo en las clases ricas; si se considera todo esto, no se tachará de exajerado el cálculo de un consumo anual de doce pesos por persona, que da un total de 12.000.000 de pesos. Si de esta suma se rebaja un 50 por ciento representado en gastos de conduccion i ganancias de los comerciantes por mayor i por menor, se obtendrá el resultado de que el valor principal de las importaciones en la Nueva Granada no puede ser ménos de seis millones de pesos anuales.”

Véase, pues, que segun estos juiciosos i fundados cómputos, la importacion i esportacion de la República es en razon de doce pesos por cabeza; proposicion que nada tiene de exajerada, si se examinan reflexivamente los datos i deducciones que le sirven de base (2).

En esta virtud bien podremos duplicar la suma a que hicimos subir el valor de los efectos que importarán i esportarán por el Dique las provincias de Mompos, Ocaña, Mariquita, Cordova, Medellin, Antioquia, Neiva, Bogotá, Tunja, Tundama, Socorro i Velez; (1.372,522 habitantes) puesto que nosotros supusimos que cada uno de estos importaría (o consumiría en objetos importados) 4 pesos solamente, i que esportaría 2,—total 8.235,132 pesos; es decir, la mitad ménos de lo calculado por el Sr. Secretario de Hacienda. De modo, que a los 11.892,200 pesos en que graduamos el movimiento mercantil del Dique, debemos agregar 8.235,132 pesos, fijando este movimiento, por consiguiente, en la suma

de 20.127,332 pesos anuales. El producto del módico derecho de tránsito que mencionamos en nuestro artículo anterior, queda, pues, elevado por el propio hecho, a la cantidad de 95.686 pesos 4 reales, cifra que al seiscientos anual, representa los réditos de un capital de 1.594,866 pesos.

Pero aun mas todavía:

La quina, el tabaco i el oro son de nuestros artículos esportables los que produciéndose mas abundantemente entre nosotros, tienen en proporcion mayor valor i demanda en el extranjero; i ellos constituyen, puede asegurarse sin vacilar, las cinco sextas partes, cuando ménos, de la masa colectiva de nuestras esportaciones.

Por eso de los 980.105 pesos 25 céntimos en productos, que se esportaron por la aduana de Santamarta en 1851,—los 902.659 pesos 1 real 25 céntimos, fueron representados en dichos artículos; cuyo fenómeno se verificó tambien con poca diferencia en los años anteriores de 849 i 850, en los cuales, el total de las esportaciones ascendió a 993.402 pesos 50 céntimos, i a 1.035,927 pesos, respectivamente; i el de la del oro, quina i tabaco a 920.125 pesos, i a 967,761 pesos, 1 real 50 céntimos. (3)

I como las poblaciones de la Nueva Granada mas productoras de los jéneros esportados, se encuentran comprendidas precisamente en la lista de las que deben dirijir por el Dique todas sus esportaciones; —i como el valor i destino de las importaciones está siempre en relacion con el valor i el origen de aquellas; es lójico i natural deducir, que en las operaciones comerciales de una i otra naturaleza que se ejecutan en la República, funcionan como agentes principales los habitantes de las provincias enunciadas, i que el tráfico del canal del Dique habrá de ser aun mucho mas considerable, por lo tanto, de lo que hemos calculado en nuestra postrera demostracion.

I acumulando a las observaciones precedentes, la de que el valor de 4 pesos que hemos supuesto que consumiría cada uno de los habitantes del Chocó, Cartajena, Santamarta, Valledupar, Riohacha i parte de los del Istmo, en el tabaco, cacao, café, azúcar, anís &c., que se trae con tal objeto, de las provincias internas, es demasiado mínimo, si se atiende a la constante i activa demanda que tienen dichos artículos, (4) por ser de un uso casi universal entre nosotros, dejaremos así demostrado hasta la evidencia, i habremos puesto al alcance de los espíritus mas positivistas, a la vez que incrédulos, todo el gran movimiento comercial de que será teatro el Dique tan luego como se verifique su perfecta canalizacion, i todas las utilidades consecuenciales que habria de encontrar en esta empresa, cualquier individuo o compañía que se decidiera a consumirla.

