

354862/
C718m
1898
T.M.-941

A-GOZIO MEN 7093

INFORME

PRESENTADO AL

CONGRESO DE LA REPUBLICA

EN SUS SESIONES ORDINARIAS DE 1898

POR EL

MINISTRO DE HACIENDA



0057



IMPRESA DE EDUARDO ESPINOSA GUZMAN. DIRECTOR, E. RAMOS.

1898

1467-

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

TITULO III

Bienes nacionales

CAPITULO I

Tierras baldías



MOVIMIENTO DE TITULOS y adjudicaciones en los años de 1896 y 1897.

	Hectáreas.	Mts. cuadrados.
Había en circulación hasta el 31 de Diciembre de 1895, títulos por hectáreas.....	3.176,997	2,524
Se han cancelado por adjudicaciones.....	132,757	8,900(*)
Quedaron en 31 de Diciembre de 1897.....	3.044,239	3,624

ADJUDICACIONES

A cultivadores.....	30,565	9,782
A cambio de títulos.....	129,186	8,477
Total.....	159,752	8,259

Están distribuídas las adjudicaciones, por Departamentos, así:

Departamento	Hectáreas.	Mts. cuadrados.
Antioquia.....	20,853	8,275
Boyacá.....	1,075	2,800
Cauca.....	10,422	5,408
Cundinamarca.....	7,467	2,120
Magdalena.....	20,374	7,170
Panamá.....	5,000	.....
Santander.....	3,668	5,000
San Martín.....	79,459	1,529
Tolima.....	11,431	5,957
Suma.....	159,752	8,259

Relación nominal por Departamentos, de las adjudicaciones decretadas en el bienio de 1896 y 1897, á cultivadores y á cambio de títulos.

ANTIOQUIA

A cultivadores.	Hectáreas.	Mts. cuadrados.
José L. Mejía.....	94	2,700
William Crosley.....	163	8,583

(*) La diferencia de 3,571 hectáreas 423 metros cuadrados entre los títulos cancelados y las adjudicaciones por títulos, es la de los certificados por sobrantes que deben devolverse á los adjudicatarios.

	Hectáreas.	Mts. cuadrados.
Justiniano García.....	59	5,000
José Antonio Duque y otros.....	910	6,528
Pedro A. Londoño.....	100	.....
Joaquín García.....	98	.....
Manuel J. Alvarez.....	42	.....
Francisco Vásquez.....	53	2,000
Marco y Leandro A. Hoyos.....	1,603	5,805
Eustaquio Macías.....	99	5,000
Joaquín Garcin.....	99	2,500
Enrique Jaramillo.....	1,176	550
Froilán Mazo.....	1,170	5,000
Regino Durango.....	100	.....
Bonifacio y Heraclio Jaramillos.....	423	6,100
Fernando Restrepo é hijos.....	840	7,725
Eugenio Builes.....	899	7,200
William Crosley.....	45	3,494
William Gordon y otros.....	111	.....
Emiliano Garcin.....	91	.....
Narciso Palomino.....	78	.....
Eustaquio Macías.....	66	.....
Luciano Serna.....	54	9,550
Fernando Doval.....	100	.....
Jaime Macías.....	143	.....
Norberto Ochoa.....	27	.....
Ramón A. Restrepo.....	853	7,400
Lázaro Ortiz.....	47	2,980
Luis María Cañas.....	222	1,950
Emiliano Correa U.....	62	.....
Raimundo Sierra.....	68	.....
Pedro A. Gallego.....	100	.....
José María Osorio.....	766	500
Domingo A. Duque.....	51	2,800
Braulio Ramírez.....	48	.....
Suma.....	10,969	3,565

A cambio de títulos.

Gabriel Jaramillo.....	1,469	819
Ramón A. Restrepo.....	1,199	5,325
Jesús María Montoya.....	2,427	1,323
William Crosley.....	473	.....
Wenceslao Gil.....	24	6,900
Rafael Vélez.....	896	.....
Benjamín Palacio.....	309	.....
Nicolás Vélez.....	500	.....
Juan de Dios Mejía.....	1,216	.....
Jesús M. Arias.....	996	343
Estanislao Delgado y Manuel S. López.....	374	.....
Suma.....	9,884	4,710

BOYACÁ

A cambio de títulos.

	Hectáreas.	Mts. cuadrados.
Pompilio Jaimes.....	1,075	2,800

CAUCA

Cecilia Camacho.....	80	.....
Eduardo López.....	240	8,664
Francisco A. Marulanda.....	141	4,400
Gregorio Barco.....	96	.....
Obdulio Mejía.....	65	.....
Juan de Dios Vallejo.....	671	1,200
Bernabé Arias.....	272	0,050
Manuel Antonio Mosquera.....	151	.....
Rodolfo Villegas.....	892	5,520
Pedro Carvajal G. y Catarino Cardona.....	96	.....
Juan de Dios Puentes.....	9	.....
Juan y Martiniano Jurados.....	96	.....
Julián Vélez.....	201	5,410
José Joaquín Gaviria.....	230	5,980
Jesús María Girardo.....	100	.....
Jorge Mejía A.....	1,988	0,834
Jesús María Barbosa.....	300	.....
Pedro Lemus.....	100	.....
Magdalena Sánchez.....	248	.....
Ramón Mena y Estanislao Rodríguez.....	117	4,500
Modesto Buitrago.....	121	8,450
Luis Arango y otros.....	660	3,000
Daniel de la Pava.....	96	.....
Jesús María Arias Ortiz.....	163	3,000
Lorenzo Almenda y otros.....	330	1,700
Eleazar Herrera.....	96	.....
Suma, hectáreas.....	7,484	3,008

A cambio de títulos.

Jesús María Barbosa.....	1,000	.....
Gabriel Gordillo.....	1,000	.....
Lucio Velasco.....	320	5,400
Alfredo S. Hovges.....	107	7,000
Jesús María Molano.....	510	.....
Suma, hectáreas.....	2,938	2,400

CUNDINAMARCA

A cambio de títulos.

Raimundo Acosta.....	4,959	.....
Julio Valenzuela.....	508	2,120
Juan de Dios Díaz.....	1,000	.....
Suma, hectáreas.....	6,467	2,120

MAGDALENA

	Hectáreas	Mts. cuadrados.
Aurelio Linero M.....	364	.....
Manuel A. Dangón.....	60	.....
Luis J. Porto.....	410	.....
Víctor Dugán.....	322	.....
José Antonio Granados.....	46	.....
Félix Lacouture.....	80	.....
Teotiste C. de Maya (cultivadores).....	190	.....
Suma, hectáreas.....	1,472	.....

A cambio de títulos.

Charles Gautiere.....	347	2,150
William S. Crane.....	620	.....
Orlando L. Flye.....	99	1,375
Jorge Ancizar.....	4,381	9,396
Pedro Pineda D.....	115	.....
Manuel Dávila P.....	2,000	.....
Andrew Stevart.....	1,000	.....
José A. de Andreis.....	200	.....
Nelson P. Vives.....	210	.....
William S. Crane.....	380	.....
Carlos L. Hurd.....	610	.....
Víctor Dugán.....	714	.....
Silvestre Samper Uribe.....	1,644	.....
P. H. Marchal.....	593	.....
Auguste Gautier.....	160	.....
Auguste Gautier.....	200	.....
Indalecio Hernández.....	1,000	.....
Pedro Pineda D.....	779	.....
Agustín Brun.....	2,200	.....
Orlando L. Flye.....	320	.....
Archer Tumer.....	422	.....
Pedro Pineda D.....	312	4,050
Joaquín Reyes.....	595	0,199
Suma, hectáreas.....	18,902	7,170

PANAMÁ

Luis Gaibrois.....	5,000	.....
Suma, hectáreas.....	5,000	.....

SANTANDER

Antonio Alba Rolón.....	57	.....
José Lino Alba.....	65	.....
Antonio Cárdenas.....	35	.....
Eugenio Casanova.....	75	.....
Pasan hectáreas.....	232	.....

	Hectáreas.	Mts. cuadrados.
Vienen.....	232	.....
Ramón Torres.....	46	.....
Eduardo Contreras.....	70	.....
José E. Ordóñez.....	72	.....
Marcos R. Peñaranda.....	95	.....
Antonio Durán.....	30	.....
Antonio Vicente y Sebastián Yáñez.....	98	.....
Vicente Alba Rolón.....	8	.....
Rafael Peñaranda.....	81	.....
Esteban Bermón.....	40	.....
Marcos Peñaranda.....	98	.....
Vicente Alba Rolón.....	40	.....
Marcos y Jerónimo Peñaranda.....	98	.....
Juan Medina.....	98	.....
Anastasio Gregorio & Jaimes.....	96	.....
Juan Sahagún Peñaranda.....	96	.....
Juana Peñaranda.....	95	.....
Praxedis Peñaranda.....	99	.....
José E. Ordóñez.....	93	5,000
Federico Vitola.....	88	.....
Gabino y Eusebio Rodríguez.....	83	.....
Antonio Peñaranda.....	99	.....
Ernesto Rojas.....	74	.....
Patricia Durán.....	37	5,000
Santiago Melo.....	86	.....
Pedro Felipe Araque.....	67	.....
José E. Ordóñez.....	86	.....
Raimundo Peñaranda.....	80	.....
Crisanto Peñaranda.....	98	.....
Estanislao Peñaranda.....	98	.....
Julián Pañaranda.....	96	.....
Eustaquio Peñaranda.....	80	.....
Ramona Peñaranda.....	95	.....
Cruz Lourdes Peñaranda.....	96	.....
Zoila Peñaranda.....	93	.....
José Botello.....	23	.....
Secundino Yáñez.....	27	5,000
António Alba Rodríguez.....	60	.....
Secundino Yáñez.....	14	.....
Juan Antonio Ortega.....	15	.....
María Ignacia Peñaranda.....	96	.....
Gabriel Rincón.....	96	.....
Francisco Rincón.....	95	.....
Ramón Leandro Peñaranda.....	45	.....
José María Puentes.....	65	.....
Gabriel Rincón.....	95	.....
Mariana Lázaro.....	95	.....
Suma, hectáreas.....	3,668	5,000



Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

SAN MARTÍN (Intendencia)

A cambio de títulos.

	Hectáreas.	Mts. cuadrados.
Carlos Piedrahita.....	4,022	.....
Clímaco Manrique.....	1,596	.....
Sergio Convers.....	4,400	.....
Lorenzo Codazzi.....	4,690	.....
Francisco Piedrahita.....	971	.....
José Bonnet.....	4,970	.....
José Bonnet.....	2,530	.....
José Bonnet.....	2,938	.....
José Bonnet.....	4,134	4,608
José Bonnet.....	4,788	5,331
José Bonnet.....	4,860	8,450
Valentín Hernández.....	2,781	2,550
Pedro Hernández.....	5,000	.....
Telésforo Herrera.....	5,000	.....
Pedro de Francisco.....	2,286	.....
Pablo Cabo.....	2,000	.....
Mauricio Hernández.....	996	1,650
Sergio Convers.....	740	.....
Sergio Convers.....	3,256	.....
Emiliano Restrepo.....	200	.....
Benigno Enciso.....	5,000	.....
Higinio Bunch.....	1,196	.....
Ramón Vargas Calvo.....	5,000	.....
Lorenzo Cuéllar y José Ignacio Osorio.....	4,902	8,940
Matilde Rojas de Castro.....	1,200	.....
Suma, hectáreas.....	79,459	1,529

TOLIMA

Rafael Peñuela.....	627	1,025
Rafael Peñuela.....	179	650
Jesús y Luis M ^a Giraldo.....	100	.....
Miguel González.....	56	8,150
Félix Fernández.....	85	.....
Jesús Arellano.....	556	7,225
Domingo Triana.....	615	6,600
Custodio Morales.....	413	.....
Jacinto Sierra.....	93	4,378
Emiliano Galeano.....	15	750
David Jiménez.....	121	1,500
Andrés Triana.....	41	30
Pedro Cáceres.....	121	4,200
Antonio Pulido.....	91	.....
Francisco Montaña.....	28	.....
Belisario Torres Guerra.....	100	.....
Javier Naranjo.....	100	.....
Pasan.....	3,344	4,508

	Hectáreas.	Mts. cuadrados
Vienen.....	3,344	4,508
Doroteo Domínguez.....	152	4,450
Fabriciano Orozco.....	821	4,600
Domingo Varón A.....	88	.....
Isidoro Burgos.....	506	3,250
Rafael Salazar.....	64	.....
Feliciano Moscoso.....	451	.....
Patricio Segovia.....	80	.....
Evaristo Escobar.....	119	5,850
Jacinto Vivas.....	63	5,040
Rafael Cediell.....	60	.....
Pablo Bonilla.....	5	.....
César Lombana.....	209	830
León E. Díaz.....	228	1,200
Vicente Riveros.....	25	.....
José Escárrega.....	48	.....
Pablo Herrera.....	98	8,595
Federico Scheller.....	100	.....
Juan Varón y Wenceslao Góngora.....	40	.....
Fabio Lozano T.....	114	5,236
Antonio M ^a del Castillo.....	70	8,000
Lino Nova.....	36	6,600
Blas Vanegas.....	55	50
Suma, hectáreas.....	6,971	8,209

A cambio de títulos.

Emilio Dimey.....	85	5,598
Abdón Rubio.....	588	2,150
Joaquín Rocha.....	1,200	.....
Máximo A. Nieto.....	2,000	.....
Juan de Dios Lozano.....	586	.....
Suma, hectáreas.....	4,459	7,748

CUADRO que manifiesta el movimiento general y por Departamentos de las adjudicaciones á cultivadores y á cambio de títulos, desde 1892 hasta 31 de Diciembre de 1897.

En el Informe de 1892 se encuentra el siguiente dato :

A cambio de títulos de concesión.....	63,732	1,240
A colonos y cultivadores.....	18,640	7,347
	82,372	8,587

Estas adjudicaciones están distribuídas, por Departamentos, así :

	Hectáreas.	Mts. cuadrados.
En Antioquia.....	25,930	7,412
Bolívar.....	4,999	8,545
Cauca.....	12,929	6,178
Cundinamarca.....	25,464	1,200
Magdalena.....	22	.....
Santander.....	2,764	4,045
Tolima.....	10,262	1,207
	<hr/>	<hr/>
	82,372	8,587

En el Informe de 1894 el siguiente :

A cambio de títulos.....	29,680	1,059
A cultivadores.....	27,274	2,266
	<hr/>	<hr/>
Total.....	56,954	3,325

Están las adjudicaciones distribuídas, por Departamentos, así :

Antioquia.....	3,791	8,001
Bolívar.....	7,003	3,700
Boyacá.....	764	6,860
Cauca.....	10,180	9,955
Cundinamarca.....	1,120	9,960
Santander.....	5,414	877
Magdalena.....	3,675	5,800
Tolima.....	25,072	8,102
	<hr/>	<hr/>
Total.....	56,954	3,325

En el Informe de 1896 el siguiente :

A cambio de títulos.....	62,430	1,882
A cultivadores.....	63,133	3,853
	<hr/>	<hr/>
Total.....	125,563	5,735

Están distribuídas las adjudicaciones, por Departamentos, así:

Antioquia.....	59,065	5,927
Bolívar.....	9,998	0,030
Boyacá.....	5,000	.....
Cauca.....	20,091	3,313
Magdalena.....	4,559	6,151
Santander.....	6,726	6,596
San Martín (Intendencia).....	6,422	4,140
Tolima.....	13,679	9,578
	<hr/>	<hr/>
Total.....	125,563	5,735

Y según los datos que se encuentran en el presente Informe, las adjudicaciones son las siguientes:

	Hectáreas.	Mts. cuadrados.
A cultivadores.....	30,565	9,782
A cambio de títulos.....	129,186	8,477
Total.....	159,752	8,259

Están distribuídas por Departamentos, así:

Antioquia.....	20,853	8,275
Boyacá.....	1,075	2,800
Cauca.....	10,422	5,408
Cundinamarca.....	7,467	2,120
Magdalena.....	27,374	7,170
Panamá.....	5,000	.....
Santander.....	3,668	5,000
San Martín.....	79,459	1,526
Tolima.....	11,431	5,957
Total.....	159,752	8,259

EXTENSION BALDIA aproximada, tomando por base los datos del informe de 1896.

DEPARTAMENTOS	Habia hasta el 31 de Diciembre de 1895.	Extensión adjudicada en los años de 1896 y 1897.	Metros cuadrados	Extensión baldía que quedó el 31 de Diciembre de 1897.
En Antioquia.....	2.166,880	20,853	8,275	2.146,027
En Bolívar.....	3.882,000	.....	.....	3.882,000
En Boyacá.....	5.376,550	1,075	2,800	5.375,475
En el Cauca.....	60.117,190	10,422	5,408	60.106,768
En Cundinamarca.....	17.877,310	86,926	3,649	17.790,384
En el Magdalena.....	440,740	20,374	7,170	420,366
En Panamá.....	4.573,250	5,000	.....	4.568,250
En Santander.....	2.244,110	3,668	5,000	2.240,442
En el Tolima.....	887,740	11,431	5,957	876,309
Totales.....	97.565,770	159,752	8,259	97.406,021

NOTA.—Por no haber dato de la extensión baldía de San Martín para hacer la deducción de la cantidad adjudicada, se ha incluido ésta en lo correspondiente al Departamento de Cundinamarca.

EMISION DE TITULOS

En virtud de lo dispuesto en la Ley 104 de 1892 y de lo estipulado en el Contrato número 49, de 11 de Marzo de 1893 (inciso 5.º, artículo 11), cele-

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

brado por el Ministerio de Fomento, "para la construcción de un ferrocarril desde la quebrada de Yeguas hasta Conejo ó sus inmediaciones; y en cumplimiento de Resolución del Ministerio, número 626, de 13 de Agosto de 1897, por haber entregado el contratista y dado al servicio público 13 kilómetros 460 metros de vía, se expidieron y se entregaron al señor Tomás Germán Ribón 40 títulos de concesión de tierras baldías, números 1 á 40, de á cien (100) hectáreas cada uno, y 1 número 1.º, por treinta y ocho (38) hectáreas.

Total de hectáreas..... 4,038

En virtud de lo dispuesto en el artículo único de la Ley 51, de 27 de Marzo de 1887, "por la cual se aprueba un contrato" (el de construcción de un ferrocarril desde la ciudad de Santa Marta hasta la Ciénaga del Cerro de San Antonio), se expidieron y se remitieron á la Tesorería General para que fueran entregados al apoderado general de la Compañía denominada The Santa Marta Railway Company Limited, los siguientes títulos de concesión: seis títulos, números 1 á 6, de á cinco mil (5,000) hectáreas cada uno..... 30,000

Total de títulos emitidos, hectáreas..... 34,038

CAPITULO II

Hulleras y abonos

El Gobierno ha celebrado varios contratos sobre explotación de carboneras, abonos y otros productos naturales situados en tierras baldías ó en aquellas que, siendo hoy de propiedad particular, estuvieron en algún tiempo bajo el dominio nacional, á partir desde la promulgación del Código Fiscal. Dichos contratos están mencionados en la relación de los celebrados ó aprobados por conducto de la Sección 4.^a; relación que figura entre los documentos de este Informe.

En la celebración de los contratos sobre las carboneras se ha seguido el principio de adjudicarlos á los primeros descubridores ó denunciante, sin que sea óbice la falta de ley expresa, pues el hallazgo es y será siempre fuente de propiedad ó por lo menos de usufructo.

El Código Fiscal no contiene en sus artículos 1116 á 1118 y 1124 sino la declaratoria de que dichas minas ó yacimientos corresponden á la Nación y que deben ser beneficiados según contrato sobre explotación, hasta por cincuenta años, y mediante un derecho fiscal no menor del 15 por 100 de las utilidades; pero no da reglas para sustanciar los denuncios y adjudicar esos contratos.

