

que testificamos (I Joan., I, 1) Cristo mismo quiso dejar este hecho portentoso perfectamente evidenciado, permaneciendo después de su resurrección cuarenta días con sus discípulos, comiendo y hablando con ellos, diciéndoles al mismo tiempo: *Palpad y ved, porque los espíritus no tienen carne y huesos, como veis que yo tengo* (Luc., último, 39). *Ved mis manos y mis pies, para que os convenzáis de que yo mismo soy.*

Resta, para poner término a este artículo, que deduzcamos una consecuencia práctica: es del apóstol de las gentes que, divinamente inspirado, nos dice a todos: *Si Cristo resucitó, luego nosotros debemos resucitar con Cristo.* Y esto es lógico, pues siendo nosotros moralmente miembros del cuerpo de Cristo, por necesidad debemos resucitar con El. ¿Cabe imaginar en un hombre que resucite la cabeza y queden muertos los pies o las manos?

Pero ¿cómo hemos de resucitar? El mismo San Pablo nos lo dice: *Desechando el hombre viejo, y vistiéndonos del nuevo.* Es decir: desechando el pecado y adornándonos de la gracia; o sea, *vistiéndonos de Nuestro Señor Jesucristo*, de su humildad, de su paciencia y mansedumbre, de su caridad y de todas sus virtudes.

Pueden considerarse tres especies de resurrección: una *falsa*, como la de Samuel; otra *verdadera*, pero volviendo a morir, como la de Lázaro; y otra *perfecta*, con vida inmortal, como la de Cristo. Muchos parece que están resucitados en el alma, y están muertos; parece que están en gracia, y están en pecado; parece que resucitan con Cristo, y su resurrección es *falsa*, como la de Samuel.

Otros hay que resucitan en el espíritu verdaderamente; se arrepienten, se confiesan, se enmiendan..., pero luego vuelven a reincidir, y vuelven a morir. Así fué la resurrección de Lázaro.

Otros, finalmente, resucitan en Cristo recobran la gracia santificante, y no tornan jamás a perderla. Está en la resurrección *perfecta* la resurrección de Jesús; esta es la que debemos procurar: *Sic et nos resurgere debemus*

Quien esté vivo, cuide mucho no morir; quien se vea muerto, procure resucitar; quien esté resucitado, esfuércese en no volver a la muerte. Cristo es la vida, vida de nuestra vida, y quien vive en El no morirá nunca: *Non morietur in aeternum.*

Dr. Santiago Ojea y Márquez

El ferrocarril al Meta por Villavicencio

Trabajar por la realización de tan benéfica idea es parte de nuestro programa, de ahí que aprovechamos todas las ocasiones que se nos presentan para hablar sobre tan importante tema.

En los primeros años de nuestra llegada a Colombia (no nos pesa confesarlo) considerábamos el proyecto como quimérico, una utopía, un sueño de Julio Verne, decíamos también, y procurábamos destruir los argumentos de los que opinaban de otro modo.

Pero, como que todos los sueños del autor de «Un viaje a la luna» se vienen realizando uno tras otro!! después de haber oído, leído y visto, quedamos convencidos de esto:

1° que la soberanía nacional o sea la defensa del Territorio;

2° la prosperidad económica inmediata del Llano y mediata de la República exigen la creación de un Ferrocarril que una Bogotá al Meta.

Estas conclusiones las expusimos en estilo «provinciano y duro» pero sincero, que no dejó de hacer mella en el espíritu de los adversarios.

Es cierto que varios caballeros progresistas han perdido aquí su capital, pero la culpa no la tiene el Llano. Además numerosos son los que han sacado del Llano los capitales con que aseguraron su posición social.

En fin, esto lo dicen personas competentes en la materia, obras de esa naturaleza han de contar, para su realización, con el juego del crédito... etc.

Ahora dejemos la palabra al Señor Gustavo Gaitán O., quien prohija las ideas de nuestros colaboradores respecto a la tracción eléctrica y en dos artículos que nos procuraron amigos tanto de la empresa como de nuestro bisemanario, dice:

«El asunto más gordo, como suele decirse, que la Asamblea de Cundinamarca tiene entre manos, es sin duda el relativo al Ferrocarril del Meta.

No vamos a exponer razones acerca de la conveniencia de aquella vía ferroviaria, ya desde el punto de vista industrial y mercantil o ya por el aspecto civil y militar de la Administración Pública. El tema está agotado, y sería en verdad singular que alguien considerase como mal proyecto el de unir esta altiplanicie con las vastas llanuras donde un emporio de riquezas naturales esperando están la inmigración del capital y el trabajo y una eficaz acción gubernamental.....

El apoyo pecuniario que el Congreso pudiera y debiera prestar al Ferrocarril del Meta, no sería despreciable, mas creemos que no bastaría para llenar la deficiencia del Tesoro departamental. El presupuesto nacional lleva a costas, según datos recientes, un déficit efectivo de unos dos millones y medio de

pesos, es decir, casi el valor del ferrocarril en referencia. Además, la situación creada por la guerra europea no es ciertamente propicia a que el Departamento ponga sus mejores esperanzas en el Fisco de la Nación.

Queda el capital del país. A propósito, atrevémonos a sugerir una idea, en la persuasión de que ella merecerá la atención de los honorables Diputados y del señor Gobernador del Departamento. ¿No sería posible flotantizar la empresa, emitiendo, verbigracia, seis mil acciones a razón de quinientos dólares cada una? Porque si los capitalistas cundinamarqueses y los de cualquier otro Departamento suscribiesen en cinco contados el precio nominal de tales acciones, el problema quedaría resuelto, aun prescindiendo de lo que pueda dar el Gobierno Nacional. Tal es nuestro plan, y como miramos con la mayor simpatía el proyecto del Ferrocarril del Meta, no hemos podido abstenernos de escribir lo que pensamos, aun a riesgo de incurrir en error.

No sería inútil estudiar si conviene a la ferrovía el sistema de tracción eléctrica. Los que entienden estas materias aseguran que los costos de explotación de un ferrocarril por medio del vapor son mayores que los que invierte la locomoción por electricidad; de suerte que escogiendo esta última fuerza se puede bajar el precio del transporte, al par que se gana en velocidad. Todo dependería de qué se encontrase suficiente hulla blanca en lugares adecuados. Dicen igualmente los ingenieros, que el sistema de tracción eléctrica es más adaptable a las curvas. Suiza actualmente electrifica todos sus ferrocarriles.

En cuanto al pago de los contados, podría distribuirse de la siguiente manera: el del primero, al suscribir las acciones; el segundo, al concluir veinte kilómetros iniciales de la ferrovía; el del tercero, al concluir cuarenta; el del cuarto, al concluir sesenta, y el del quinto, al concluir ochenta. La obra se comenzaría, pues, con capital efectivo de seiscientos mil pesos oro, y la Nación y el Departamento podría suscribir acciones por un monto proporcional a sus recursos fiscales. No es posible recoger en nuestros mercados esta cantidad, y acaso fuera oportuno que el señor Gobernador convocara una reunión de capitalistas, con el fin de explorar la situación.

Concluimos deseando sinceramente que el Departamento, a cuya cabeza se halla un joven de espíritu progresista, realice su gran proyecto ferroviario.

«El Ferrocarril de Oriente será dentro de poco una trascendental obra iniciada. El señor Gobernador del Departamento, a título de buen cundinamarqués y de mandatario de espíritu práctico, se ha puesto a la cabeza de una empresa cuya importancia es demasiado evidente. A penas quede concluido el primer kilómetro ferroviario, el doctor Escallón tiene derecho a la gratitud pública.