Aun escluyendo los 67,764 habitantes que componen las provincias de Santamarta, Riohacha i Valledupar de toda conexion mercantil con la vía de que nos ocupamos, puesto que por algunos se opina que ellos con-

tinuarán traficando por la misma ruta por donde trafican actualmente, aun escluyéndolos, decimos, en poco alteraria semejante circunstancia ese lisonjero i atrayente prospecto que acabamos de dibujar, con el severo i preciso colorido de los números (5).

I si nos atreviéramos a suponer la posibilidad de una franca comunicacion entre los rios Magdalena i Cauca; de modo que el canal del Dique sirviera tambien a muchas especulaciones de ese hermoso i opulento valle que ha sido con tanta propiedad llamado *nuestro jardin*, i cuyos negociantes tienen ahora que precipitar una gran parte de sus cargamentos por el impetuoso Dagua, para hacerlos doblar en seguida la dilatada i peligrosa curva del Cabo de Hornos; si nos atreviéramos a sentar la indicada hipótesis, habríamos entónces prolongado el radio de accion de la vía a que nos referimos, hasta un extremo que deberíamos calificar de incalculable; i así tambien de *incalculable* tendríamos que calificar la estupenda agitacion mercantil que ofrecerian sus hol pacificas i silenciosas aguas (6).

Ahora bien: aun incluyendo las diferentes deudas con que está gravada la obra del Dique; apoyados en el concepto de personas intelijentes i en el nuestro propio, nosotros garantizamos que la suma de 200,000 pesos i el lapso de un año bastarian para complementar su apertura, para complementar una empresa que habria de producir un rendimiento anual, seguro, indefectible, de 95,686 pesos 4 reales por lo ménos; i que ántes de dos años i medio, por lo tanto, reembolsaria infaliblemente todo el capital anticipado en su realizacion!

¿A qué deberemos, pues, atribuir el abandono con que se ha visto un proyecto semejante? ¿Un proyecto que aun contemplado por la faz meramente especulativa, como lo hemos hecho hasta aquí, presenta proporciones tan magnas i esperanzas de lucro superiores a la mejor calculada empresa en que pudiera lanzarse un individuo o compañía cualquiera?

La única solucion que encontramos a este enigma es nuestra pobreza científica i material; i ese inveterado sistema de rutina que nos caracteriza, sistema que reduciendo el horizonte de nuestras especulaciones, nos tiene retraidos precisamente de aquellas que habrian de presentarnos los mas seguros i fructuosos resultados.

Esto en cuanto a nosotros mismos, i por lo que mira al exterior, la carencia de nociones exactas acerca de la naturaleza de la obra del Dique, es el motivo que asignaremos a la indiferencia de que nos lamentamos, puesto que no podemos referirla ni a debilidad de espíritu ni a escases de recursos intelectuales i pecuniarios, de esas palancas poderosas que lo empujan i lo transforman todo, con la misma facilidad con que son reemplazados sucesivamente los mas distintos paisajes de un gabinete óptico.

Empero es ocasion de comprometer todos nuestros esfuerzos en favor de una empresa tan fundamental.

Es tiempo de abrir esa válvula cuya clausura tiene hoy embarazado el movimiento productivo de la República.

Las vías de comunicación pueden considerarse como las arterias industriales de las naciones, por el impulso triple i simultáneo que ejercen sobre su agricultura, sus fábricas i su comercio, sirviendo de continuo teatro a esas hermosas representaciones económicas, cuya música es el ruido de los locomotores, cuyo fin moral es la ventura del mayor número, cuyos actores son todos los que quieran utilizar sus fuerzas, i cuya decoración la naturaleza silvestre vencida por el hombre!

Las vías de comunicación son, asimismo, los primeros, los mas activos i eficaces agentes del desarrollo intelectual de los pueblos. Los productos no viajan solos, sino con hombres, cada hombre es un foco de ideas; i he aquí cómo se trasmite, he aquí cómo avanza, he aquí cómo cumple sus prodijiosas conquistas la civilización!