El Poder Ejecutivo se ha abstenido de dictar un decreto reglamentario, cuyo proyecto está formulado desde 1895, debido á que se necesitan varias disposiciones de carácter legislativo, que no pueden ser suplidas por un acto de aquella especie, sin usurpar funciones constitucionales. Es, pues, un deber vuestro estudiar el ramo de car-

boneras y dictar una ley que llene los vacíos de procedimiento, á fin de que los descubridores tengan la garantía de un reconocimiento categórico de su derecho de usufructo, pues esa declaratoria expresa representa grande estímulo para la busca de minas á favor de la República, sin dar margen á usurpaciones y pleitos.

Este Ministerio conceptúa que la ley de procedimiento debe consagrar, como punto de partida, la diligencia de aviso del descubrimiento, según el artículo 8º del Código de Minas; que dentro de los noventa días de dado el aviso ocurra el interesado al Ministerio de Hacienda con el denuncia, al cual debe acompañar las muestras del mineral ó del abono; que una vez admitido el denuncia, por venir en la forma legal, se ordene la fijación y publicación de edictos, hasta por treinta días, para que se opongan los que se crean dueños de las minas ó de mejor derecho á explotarlas en compañía con la Nación; que si nadie hubiere objetado el denuncia, ó las oposiciones hubieren sido falladas á favor del autor de aquél, se proceda á medir las pertenencias, de acuerdo con las cabidas que determinéis, nombrando al efecto el Ministerio un Ingeniero, costeadado por el interesado; Ingeniero que deberá presentar dentro del término que se le fije el plano del distrito minero, con indicación de los cortes vertical y longitudinal de las carboneras, y una exposición científica de los yacimientos, acompañada del análisis químico; y, por último, que una vez aprobados los trabajos del Ingeniero, se proceda, dentro de perentorio plazo, á la celebración del contrato, que debe ser elevado á escritura pública, según el artículo 682 del Código Civil; escritura que vendrá á gozar de completa validez, por la circunstancia esencialísima de que en ella aparecerán los linderos precisos de las minas y pertenencias, que son el objeto del contrato y el cual no debe constar en documento diverso, porque el testimonio del Notario es el que se registra y el que, mediante esta última formalidad, constituye el verdadero título de las partes contratantes.

En estos últimos años se ha desarrollado el espíritu investigador de hulleras y depósitos de abonos, principalmente en los Departamentos del litoral atlántico, lo que ha ocasionado la celebración de muchos contratos, algunos de los cuales han sido traspasados á compañías extranjeras.

La falta de una ley de procedimiento—reclamada por el Gobierno desde vuestras últimas sesiones—lo ha obligado á acoger los denuncios y á contratar sobre éstos sin más formalidades sustanciales, lo cual ha producido el malísimo efecto de que, una vez conocidos tales actos por el *Diario Oficial*, algunas personas han solicitado la suspensión de ellos, porque se reputan dueñas de las minas denunciadas.

Contra la exigencia del requisito del aviso, que es la fuente de los derechos sobre minas, se ha argüido ante el Ministerio que el artículo 2º de la Ley 38 de 1887 declara que no son denunciabiles las minas de carbón y depósitos de abonos situados en tierras baldías, ni

los bancos de sal gema y las fuentes saladas ; de lo cual se hace la deducción de que no es legal exigir el requisito del aviso de descubrimiento. Si esa argumentación fuera exacta, serían nulos en absoluto los contratos sobre explotación de carboneras, porque tienen como fundamento el denuncia, que es un hecho que se considera prohibido por la ley, y todo lo que se hace contra expresa prohibición de ésta, carece de valor, según elemental noción civil.

Si los artículos 1116 á 1118 del Código Fiscal estatuyen que las carboneras y los abonos situados en tierras de propiedad de la Nación, son inalienables y deben ser explotados según contrato que al efecto celebre el Poder Ejecutivo, quien, como entidad que es, no puede ir en busca de esas riquezas naturales ; y si el Código de Minas habla del denuncia como procedimiento para alcanzar *el dominio* de aquéllas, lo recto es interpretar el artículo 2º de la Ley 38 de 1887 en el sentido de que las carboneras, los abonos, los bancos de sal gema y las fuentes saladas no son denunciables *para el efecto* de apropiárselas el descubridor, lo cual está en perfecta armonía con lo preceptuado en los artículos 426 y 1116 á 1118 del Código Fiscal ; pero de que no se pueda alcanzar el dominio no se deduce que no se alcance el usufructo, que es *otro efecto civil* muy diverso, que no sólo no está prohibido, sino que está sancionado implícitamente respecto de hulleras, por la índole de los contratos autorizados por la ley, y respecto de bancos de sal gema, de un modo expreso, según el artículo 432 del Código últimamente citado.

La exposición de doctrina que precede no sería necesaria si más de una vez no hubiera sido puesta en tela de duda, con riesgo de legítimos intereses privados y públicos, que son los que debéis proteger con disposiciones expresas, que eviten la necesidad de acudir á esfuerzos de interpretación.

CAPITULO III

Otros bienes nacionales

TERKENOS DE LAS MINAS DE MUZO Y COSCUEZ

En ejecución de la Ley 96 de 1896, el Gobierno contrató con el ingeniero señor General Dimas Atuesta la mensura de los terrenos que deben constituir el área de cada mina ó grupo de minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez, así como la mensura de los terrenos restantes, á fin de que los primeros se tengan como verdaderas pertenencias, y sean enajenados los segundos en licitación pública, según el artículo 957 del Código Fiscal.

El trabajo del ingeniero fue contratado á razón de \$ 0-35 la

mensura de cada hectárea hasta la concurrencia de 50,000 hectáreas, y \$0-30 por cada una de las excedentes, con obligación de presentar el plano general y los especiales de las pertenencias. Dichos precios fueron ajustados después de oídos los conceptos de los Ingenieros señores Rafael Nieto París, Enrique Morales R., Julio Garavito y Andrés A. Arroyo.

HACIENDA DE PESCADERÍAS

El Gobierno resolvió, en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 956 del Código Fiscal, enajenar por lotes la hacienda de *Pescaderías y Bodegas de Bogotá* y parte de los terrenos de *La Vuelta de la Madre de Dios*. La razón que se tuvo para llamar á licitación fue la de que dichos bienes no ofrecen al Tesoro rendimiento ninguno, debido á que el servicio de las Bodegas quedó arruinado por la prolongación del Ferrocarril de *La Dorada* hasta el puerto de *La María*; servicio que representa para los anteriores dueños de la hacienda la principal fuente de ingresos.

Se pensó que no pudiendo la Nación entrar allí en empresas agrícolas, á las cuales convidan la feracidad de aquellas tierras y su ventajosa situación sobre la orilla del Magdalena, y teniendo en cuenta que la iniciativa individual podría consultar mejor el servicio de transportes por la banda oriental de dicho río, en aquella zona, el procedimiento de la enajenación era el aconsejado por la conveniencia pública. Una vez publicado el llamamiento á licitación, la prensa seria de la capital hizo reflexiones muy sensatas sobre la necesidad de que la República conserve la propiedad de aquel fundo, cualquiera que sea su rendimiento, por estar llamado á servir los intereses del comercio mientras no pase á manos particulares, que podrían crear dificultades imprevistas, material ó económicamente, en el tránsito de mercaderías. El Ministerio, acatando esas opiniones juiciosas y cultamente emitidas, se apresuró á reformar el llamamiento á licitación y el pliego de cargos en el sentido de fijar condiciones sobre libertad de las vías de comunicación que atraviesan los terrenos y sobre reconocimiento expreso de la servidumbre de uso público de una zona de veinte metros de anchura, á partir de la línea riberana á que alcancen las aguas del Magdalena en sus mayores avenidas, conforme á la Ley 59 de 1876; condiciones que fueron consignadas en pro del comercio, cuyos intereses determinaron al Gobierno á comprar la hacienda al señor Alejandro Weckbecker.

Como el día de remate hubo tan sólo una propuesta para la compra de un lote, con lo cual se desmembraba la hacienda, el Poder Ejecutivo resolvió no aprobar la adjudicación condicional que se hizo.

PERMISOS PARA EDIFICAR

La Ley 15 de 1876 autorizó al Poder Ejecutivo para permitir la construcción de edificios sobre los terrenos de la baja mar en to-



dos los puntos de la Costa; terrenos de aluvión que pertenecen á la República, según el artículo 720 del Código Civil.

En desarrollo de esa autorización se expidió el Decreto número 160 de 1894, reglamentario de la concesión de tales permisos. Entre los documentos de este Informe hallaréis la relación de los que se han otorgado desde Junio de 1896.

Desde el año de 1893 ha venido el Ministerio trabajando por la formación de un inventario lo más completo posible de los bienes, derechos ó acciones que pertenecen á la Nación; labor en la cual han coadyuvado los señores Gobernadores de los Departamentos, por conducto de los Prefectos y Alcaldes, y los Administradores de Hacienda Nacional, de las Aduanas y de las Salinas. Entre los documentos anexos hallaréis la relación de los bienes nacionales citados; relación que no puede considerarse completa, pero que irá perfeccionándose con los datos que vayan llegando al Despacho y que son, por su naturaleza, de lenta obtención.

Es urgente que protejáis los intereses de la Nación en tan importante materia, expidiendo una ley que reforme las disposiciones fiscales sobre denuncios de bienes ocultos y que fije procedimientos claros y detallados para sustanciar y decidir los respectivos juicios, teniéndose en cuenta la muy varia naturaleza de los bienes que se denuncien.

El Ministerio someterá á vuestra consideración un proyecto de ley sobre la materia.

Es también providencia necesaria para el manejo de los bienes nacionales la de que se reforme el artículo 963 del Código Fiscal, en el sentido de que se faculte al Poder Ejecutivo para arrendar los inmuebles por más de cinco años. La experiencia demuestra que en muchos casos aquel plazo es muy corto, porque impide que los arrendatarios lleven á cabo mejoras de consideración, de las cuales no tienen tiempo de utilizarse, lo cual impide que el Gobierno celebre buenos contratos de esa clase y que las fincas rurales progresen. Esa reforma puede muy bien restringirse á estas últimas fincas, pues respecto de las urbanas no existen iguales motivos.

Conviene, por último, centralizar en el Ministerio de Hacienda el manejo de todos los bienes que pertenecen al Estado. La administración de ellos por los diferentes Ministerios Ejecutivos, produce graves inconvenientes que es innecesario enumerar.



TITULO IV

Fomento

CAPITULO I

Vías férreas

Existen en el país en explotación las siguientes :

- 1 Panamá.
- 2 Bolívar.
- 3 Cúcuta.
- 4 La Dorada.
- 5 Girardot.
- 6 Santa Marta.
- 7 La Sabana.
- 8 Cartagena.
- 9 Antioquia.
- 10 Cauca.
- 11 Zipaquirá, y
- 12 La Frontera.

De estos ferrocarriles están terminados, conforme á los respectivos contratos, los de

Panamá.
Cúcuta.
La Dorada.
Bolívar.
Cartagena.
La Sabana.
Zipaquirá, y
La Frontera.

Los demás están aún en construcción.

Se construyen también actualmente los ferrocarriles llamados del Sur y del Tolima, que no están en servicio todavía.

Hay además contratados apenas los siguientes :

De Ocaña al río Magdalena.

De Bucaramanga á *Puerto Wilches*.

De Barranquilla á un punto del Ferrocarril de Cartagena.

De Honda al puerto de *Flandes*, sobre el río Magdalena; y

El aéreo del puerto de *Buenvista*, sobre el río Magdalena, á Zipaquirá.

Los ferrocarriles en servicio miden una extensión de 640 kilómetros; y en los del Sur y Tolima hay construídos ya 23 kilómetros. De manera que hoy cuenta el país con 663 kilómetros de vías ferreas, de los cuales 108 han sido construídos en estos últimos dos años.

El solo hecho de estar distribuídos estos kilómetros en 14 ferrocarriles diferentes diseminados en pequeños trayectos por todo el país, hace ver que no se ha procedido en esta materia con la debida discreción. El deseo impaciente de los diversos centros poblados del país de abrirse un camino rápido al río Magdalena para comunicarse así con el exterior, ha sido la causa primordial del acometimiento simultáneo de la mayor parte de las Empresas ferroviarias, en las cuales no siempre se ha tenido en cuenta si responden á necesidades verdaderas y actuales; si el producto de ellas alcanza á cubrir los cuantiosos gastos de conservación y explotación de la vía y el legítimo interés de los capitales invertidos; si los empresarios tienen la honorabilidad suficiente y la posibilidad pecuniaria ó el crédito necesario para garantizar la ejecución de la obra; y, finalmente, si el Gobierno está en capacidad de atender cumplidamente á los compromisos contraídos. La falta ó la deficiencia de estas consideraciones previas ha ocasionado los desastres que el país entero conoce en las Empresas de Ferrocarriles; la pérdida de cuantiosas sumas del Tesoro público en rescisiones de contratos é indemnizaciones de perjuicios dudosos cuando no imaginarios, y, lo que es peor aún, el desaliento y la desconfianza respecto de ellas.

Con menos impaciencia y más cordura tendríamos hoy, en vez de tantos fragmentos de ferrocarril, los de Panamá, Barranquilla y Cúcuta; el de Bogotá al río Magdalena, por el Valle del Carare; el de Buenaventura á Palmira; el de Medellín á Puerto Berrío, y el de Girardot, que han sido y son en mi concepto los de mayor urgencia para atender á las necesidades actuales del país y promover su desarrollo industrial.

No todas las vías férreas contratadas tienen el mismo grado de importancia; sin embargo todas ellas deben llevarse á cabo en cuanto del Gobierno dependa, ya por los compromisos obligatorios que éste tiene contraídos, y que no podría violar sin grande detrimento de su crédito, y ya por los valiosos intereses comprometidos en esas Empresas y por las esperanzas que á la sombra de ellas han nacido en las comarcas favorecidas.

En capítulo separado se tratará de cada uno de los ferrocarriles enunciados.

FERROCARRIL DE PANAMÁ

Esta línea atraviesa el Istmo de su nombre, uniendo los puertos de Colón en el Atlántico y Panamá en el Pacífico, y mide 78 kilómetros.

Nada se puede decir que dé idea del movimiento de pasajeros y carga que por esta línea se haya efectuado, pues aun cuando oportunamente se pidieron estos datos, no han sido enviados.

El 5 de Julio de 1897 el señor X. Boyard, Director de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, se dirigió al Ministerio manifestando que la Empresa del Ferrocarril está en vía de prolongar la línea hasta el agua profunda del Océano Pacífico, en la bahía de Panamá; y de construir allí muelles, almacenes y demás obras necesarias para el cómodo y expedito servicio de las embarcaciones, siempre que el Gobierno de Colombia declare :

1.º Que el uso de la excavación marítima practicada en la bahía de Panamá por la Compañía del Canal, no constituye ni la apertura al servicio público, ni la explotación parcial de él ;

2.º Que todos los buques que llevan carga ó pasajeros para ser transportados por el Ferrocarril de Panamá, que entren á dicho puerto y atraquen al muelle, y viceversa, sin transitar por el Canal de Panamá, se servirán gratuitamente de las aguas de la Nación, incluyendo la mencionada excavación marítima construída por la Compañía del Canal, durante todo el tiempo que falta para la expiración de la concesión otorgada á la Compañía del Ferrocarril de Panamá (contrato de 1867) ;

3.º Que es bien entendido que este privilegio es exclusivo de la Compañía del Ferrocarril, que él no podrá jamás ser invocado como un precedente, y que ninguna otra persona ó entidad podrá hacer uso de la excavación marítima hecha por la Compañía del Canal de Panamá, sin autorización previa de esta Compañía ;

4º Y que, en consecuencia, y por los motivos expresados, el Gobierno aprueba la autorización dada por la Compañía nueva del Canal á la Empresa del Ferrocarril de Panamá, el 10 de Febrero de 1897, de usar gratuitamente de la excavación marítima construída por ella entre *La Boca* y las islas de *Naos*, *Culebra*, *Perico* y *Flamenco*.

A este memorial recayó la siguiente Resolución :

Ministerio de Hacienda.—Bogotá, Julio 14 de 1897.

Visto el precedente memorial y cuidadosamente estudiado el asunto, el Gobierno hará las declaratorias y concesiones solicitadas mediante la celebración de un convenio sobre las siguientes bases :

El Gobierno de Colombia consiente que la Compañía del Ferrocarril de Panamá lleve el Ferrocarril al punto llamado *La Boca*, en la bahía de Panamá, ó sea á la embocadura del *Riogrande*, y que construya un muelle y los almacenes y demás obras necesarias para el cómodo y expedito servicio de las embarcaciones que lleguen allí ; pero es entendido que este consentimiento no implica, en manera alguna, el reconocimiento por parte del Gobierno de que con esta prolongación del Ferrocarril, la Compañía deja cumplida la obligación de que trata el artículo 4º del contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano á otro, por el Istmo de Panamá. En consecuencia,

una vez que la Compañía avise al Gobierno que están ejecutadas dichas obras, éste declarará si está ó nó cumplida la expresada obligación del citado artículo 4º; sin perjuicio, por supuesto, de que la Compañía del Ferrocarril ocurra á la Corte Suprema si se creyere agraviada con la Resolución del Gobierno.

El Gobierno de Colombia declara que el hecho de que la Compañía del Ferrocarril prolongue el camino de hierro hasta el agua profunda en el punto indicado, y construya allí el muelle, almacenes y obras mencionadas, y el hecho de que los buques que lleven carga ó pasajeros para ser transportados por el Ferrocarril de Panamá, se sirvan gratuitamente de la excavación marítima hecha por la Compañía del Canal de Panamá, desde *La Boca* hasta las islas de *Naos, Culebra, Perico y Flamenco*, en la bahía de Panamá, sin transitar mayor extensión del Canal, no constituyen apertura parcial de éste al servicio público.

La Compañía del Ferrocarril de Panamá se compromete á seguir pagando al Gobierno de Colombia los \$ 10,000 anuales en oro de que habla el contrato de 22 de Octubre de 1880, celebrado entre los Representantes de la Compañía del Ferrocarril de Panamá y el señor Salomón Koppel, apoderado del Gobierno colombiano, pago que hará en la cuantía anual indicada hasta el día en que el Gobierno de Colombia, ó la Corte Suprema en su caso, declaren que por parte de la Compañía del Ferrocarril está cumplida la obligación á que se refiere el artículo 4º del contrato reformativo de 5 de Julio de 1867, mencionado arriba. Tales pagos continuará haciéndolos la Compañía de la manera estipulada en el referido contrato de 22 de Octubre de 1880.

Las autorizaciones y declaratorias de esta convención las hace el Gobierno de Colombia á virtud de los derechos que tiene en el Canal de Panamá y en vista de la facultad que la Compañía del Canal ha conferido por su parte á la Compañía del Ferrocarril para servirse de la excavación marítima practicada por aquélla en la región comprendida entre la embocadura del *Riogrande* y las islas de *Naos, Culebra, Perico y Flamenco*; y en prueba de su asentimiento deberá suscribir este convenio el Representante legal de la Compañía del Canal.

El Ministro, MANUEL ESGUERRA.

Comunicada esta resolución al Representante de la Compañía del Ferrocarril, propuso él ciertas modificaciones que el Gobierno no ha creído prudente aceptar. Por ello la resolución definitiva del asunto está pendiente aún.

FERROCARRIL DE BOLÍVAR

Esta línea une el puerto de Barranquilla sobre el río Magdalena con el puerto sobre el Atlántico denominado *Puerto Colombia*, y tiene 45 kilómetros de extensión.