La Inglaterra, los Estados Unidos, la Bélgica, la Francia, la Alemania, esos países que tanto han progresado en ciencias i artes, son precisamente los que cuentan en su suelo vehículos de comunicación mas numerosos i rápidos.

Los antiguos romanos cuya especulación era la guerra, comprendiendo la importancia de facilitar la circulación de sus valiosos botines, fundaron la famosa vía Apia, por donde conducian los productos de sus campañas, así como se conducen hoy por el ferrocarril de Liverpool, las inagotables producciones de la industria inglesa.

¿Por qué se han estinguido aquellas antorchas de Oriente, que derramaron sobre Europa los resplandores primeros de su admirable ilustración actual?

Véase, por otro lado, cual ha ido oscureciéndose i quebrantándose, siglo tras siglo, la monarquía española, nación gigante que tenía por ámbito la mitad del globo, cuando uno de sus reyes dijo con tanta arrogancia como exactitud: *en mis dominios no se pone el sol*; porque sus banderas tremolaban, en efecto, simultáneamente, en el estrecho de Gibraltar i en el de Magallanes, en las orillas del Rio i en las del Amazonas, sobre la iluminada cumbre del Vesubio i sobre toda la inmensurable cordillera de los Andes!

Es, que careciendo de buenas inspiraciones administrativas, careciendo de miradas para el porvenir, apenas principia a penetrarse ahora de que los ferrocarriles i los canales son los primeros monasterios, las primeras ciudadelas, los primeros monumentos que reclama de los gobiernos el interes bien entendido de sus gobernados; i que ese culto tan austero i sencillo, como útil i fecundo, que se llama *industria*, es la mas digna i noble de cuantas ovaciones puede tributar un pueblo a su Hacedor Supremo.

Si en vez de los estériles conventos i castillos con que dejó simbolizados en nuestra patria sus principios de gobierno, *fanatismo i fuerza*;

si en vez de esas lecciones de frailes con que tentó infructuosamente la reducción de los indijenas, hubiera consagrado una parte de nuestros propios sudores a la canalización de nuestros rios i a la apertura de cómodos caminos, nuestra condición moral i material sería hoy bastante lisonjera. Mas ya que nada de esto nos ha dejado su dominación, preciso es que abramos los ojos, i sacudamos para siempre esa inercia glacial que nos subyuga; preciso es que suceda al letargo la movilidad, i que nuestras variadas i excelentes producciones, despues de haber circulado fácilmente en nuestro suelo, vayan a promulgar nuestra opulencia en los rios i concurridos mercados del antiguo mundo.

No nos arredren las dificultades: no nos desalicen esos contratiempos de las primeras tentativas. Contrayéndonos al Dique, su completa realización es una cosa mas hacedera para nosotros que lo que fué en su principio para la Inglaterra la estupenda construcción del *tunnel*, obra maravillosa que a fuerza de colosales sacrificios, logró sin embargo, concluir definitivamente, despues de diez i nueve años de una labor admirablemente sostenida.

La guerra de 1812 (dice un escritor de la época) encontró a los Estados Unidos sin canales i casi sin buenos caminos. Ellos no conocian en realidad otras comunicaciones que la mar, sus bahias i los rios que desaguan en ellas. El bloqueo de los ingleses los incomunicó con la Europa i la India, i aun con ellos mismos: quedó, pues, anonadado su comercio i agostada la fuente de sus capitales; de modo, que la bancarota, cual un ángel exterminador, los hirió a todos, sin que se escapara uno solo familia.

El proyecto de un canal entre Nueva York i el Erié fué vivamente discutido poco despues que alcanzaron la paz, Wit Clinton participó a sus compatriotas su noble confianza en el porvenir, i el 4 de Julio de 1817, se hizo el primer ensayo. A pesar de las siniestras predicciones de hombres célebres por su sabiduría i sus servicios; a pesar de la opinion de Jefferson que decia ser preciso aguardar un siglo para tentar semejante trabajo; a pesar de las demostraciones del ilustre Madison que calificó de insensata una empresa que exijia, segun él, recursos muy superiores a todos los de la union; ella fue terminada ocho años despues, en 1825, con un gasto de 45.000.000 de fuertes."

Los resultados de esta obra excedieron a todas las esperanzas. La canalización del estado de Nueva York, abrió una salida a los fértiles cantones del Oeste, que habian permanecido separados hasta entónces del mar i el mundo. El litoral del Erié i el Ontario se cubrió de quintas i ciudades. En el fondo del Michigan el silencio de los bosques primitivos fué interrumpido por el hacha de los colonos. El estado de Ohio, bañado por el Erié i cuya comunicación con la mar era sumamente tardia, encontró por Nueva York una vía rápida i corta para salir al Atlántico. El territorio de Michigan se pobló i ha ascendido con 100.000 hom-

bres a la categoría de estado. La circulación del solo canal Erié excedió en 1834, como en 400.000 toneladas, con respecto los años anteriores. La población de la ciudad de Nueva York tuvo un aumento de 80.000 almas, en el espacio de diez años; (hoi cuenta mas de 500.000) su puerto es el tercero, si no el segundo del universo, i ella es la mas populosa de todas las ciudades del Nuevo Mundo."

Era tan deplorable la situación en que se encontraban los caminos de Europa hasta principios de este siglo, que refiriendo un viaje de ocho leguas que hizo en Inglaterra el principe Jorje de Dinamarca, "tardamos (dice) catorce horas: no salíamos de los coches, sino cuando volcaban o se atascaban en el lodo; a cada instante era necesario sostenerlos de un lado o de otro & c."

Compárese esta desconsoladora pintura con el aspecto que presenta en el dia la misma Inglaterra, cruzada perennemente por esa infinidad de locomotivas, que a cual mas ligeras, cómodas i seguras recorren de un extremo a otro toda su opulenta i populosa estension: compárese lo que se emplea hoi en ir de Liverpool a Lóndres i de Lóndres a Edimburgo, o de Paris a Bruselas, con lo que se empleaba no hace sesenta años, i deduzcamos de ahí, el cúmulo de dificultades, los injentes gastos i las dolorosas catástrofes que habrá habido necesidad de vencer, hasta colocar a esos pueblos en el grado de aproximacion en que se hallan actualmente.

No nos intimidemos, no nos desalentemos, pues, en presencia de los obstáculos; porque cualquiera que sea su magnitud, no dejarán de cedernos la victoria, cuando la esperiencia nos enseña que la enerjia de voluntad i la perseverancia sostenida, son instrumentos suficientes para dominarlo todo.

III.

Hasta el año de 1844 no se habia acometido seriamente la empresa de canalizar nuestro Dique; i fué en dicha época que se celebró con el ingeniero norteamericano, Sr. G. M. Totten ese contrato, que como dijimos al principio, acaba de ser rescindido por mutuo convenio de los interesados.

No juzgamos ni discreto, ni necesario entrar en el exámen de sus estipulaciones. Creemos que los Señores que lo celebraron, procedieron inspirados por el ardiente deseo de ver realizada una obra sobre cuya grande trascendencia ya hemos dicho lo bastante; i cualquiera que haya sido su definitivo resultado,—cualesquiera que sean los errores o la imprevision, o la excesiva confianza en que hubiesen ellos incurrido, abrigamos la conviccion de que el patriotismo mas puro dominó en su procedimiento; i esto es lo suficiente para que nos abstengamos absolutamente de toda crítica o censura sobre la materia.

Hemos enunciado ya, que 200000 pesos bastarian para completar lo hecho por el Sr. Totten i para cubrir, al propio tiempo, los diferentes créditos que gravan el canal. I reflexionando sobre los gravisimos obstáculos con que tiene que lidiar toda entidad moral, llámese nacion, provincia, o parroquia, en la ejecución de empresas, como la del Dique, obstáculos que a nadie se ocultan, i que juzgamos inútil, por lo tanto, bosquejar aquí; reflexionando de este modo, encontrámonos, desde luego, muy inclinados a que se adopte como medio de concluir la apertura del Dique, el recurso de cederlo a un empresario que quiera, por su cuenta, acometer la obra.