El movimiento de carga y pasajeros y el producto bruto en el año próximo pasado fue el siguiente:

Pasajeros, 50,393. Producido.....	\$ 25,004	67½
Importación (bultos), 778,079. Producido.....	299,441	20
Exportación, íd. 613,155, íd.....	146,795	71
Viveres, íd. 27,100, íd.....	1,918	75
Equipajes, íd. 12,004, íd.....	4,857	95
Suma.....	\$ 478,018	28½

Con fecha 6 de Octubre de 1896 se dirigió al Ministerio el señor Francisco J. Cisneros, actual dueño de la Empresa, solicitando se concediera exención del pago de derechos de importación para el carbón destinado á ella. El Gobierno, teniendo en cuenta que esta concesión se ha otorgado al Ferrocarril de Cartagena; que el Ferrocarril de Bolívar se construyó sin subvención oficial ninguna; que esta Empresa hace partícipe al Gobierno del 40 por 100 del producto del muelle de Puerto Colombia, y que el derecho aduanero sobre el carbón es relativamente fuerte, accedió á lo solicitado y concedió al efecto la exención, únicamente respecto del carbón necesario para el uso de la misma Empresa y para el que el Gobierno pueda necesitar, el cual se le dará al precio de costo. Esta gracia se otorgó por el término de cinco años, celebrándose al efecto el respectivo contrato en 15 de Enero de 1897, que se encuentra publicado en el número 10,471 del *Diario Oficial*.

FERROCARRIL DE CÚCUTA

Une este Ferrocarril la ciudad de Cúcuta con el río Zulia en el punto denominado *Puerto Villamizar*, y recorre una extensión de 55 kilómetros.

El movimiento y el producido del Ferrocarril en el año último fueron estos:

Importación (bultos).....	131,524	
Exportación, íd.....	222,752	Producido, \$ 794,499 42
Comercio interior, íd..	100,672	No hay dato sobre el valor de este flete.

Pasajeros, 63,895. Producido, \$ 24,955.

Existe, además, como anexidad del Ferrocarril un tranvía que tuvo el siguiente movimiento y producido en el mismo año:

Pasajeros, 139,908. Producido.....	\$ 7,955 85
Cargas, 171,393, íd.....	17,827 31

Total.....\$ 25,783 16

Estas dos empresas repartieron en el año, por dividendos, la suma de.....\$ 111,691 80

FERROCARRIL DE LA FRONTERA

Va de San José de Cúcuta á la ribera del río Táchira y mide 16 kilómetros 2 hectómetros.

Fue construído por la misma Compañía empresaria del Ferrocarril de Cúcuta, á virtud de contrato celebrado con ésta por la Gobernación del Departamento de Santander en el año de 1892, contrato que fue aprobado con modificaciones por el Gobierno nacional. Se dio al servicio público en el mes de Agosto de 1897.

En Diciembre del mismo año el señor D. José M^a Cortés, en su carácter de apoderado de la Compañía, solicitó del Gobierno el pago de la subvención acordada por el artículo 7.º del contrato, á razón de \$ 5,000 por kilómetro.

No habiendo en el Ministerio constancia de que dicho Ferrocarril hubiera sido recibido oficialmente por el Gobierno, se solicitó de la Gobernación del Departamento de Santander un informe sobre el particular; la Gobernación informó que no se había verificado el recibo oficial, y en vista de esto se le autorizó para que comisionara dos ingenieros que examinaran la obra y la recibieran si reunía las condiciones estipuladas en el contrato. Al recibirse la respectiva diligencia se resolverá lo conducente acerca del pago de la subvención.

FERROCARRIL DE "LA DORADA"

La línea en servicio parte del puerto de Arrancaplumas, en el Alto Magdalena y termina en el puerto de *La Dorada ó La María*, en el Magdalena central, recorriendo una extensión de 34 kilómetros.

El 14 de Diciembre de 1896 manifestó el señor D. Tomás Germán Ribón, Concesionario de la obra, que estando lista para ser inspeccionada y recibida por el Gobierno, solicitaba se dictaran las órdenes necesarias á fin de que por el Ministerio del Tesoro, y de acuerdo con el inciso 3.º del artículo 11 del contrato, le fuesen expedidos los bonos correspondientes á la subvención por 4 kilómetros que faltaban por entregar para el completo de la correspondiente subvención á 13 kilómetros, extensión de la línea últimamente contratada.

Esta solicitud fue resuelta desfavorablemente en 19 del mismo mes, fundándose el Ministerio en que los artículos 8.º y 11 (punto 3.º) del contrato, disponen claramente que la subvención no se dé hasta que no se haya establecido el servicio regular en toda la línea, lo cual no había sucedido.

El 25 de Febrero de 1897 se concedió una prórroga de cinco meses para terminar y dar al servicio público el Ferrocarril desde *Yeguas* hasta *Conejo*, y se hizo presente al Empresario que si no cumplía con esta obligación dentro del término fijado, el Gobierno, por su parte, tampoco se consideraría obligado al pago del resto de la subvención estipulada en el contrato.

Habiéndose dado aviso de estar terminado en su totalidad el Ferrocarril y listo para ser inaugurado el día 1.º de Julio del mismo año, se comisionó al señor D. Carlos Tavera Navas para que en representación del Gobierno asistiera á la inauguración y lo recibiera á nombre de él si estaba construido con todas las condiciones pactadas.

El señor Tavera llenó su cometido y rindió el correspondiente informe, que se encuentra publicado entre los documentos anexos; y

en vista de él resolvió el Ministerio dar por recibido el Ferrocarril y avisar esto al Ministerio del Tesoro para que se expidieran y entregaran los bonos de la subvención correspondientes á cuatro kilómetros 386 metros, que aun faltaban por pagar.

En memorial de 5 de Agosto del mismo año solicitó el Concesionario, apoyado en el artículo 11 del contrato, la entrega de los títulos de tierras baldías, á razón de 300 hectáreas por cada kilómetro, y en 13 del mismo mes se resolvió de conformidad y se pasaron los documentos á la sección respectiva para que por ella se hiciera la entrega de los títulos.

El 5 de Octubre del año citado pidió el señor Ribón se le cancelara la fianza de \$ 20,000 que para asegurar el cumplimiento del contrato tenía otorgada. Este pedimento fue negado porque todavía no estaba cumplida la obligación de construir en el puerto de *La María* la Bodega de hierro mencionada en el contrato. De la terminación de esta obra se dio aviso el 22 de Septiembre, y, por comisión del Ministerio, el Alcalde de Honda la recibió, construída como estaba de acuerdo con las condiciones estipuladas.

El 14 de Diciembre solicitó nuevamente el Empresario la cancelación de la fianza, y el Ministerio tornó á negarla por no haberse construído aún en el puerto de *La María* el muelle de que trata el artículo 4.º del contrato.

Si esta obra, de manifiesta necesidad para el servicio del comercio, no se construyere en breve término, será preciso entablar contra la Empresa la correspondiente gestión, ante el Poder Judicial.

En el curso de estos dos años han ocurrido divergencias entre el comercio de Honda y la Empresa, provenientes en su mayor parte de diversidad de inteligencia de las tarifas y de los turnos en el transporte de la carga; diferencias que han sido sometidas á la decisión de las autoridades judiciales.

Con motivo de la depreciación del café en los mercados extranjeros se dirigieron al Gobierno varios exportadores solicitando se dictaran las medidas conducentes á fin de que en este Ferrocarril se rebajaran las tarifas de los transportes de dicho fruto. El Ministerio dirigió una excitación en este sentido á la Empresa, que no fue atendida.

El movimiento de carga y pasajeros y el producto bruto del Ferrocarril en el año pasado, fue el siguiente :

Pasajeros.....	51,748
Importación (bultos).....	319.463,152
Exportación, íd.....	247.946,064
Ganado mayor.....	78
Ganado menor.....	38
Producto bruto en el año, \$	491,214-47½.



FERROCARRIL DE GIRARDOT

Este Ferrocarril arranca del puerto fluvial de Girardot y debe terminar en la Sabana de Bogotá. Hoy llega apenas al sitio llamado *Juntas de Apulo* y recorre un trayecto de 40 kilómetros.

Como se dijo en la Memoria presentada al último Congreso, una vez declarada la caducidad del contrato celebrado con el señor John H. Penington, se celebró en 16 de Diciembre de 1894 nuevo contrato con el señor Samuel B. Mac Connico para la construcción de este Ferrocarril. El señor Mac Connico traspasó sus derechos á una Compañía americana llamada *The Great Colombian Railway C.º*, y el Gobierno aceptó el traspaso.

En el curso de dos años y medio que la Empresa estuvo á cargo del señor Mac Connico la obra no adelantó ni una pulgada, ni siquiera se mantuvo en buen estado el trayecto construído; el servicio fue muy defectuoso por la deficiencia y mala calidad del material rodante, y lo que es más, el contratista ni siquiera pudo prestar la fianza que asegurara la eficacia del contrato.

El 31 de Julio de 1897, el señor John C. Gibney avisó al Ministerio que en su carácter de Apoderado general del señor Mac Connico, como Presidente de *The Great Colombian Railway C.º*, había traspasado el contrato al señor D. José Manuel Goenaga, y que con motivo de la cesión renunciaba á nombre de la Compañía á todos los derechos y reclamaciones que de él pudieran derivarse.

El Ministerio aceptó el traspaso por medio de la siguiente Resolución.

Ministerio de Hacienda.—Bogotá, 24 de Agosto de 1897.

Visto el anterior memorial, en el cual el señor John C. Gibney, para acreditar su personería, acompaña el poder que le ha sido conferido por el señor Samuel B. Mac Connico en su carácter de Presidente de la *Great Colombian Railway C.º* el día 5 de Enero del presente año, ante el Notario público de la ciudad y condado de New York, señor Christopher O'Cowor, y

CONSIDERANDO :

Que en su ya dicho carácter de apoderado legalmente constituído de la *Great Colombian Railway C.º*, de acuerdo con la parte final del artículo 42 del contrato de 26 de Diciembre de 1894, sobre construcción de un ferrocarril desde el puerto de Girardot hasta la ciudad de Bogotá, solicita del Gobierno la aprobación del traspaso que de dicho contrato hace al señor D. José Manuel Goenaga, ciudadano colombiano,

SE RESUELVE :

Art. 1º Reconócese al señor John C. Gibney como apoderado general de la *Great Colombian Railway Company*, para los efectos de que trata el anterior memorial, de acuerdo con el poder conferido por el señor Samuel B.

Mac Connico, en su calidad de Presidente de dicha Compañía, según consta del instrumento otorgado el día 5 de Enero del presente año ante el señor Christopher O'Cowor, Notario público de la ciudad y condado de New York.

Art. 2º El Gobierno acepta el traspaso simple é incondicional del contrato número 23 de 1894 (26 de Diciembre), celebrado con el señor Samuel B. Mac Connico, para la construcción de un ferrocarril desde el puerto de Girardot hasta la ciudad de Bogotá, y de todas las obligaciones y derechos emanados del traspaso que hace el señor John C. Gibney, en su carácter antes dicho, al señor D. José Manuel Goenaga.

Art. 3º De acuerdo con la renuncia de derechos hecha por el señor Gibney en su citado memorial, el Gobierno declara extinguidos todos los que el primitivo Concesionario y la *Great Colombian Railway Company* tengan ó puedan tener con motivo del ya citado contrato y de las resoluciones que el Gobierno dictare en relación con él.

Art. 4º El Cesionario señor D. José Manuel Goenaga queda en la obligación de constituir la fianza de que habla el contrato cedido, en el tiempo, la forma y los términos que el Gobierno determine.

Notifíquese.

El Ministro, MANUEL ESGUERRA.

La Empresa pasó, pues, á manos del doctor Goenaga el 21 de Octubre del mismo año, día en que se le hizo entrega oficial del Ferrocarril.

Por memorial de fecha 3 de Enero del presente año, el doctor Goenaga traspasó á su vez el contrato al señor D. Juan B. Mainero y Truco, y este acto fue sancionado por el Gobierno en resolución de fecha 4 del mismo mes.

Propuso emtonces el señor Mainero y Truco ciertas modificaciones á la concesión primitiva, y discutidas que fueron por el Ministerio, dieron lugar á la celebración del contrato adicional y reformatorio del de 23 de Enero de 1894, que se halla publicado en el número 10,554 del *Diario Oficial*.

En cumplimiento del artículo 4º del contrato citado, el Concesionario aseguró la ejecución de él por medio de la fianza personal del señor D. Ramón B. Jimeno, fianza que el Ministerio aceptó y que fue consignada por escritura pública, ante el Notario 3º de este Circuito.

El representante del Concesionario ha dado aviso al Ministerio de haber llegado ya los repuestos que se habían pedido á los Estados Unidos para reparar el material rodante, y de estar en camino 523 toneladas de clavos, eclisas, rieles, etc., suficientes para 15 kilómetros de carrilera. Ha comunicado, además, que se ha construído una nueva bodega y un corredor cubierto con teja de hierro galvanizado, de 400 metros de capacidad. Sábese también que actualmente están en camino 726 bultos de materiales de construcción, una locomotora y varios carros.

El movimiento de pasajeros y de carga en el Ferrocarril en el año de 1897, fue el siguiente:

Pasajeros de 1. ^a	7,378
Pasajeros de 2. ^a	47,671
Ganado mayor.....	7,915
Ganado menor.....	4,762
Carga, kilogramos.....	9.201,687
Sobre el producido no pudo obtenerse dato alguno.	

FERROCARRIL DE SANTA MARTA

Este Ferrocarril debe unir el puerto marítimo de Santa Marta con un puerto sobre el río Magdalena, cerca de Heredia, ó más arriba. Se encuentran hoy construídos y en explotación 67 kilómetros de la ciudad del mismo nombre al río Sevilla.

El movimiento de pasajeros y carga y su producido bruto en el año próximo pasado, fue el siguiente :

Número de pasajeros	104,110
Ganado mayor.....	972
Carga de exportación	13,697 5
Carga de importación.....	905
Carga de local	11,755 --
Total en toneladas.....	26,357 5
Producto bruto	\$ 168,110 02

Por contrato número 61 de 1893, celebrado por el extinguido Ministerio de Fomento con el señor D. Francisco Fonseca Plazas, en su carácter de Apoderado de *The Santa Marta Railway Company Limited*, se concedió una prórroga á la Compañía para la conclusión del Ferrocarril, así: hasta el 31 de Diciembre de 1893 para terminar y dar al servicio la línea férrea hasta el río *Sevilla*; y hasta el 31 de Diciembre de 1898 para terminar y dar al servicio toda la línea, es decir, desde Santa Marta hasta el río Magdalena.

Dicho Apoderado se dirigió al Gobierno en memorial de fecha 3 de Diciembre de 1895, manifestando que la Compañía había invertido más de \$ 75,000 en mejorar la vía ya construída y adelantar los trabajos en la nueva, en colocar seis grandes puentes de hierro, en traer material rodante suficiente y en tratar de llevar la línea hasta orillas del río Magdalena; pero que inundaciones desastrosas, sin precedente en esos parajes, habían venido á paralizar los trabajos y á poner á la Empresa en gravísimas dificultades, y era, por tanto, indispensable reconstruir los puentes que se llevaron las crecidas y rehacer la carrilera en largos trayectos,

aparte de otros incidentes que impedían terminar el Ferrocarril en los plazos ajustados en los contratos; y terminaba solicitando una nueva prórroga para concluirlo.

El Gobierno, habida consideración á la justicia de las razones en que se apoyaba la petición y á los informes recibidos, manifestó en respuesta al peticionario que estaba dispuesto á conceder una nueva prórroga prudencial, celebrando al efecto un contrato que estipulara los plazos definitivos y las condiciones en que se terminase la obra.

No pudo entonces llevarse á cabo esta convención, hasta que llegado á Bogotá el señor P. H. Marshal, Gerente de *The Santa Marta Railway Company Limited*, se ajustó con él el contrato adicional de 18 de Diciembre de 1897, por el cual la Compañía quedó obligada á reconstruir toda la línea, empleando materiales de primera calidad y puentes sólidos de hierro, de estilo moderno; á terminar la línea hasta el puerto que elija en el río Magdalena, en Heredia ó más arriba, en un término de cinco años; á establecer un muelle y malecones de hierro ó piedra en el puerto de Santa Marta para el descargue de dos buques simultáneamente, por lo menos, etc. etc. Este contrato está publicado en el *Diario Oficial* número 10,553, de fecha 20 de Enero de 1898.

El Apoderado de la Compañía empresaria se dirigió al Gobierno en memorial de fecha 19 de Diciembre de 1895 manifestando que durante los últimos tres años la Empresa se había visto en la necesidad de introducir del extranjero carbón mineral para su servicio, por la escasez de leña; que creía que según los artículos vigentes del contrato de 1881, sobre construcción del Ferrocarril (Ley 53 de aquel año), estaban exentos del pago de derechos de Aduana los materiales que se introdujeran para la construcción ó explotación de él, y que el carbón debía quedar comprendido entre esos materiales. Por estas consideraciones dispuso el Ministerio el 21 de Diciembre del mismo año de 1895, que la Compañía podía introducir, libre del pago de derechos de Aduana, tonelaje, etc., todo el carbón que necesitara durante el tiempo de la construcción de la línea y cinco años más, siempre que ese carbón fuera destinado únicamente para el servicio del Ferrocarril y que la Empresa quedara en la obligación de no venderlo ni destinarlo á otros usos.

En virtud de lo pactado en el contrato de prórroga de 1893, la Empresa construyó al lado de la línea férrea una telefónica para el servicio de la misma Empresa.

FERROCARRIL DE LA SABANA

Une este Ferrocarril la capital de la República con la ciudad de Facatativá, recorriendo una extensión de 40 kilómetros.

En el año próximo pasado tuvo el movimiento de pasajeros y carga y el producido bruto que se menciona á continuación:

Tráfico directo.....		\$ 5,858	67½
Fletes de los Ferrocarriles del Norte y del Sur.		4,149	60
Pasajes de fuerzas nacionales.....		1,701	70
Pasajes de 1ª clase.....	57,050	48,316	10
Pasajes de 2ª clase.....	173,023	123,583	67½
Ganado mayor (cabezas).....	20,171	6,735	20
Ganado menor, íd.....	568	88	02½
Comercio interior (bultos).....	583,949	96,020	35
Exportación (bultos).....	15,497	3,815	90
Importación, íd.....	140,420	42,481	45
Total.....		\$ 332,750	67½

Como se dijo en la Memoria anterior, este Ferrocarril fue tomado en arrendamiento por el Gobierno, con motivo de la guerra de 1895, desde el día 24 de Enero hasta el 15 de Diciembre del citado año.

Votada por la última Legislación la partida necesaria para el pago del valor del arrendamiento, se giró á favor del Gerente de la Compañía, el 16 de Noviembre de 1897, la respectiva orden de pago por la cantidad de \$ 269,166.

De esta cantidad correspondió al Tesoro nacional la de \$ 125,693-60, como dueño de 5,990 acciones de las 12,000 en que estaba dividida la Empresa.

Recibió, además, el Tesoro por dividendos, desde Mayo de 1897 hasta Abril último, la suma de \$ 28,000.

El 2 de Mayo del corriente año celebró el Gobierno nacional con el del Departamento de Cundinamarca un contrato sobre compraventa de las 6,000 acciones que esta entidad tenía en el Ferrocarril. La compra se hizo por la cantidad de \$ 1,400,100, á razón de \$ 233-35 por cada acción. De esta suma se descontó la de \$ 245,806 con 10 centavos, que el Gobierno del Departamento debía al Banco Nacional; \$ 65,000 quedaron en poder del Gobierno nacional para atender al pago de la mitad de las deudas de la Compañía; \$ 89,293-90 deben darse de contado al Tesoro del Departamento; y el resto, ó sea \$ 1,000,000, los pagará el Tesoro de la Nación al vencimiento del término del privilegio concedido para la explotación del Ferrocarril, abonando durante el plazo un interés á razón del 5 por 100 anual.

La conveniencia de este contrato aparece de manifiesto con sólo considerar que dueño el Gobierno de la Empresa, puede derivar de ella una renta de \$ 160,000 á \$ 170,000 anuales, bien sea dándola en arrendamiento ó administrándola directamente con mediano cuidado; en tanto que la comunidad en que se hallaba la hacía casi improductiva, á juzgar por los escasísimos rendimientos que el Tesoro nacional ha derivado desde que principió su explotación.

Para formar el inventario y verificar la entrega y recibo estipulados en el artículo 6.º del contrato, fueron designados el doctor Ma-

nuel H. Peña por parte del Gobierno nacional, y el doctor Paulo Pinzón por parte del Gobierno del Departamento. Estos señores aceptaron el cargo y lo han desempeñado satisfactoriamente.

Por ese contrato el Gobierno quedó dueño de 11,990 acciones, de las 12,000 en que está dividida la Empresa. Las otras diez pertenecen al socio señor Lorenzo Cuéllar. A virtud de esto la Compañía anónima organizada el 26 de Julio de 1886 para la construcción y explotación del Ferrocarril, quedó disuelta de hecho, desde luego que ella no puede funcionar conforme á los respectivos Estatutos. En consecuencia, el Gobierno, sin desconocer que la Empresa constituye hoy una comunidad entre él y el señor Cuéllar, ha asumido su dirección y administración, y al efecto ha dispuesto que el señor General Adriano Tribín, antiguo Gerente de la Compañía, continúe como Administrador interino y que los demás empleados conserven sus puestos con el mismo carácter.

En vista de la conveniencia que para ello existe, ha resuelto el Ministro arrendar el Ferrocarril en licitación pública sobre las bases contenidas en el pliego de cargos que se publicará próximamente.

FERROCARRIL DE CARTAGENA

Esta vía férrea fue terminada por el Concesionario señor Samuel B. Mac Connico y recibida por el Gobierno y dada al servicio público en toda su extensión, ó sea entre la ciudad de Cartagena y el puerto de Calamar sobre el río Magdalena, en 16 de Julio de 1894. Mide entre dichos puntos una extensión de 107 kilómetros.

El movimiento de pasajeros y de cargas por este Ferrocarril en el año de 1897 ha sido el siguiente :

Pasajeros.....	65,813
Cargas de importación (bultos).....	132,768
Cargas de exportación (bultos).....	85,728
Cargas local (bultos).....	75,360
Ganado mayor (cabezas).....	72
Ganado menor (cabezas).....	782

El producto bruto del Ferrocarril durante el mismo año, fue de \$ 403,987-30.

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Este Ferrocarril debe unir la ciudad de Medellín con Puerto Berrío sobre el río Magdalena. Actualmente hay construídos y en explotación 58 kilómetros, contados desde Puerto Berrío hasta un kilómetro adelante de la Estación de *Caracolí*.

En el año último el movimiento de pasajeros y carga y su producto bruto fue el siguiente :

	Bultos.	Producto.
Carga de importación.....	102,157	\$ 127,217 55
Carga local de importación.....	9,459	5,447 50
Carga de flete libre, importación...	8,610	6,527 75
Carga de exportación.....	75,242	51,492 15
Carga local de exportación.....	6,491	3,830 80
Carga de flete libre de exportación.	1,321	1,865 55
Totales.....	203,280	\$ 196,381 30
Pasajes, así :		
De Puerto Berrío hacia el interior :		
Oficiales.....	3,394	
Particulares.....	2,795	
Suma.....	6,189	
Pagado por pasajes.....		\$ 6,614 85
Del interior hacia Puerto Berrío:		
Oficiales.....	2,844	
Particulares.....	3,997	
Suma.....	6,841	
Pagado por pasajes.....		\$ 6,190 70
Total.....		\$ 12,805 55

Declarada la caducidad del contrato de construcción de este Ferrocarril celebrado con los señores Punchard Mc. Taggart Lowther & C.º, el Gobierno del Departamento de Antioquia reasumió la administración directa de la Empresa en el año de 1894. Medía entonces el trayecto construido 46½ kilómetros; de manera que desde esa época hasta hoy tan sólo se han construido 11½ kilómetros.

Con fecha 11 de Enero de 1897 se dirigió la Gobernación del Departamento al Ministerio solicitando que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4º de la Ley 61 de 1896 se designara por el Gobierno la persona que inspeccionara el Ferrocarril, rindiera el informe correspondiente sobre la marcha de la Empresa, midiera el número de kilómetros construidos y fijara el punto preciso desde donde el Gobierno debe principiar á pagar la subvención determinada en esa ley.

El 12 de Marzo del mismo año se comisionó al señor General Wenceslao Ibáñez, Inspector de ferrocarriles, para que practicase esa diligencia.

El Comisionado rindió el 19 de Mayo un informe satisfactorio en todas sus partes, manifestando que por cuenta del Depar-

tamento se habían construído, después de la vigencia de la ley citada, tres kilómetros de carrilera, desde el punto llamado *Los Monos*, y que por consiguiente desde allí debía principiarse á pagarse la subvención.

De acuerdo con este informe, y de lo dispuesto por el artículo 4.º de la renombrada Ley 61, el Gobierno, por resolución de 23 de Junio, acordó una subvención de \$ 10,000, oro, por cada kilómetro construído desde el punto indicado, y por cada uno de los que se construyan en adelante, pagadera en bonos amortizables en las Aduanas en la cuota que les corresponda del 10 por 100 fijado para subvención de ferrocarriles, y se dio aviso al Ministerio del Tesoro para que se expidiesen á favor del Departamento de Antioquia bonos por el valor correspondiente á los tres kilómetros construídos, ó sea á los números 52, 53 y 54.

El 30 de Julio avisó el señor Gobernador del Departamento que el día 7 de Agosto próximo se inauguraría la Estación del Ferrocarril en *Caracolí*, y solicitó se designara por el Gobierno la persona que debiera representarlo en aquel acto y recibir á su nombre el trayecto últimamente construído. El Ministerio designó para este efecto al señor Luis Johnson, quien aceptó el cargo; y el 7 de Agosto dio aviso por telégrafo de haberse inaugurado solemnemente la línea hasta la Estación dicha, y haber recibido á nombre del Gobierno nacional 4 kilómetros.

El 10 del mismo mes comunicó el señor Johnson que después de espléndida inauguración, sobrevino por caso fortuito un descarrilamiento entre *Monos* y *Puerto Berrío*, teniendo que lamentarse por esta causa la muerte de veinticuatro personas y las heridas ocurridas á otras quince.

El 14 de Septiembre se recibió el informe pormenorizado del señor Johnson sobre el recibo del nuevo trayecto de ferrocarril, y el 27 del mismo mes se dictó resolución por la cual se otorgó la subvención correspondiente á los kilómetros 55, 56, 57 y 58, resolución que se puso en conocimiento del Ministerio del Tesoro con el objeto de que se expidieran los bonos correspondientes á la subvención.

FERROCARRIL DEL CAUCA

I

Resolución del privilegio concedido á James L. Cherry para la construcción del Ferrocarril.

La Ley 41 de 1896 autorizó plenamente al Poder Ejecutivo para transigir con el Concesionario del Ferrocarril de Buenaventura á Manizales las diferencias suscitadas por consecuencia de la declaratoria de caducidad del privilegio á que se refiere la resolución de este Ministerio de fecha 6 de Octubre de 1895, ó con motivo de las es-

tipulaciones del contrato de 27 de Agosto de 1890, aprobado por la Ley 16 del mismo año.

Según el artículo 1.º de la mencionada ley debía ser condición esencial del arreglo amigable la renuncia por parte del Concesionario del privilegio otorgado, y la consiguiente é inmediata entrega del Ferrocarril con todo su material fijo y rodante, edificios, herramientas y demás dependencias.

En virtud de esta autorización, y después de laboriosas conferencias con el señor Cherry, se firmó el siguiente convenio:

Los infrascritos, á saber: Manuel Esguerra, en su carácter de Ministro de Hacienda, autorizado por el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, que en adelante se llamará "el Gobierno de Colombia", por una parte, y James L. Cherry, en su carácter de Administrador general, representante y apoderado de *The Cauca Company*, organizada en New York para llevar á cabo la construcción del Ferrocarril del Cauca, que en adelante se llamará La Compañía, por otra, de conformidad con las bases de convenio pactadas el día 27 de Noviembre de 1896 entre el Gobierno de Colombia y Cherry en el carácter indicado, bases acordadas en virtud de lo dispuesto en el artículo 1.º de la Ley 41 de 1896, y en vista del poder general otorgado á Cherry por el Presidente de *The Cauca Company*, ante el señor José C. Morales, Notario público de la ciudad de New York, el 31 de Diciembre de 1890, y del especial otorgado también al mismo por el Presidente de *The Cauca Company* el día 23 de Octubre de 1895, ante el señor Julio C. Ponce de León, Notario público de la misma ciudad de New York, han celebrado el siguiente convenio:

Art. 1.º El Gobierno de Colombia y la Compañía transigen y declaran terminadas todas las diferencias pendientes entre ambas partes, por razón del contrato aprobado por la Ley 16 de 1890, sobre construcción del Ferrocarril de Buenaventura á Manizales, mediante las estipulaciones consignadas en los artículos siguientes.

Art. 2.º La Compañía renuncia en absoluto al privilegio de que trata el artículo 1.º del contrato aprobado por la Ley 16 de 1890 y entregará al Gobierno de Colombia, dentro de los quince días siguientes al en que haya sido aprobado este convenio, el Ferrocarril del Cauca con todo su material fijo y rodante existente, obras, edificios, herramientas, útiles de toda clase, anexidades, etc. etc. En cambio, el Gobierno de Colombia pagará á la Compañía una justa indemnización por las obras y trabajos que la Compañía haya ejecutado durante el tiempo en que la Empresa ha estado á su cargo y por los materiales rodantes y demás elementos que haya introducido con destino al Ferrocarril y que existan en la actualidad.

Art. 3.º El Gobierno de Colombia y la Compañía reconocen de antemano como justa y única indemnización, una suma que equivalga á lo que la Compañía compruebe haber costado en los trabajos y obras ejecutadas por ella en la construcción de la expresada vía férrea y en los materiales rodantes, herramientas, etc. etc., introducidos con destino á la misma vía.

Art. 4.º Para fijar la indemnización de que tratan los artículos anteriores, el Gobierno de Colombia y la Compañía convienen en constituir una Comisión especial compuesta de tres miembros nombrados así: uno por el Ministro de Hacienda de Colombia, otro por el Apoderado de *The Cauca Company*, y el tercero, de común acuerdo, por el señor Secretario de Estado de los Estados Unidos de América y el señor Ministro de Colombia en Wáshington.

Art. 5º El Gobierno de Colombia y la Compañía facultan á la Comisión que se constituirá de la manera antes indicada, para que fije la indemnización de que antes se ha hablado, debiendo con este fin tasar tal Comisión las obras, trabajos y materiales aludidos. Para esto, y para fijar así la consiguiente indemnización, la Comisión deberá examinar y apreciar los libros y cuentas de *The Cauca Company* en New York, los documentos que el Gobierno de Colombia y la Compañía le presenten en apoyo de sus respectivos derechos y los que la misma Comisión exija; inspeccionará sobre el terreno las obras y trabajos del Ferrocarril y los materiales rodantes, á fin de hacer las confrontaciones y verificaciones necesarias para la determinación de los hechos que deben servir de base á la fijación de la indemnización, pudiendo para esto examinar testigos y nombrar peritos; fijará un término prudencial para oír á las partes, estimar las pruebas ó datos que presenten referentes á la determinación de las obras, trabajos y materiales precitados, á la tasación de ellas y á la fijación de la indemnización consiguiente; y fijará el procedimiento que debe seguir en el ejercicio de las facultades que se le confieren, tanto en relación con sus propios actos cuanto en relación con las gestiones de las partes.

Art. 6º Si cualquiera de los miembros de la Comisión rehusare ó renunciare el cargo ó cesare de funcionar por cualquier motivo, no por eso se anularán las actuaciones de aquélla sino que se procederá á reintegrarla por nuevo nombramiento, que dentro de treinta días contados desde el en que ocurra la falta, hará la parte que nombró al miembro que faltare. Si dicha parte no cumpliera con esa obligación procederán, de común acuerdo, á nombrar la persona que debe llenar la vacante, el señor Secretario de Estado de los Estados Unidos de América y el señor Ministro de Colombia en Wáshington.

Art. 7º El Gobierno de Colombia y *The Cauca Company* gestionarán ante la Comisión por sí mismos ó por medio de apoderados ó representantes.

Art. 8º La Comisión para llevar á cabo las diligencias que se le señalan en este convenio y para dictar su decisión, se reunirá en el ó los lugares que ella elija; y dispondrá para ello del término de ciento cincuenta (150) días contados desde el de su instalación, prorrogable por sesenta (60) más, caso de que ocurran demoras justificativas.

Art. 9º La decisión de la Comisión será definitiva é inapelable, y el monto de la indemnización que ella fije será pagado á la Compañía como se dispone en el artículo siguiente:

Art. 10. El Gobierno de Colombia, calculando aproximativamente que *The Cauca Company* ha invertido en la obra del Ferrocarril del Cauca una suma como de doscientos mil dollars (al mismo tiempo que la Compañía considera esta suma como muy inferior al justo precio de las obras y trabajos por ella ejecutados), y con el fin de obtener la inmediata entrega del Ferrocarril con arreglo á la última parte del artículo 1.º de la Ley 41 de 1896, anticipa á la Compañía la expresada suma de doscientos mil dollars (\$ 200,000, oro) á cuenta del monto de la indemnización que la Comisión fije, la cual suma declara la Compañía haber recibido del Gobierno de Colombia á su entera satisfacción. Si la indemnización que se fijare conforme á este convenio fuere mayor que la suma de doscientos mil dollars, el Gobierno pagará el excedente, en el tiempo, la forma y términos que determine la Comisión.

Art. 11. La entrega de que trata el artículo 2º será hecha por la Compañía, á la persona ó á la entidad que determine el Gobierno, por riguroso inventario en el cual deben hacerse las especificaciones y anotaciones del caso, á fin de que en los inventarios quede claramente determinado el estado de todo lo que se entrega.

Art. 12. Los gastos de personal, movilización y material de la Comisión

serán anticipados de por mitad entre la Compañía y el Gobierno de Colombia; y la Comisión determinará si tales gastos corresponde hacerlos á una de las partes ó á ambas.

Art. 13. Cumplidas por la Compañía y por el Gobierno las estipulaciones consignadas en este convenio, las dos partes quedarán en paz y salvo, terminadas las diferencias que entre ellas se han suscitado y extinguidos en absoluto los derechos y obligaciones emanadas del contrato aprobado por la Ley 16 de 1890, citado antes. En consecuencia, la Compañía renuncia desde ahora á toda reclamación contra el Gobierno de Colombia, con motivo del contrato expresado.

Art. 14. Dentro de los ocho días siguientes á la aprobación de este convenio nombrarán el Ministro de Hacienda de Colombia y la Compañía el miembro de la Comisión que á cada cual corresponde.

Art. 15. La Comisión que se constituye por el presente convenio deberá instalarse en New York, dentro de los sesenta días siguientes al de la aprobación del mismo, término que podrá prorrogarse por treinta días más, caso de que ocurran demoras justificativas.

Art. 16. Para que el presente convenio surta efecto necesita de la aprobación del Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual se firma el presente, en la ciudad de Bogotá, á los cuatro días del mes de Enero de mil ochocientos noventa y siete.

MANUEL ESGUERRA. — J. L. CHERRY, Apoderado, Administrador general y Representante de *The Cauca Company*.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Enero 4 de 1897.

Aprobado.

M. A. CARO.

El Ministro de Hacienda,

MANUEL ESGUERRA.

No obstante la manifiesta infracción del contrato por parte del Concesionario en cuanto al tiempo concedido para construir y poner al servicio público la primera sección del Ferrocarril, ó sea la parte de él comprendida entre Buenaventura y Cali, como también respecto de otras estipulaciones de la Convención, infracciones que según ésta constituían otras tantas causales de caducidad del privilegio, el Gobierno optó por el arreglo amigable de la controversia:

1.º Porque la constitución del arbitramento que conforme al artículo ... del contrato debía fallar en definitiva sobre la declaratoria de caducidad, presentaba obstáculos insuperables por el nombramiento del arbitrador tercero en discordia, y podía demorar por largo tiempo la solución del asunto;

2.º Porque las gestiones judiciales que á falta del arbitramento podía intentar el Gobierno, de acuerdo con las instrucciones de la citada Ley 41 de 1896, eran ocasionadas á mayores y más perjudiciales demoras, y

3.º Porque era urgente que la Empresa volviese cuanto antes á poder del Gobierno para evitar que la porción de ferrocarril construída siguiera desmejorándose por el culpable abandono en que se ha-

llaba, y para proseguir la ejecución de la obra, que en manos del señor Cherry estuvo poco menos que paralizada, como que en seis años sólo se construyeron 9 kilómetros de carrilera.

Y el Gobierno estimó como justa indemnización debida á *The Cauca Company* la cantidad de \$ 200,000, oro—indemnización que, según el representante de ella, señor Cherry, debía ser de \$ 800,000 en la misma moneda,—porque á esa cantidad poco más ó menos ascendía el precio de la parte de carrilera construída y preparada por el contratista, y del material rodante y demás elementos introducidos por él para la Empresa, deducido de ese precio el total de las cantidades que el Gobierno le había dado por razón de los intereses garantizados en el contrato. Además, es principio reconocido en nuestra legislación que declarada la caducidad de una concesión ferroviaria, la Empresa con sus anexidades pase á poder del Gobierno; pero que se reconozca á favor del Concesionario la suma que compruebe haber sido invertida útilmente en la obra, siempre que los valores representados por tal suma existan en la actualidad, y que se deduzca el valor de lo que el Gobierno haya dado á la Empresa por subvención. (Artículo 7.º de la Ley 104 de 1892).

En cumplimiento del convenio transcrito el Gobierno designó por su parte, como miembro de la Comisión arbitral, al conocido y reputado ingeniero señor doctor D. Manuel H. Peña. El señor Cherry nombró en representación suya al señor Cristian J. Schramme, y el señor Secretario de Estado de los Estados Unidos de América y nuestro Ministro en Wáshington designaron de común acuerdo como tercero, al señor Lewis M. Haupt. Con este personal se reunió la Comisión en New York el 3 de Abril de 1897, y eligió como Presidente al señor Haupt, y como Secretario al señor Harol R. Miller, súbdito inglés.

El Gobierno designó, además, como apoderado al señor D. Francisco J. Cisneros, quien á su alta capacidad en estas materias, como hábil ingeniero y empresario de ferrocarriles, reunía la particularidad de haber sido él contratista del mismo Ferrocarril del Cauca y constructor de la mayor parte de la línea existente. Por parte de *The Cauca Company* actuó como mandatario el señor Marcus Stine.

La reclamación de *The Cauca Company* ascendió á \$ 962,438 con 74 centavos, oro americano, según el pormenor de la demanda que figura entre los documentos anexos á este Informe. Negados por nuestro Apoderado los hechos fundamentales de ella, se concedió á las partes término de prueba, durante el cual presentaron todas las que creyeron favorables á sus intereses, siendo de notar que las de *The Cauca Company* consistieron principalmente en el testimonio de personas interesadas como el señor Schramme, y en las cuentas incompletas y confusas de una Compañía llamada *Colombian Construction and Improvement Company*, con quien diz que *The Cauca Company* había contratado la construcción del Ferrocarril.

La tramitación del proceso terminó con los alegatos finales exhibidos por los abogados, y quedó así preparada la controversia para ser decidida por la Comisión.

A pesar de la claridad y precisión del artículo 3.º del convenio de 4 de Enero, los señores Schramme y Haupt suscitaron desde el principio discusión sobre el significado y alcance de él. Pretendían ellos que en el costo de los trabajos y obras ejecutados por la Compañía en la construcción de la vía férrea debían comprenderse todas las operaciones financieras de *The Cauca Company*, como precio de cesión del contrato, sueldos crecidos de oficiales de la Compañía, gastos de viajes á Europa á conseguir fondos, y viajes repetidos de Cherry y Schramme á Colombia, en que hacen figurar los reclamantes enormes cifras, intereses de bonos emitidos, indemnizaciones á Cherry y Schramme por servicios más ó menos ciertos, pero de valor fabuloso, y otras igualmente absurdas.