I estamos persuadidos de que nada de difícil tiene que se hagan proposiciones en tal sentido, bien a la Junta directiva, que está autorizada al efecto por la ordenanza anteriormente citada i reproducida, o bien a la Cámara provincial, directamente, porque se pretenda alguna modificacion en las condiciones estatuidas por dicha ordenanza.

Para ello lo que importa, i lo que importa sumamente es: que se discuta con claridad, con precision i con la mayor minuciosidad posible, esa idea cardinal que nosotros hemos querido desarrollar en este escrito, la idea decimos, de que la empresa del Dique considerada como especulacion, tiene tanto de importante i de productiva, como vista por el lado filosófico, si se nos permite explicarnos así.

Nuestros compatriotas de Mompos, de Ocaña, de Medellín, de Córdoba, de Antioquia, de Mariquita, de Neiva, i de Bogotá, principalmente, deben prestarnos su cooperacion alistándose con nosotros en la útil propaganda cuya iniciativa hemos tomado.

Que acepten ellos nuestra fraternal invitacion; que consagren sus esfuerzos en favor de la empresa del Dique; i mediante la proteccion del Hacedor Supremo, alcanzaremos la inapreciable fortuna de presenciar dentro de poco tiempo, la realizacion de un suceso que derramará sobre el suelo de la patria, todos esos copiosos beneficios, que han obtenido los pueblos unidos de Norte América, de la multiplicacion de los buenos vehiculos de transporte.

Dediquémonos a esa clase de tareas, i anticipemos así el advenimiento del histjero porvenir que tenemos delante!

Se trata de *existir o no existir*, como lo dicen esas elocuentes palabras que nos han servido de testo.

I si despues de haber descubierto, a la luz de la reflexion la senda que nos puede conducir a la dicha, no nos lanzamos a ella con enérgica voluntad i profunda confianza; quedaremos aplazados, por el propio hecho, para el fallo tremendo de reprobacion con que será estigmatizada nuestra memoria, en el juicio imparcial i severo de las jeneraciones futuras.

Cartajena, 3 de Junio de 1852.

Rafael Nuñez.

NOTAS.

(1) Podíamos agregar a esta lista, algunas poblaciones del Istmo de Panamá.—La influencia del Dique sobre las provincias de Tunja, Tundama, Socorro i Velez será tanto mayor, cuanto mas se facilite su comunicación con el Magdalena, objeto en que ellas están empeñadas decididamente.

(2) De un cálculo hecho recientemente en un acreditado periódico de Chile, resulta que, la esportacion e importacion se verifica allí en razon de 20 pesos i 2 céntimos por cabeza.

Puede juzgarse que la importacion i esportacion del Perú no difiere mucho de esta proporcion, puesto que contando ménos de 2,000,000 de habitantes, el producto de su tarifa de aduanas asciende a 2,500,000 pesos.

(3) En estas últimas sumas está incluída una pequeña cantidad de plata amonedada que no hemos podido apreciar estrictamente.

(4) El menos pedido de todos esos productos es el anís, i puede, sin embargo, concebirse la estension de su consumo, por el hecho de que la renta de aguardiente es el mas productivo de los ramos de ingreso con que cuentan Cartajena, Santamarta, Valledupar i Riohacha.

(5) No se pierda de vista que en nuestros cómputos numéricos, no hemos incluído a un solo habitante del Istmo, donde se consume algun tabaco, caño & del interior de la República.

(6) La comunicacion entre el Erie i el Ontario en los Estados Unidos, no era seguramente ménos difícil que la que nosotros enunciamos; i sin embargo ella fué iniciada i completamente ejecutada, en el corto tiempo de ocho años, renumerando con usuras inmediatas consecuencias todas las cantidades que se anticiparon hasta realizarla.



LIBRERIA AL MUNDO
Biblioteca Solo Perimental



mental