En vano nuestros representantes señores Peña y Cisneros, alegando poderosísimas é incontestables razones, demostraron á la Comisión que ni la letra ni el espíritu del convenio de 4 de Enero autorizaban el reconocimiento de tales gastos, sino solamente los de ejecución de trabajos materiales en el Ferrocarril; y en vano también sustentaban sus alegaciones con el concepto irrecusable de jurisprudencias notabilísimas como Menocal, Concesionario del Canal de Nicaragua, Ollcott, Fuller y Adams, muy conocidos en el foro de New York, Amy y Sellen, periodistas, lingüistas y profesores muy versados en las lenguas española é inglesa, y otros ingenieros y hombres de negocios, todos los cuales conceptuaban que el verdadero sentido del artículo 3.º era el de una indemnización limitada á la obra construída; todo ello en vano, porque los señores Haupt y Schramme estaban resueltos á condenar al Gobierno de Colombia al pago de la enorme y desatentada reclamación hecha por *The Cauca Company*, cualesquiera que fueran las pruebas y razonamientos que en su favor se adujesen.

Convencido de esto el señor Peña, resolvió *motu proprio* separarse de las sesiones de la Comisión para impedir así que se dictara el injusto fallo que se proyectaba, elevando á la vez razonada y enérgica protesta.

Sin embargo, el retiro del señor Peña no hizo cejar en sus propósitos á los señores Haupt y Schramme. Creyeron que por ser mayoría de la Comisión podían constituirla por sí solos, á pesar de la terminante disposición del artículo 6º del convenio de 4 de Enero, que determina la manera de llenar la falta que ocurra de cualquiera de los miembros del arbitramento; y con osadía que abisma, procedieron á dictar sentencia condenatoria bajo la dirección del señor Marcus Stine, abogado de *The Cauca Company*. Según el informe oficial del señor Peña, Stine fue el verdadero autor de la sentencia: Haupt y Schramme no hicieron sino suscribirla. En ella la Nación fue condenada á pagar á *The Cauca Company*, en el mes de Enero

del presente año, la suma de \$ 652,048-93 centavos, en oro, y á abonar, en caso de demora, el interés del 5 por 100 anual. Los señores Peña y Cisneros sólo habían reconocido como legítima indemnización la cantidad de \$ 233,909-14 centavos, en oro, incluyendo en ella los \$ 200,000 recibidos por el señor Cherry.

En vista de semejante fallo, nuestros representantes ante la Comisión y el señor Encargado de negocios de Colombia en los Estados Unidos resolvieron oír el dictamen de jurisconsultos norteamericanos sobre la validez de él. Los jurisconsultos opinaron que el fallo era nulo, y que su invalidación podía solicitarse de las autoridades judiciales de los Estados Unidos. El Encargado de negocios, facultado por el Gobierno, encomendó esta gestión á los eminentes abogados Calderón Carlisle y William G. Johnson, y estos señores establecieron la demanda de nulidad ante el Juez Nathan Goff de la Corte de Circuito que corresponde al Estado de West Virginia, por ser allí el domicilio de *The Cauca Company*.

La parte petitoria de la demanda dice así:

1.º Que se dicte por el Tribunal un auto haciendo comparecer á los demandados para intimarles que contesten la demanda;

2.º Que se dicte un auto previo en esa causa intimando á los demandados (*The Cauca C.º*) separadamente y en conjunto y á sus agentes, procuradores y oficiales para que se abstengan de exigir la validez de la alegada indemnización, mientras esté pendiente la causa, y que se abstengan de pretender demandar de cualquiera manera que sea á la República de Colombia por razón de la dicha indemnización, ó de exigir su validez, ó de perturbar de cualquier modo, incomodar ó ejecutar cualquier acto que sea en contra del crédito del demandante por razón de la dicha indemnización ó derecho fundado en ella;

3.º Que los demandados sean requeridos para manifestar cuáles son sus derechos contra el demandante, si tienen algunos, por razón de los hechos especificados, ó qué reclamaciones, derechos ó intereses pretenden tener por razón de la indemnización concedida por Haupt y Schramme, ó qué otra cosa alegan;

4.º Que se decida que los demandados personalmente ó sus apoderados, agentes ú oficiales queden impedidos perpetuamente para exigir en cualquier forma que sea la validez de la dicha alegada indemnización, ó para pretender reclamar del demandante ó demandarlo por razón de ella ó de cualquiera cosa en ella contenida; ó de que perturben, incomoden ó ejecuten hechos contra el demandante (la República) de cualquier modo que sea, por razón de cualquier derecho fundado en dicha indemnización;

5.º Que las mencionadas decisión é indemnización de Cristian F. Schramme y Lewis M. Haupt en que pretenden obrar como arbitradores de acuerdo con el convenio de 4 de Enero de 1897, celebrado entre el demandante y *The Cauca C.º*, cuya pretendida indemnización fue promulgada por los citados Schramme y Haupt el 22 de Octubre de 1898, se declaren por el Tribunal enteramente nulas y sin valor ni efecto;

6.º Que los demandados sean obligados á presentar y entregar en este Tribunal el documento en que conste la aludida indemnización, para cancelarlo; y

7º Que el demandante pueda obtener todos los derechos posteriores y generales consecuenciales para la naturaleza de este litigio, y que el Tribunal juzgue propios y convenientes.

El Juez acogió la demanda, hizo comparecer á los demandados, y después de oírlos dictó el siguiente fallo preliminar:

Corte del Circuito de los Estados Unidos para el Distrito de West Virginia, en Clarkburg.

Demandante: la República de Colombia.

Demandados: *The Cauca Company* y *The Colombian Construction and Improvement Company*.

Habiéndose establecido esta causa á solicitud del señor Abogado de los demandantes, para obtener una orden, de acuerdo con la solicitud de la demanda, que impida la acción de los demandados y á cada uno de ellos durante este juicio y hasta la final decisión de él.

Considerando la solicitud de los demandados para continuar la discusión de la solicitud de los demandantes hasta el 7 de Marzo de 1898, la cual fue argüida por Calderón Carlisle y William G. Johnson, Abogados de los demandantes, y por Samuel B. Guggenheiner, Abogado de los demandados; y

Habiéndose considerado todo lo anterior por esta Corte hoy 13 de Enero de 1898, se decide, ordena y declara que la solicitud de los demandados para la continuación de la discusión se desecha; y que los demandados todos y cada uno de ellos, así como también sus apoderados, agentes ó empleados quedan impedidos mientras se determina definitivamente sobre esta causa, para obtener de cualquiera manera que sea la validez del dicho pretendido fallo á que se refiere la demanda en cuestión, ó para establecer ó pretender derecho alguno por cualquier reclamación ó demanda contra la República de Colombia demandante, que pueda emanar de dicho fallo ó de cualquiera cláusula de él; y también quedan impedidos para tratar de perjudicar ó desacreditar de alguna manera la República de Colombia demandante, por medio de la aserción de derecho alguno basado sobre dicho fallo, hasta no expedirse la decisión final de esta causa.

Sea dicho, sin embargo, que por la presente se concede permiso á los demandados para que al presentar su réplica, solicitud ú objeción, puedan solicitar la nulidad de esta orden; y para que defiendan dicha solicitud con testimonios; y también para que puedan solicitar la nulidad de esta orden en cualquier época posterior á esta causa, según convenga á los dichos demandados.

(Firmado), NATHAN GOFF, Juez del Circuito de los Estados Unidos.

No ha tenido conocimiento el Ministerio de la ocurrencia de algún incidente extraordinario en el juicio, de lo cual deduce que ha seguido el curso regular.

Conocida la alta competencia y honorabilidad de los Tribunales de justicia norteamericanos, es de esperarse que el pleito sea fallado en favor de los intereses de Colombia.

II

Contrato sobre prolongación del Ferrocarril.

Tan luégo como se firmó con el señor Cherry el convenio de transacción de 4 de Enero, se procedió á la entrega y recibo del Ferrocarril. Esta diligencia quedó terminada el 26 de Enero del mismo año de 1897, é intervinieron en ella el señor Eward Blum, como Apoderado de Cherry, y los señores doctores Julián Uribe y Rafael González Concha, como representantes del Gobierno. La diligencia fue además autorizada por el señor Primitivo Payán, como Prefecto de la Provincia de Buenaventura.

La carrilera se halló en mal estado: la mayor parte de los durmientes estaban dañados, faltaba el balasto casi en la totalidad de la línea, y muchos de los puentes de madera necesitaban serias y urgentes composiciones.

Los edificios de la Empresa estaban en lo general deteriorados y eran insuficientes para las necesidades de ella.

No había sino dos locomotoras en estado de servicio, una de ellas vieja y remendada, y la otra de muy poca fuerza.

La administración provisional del Ferrocarril se confió al honorable Ingeniero doctor Julián Uribe, quien la desempeñó hasta el día 25 de Febrero; de esta fecha en adelante fue servida por el doctor Ignacio Paláu hasta el 4 de Mayo, día en que la Empresa fue entregada á los señores doctor Víctor Borrero y D. Ignacio Muñoz C., á virtud del contrato celebrado con ellos para la prosecución del Ferrocarril.

Este contrato se firmó el 9 de Abril de 1897 y fue discutido y aprobado previamente en Consejo de Ministros.

Las estipulaciones principales de él son éstas:

Los señores Borrero y Muñoz, como constructores del Ferrocarril, se obligan para con el Gobierno:

A reconstruir y refeccionar el trayecto de carrilera entre la ciudad de Buenaventura y la Estación de San José (36 kilómetros 740 metros). Dichas refección y reconstrucción deben consistir en balastar la línea, reponer los polines que se hallen en mal estado, refeccionar los almacenes, bodegas, hospital, estaciones, puentes y material rodante; construir en la ciudad de Buenaventura una casa capaz para oficinas del Ferrocarril, é introducir dos locomotoras, dos carros de pasajeros y cuatro de carga.

A construir y equipar el Ferrocarril comprendido entre la Estación de San José y la ciudad de Palmira, pasando por la de Cali.

Para la reconstrucción se estipuló el plazo de seis meses, y para la construcción el de 10 años.

Los constructores harán anualmente, por término mínimo, seis

kilómetros de carrilera, pero es entendido que el Ferrocarril se entregará construido dentro de los 10 años de que se ha hablado.

Serán de cargo de los constructores los gastos de conservación y administración, tanto de la parte de Ferrocarril construido, como de las nuevas secciones que se vayan entregando, para lo cual anualmente deducirán del producto bruto del ferrocarril \$ 4,000 en moneda corriente para la conservación y administración de cada kilómetro. Si el Ferrocarril no produjere anualmente lo bastante para cubrir los gastos de conservación y administración, los constructores están obligados á conservarlo y administrarlo con lo que produzca; si hubiere excedente, éste corresponderá al Gobierno, pero quedará en poder de los constructores para acrecentar el fondo destinado á gastos de construcción.

Se obligan también los constructores á conservar y administrar el camino de Cali á Buenaventura por la suma de \$ 1,250 por cada legua. Si lo que produce el camino por derechos de tránsito, bodegaje, etc., excediere de la suma presupuesta para la conservación de él, el excedente acrece á los fondos de construcción.

Los constructores fijarán libremente la tarifa de pasajes, fletes y transportes, siendo entendido que esas tarifas no podrán ser mayores que las que existen en la actualidad.

El Gobierno ejercerá la alta inspección de la Empresa por medio de un Ingeniero interventor nombrado por él.

El Gobierno pagará á los constructores por la reconstrucción de la parte de Ferrocarril comprendida entre Buenaventura y la *Estación de San José*, la suma de \$ 320,000 en moneda corriente; y por la construcción y equipo de los demás kilómetros, estas cantidades: de la *Estación de San José á Juntas* (cálculanse 20 kilómetros) \$ 38,000, oro, por kilómetro; de *Juntas al Plan del Dagua* (cálculanse 12 kilómetros) \$ 65,333, oro, por kilómetro; y del *Plan del Dagua á Palmira* \$ 40,000, oro, por kilómetro.

El valor de los kilómetros que se construyan de San José en adelante se pagará por el Gobierno á medida que vayan siendo entregados. Tanto el pago del valor de la reconstrucción como el de la construcción, se hará con el 50 por 100 del producto bruto de las Aduanas de Buenaventura y Tumaco, al cual no podrá dársele otra inversión, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6.º de la Ley 41 de 1896.

Lo que el Gobierno vaya quedando á deber á los constructores por no ser suficiente el 50 por 100 del producto de las Aduanas de Buenaventura y Tumaco para verificar el pago de lo que vayan entregando, ganará anualmente un interés del 8 por 100, que se pagará por anualidades vencidas. La expresada deuda la garantiza el Gobierno con el mismo 50 por 100 y con el Ferrocarril, y por ella se expedirá á los constructores libranzas contra las Aduanas referidas, amortizables con el indicado 50 por 100.

El Gobierno faculta á los constructores para que hipotéquen el

Ferrocarril y para que empeñen la mitad del producto de las Aduanas renombradas, á fin de conseguir por ese medio, en calidad de empréstito, los fondos necesarios para concluir el Ferrocarril en el menor tiempo posible; pero el descuento inicial y los intereses del empréstito serán de cargo de los constructores, pues el Gobierno sólo reconoce el interés del 8 por 100, de que se ha hablado, sobre el valor de los kilómetros de carrilera construídos y entregados.

Los contratos sobre empréstito deben ser sometidos á la censura del Gobierno.

El Gobierno suministrará por cuenta de él á los constructores las zonas que se necesiten para la línea y para estaciones, talleres, etc.

Si sobreviniere un trastorno del orden público se considerarán suspendidos *ipso facto* los efectos del contrato; pero continuarán tan pronto como se restablezca el orden constitucional.

Cuando el Ferrocarril haya sido concluído y dado al servicio público, si el Gobierno no hubiere pagado íntegramente el valor de su construcción y equipo, los constructores serán preferidos en igualdad de circunstancias para continuar administrándolo y conservándolo, de acuerdo con las convenciones que entonces se celebren sobre el particular, hasta cuando con el 50 por 100 del producto bruto de las Aduanas que el Gobierno compromete en el presente contrato, y el producto líquido del Ferrocarril se haya cubierto de lo que se les adeude.

Una vez hecho el pago total de construcción, los constructores entregarán al Gobierno el Ferrocarril, libre de todo gravamen.

El Gobierno cede á perpetuidad y á título de prima á los constructores, 100 hectáreas de tierras baldías por cada kilómetro de carrilera que construyan.

Los constructores garantizan el cumplimiento de sus obligaciones con una fianza hipotecaria por valor de \$ 50,000.

El Gobierno exigirá del Departamento del Cauca que contribuya á la construcción del Ferrocarril con una suma fija no menor de \$ 5,000, oro, por cada kilómetro. Esta suma será depositada en la oficina que designe el Gobierno, y acrecerá á los fondos destinados para la construcción.

Los contratistas prestaron la fianza hipotecaria prescrita en el contrato, á satisfacción del señor Gobernador del Cauca, comisionado al efecto, y cumplidas que fueron las formalidades previas acostumbradas.

El 4 de Mayo del año citado (1897) fue entregada la Empresa á los señores Muñoz y Borrero, por riguroso inventario; y al siguiente día dieron principio á los trabajos de reconstrucción.

El Gobierno nombró como Ingeniero interventor al doctor D. Julián Uribe, quien no aceptó el cargo. En su reemplazo fue nombrado el doctor D. Abelardo Ramos; y mientras este señor iba á encargarse del empleo, se designó como tal al doctor D. Alfredo Vásquez.

La obra de reconstrucción fue terminada á fines de Octubre del mismo año en los términos del contrato, y á satisfacción del Ingeniero interventor, é inmediatamente principiaron los trabajos de prolongación de la línea.

Hasta la fecha se han construído tres kilómetros de carrilera, de conformidad con las estipulaciones del contrato y con las especificaciones técnicas indicadas por el Ingeniero interventor doctor Ramos y aprobadas por el Ministerio.

El Gobierno ha atendido cumplidamente al pago de las obras de reconstrucción y de los nuevos kilómetros entregados, de acuerdo con lo pactado en la convención.

Entre los documentos anexos hallaréis el extenso y luminoso informe que á petición del Ministerio ha rendido sobre esta obra el Ingeniero interventor señor doctor Abelardo Ramos.

FERROCARRIL DE ZIPAQUIRÁ Ó DEL NORTE

Mide este Ferrocarril 60 kilómetros de extensión y enlaza la capital de la República con la ciudad de Zipaquirá.

No habiendo podido terminarse dentro del año de la prórroga otorgada en 1895, por Resolución de 5 de Agosto del año siguiente, y á solicitud del Empresario señor General Juan M. Dávila, se prórrogó hasta el 30 de Diciembre de 1897 el plazo dentro del cual debía terminarse y darse al servicio público.

Estas prórrogas fueron motivadas por las grandes dificultades con que el Concesionario tropezó para la consecución de las zonas en los terrenos de propiedad particular, dificultades que no se vencieron hasta que el Poder Judicial no decretó la expropiación respecto de la zona de uno de los propietarios más rebeldes en concederla.

El 22 de Marzo de 1897 dirigió á este Ministerio el señor General Dávila un memorial que, junto con las Resoluciones que á él recayeron, se inserta en seguida :

Bogotá, Marzo 22 de 1897.

Señor Ministro de Hacienda de la República.

Respetuosamente ocurro á Vuestra Señoría en mi carácter de Concesionario del Ferrocarril del Norte para solicitar lo que sigue :

En virtud de las estipulaciones contenidas en las cláusulas 23 del contrato de 26 de Febrero de 1889 y 10^a del contrato de 15 de Junio de 1892, el Ferrocarril de Bogotá á Zipaquirá á que esos contratos se refieren y que se trataba de construir, debía ser hipotecado en favor del Gobierno como seguridad de la inversión de las cantidades que á título de subvención reembolsable, se acordó á dicho Ferrocarril, y en cierto modo también como garantía de la devolución de ella ; pero esa hipoteca no pudo llevarse á cabo porque no existía todavía la cosa que se trataba de hipotecar. De modo que, hoy por hoy, el Gobierno sólo tiene como respaldo de la suma que ha dado á la Empresa mi garantía personal.

Deseando que cese esta situación anómala, me permito someter á la consideración de Vuestra Señoría las formas que paso á enunciar:

Me constituyo en la obligación de organizar una Compañía cuyo capital estará representado en la Empresa del Ferrocarril de Bogotá á Zipaquirá. De ese capital me obligo á depositar en acciones en poder del Gobierno, como prenda, la cantidad £ 85,000 que equivalen en nuestra moneda á una suma mayor de la que he recibido del Gobierno como subvención. Esas acciones me serán devueltas en proporción de las cantidades de dinero que yo entregue en los términos de los contratos citados, y el Gobierno quedará con la facultad de hacerse pagar por quien corresponda los dividendos provenientes de las acciones, en el caso de falta de cumplimiento por parte mía ó de quien mis derechos represente.

Debo hacer notar á Vuestra Señoría que la garantía que ofrezco es solamente para asegurar la devolución de las sumas recibidas una vez que la inversión de ellas está demostrada con la obra ya casi concluída.

Estando en el interés del público, en el del Gobierno y en el mío propio que haya las mayores facilidades para la comunicación entre Zipaquirá y la Estación terminal del Ferrocarril que he resuelto situar en el punto denominado *El Portachuelo*, me obligo igualmente á construir un camino de hierro entre este último lugar y la ciudad de Zipaquirá, siempre que el Gobierno me venda una faja ó zona de terreno en la parte del camino nacional que media entre los dos puntos ya mencionados. Esta faja la pagaré y haré uso de ella en los términos fijados por la ley.

He escogido *El Portachuelo* como término de la línea del Ferrocarril de Bogotá á Zipaquirá, por varias razones. La primera, porque de ese punto al centro de la ciudad de Zipaquirá hay dificultades que no podría vencer en las condiciones técnicas exigidas para el Ferrocarril; la segunda, porque la obtención de la faja necesaria á la línea en los terrenos de propiedad particular, se dificulta hasta el punto de que la obra se hace interminable: sobre esto tiene Vuestra Señoría una prueba en lo que ocurre con la zona necesaria para llegar á *El Portachuelo*, la que á pesar de las infinitas diligencias hechas después de muchos meses, aun no se ha podido conseguir, con perjuicio evidente para la Empresa, y la tercera, porque es *El Portachuelo* el lugar más apropiado para prolongar la línea hacia el Norte el día que el Gobierno así lo determine, prolongación que no podría hacerse fácilmente, si venciendo las dificultades apuntadas, hubiera de llevarse la línea al centro de la ciudad. Esta última razón, ó sea la conveniencia de llevar la línea hacia el Norte, debe Vuestra Señoría tenerla en cuenta también, como argumento en favor de la aceptación de la prenda, porque por este medio se dejará á la Compañía que venga á ser cesionaria de la Empresa, en capacidad de proporcionarse fondos sobre ella, sin las trabas que pudieran presentarse por lo dicho en los contratos en relación con la hipoteca, trabas que sin ventaja práctica para el Gobierno, retrasarían en parte el progreso del país.

Me permito, además, indicar á Vuestra Señoría, la mutua conveniencia que habría en reunir en un solo cuerpo de contrato, todo lo que esté vigente sobre construcción y explotación del Ferrocarril del Norte, para la mejor inteligencia de los derechos y obligaciones de ambas partes.

Envío á Vuestra Señoría un plano, con el fin de que pueda juzgar con más acopio de datos de la justicia y conveniencia de lo que solicito muy respetuosamente del Gobierno.

Señor Ministro.

JUAN M. DÁVILA.

Ministerio de Hacienda.—Bogotá, 1.º de Abril de 1897.

Dígase en respuesta que para poder resolver sobre lo solicitado por el señor General Juan M. Dávila, se hace necesario que compruebe con un certificado de dos ingenieros que, del punto llamado *El Portachuelo* á la ciudad de Zipaquirá, hay dificultades que no podrían vencerse en las condiciones técnicas exigidas para el Ferrocarril; y que el citado punto de *El Portachuelo* es el lugar más apropiado para prolongar la línea hacia el Norte.

El Ministro,

MANUEL ESGUERRA.

Cumplidas las exigencias indicadas, se resolvió lo siguiente:

Este Ministerio para resolver tiene en cuenta las siguientes consideraciones:

Punto 1.º (a) Por el contrato de 26 de Febrero de 1889 celebrado con el señor Juan María Fonnegra, para la construcción de un ferrocarril entre esta ciudad y la de Zipaquirá, se auxilió la Empresa con la suma de quince mil pesos (\$ 15,000) en moneda corriente, por cada kilómetro de carrilera sencilla de los que mida la línea, debiendo pagarse tal auxilio, por conducto del Banco Nacional ó de la Tesorería general, inmediatamente después que el Concesionario entregara en los términos del contrato, cada kilómetro. El total de este auxilio debía ser devuelto en la siguiente forma: cien mil pesos (\$ 100,000) á la expiración de cinco años, contados desde el día en que se pusiera en explotación y se diera al servicio público toda la línea, y desde la fecha de este pago en adelante, á razón de cien mil pesos (\$ 100,000) cada cinco años vencidos, hasta la completa extinción de la deuda. En el mismo contrato se dijo que para garantizar la devolución de ésta, el Ferrocarril quedaba especialmente hipotecado.

(b) Más tarde se celebró entre el Gobierno y el señor General Juan Manuel Dávila, Cesionario de los derechos y obligaciones del señor Juan María Fonnegra, el contrato número 27 de 1892, adicional á los relativos á la construcción del Ferrocarril de Zipaquirá, en el cual se determinó que el auxilio á que tenía derecho la Empresa sobre setenta (70) kilómetros, á razón de quince mil pesos (\$ 15,000) por cada uno,—un millón cincuenta mil pesos (\$ 1.050,000).—se pagaría en documentos que emitiría el Banco Nacional de orden del Gobierno, debiendo hacerse la deducción de lo que tenía ya recibido el primitivo Concesionario, y se convino por la cláusula X, del mismo contrato, en cancelar, como en efecto se canceló, la fianza hipotecaria que por cien mil pesos (\$ 100,000) tenía prestada la primitiva Compañía, por escritura pública de 10 de Marzo de 1890, y en cambiar ésta por una nueva fianza de igual suma, que el actual Concesionario señor Dávila debía constituir sobre la misma Empresa, para asegurar el cumplimiento de los contratos.

(c) Estas estipulaciones sobre hipoteca del Ferrocarril no pueden considerarse como la constitución misma del gravamen. Constituyen tan sólo un compromiso de los Concesionarios para llevarlo á cabo en la forma debida, y en el expediente que contiene todos los documentos relativos al Ferrocarril de que se trata, no aparece que las hipotecas sobre el Ferrocarril por las sumas de cien mil pesos y un millón cincuenta mil pesos, destinadas á garantizar el cumplimiento de los contratos de construcción y la devolución del auxilio acordado á la Empresa, se hayan constituido legalmente.

Por otra parte, el Gobierno ha renunciado en parte el derecho que tenía á la constitución de las hipotecas mencionadas para garantizar cumplida-

mente con ellas el cumplimiento de las obligaciones contraídas por los concesionarios, desde luego que por resoluciones anteriores del extinguido Ministerio de Fomento se otorgó al Concesionario actual, señor General Dávila, la facultad de constituir primera hipoteca sobre el Ferrocarril para conseguir fondos destinados á la obra.

(d) Resulta de lo expuesto que en la actualidad no están satisfactoriamente asegurados para el Gobierno ni el cumplimiento del contrato en orden á la ejecución de la obra, ni la devolución de las sumas dadas á los Empresarios. De consiguiente es visible la conveniencia que hay en aceptar como garantía de ambos compromisos la prenda ofrecida por el Concesionario, siempre, eso sí, que las acciones empeñadas representen un valor mayor en libras esterlinas que el indicado por él.

Punto 2º Con el fin de cerciorarse este Ministerio de la exactitud de las causales 1ª y 3ª, que según el memorial del señor General Dávila ha tenido él en cuenta para situar, previo permiso del Gobierno, la Estación terminal del Ferrocarril en el sitio de *El Portachuelo*, se solicitó el dictamen de dos Ingenieros, quienes con fecha 3 de los corrientes lo evacuaron así:

“ Los infrascritos Ingenieros certifican :

“ Que para llevar la línea del Ferrocarril del Norte del sitio llamado *El Portachuelo* á la ciudad de Zipaquirá habría, además de las dificultades para obtener la zona, algunas técnicas difíciles de vencer, como sería la de la gradiente, pues para llegar á la población habría que hacerlo con una pendiente continua mayor que la adaptada para el Ferrocarril; y la de que el espacio horizontal que pudiera dejarse para el sitio de la estación en Zipaquirá sería muy forzado y reducido. Para obviar estos inconvenientes, habría que llevar la línea muy abajo de la población, y en ese caso sería mucho mejor hacer una línea de desvío especial para el servicio de Zipaquirá, que no exige las condiciones técnicas de la línea principal, y tener en cuenta la posible prolongación del Ferrocarril hacia el Norte, para lo cual debe tomarse como término el sitio de *El Portachuelo*, de donde puede y debe partir el trazo hacia Nemocón, que es el estudiado para la prolongación por Chiquinquirá, ó bien para buscar el valle de Suesca, en dirección á Tunja; en ambos casos se evitaría subir á Zipaquirá, para bajar luego á buscar las líneas indicadas.

“ Bogotá, 3 de Abril de 1897.

“ ALBERTO BORDA TANCO.—ALEJO MORALES R.”

Los hechos aseverados en este documento, perfectamente atendibles para el Ministerio por razón de la idoneidad de los Ingenieros que lo suscriben, establecen indudablemente la justicia de la solicitud del señor Juan Manuel Dávila sobre este punto, justicia que se acrecienta, si cabe, con la consideración de las graves dificultades que se presentan á cada paso para la consecución de las fajas de terreno de propiedad privada, necesarias para la vía; lo cual origina demoras en la terminación de la obra manifiestamente perjudiciales para la Empresa y para el público.

Además, el servicio de la vía férrea entre esta ciudad y la de Zipaquirá quedará correctamente establecido, desde luego que el peticionario se compromete á construir una línea de hierro entre la Estación de *El Portachuelo* y la ciudad de Zipaquirá, que preste el mismo servicio que el de la línea principal; y no hay inconveniente en que para la construcción de esa línea de desvío pueda el señor General Dávila ocupar—como él lo pide—una parte del camino público, ya que este camino seguirá prestando el mismo servicio que antes, puesto que ha de ser condición esencial de esta concesión que al peti-

cionario deje la faja de camino necesaria para el tráfico por toda clase de vehículos, construya cercas á lado y lado de la carrilera y establezca las puertas necesarias para el fácil acceso á los predios de las orillas; ya porque el mismo Concesionario habrá de obligarse á pagar al Gobierno el precio de la faja de camino que ocupe; y ya, en fin, porque esta concesión tiene su apoyo en el artículo 2.º de la Ley 104 de 1892.

A mérito de las precedentes consideraciones,

SE RESUELVE :

Accédese á lo solicitado, siempre que el Concesionario acepte las siguientes bases :

1ª La obligación de organizar una Compañía cuyo capital estará representado en la Empresa del Ferrocarril de Bogotá á Zipaquirá. De este capital depositará en poder del Gobierno, como garantía de las sumas que la Empresa tiene recibidas como auxilio, y para asegurar el cumplimiento de los contratos, títulos de acciones de la Empresa por la suma de cien mil libras esterlinas (£ 100,000). El Gobierno queda facultado para hacerse pagar por quien corresponda los dividendos á que tenga derecho por ellas, ó para enajenarlas llegado el caso de falta de cumplimiento por parte del Concesionario á lo pactado en el contrato. Si los contratos fueren cumplidos, se devolverán las acciones al Concesionario en proporción á las cantidades de dinero que vaya entregando ;

2ª Puede el Concesionario fijar como punto terminal del Ferrocarril el sitio denominado *El Portachuelo*, siempre que se obligue á construir una línea férrea que úna dicha Estación terminal con el centro de la ciudad de Zipaquirá, que aunque no reúna todas las condiciones técnicas exigidas para la línea principal, preste el mismo servicio que prestaría el Ferrocarril para comunicar este punto con dicha ciudad. Esta nueva línea quedará establecida dentro de los seis meses siguientes á la terminación de la línea principal ;

3ª Puede el Concesionario igualmente ocupar una faja de terreno que no excederá de dos kilómetros en el camino público entre el citado punto de *El Portachuelo* y la ciudad de Zipaquirá, con el objeto de llevar la línea férrea que ha de poner en comunicación estos dos puntos, si el Concesionario conviniere en dar cumplimiento á todo lo que está especificado en el punto N del artículo 2º de la Ley 104 de 1892, y á que el precio de dicha faja sea fijado por peritos, que se nombrarán así : uno por el Gobierno, otro por el Concesionario, y un tercero, para el caso de desacuerdo, nombrado por los dos.

Comuníquese esta resolución al peticionario para que si la acepta lo manifieste así, con el fin de celebrar el respectivo contrato.

El Ministro,

MANUEL ESGUERRA.

Aceptada en todas sus partes esta resolución por el Concesionario, se celebró en 21 de Abril del mismo año un contrato adicional á los de 26 de Febrero de 1889 y 15 de Junio de 1892. Este documento, junto con sus antecedentes, está publicado en el *Diario Oficial* número 10,364, de 14 de Junio de 1897.

A virtud de aviso oficial que el 12 de Abril del corriente año dio el Concesionario de estar terminada y lista para dar al servicio toda la línea desde esta ciudad hasta la de Zipaquirá, designó el Mi-

nisterio á los Ingenieros señores Juan N. González Vásquez y Manuel H. Peña para que la examinaran é informaran si estaba ó nó construída de acuerdo con los respectivos contratos. A estos mismos Ingenieros se les comisionó, además, para medir y avaluar las porciones de camino público ocupadas por la carrilera desde el sitio de *El Portachuelo* hasta la población de Zipaquirá.

Aceptado por los Ingenieros señores González Vásquez y Peña el encargo de examinar el Ferrocarril é informar, presentaron su informe el 22 del mismo mes, y en vista de él dictó el Ministerio la siguiente resolución :

Ministerio de Hacienda.—Bogotá, 23 de Abril de 1898.

Visto el informe que con fecha 22 del presente han rendido á este Despacho los señores Manuel H. Peña y Juan N. González V., comisionados para examinar y recibir á nombre del Gobierno el Ferrocarril de Zipaquirá, si estuviere construído con las condiciones estipuladas en los contratos; y

CONSIDERANDO :

1.º Que del informe en referencia aparece que el Ferrocarril de esta ciudad á la de Zipaquirá ha sido construído con las condiciones requeridas en los contratos, excepción hecha del aislamiento de la línea, que falta por verificar en algunos puntos, y que igualmente faltan una locomotora y seis carros para carga, para completar el material rodante exigido; y

2.º Que los comisionados designados por el Gobierno recibieron á nombre de éste el Ferrocarril,

SE RESUELVE :

El Gobierno da por recibido el Ferrocarril entre esta ciudad y la de Zipaquirá y declara que el Concesionario ha dado cumplimiento á los contratos que sobre construcción de tal obra tiene celebrados.

El Concesionario está en la obligación de completar el aislamiento de la línea antes del 1.º de Enero próximo venidero, y asimismo queda en la obligación de completar el material rodante estipulado en los contratos antes del 1.º de Septiembre del presente año.

Comuníquese al Concesionario.

El Ministro, MANUEL ESGUERRA.

Con fecha 25 del mes citado avisó el señor General Dávila que en virtud de las facultades que le daban los contratos celebrados para la construcción del Ferrocarril, los había traspasado con todos sus derechos y obligaciones á una Compañía inglesa que gira en la ciudad de Londres bajo la razón social de *The Colombian Northern Railway Company, Limited*, organizada con todas las formalidades del caso; y al efecto acompañó copia debidamente registrada de la escritura pública otorgada por el mismo señor Dávila, en su carácter de Concesionario de la Empresa, al señor D. Carlos Camacho, como apoderado legal de la mencionada Compañía, ante el señor Julio Pinzón Escobar, Notario 2.º del Círculo de Bogotá, con fecha 25 de Abril citado, bajo el número 698, y de la cual escritura consta : el

contrato de traspaso celebrado por el señor Dávila con la Compañía Cesionaria; la construcción y estatutos de la Compañía; los poderes de ésta en favor del señor Camacho para representarla en el asunto, y la resolución del Ministerio de Gobierno por la cual se reconoce como persona jurídica á la *The Colombian Northern Railway Company Limited*.

El Gobierno, teniendo en consideración que por el artículo 25 del contrato de 6 de Marzo de 1889, quedó el Concesionario facultado para traspasar la concesión, dando aviso al Gobierno; y que la Compañía Cesionaria ha llenado la formalidad de hacer la renuncia de que trata el parágrafo del artículo 15 de la Ley 145 de 1888 *sobre extranjería*, resolvió aceptar la cesión de que se daba cuenta.

El 16 del mismo mes se dirigió el señor General Dávila á este Despacho diciendo que como quedaba pendiente la obligación de reembolsar al Gobierno la subvención de un millón ciento cincuenta mil pesos que había recibido, proponía la devolución de esa suma, no en los términos que estaban acordados en los contratos, sino en condiciones á su juicio más favorables al Gobierno, puesto que estaba en capacidad de hacer que el Tesoro recibiera por semestres vencidos, á contar desde el 15 del mismo Abril, y por décimas partes, las cuotas proporcionales hasta la extinción de la deuda.

Estudiado el punto se vio que había conveniencia en aceptar la propuesta, y en consecuencia se dispuso, por resolución de 21 de los mismos, que el Gobierno accedería á la celebración del respectivo contrato, siempre que se haga constar en él lo siguiente:

1.º Que la cantidad de un millón ciento cincuenta mil pesos que el Concesionario ha recibido, tanto por el valor de la subvención, como por el de la carretera del Norte ocupada por la vía, se obligue á pagarla Dávila por cuotas de á diez mil pesos y por semestres vencidos, que principiarán á contarse desde la fecha en que el contrato sea definitivamente aprobado, deduciendo ó descontando en cada pago la cantidad que represente el interés legal á razón del seis por ciento anual, de la cuota que respectivamente anticipe Dávila y por el plazo que al anticiparla renuncie;

2.º Que Dávila se obligue á verificar los pagos por anticipación en la Sindicatura del Lazareto de Agua de Dios, ó en defecto de ésta, en la del Lazareto que lo reemplace, pues el Gobierno, teniendo en cuenta que ésta será una entrega segura y sin contingencias, destina la dicha suma de \$ 1.150,000 á favor del citado Lazareto; y

3.º Que el contrato sea sometido á la aprobación del Congreso.

Impuesto el señor General Dávila de tal resolución, la aceptó en todas sus partes, por lo cual se procedió inmediatamente á celebrar el contrato sobre las bases apuntadas, el que fue aprobado por el Excelentísimo señor Vicepresidente con fecha 24 de Abril del año en curso.

Ultimamente la Compañía Cesionaria manifestó al Ministerio, por medio de su Apoderado para el caso, que aceptaba en un todo el

contrato de 24 de Abril, por el cual se fija la manera como debe devolverse la subvención.

Los títulos de acciones constituidas en prenda como garantía de esa devolución, no están aún en poder del Gobierno, pero según los datos que tiene el Ministerio, en estos días serán enviados de Londres; de manera que dentro de un mes, más ó menos, el Gobierno será poseedor de ellos.

Es digno de notarse que este Ferrocarril es uno de los pocos que se han llevado á cabo en el país, y que á tiempo en que casi todos los demás han recibido fuertes concesiones á fondo perdido, hasta de \$ 10,000, oro, por kilómetro, el de Zipaquirá sólo fue auxiliado con la suma de \$ 15,000, papel, por kilómetro, en calidad de empréstito, que será devuelta al Tesoro público en los términos arriba enunciados.

FERROCARRIL DEL TOLIMA

El 5 de Marzo de 1897 se firmó por el señor Subsecretario del Ministerio, encargado del Despacho por ausencia temporal del suscrito, y el señor D. Carlos Tanco, Concesionario de este Ferrocarril, el contrato que se halla publicado en el número 10,311 del *Diario Oficial*.

Sobre los términos y antecedentes de esta negociación, el señor Subsecretario ha escrito lo siguiente:

Habiendo ocurrido desacuerdos entre el Gobierno y el contratista en cuanto á la interpretación de varias cláusulas del contrato sobre construcción del Ferrocarril, inserto tal contrato en la escritura pública, número seiscientos cincuenta y nueve, de fecha 30 de Noviembre de 1894, escritura que corre publicada en el número 9,670 del *Diario Oficial*; y habiéndose suscitado dudas sobre la legalidad de la manera como ese contrato había venido cumpliéndose, el Gobierno, de acuerdo con el concepto emitido sobre el particular por el señor Procurador General de la Nación, para poner término á las diferencias ocurridas, para reducir la contratación á proporciones compatibles con los recursos del Gobierno y con las necesidades del país, y para asegurarle, de la mejor manera posible, las erogaciones hechas, celebró el contrato de fecha 5 de Marzo de 1897, que se halla publicado en el número 10,311 del *Diario Oficial*, por el cual se declaró resuelto el primeramente citado.

Como lo veréis, por medio del contrato de 5 de Marzo citado, se redujo el Ferrocarril, de 200 kilómetros, contratados en el primitivo contrato, á 50 kilómetros, lo que disminuyó notabilísimamente la erogación que el Gobierno se había comprometido á hacer bajo la forma de garantía de intereses del capital que se invirtiera; se cambió la garantía de intereses por 20 años, que habría ascendido á suma de gran consideración por cada kilómetro, por una subvención de \$ 9,840, oro, por kilómetro; se consignó que el contratista pagara en parte y en parte asegurara el pago de la cantidad de \$ 189,300, oro, que había recibido, parte imputable al 7 por 100 de garantía de intereses y parte en préstamo del Banco Nacional, habiéndose recibido en parte del pago el puente de Girardot, finca que ha venido á ser de grande importancia por el hecho de unir hoy dos ferrocarriles, y se consiguió asegurar la parte de la su-

ma referida que quedó á deber el contratista, con la hipoteca de la Empresa, consistente hoy en 12 kilómetros de carrilera, talleres, etc. etc., y que vale más del cuádruplo de lo que el contratista adeuda al Gobierno.

Al celebrar el Gobierno el contrato de que acaba de hablarse, el Concesionario de la Empresa tenía construídos y listos para dar al servicio 5,286 metros de carrilera. Después ha entregado estas porciones:

En 22 de Mayo de 1897, 714 metros, ó sea el completo de 6 kilómetros, sobre lo ya recibido;

En 10 de Diciembre del mismo año, 2 kilómetros;

En 23 de Febrero de 1898, 2 kilómetros; y

En 31 de Marzo del mismo año, 1 kilómetro.

Estas porciones, y lo anteriormente recibido, hacen un total de 11 kilómetros.

Ultimamente, en 28 de Abril próximo pasado, avisó el Concesionario que tenía terminado un nuevo kilómetro, y se ha comisionado al Ingeniero señor Jorge Brisson para que lo mida, examine y reciba á nombre del Gobierno, si está construído en las condiciones del contrato.

De los kilómetros recibidos se ha dado aviso al señor Ministro del Tesoro en cada caso, con el fin de que sean entregados los bonos correspondientes por subvención á cada uno de ellos.

FERROCARRIL DE SOACHA

Este Ferrocarril está destinado á unir la ciudad de Bogotá con el Municipio de Soacha, en el punto que mejor convenga para su prolongación hacia el Sur.

Fue contratado por la Gobernación del Departamento de Cundinamarca el 7 de Noviembre de 1892 con el señor D. Carlos Tanco, quien cedió el contrato al señor D. Guillermo Torres, por escritura pública número 330, de 7 de Junio de 1895. Aceptado por el Gobierno el traspaso, solicitó el Cesionario se le concediera una subvención de \$ 10,000, oro, por cada kilómetro construído en las condiciones del contrato en referencia. El Gobierno atendió la solicitud; y haciendo uso de las autorizaciones que le confiere la Ley 104 de 1892, celebró con dicho señor Torres el contrato de fecha 12 de Julio de 1895 que se halla publicado en el *Diario Oficial* número 9,788.

Por memoriales de 18 de Noviembre y 22 de Diciembre de 1896, el señor Torres, ya en su carácter de Gerente de la Compañía organizada para la construcción del Ferrocarril, pidió se otorgara el pago de la subvención por cada kilómetro construído y no en la proporción que corresponda á cada trayecto equivalente á la quinta parte de la línea, como se estipuló en el artículo 2.º del contrato de 12 de Julio citado. A esos memoriales recayó la siguiente resolución:

Ministerio de Hacienda.—Bogotá, Enero 21 de 1897.

Visto el memorial del Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur, elevado á este Despacho con fecha 18 de Noviembre próximo pasado, en que solicita que el Supremo Gobierno disponga el pago de la subvención concedida á la Empresa, por trayectos menores de los estipulados en el contrato de 6 de Julio de 1895, y

CONSIDERANDO :

1.º Que la Empresa del Ferrocarril del Sur no ha podido entregar la quinta parte de la línea férrea por ella contratada (3,126 metros), debido á fuerza mayor que ha comprobado, proveniente de no haber podido adquirir las zonas de terreno necesarias, por pertenecer á menores y requerir su enajenación tramitación judicial que aun no ha podido terminarse por causas ajenas al Concesionario;

2.º Que la Empresa ha comprobado con la certificación de los Ingenieros civiles señores Abelardo Ramos y Francisco Peña R., tener el material fijo indispensable para construir un trayecto mayor de la quinta parte de la línea que está obligada á entregar ;

3.º Que la Empresa igualmente ha comprobado con la exhibición de las facturas originales, tener los elementos á que se refiere la condición M del artículo 2.º del contrato de 7 de Noviembre de 1892, aprobado por la Ordenanza de la Asamblea de Cundinamarca número 18 de 1893;

4.º Que del informe rendido á este Despacho con fecha 12 del presente, por los señores Alberto Borda Tanco, Director de Obras públicas, y Zoilo E. Cuéllar, Ingeniero municipal de Bogotá, nombrados para examinar la línea, aparece que la Empresa del Ferrocarril ha construído un trayecto conforme á las estipulaciones técnicas a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, n, o y q del respectivo contrato, trayecto que mide dos mil trescientos noventa y dos metros cuarenta y tres centímetros (2,392.43), lo que constituye casi las cuatro quintas partes de la extensión que ha debido entregarse ;

5.º Que del mencionado informe aparece que el trayecto construído está listo para entregar al servicio público, de acuerdo con la condición g del artículo 2.º de la Ley 104 de 1892, sobre ferrocarriles ; y

6.º Que conforme al artículo 26 de la citada Ley 104, tiene el Gobierno la facultad de emitir y perfeccionar en la forma y tiempo que creyere más acertados, los documentos de crédito afectados al pago de subvenciones concedidas en virtud de contrato,

SE RESUELVE :

Accédese á lo solicitado por el señor Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur. En consecuencia, expídanse los documentos de crédito correspondientes á la extensión construída, á que la Empresa tiene derecho conforme al artículo 2.º del contrato de 6 de Julio de 1895.

El Ministro,

MANUEL ESGUERRA.

Con fecha 10 de Febrero siguiente avisó la Empresa que, como según lo estipulado por el inciso A del artículo 11 del contrato de 12 de Julio de 1895, el Gobierno podía declarar administrativamente caducado el contrato si se suspendían los trabajos de construcción por más de tres meses consecutivos, salvo casos fortuitos, se veía en

la necesidad de avisar al Gobierno las demoras ocurridas en la consecución de zonas, por trabas que ponían los dueños en la prosecución de los juicios de expropiación, demoras que no le era posible vencer en determinado tiempo.

El Gobierno halló justas las razones expuestas por la Empresa, y resolvió en 1º de Marzo del mismo año, que no sería responsable la Empresa de las demoras que ocurrieran en la construcción del Ferrocarril por causa de los juicios de expropiación; y que, por consiguiente, el tiempo que se empleara en iniciar, seguir y concluir tales juicios, no se computaría por el Gobierno para el efecto de declarar caducado el contrato, á consecuencia de la suspensión de trabajos, siempre que dichos juicios se iniciaran antes de que los trabajos llegaran á los predios cuyos dueños no se allanaban á un arreglo amigable.

La parte construída y recibida hasta hoy mide 11 kilómetros 299 metros, los cuales han sido terminados por la Compañía en trayectos de uno á dos kilómetros, y recibidos á nombre del Gobierno por una Comisión compuesta de los Ingenieros señores Director de Obras públicas nacionales é Ingeniero municipal. Esta Comisión, en cada caso, ha medido y examinado cuidadosamente cada trayecto, dando después al Ministerio el informe correspondiente, en vista del cual se ha pedido al señor Ministro del Tesoro el pago de la subvención.

FERROCARRIL DE OCAÑA

El 28 de Octubre de 1890 fue celebrado entre el extinguido Ministerio de Fomento y el señor Rafael Fernández M. contrato para la construcción y explotación de un camino de hierro, servido por vapor, entre la ciudad de Ocaña y el río Magdalena, el cual fue aprobado por la Ley 100 del mismo año.

A virtud de las autorizaciones conferidas al Gobierno por la Ley 43 de 1892 se celebró nuevo contrato con el señor doctor Elberto de J. Roca, cesionario de la Empresa, adicional y reformatorio del anterior, el que fue publicado en el número 9,131 del *Diario Oficial*.

El 26 de Julio de 1894 se ajustó otro contrato con el mismo doctor Roca, que sustituyó en todas sus partes el de 1892, y está publicado en el número 9,595 del *Diario Oficial*.

El 22 de Octubre de 1895 se dirigió el Concesionario al Ministerio manifestando que por el artículo 3º del contrato de 1894 se concedió un plazo de dos años, contados desde el 28 de Octubre de 1893, para hacer los estudios necesarios sobre el terreno para la formación del proyecto de ferrocarril, levantamiento de planos, etc., los cuales debían ser remitidos dentro del plazo dicho al Gobierno; que en cumplimiento de la obligación contraída y dentro del término estipulado remitía los planos y solicitaba se le cancelara la fianza personal por dos mil pesos que tenía contraída. El Ministerio, por reso-

lución de 24 de Octubre de 1895, ordenó que se le cancelara dicha fianza.

El 3 de Julio de 1896 pidió el doctor Roca una nueva prórroga de dos años para principiar los trabajos de construcción del Ferrocarril, fundándose en que con motivo de la guerra del año anterior, se hizo imposible la formación de la Compañía extranjera que debía suministrar fondos para la obra; y solicitó, además, que no se considere comprendido en el plazo que tiene para comenzarla el tiempo que duró el estado de sitio. Para resolver este memorial, el señor Ministro doctor Ferreira, pidió concepto al Consejo de Estado sobre las condiciones legales en que pudieran ser concedidas las prórrogas solicitadas.

Un nuevo memorial del Concesionario sobre este particular determinó al Ministro á resolver que en el plazo estipulado para dar comienzo al Ferrocarril no se computaría el tiempo que duró turbado el orden público en el país en el año de 1895. Respecto de la prórroga nada se resolvió por entonces.

El 30 de Octubre de 1897 avisó el doctor Roca al Ministerio que por escritura pública número 1.775, otorgada ante el Notario 3º de este Circuito el 29 del mismo mes, traspasó al señor Gabriel Maurel, ciudadano francés, el privilegio del Ferrocarril con todos sus derechos, obligaciones y responsabilidades. Este traspaso fue aceptado por el Ministerio, por estar de acuerdo con la facultad otorgada al Concesionario en el artículo 23 del contrato primitivo.

Posteriormente, el 12 de Noviembre del mismo año, ajustó el Ministerio con el señor Maurel el contrato adicional y reformatorio de los anteriores, que fue publicado en el *Diario Oficial* número 10,511, y que será sometido á la aprobación del Congreso, porque fue condición expresa de él que no sería válido sin esa aprobación.

FERROCARRIL AÉREO

El señor Adolfo Vogt, súbdito alemán, se presentó al Gobierno, acompañado de muy buenas referencias, solicitando varias concesiones para la construcción de ferrocarriles aéreos (sistema *Otto* ó semejantes, mecánicos ó eléctricos). Las concesiones que dicho señor pedía eran las siguientes:

De Honda á *Aguilarga*, ú otro punto á inmediaciones de la Sabana de Bogotá.

De la parte sur de la Sabana, por la vía de Fusagasugá, hasta un puerto sobre el río Magdalena, comprendido entre Santa Rosa y Purificación;

De Honda á Manizales;

De Medellín al río Magdalena;

De Bucaramanga al mismo río; y

De Ocaña á Puerto Nacional;

Después de larga discusión sobre las bases del convenio, se ajustó el contrato para la construcción de dichas líneas, aprobado el 5 de Junio de 1895, que se encuentra publicado en el número 9,872 del *Diario Oficial*, correspondiente al 18 de Noviembre del mismo año.

El 21 de Diciembre de 1896 se dirigió el concesionario al Ministerio manifestando que no obstante haber practicado sobre el terreno los estudios necesarios para el trazo de la línea que debía construir primero (de Honda á Agualarga) y de haber conseguido en Europa el capital necesario para la obra, no podía cumplir la obligación estipulada en el artículo 16 del contrato, de tener construídos 30 kilómetros de ferrocarril antes del 1º de Enero de 1897, por no saber hasta dónde alcanza sobre el paraje de *Agualarga* la zona privilegiada del Ferrocarril de Girardot, que está obligado á respetar según el artículo 1.º del contrato. Solicitaba, en consecuencia, la fijación definitiva de esa zona y una prórroga de un año para dar principio al cumplimiento de sus compromisos.

El Ministerio accedió á la concesión de la prórroga, pero no á la determinación de la zona privilegiada del Ferrocarril de Girardot, por no haber presentado aún el Concesionario de este Ferrocarril los planos definitivos de él hasta la estación terminal en la Sabana de Bogotá.

A solicitud del señor D. Nicolás Krohne, apoderado del señor Adolfo Vogt, se modificó el contrato de 5 de Junio de 1895, en el sentido de determinar como punto de partida uno cualquiera sobre el río Magdalena, comprendido entre *Cambao* y *Buenavista* hasta cualquier sitio en la Sabana de Bogotá; señalar 18 meses para dar principio á los trabajos y tres años para su completa terminación; fijar las tarifas de fletes, y, finalmente, estipular que vencidos los 50 años de privilegio, el Ferrocarril en perfecto estado de servicio pasará á ser propiedad del Gobierno sin remuneración de ninguna especie.

Este contrato lleva fecha 7 de Julio de 1897, y fue publicado en el número 10,414 del *Diario Oficial*.

Con fecha 11 de Agosto de 1897 el señor Krohne pidió se declarara que el contrato celebrado por el Gobierno con el señor D. Bernardo Navarro, para la construcción y explotación de un puente sobre el río Magdalena á inmediaciones de la ciudad de Honda, no era obstáculo para que el Ferrocarril aéreo pudiera partir de esa ciudad. Este pedimento fue resuelto desfavorablemente en atención á los derechos concedidos al señor Navarro por el artículo 8º del respectivo contrato.

En 11 de Enero de 1898 solicitó el representante del Concesionario la reforma del contrato en los siguientes términos :

Primero. Que el Gobierno garantice al contratista que ningún privilegio anterior impide la construcción y explotación del Ferrocarril aéreo, de acuerdo con el plano que presenta.

Segundo. Que el Gobierno se obligue á no construir por su cuenta, ni permitir que personas ó entidades construyan, en la zona privilegiada de que habla el contrato primitivo, ningún Ferrocarril aéreo, durante el tiempo de la concesión.

Tercero. Que en caso de que el contratista resuelva variar la línea del Ferrocarril aéreo, buscando un punto de partida en el río Magdalena, abajo de *Puerto Liévano*, y uno de terminación en la Altiplanicie en *Zipaquirá* ó sus inmediaciones, el Gobierno conviene en que la tarifa de fletes establecida en el contrato sea aumentada proporcionalmente á la mayor extensión de la línea, y en que se prolongue por un año más el término para dar al servicio el Ferrocarril.

Cuarto. Que vencidos los primeros cincuenta años de explotación del Ferrocarril, el Gobierno se obligue á comprarlo por lo que en esa fecha valga la Empresa, conforme á avalúo de peritos nombrados uno por cada una de las partes contratantes, y un tercero nombrado por los otros dos, ó á prorrogar por veinticinco años más el privilegio, concluídos los cuales el Ferrocarril pasará á ser propiedad del Gobierno gratuitamente.

Este memorial fue resuelto en 9 de Febrero del mismo año, de la manera siguiente:

“Ministerio de Hacienda.—Bogotá, Febrero 9 de 1898.

“Visto el precedente memorial y teniendo en cuenta las razones expuestas en él,

SE RESUELVE:

“El Gobierno no puede hacer la declaratoria de que trata el punto primero del memorial, sino en el caso de que la línea del Ferrocarril aéreo parta de *Buenavista* y venga á terminar en la ciudad de *Zipaquirá* ó en sus inmediaciones;

“El Gobierno se obliga á no construir por su cuenta ferrocarriles aéreos en la zona privilegiada de que tratan los contratos de 5 de Junio de 1895 y 7 de Julio de 1897, celebrados con el señor *Adolfo Vogt*, durante el tiempo del privilegio concedido.

“El Gobierno no accede á que se aumenten las tarifas, y en consecuencia queda vigente lo pactado por el artículo 9º del contrato de 7 de Julio de 1897 citado.

“El Gobierno conviene en prorrogar por un año el plazo para la terminación de la línea, siempre que se adopte la que partiendo de *Buenavista* venga á *Zipaquirá* ó sus inmediaciones;

“Expirados los cincuenta años de privilegio de que hablan los contratos referidos, el Gobierno puede comprar la Empresa conforme á lo pactado en ellos; pero si así no lo hiciere, prorrogará por veinticinco años más el privilegio, reservándose el derecho de comprar durante ese tiempo la Empresa por la mitad del avalúo que le den peritos nombrados de la misma manera que para la compra durante los primeros cincuenta años.

“Comuníquese esta Resolución al apoderado del señor *Vogt*, con el objeto de que si la acepta, lo avise así á este Ministerio para celebrar el respectivo contrato adicional y reformativo de los anteriores.

“El Ministro,

“MANUEL ESGUERRA.”

Insistió el señor *Krohne* en el alza de las tarifas diciendo que sin ella el Ferrocarril no podría construirse; y el Ministerio tornó á

negar la petición, fundándose en que las tarifas acordadas son más altas que las de los demás ferrocarriles del país, aun adoptada la línea del puerto de *Buenvista* á la ciudad de *Zipaquirá*.

FERROCARRIL DE BOLÍVAR (PROLONGACIÓN)

En Noviembre de 1897, y á solicitud del Gobernador de Bolívar y de muchos de los habitantes de las principales poblaciones del Departamento, ajustó el Ministerio con el señor D. Dionisio Jiménez, como apoderado del señor D. Francisco J. Cisneros, un contrato sobre prolongación del Ferrocarril de Bolívar, de acuerdo en un todo con las disposiciones de la Ley 104 de 1892. Este contrato fue aprobado por el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República y se halla publicado en el número 10,511 del *Diario Oficial*.

En el mes de Enero último presentó el señor Cisneros varias peticiones sobre reformas del contrato, diciendo que sin ellas no podía conseguir en Europa los fondos necesarios para llevar á cabo el Ferrocarril; y á esas peticiones recayó la siguiente resolución:

Ministerio de Hacienda.—Bogotá, Abril 23 de 1898.

Vistos los memoriales elevados á este Despacho por el señor D. Francisco J. Cisneros, Concesionario para la obra de la prolongación del Ferrocarril de Bolívar, de fechas 18 de Enero y 17 de Marzo próximos pasados, en los cuales solicita se hagan al contrato celebrado con dicho señor en 2 de Noviembre de 1897, las siguientes modificaciones:

1^a Que la amortización de los bonos que emita el Gobierno por valor de la subvención correspondiente á cada veinte (20) kilómetros de carrilera que el Concesionario entregue, de acuerdo con todas las condiciones estipuladas en el contrato, principie tan pronto como le hayan sido expedidos, y que se efectúe en la Aduana de Barranquilla, aplicando cinco unidades del producto de ella; y

2^a Que esos bonos ganen un 6 por 100 de interés anual.

Considerando que la Ley 104 de 1892 "sobre ferrocarriles," fue expedida con el objeto de fomentar esta clase de vías de comunicación, dando á los contratistas las facilidades y subvenciones para que puedan ser acometidas tales empresas.

Que según el artículo 26 de la Ley 104 de 1892, "para el pago ó arreglo de las garantías de interés, subsidios, subvenciones ó auxilios de cualquier género que en virtud de contrato se comprometa el Gobierno á dar para la construcción de ferrocarriles, podrá el Gobierno emitir y perfeccionar los documentos de crédito que estime convenientes en la forma, por el tiempo y con las condiciones que hallare más acertadas, según el caso;" y que por el punto B del artículo 2.º de la misma ley, se dispuso que la subvención se cubrirá en bonos, por su valor nominal, los cuales ganarán el 6 por 100 de interés anual y serán amortizados con un diez por 100 del producto bruto de todas las Aduanas de la República, se resuelve:

El Gobierno está dispuesto á celebrar con el señor D. Francisco J. Cisneros un contrato adicional al de 2 de Noviembre de 1897, por medio del cual se hagan las siguientes aclaraciones y modificaciones:

Privilegio exclusivo para la construcción y explotación del Ferrocarril que partiendo de Barranquilla ó de un punto cualquiera del Ferrocarril de Bolívar, entre dicha ciudad y Puerto Colombia, empalme con el Ferrocarril de Cartagena en el sitio llamado *San Estanislao*;

Que la línea tenga las mismas condiciones estipuladas en el contrato que se adiciona, agregándole que los rieles serán de acero de superior calidad y del peso de treinta y cinco libras por yarda;

Que el Concesionario presentará los planos, perfiles, etc., de la obras, dentro de los doce meses subsiguientes á la aprobación del contrato;

Que los trabajos de construcción se principien de una manera formal dentro de los diez y ocho meses siguientes á la misma aprobación;

Que el Concesionario construya y dé al servicio público por lo menos diez kilómetros por año, á contar desde el día en que principie los trabajos de construcción;

Que preste una fianza por cuarenta mil pesos (\$ 40,000), á satisfacción del Gobierno para el efecto de asegurar el cumplimiento de sus compromisos.

Tendrá, además, el Concesionario derecho de prelación en igualdad de circunstancias, para prolongar la línea ó hacer ramales que partan de ella; y para establecimiento de las líneas telegráficas y telefónicas que necesite la Empresa.

El Gobierno, por su parte, dará al Concesionario una subvención de ocho mil pesos (\$ 8,000) oro, por cada kilómetro que se construya con las condiciones estipuladas, en el trayecto comprendido desde el punto de arranque en Barranquilla, ó sus inmediaciones, hasta *Usiacurí*; y una subvención de \$ 10,000 en oro por cada kilómetro, desde *Usiacurí* hasta el empalme con el Ferrocarril de Cartagena.

Esta subvención será pagada en bonos que ganarán 6 por 100 de interés anual.

Debe estipularse también que los bonos de la subvención principiarán á amortizarse cuando se hayan amortizado en su totalidad los bonos expedidos por subvención al Ferrocarril de Cartagena.

El contrato que se celebre de acuerdo con estas estipulaciones, necesitará para ser válido la aprobación del Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo y la del Congreso.

Respecto á lo solicitado para la amortización de los bonos con cinco unidades de los derechos que se causen en la Aduana de Barranquilla, el Gobierno no puede acceder á ello.

Notifíquese esta Resolución al Apoderado del señor Cisneros para que si la acepta se sirva concurrir á este Despacho á fin de extender el contrato en la forma indicada.

El Ministro, MANUEL ESQUERRA.

Aceptada que fue esta Resolución por el señor Cisneros, se celebró en 27 de los mismos el contrato adicional y reformativo del de 2 de Diciembre de 1897, sobre prolongación del Ferrocarril de Bolívar, que será sometido á vuestra consideración.

FERROCARRIL DE PUERTO WILCHES Á BUCARAMANGA

En el año de 1896 solicitó del Gobierno el señor James Edward Buckley la celebración de un contrato para la construcción de un ferrocarril desde Puerto Wilches á Bucaramanga. Después de va-

rias modificaciones á la propuesta presentada, modificaciones que no fueron aceptadas en su totalidad por el proponente, el Encargado por entonces del Ministerio resolvió consultar la propuesta con el Honorable Consejo de Estado, quien, después de un estudio prolijo del asunto, comunicó al Ministerio, en oficio de 10 de Octubre del mismo año, su opinión desfavorable á la celebración del contrato.

Con posterioridad el señor Buckley presentó varias propuestas nuevas, las cuales tampoco pudieron ser aceptadas, por no estar de acuerdo en puntos sustanciales con las ideas del Gobierno sobre el particular.

El peticionario se ausentó del país, y á su regreso de los Estados Unidos de América ajustó con la Gobernación del Departamento de Santander, el contrato que se encuentra publicado en el número 10,402 del *Diario Oficial*. Este contrato fue aprobado por el Gobierno en cuanto él se compromete allí á hacer el pago de una parte de los intereses garantizados al Empresario sobre el capital que se fija como costo de la obra.

Con fecha 28 de Diciembre de 1897 dictó un decreto la Gobernación del Departamento, que fue aprobado por el Gobierno, sobre concesión de prórroga hasta el día 1.º de Septiembre de 1898, para que se constituya la fianza que garantice el cumplimiento del contrato y se dé principio á los trabajos.

El mismo señor Buckley se dirigió después al Gobierno solicitando una nueva concesión para un ferrocarril que úna las ciudades de Bucaramanga y Zipaquirá; pero el Ministerio no entró á considerar definitivamente esta propuesta, fundándose en estas dos razones principales:

1.^a Que es de elemental prudencia no otorgar una nueva concesión á un contratista que ni siquiera ha dado la fianza que debe garantizar el cumplimiento del primer contrato, y que ha principiado por solicitar una larga prórroga para llenar esta obligación inicial; máxime cuando la nueva concesión es cuatro veces mayor que la primera; y

2.^a Que el señor Buckley no se compromete á terminar la nueva vía sino al cabo de cinco años de construída la de Puerto Wilches, y esto es de inconveniencia manifiesta para el país, atendida la necesidad que hay de prolongar cuanto antes hacia el Norte el Ferrocarril de Zipaquirá.

FERROCARRIL DE TÚQUERRES Á BARBACOAS

El 7 de Enero de 1893 se celebró por este Ministerio con el señor Julio Thomas un contrato para la construcción del Ferrocarril desde la ciudad de Túquerres hasta Barbacoas, contrato que fue aprobado por el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, con fecha 10 de los mismos, y publicado en el *Diario Oficial* número 9,059.

Por no haber dado cumplimiento el contratista á las estipulaciones del contrato, el Ministerio lo declaró caducado por resolución de 25 de Septiembre de 1896.

A una petición del señor Lisandro G. Maldonado para que se contratara con él la construcción de este Ferrocarril, recayó la siguiente resolución:

El Gobierno, sin desconocer la importancia y conveniencia que habría en la construcción de un ferrocarril que uniera las ciudades de Barbaçoas y Túquerres, en el Departamento del Cauca, no puede acceder á la celebración del contrato que para esa línea han propuesto los señores Lisandro G. Maldonado y Rosendo A. Benavides, á causa de no disponer el Gobierno de más fondos para subvención de ferrocarriles que del 10 por 100 de los derechos de Aduana que para este efecto le señaló la Ley 104 de 1892. Diez por ciento (10 por 100) que se halla totalmente comprometido en la subvención y garantía de intereses de las empresas ferroviarias que ya tiene contratadas y de las cuales están en vigencia los contratos respectivos.

Comuníquese en respuesta.

El Subsecretario encargado del Despacho,

JUSTINIANO CAÑÓN.

FERROCARRIL DE CÚCUTA Á TAMALAMEQUE

Con motivo de las trabas y gravámenes que las últimas leyes de Venezuela han impuesto á nuestro comercio de tránsito por la vía del lago de Maracaibo, y con el propósito de facilitar la construcción de una vía férrea de la industrial y populosa Provincia de Cúcuta al río Magdalena, el Ministerio pactó con el señor D. José María Cortés, representante de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, las siguientes bases de contrato:

Art. 1.º El Gobierno reconoce y aprueba el traspaso hecho por los señores Leal, González & Compañía, á la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, de las concesiones que dichos señores tienen para construir un ferrocarril de la Provincia de Cúcuta al río Magdalena, de conformidad con las Leyes 66 de 1890 y 97 de 1892, y un camino de herradura de la ciudad de San José de Cúcuta al mismo río Magdalena, de conformidad con el contrato de 23 de Octubre de 1887, autorizado por la Ley 26 del mismo año.

Art. 2º Como dueña de esas concesiones la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, se compromete á principiar la construcción del Ferrocarril á Tamalameque á más tardar dentro de un año, después que el presente contrato sea aprobado por el Congreso Nacional, y á concluirlo en toda su extensión y darlo al servicio público dentro de los cinco subsiguientes, esto es, poco más ó menos en la mitad del tiempo que los primitivos concesionarios tienen para concluirlo, siendo de advertir que no se computará en este tiempo aquel en que los trabajos sean suspendidos ó impedida su instalación por casos fortuitos ó de fuerza mayor debidamente comprobados, siendo uno de éstos el de guerra civil ó extranjera que imposibilite los trabajos.

Dicha Compañía hará las exploraciones y estudios preliminares para determinar la dirección de la vía y levantará los planos y perfiles necesarios, los que serán sometidos á la aprobación del Ministerio de Hacienda.

Art. 3º La Compañía del Ferrocarril de Cúcuta se obliga á solicitar en el extranjero un empréstito con la hipoteca del Ferrocarril de Cúcuta, destinado á la obra del Ferrocarril de Tamalameque; y en caso de que este empréstito no sea suficiente para concluir el Ferrocarril con las condiciones pactadas en el contrato de 13 de Octubre de 1890, la Compañía empresaria se compromete á proporcionarse de cualquier otro modo los fondos que faltaren. Para esto podrá hipotecar las porciones de ferrocarril que vaya construyendo, pero esta facultad no podrá ejecutarla sino cuando ya esté terminada por lo menos la cuarta parte de la línea y puesta en situación de darla al servicio público. Cuando esta condición se haya cumplido, tendrá también derecho la Compañía empresaria para emitir bonos ó cualquiera clase de documentos de crédito, garantizados con los productos de la Empresa.

Art. 4º El Gobierno, atendida la imperiosa necesidad que existe de construir el Ferrocarril lo más pronto posible, y considerando exigua la subvención de ocho mil pesos (\$ 8,000) oro, por cada kilómetro que se construya, concedida por el contrato primitivo, elevará dicha subvención á quince mil pesos (\$ 15,000) oro, por kilómetro.

Art. 5º Esta subvención la pagará el Gobierno en bonos que serán entregados á la Compañía empresaria por cada diez kilómetros de ferrocarril construido con las condiciones estipuladas en el artículo 6º del contrato de 1890.

Los bonos ganarán el seis por ciento (6 por 100) de interés anual, pagaderos por semestres vencidos, y serán amortizados en la proporción de ciento cincuenta mil pesos (\$ 150,000) oro, por año. La amortización principiará un año después de que se haya dado al servicio público toda la línea. Los bonos que anualmente deben amortizarse en la cantidad fijada, serán admisibles en un cuatro por ciento (4 por 100) de los derechos que se causen en todas las Aduanas de la República.

Art. 6º Si de las exploraciones y estudios preliminares que se hicieren para determinar la línea del Ferrocarril resultare que es innecesario, á juicio del Gobierno, el camino de herradura de que habla el contrato de 23 de Octubre de 1887, queda convenido desde ahora que este contrato se declarará resuelto sin que el Gobierno tenga que otorgar indemnización ninguna, y debiendo la Compañía devolver las sumas que hubiera recibido por cuenta de esa concesión. Pero si dicho camino no fuere declarado innecesario por la construcción del Ferrocarril, entonces la Compañía empresaria queda obligada á construirlo y darlo al servicio público en las condiciones estipuladas en el respectivo contrato, dentro del término de tres años, contados desde la fecha en que el Congreso apruebe la presente convención.

Art. 7º Los contratos que la Compañía celebre, tanto para comprar las concesiones á que este contrato se refiere como para transmitir sus derechos á otra Compañía, si llegare el caso, y para obtener empréstitos aplicables á la construcción del Ferrocarril, no causarán derecho de registro.

Art. 8º Todas las estipulaciones contenidas en los contratos aprobados por las Leyes 66 de 1892 y 97 de 1892 quedan vigentes en lo que no hayan sido modificadas por el presente.

Art. 9º La Compañía mantendrá en Bogotá un apoderado legalmente constituido, con quien el Gobierno se entenderá para los asuntos relacionados con este contrato.

Art. 10. Este contrato deberá ser aprobado por el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, y será sometido á la consideración del Honorable Congreso en sus próximas sesiones, excepción hecha del artículo 1º, que sólo necesita la aprobación del Excelentísimo señor Vicepresidente.

MANUEL ESGUERRA.—JOSÉ M. CORTÉS.

El enorme sacrificio pecuniario que este compromiso implica para el Gobierno por lo cuantioso de la subvención kilométrica acordada, os hará ver toda la importancia que el Ministerio le ha dado á esta obra, que habrá de redimir el comercio del Norte del país de la gravosa dependencia de la vía venezolana, y el vivo interés que lo ha animado en el particular. Desgraciadamente el contrato no pudo llevarse á cabo, porque surgieron graves dificultades de parte de la Compañía, provenientes de carencia de facultad legal para intervenir en esa Empresa.

Considero de suma conveniencia que autoricéis al Gobierno para contratar la construcción de la vía sobre la base de la subvención indicada (\$ 15,000, oro, por kilómetro), siempre que el concesionario la construya en breve término.

FERROCARRIL DEL NORTE, POR LA VÍA DEL CARARE

Se dijo al principio de esta exposición sobre ferrocarriles que el de Bogotá al río Magdalena por el valle de Carare, era uno de los de mayor importancia para el país actualmente; y es ésta una verdad manifiesta, en mi concepto.

Este Ferrocarril fue trazado por notables ingenieros colombianos allá por los años de 1874 y 1875; y de los estudios que entonces se hicieron se dedujo la posibilidad de construir una vía férrea que partiendo de esta capital pasara por cerca de Chía y Cajicá á dar á Zipaquirá; franqueara el contrafuerte que separa el valle de Zipaquirá del de Ubaté por la laguna de Suesca; y acercándose á Lengua-saque, Cucunubá, Laguna de Fúquene, Chiquinquirá y Saboyá, llegara al límite norte de la altiplanicie, en donde empieza el rápido descenso del río Suárez; luego contorneando el valle de este río por el paraje llamado Aguafría, pasara cerca de las poblaciones de Bolívar, Vélez, Cite, Chipatá, Aguada y La Paz, á buscar el contrafuerte del cerro de Armas, situado entre los valles del Carare y del Opón, descendiendo después lentamente á buscar el cerro de Guayabito, y atravesando por último el río Carare para terminar en la margen oriental del río Magdalena, enfrente de Puerto Berrío.

Los sucesos políticos de aquella época y principalmente lo prematuro de la Empresa, dada la magnitud de ella en relación con los elementos económicos entonces existentes, determinaron su fracaso.

Hoy, casi duplicada la población de los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander, que serían los más directamente favorecidos con el Ferrocarril; aumentadas la producción y el comercio de esas comarcas en las mismas proporciones, y acrecentadas al propio tiempo las dificultades en la navegación del río Magdalena, de Honda á Puerto Berrío, la construcción de esta vía se impone con la fuerza de una necesidad imperiosa. Ella desarrollaría de manera increíble la producción y el tráfico de los Departamentos mencionados, aceleraría la colonización de los riquísimos valles de los ríos Ne-

gro, Horta y Carare, ya bien avanzada á la sombra del camino de herradura que actualmente se construye de la ciudad de Vélez á un puerto del río Carare, y atendería el comercio exterior de esos Departamentos.

Prolongado el Ferrocarril de Girardot hasta la sabana de Bogotá quedaría en comunicación el Tolima y la parte sur de Cundinamarca, de tanto movimiento comercial, con la parte norte de éste, con Boyacá, Santander y Antioquia, y á corta distancia de la Costa Atlántica. No sería utópico pensar en unir más tarde el Ferrocarril del Cauca con el del Tolima ó Antioquia, quedando así una red ferroviaria que comunicaría rápidamente la Costa del Pacífico con todo el interior, y pondría también á corta distancia la misma costa de la Atlántica.

Construído ya el Ferrocarril hasta Zipaquirá, la prolongación por el valle del Carare hasta Puerto Berrío tendría una extensión aproximada de 360 kilómetros, que computados á razón de \$ 30,000, oro, por kilómetro, representaría un costo total de \$ 11.000,000, oro, poco más ó menos.

Y este Ferrocarril daría sobradamente desde el principio para atender á los gastos de su conservación y explotación y para remunerar bien el capital invertido en él, porque en las tres cuartas partes de su extensión atravesaría las regiones más pobladas y de territorio más fértil del interior del país.

Creo que el Gobierno no debe vacilar en conceder el auxilio que la ley otorga á las empresas ferrocarrileras, ó uno mayor, si fuere necesario, si hay alguna persona ó compañía que pida la concesión y dé sólidas y efectivas garantías de cumplimiento de sus compromisos.

Para atender á ese auxilio durante los primeros años, si fuere concedido en forma de subvención, podría destinarse la mitad ó las dos terceras partes del empréstito contratado sobre el privilegio de fósforos; y agotado éste, el aumento que para entonces hubieran alcanzado las rentas públicas permitiría holgadamente el pago de la subvención.

CAPITULO II

Navegación fluvial

LIMPIA Y CANALIZACIÓN DEL RÍO MAGDALENA

Cedido á la Compañía Colombiana de Transportes, con aprobación del Gobierno, el contrato celebrado con el señor David López Penha Jr. en 6 de Febrero de 1893, para la limpia y canali-

zación del río Magdalena, desde Caracolí hasta Barranquilla, sin comprender el Canal del Dique de Cartagena, ni el Brazo de Mompós; y teniendo en cuenta que estaba para terminar el plazo de éste, el Gobierno celebró con el señor Francisco J. Cisneros, en su carácter de Director-Administrador de la misma Compañía, el contrato de 15 de Enero de 1897, adicional y reformatorio del ya citado.

Por este nuevo contrato la Compañía Colombiana quedó en la obligación de continuar los trabajos de limpia y canalización en el bajo río por cinco años más, contados desde la fecha en que debía terminar el primer contrato, extendiendo dichos trabajos al alto Magdalena, desde *Arranaplumas* hasta Neiva, debiendo levantar al efecto los planos de las dos secciones del río y ejecutar todos los trabajos necesarios para asegurar su navegación en todo tiempo.

Se estipuló también que siendo insuficientes los elementos que la Compañía recibió del Gobierno para la limpia y canalización del río, ésta se compromete á modificarlos y reformarlos hasta donde sea posible para que presten mejor el servicio, y á importar, con destino á los mismos trabajos, una draga, un pequeño vapor que haga el servicio de policía volando ó quemando los troncos que haya en las playas, ó en las orillas, un aparato para taladrar y extraer rocas en el alto Magdalena y dos campanas de buzo, una para el alto y otra para el bajo Magdalena. A la expiración del contrato estos elementos pasarán á ser propiedad del Gobierno sin indemnización ninguna.

Los trabajos referentes al alto Magdalena debían principiarse en los treinta días subsiguientes á la aprobación del contrato—condición que fue cumplida por la Compañía.—Con el objeto de que quede definitivamente establecida la navegación de *Arranaplumas* á Ricaurte en los tres años siguientes á la aprobación del mismo contrato; y entre *Arranaplumas* y Neiva, antes de la expiración de él.

El Ministerio al celebrar el contrato de prórroga, en virtud de la facultad que se reservó por la parte final del primitivo contrato, tuvo en cuenta que la Compañía Colombiana de Transportes es la que está en mayor capacidad de llevar á cabo los trabajos contratados, por los elementos con que cuenta; por el conocimiento de los sitios del río en donde es más necesario concentrar los trabajos para el libre paso, en toda época, de los buques, conocimiento adquirido con la práctica de los años anteriores, y por el interés que ella debe tener en mejorar la navegación para evitar la pérdida de sus embarcaciones y hacer el tráfico con la mayor rapidez posible.

Con el objeto de tener conocimiento exacto de la manera como la Compañía llena sus compromisos, el Gobierno nombró, por Decreto número 149, de 20 de Abril de 1897, Inspector de los trabajos de limpia y canalización al señor Liborio Corral, quien ha rendido oportunamente los informes correspondientes y de los cuales aparece que la Compañía contratista ha cumplido con las obligaciones que contrajo.

Estos informes y el contrato en referencia se encuentran publicados entre los documentos anexos.

Con fecha 7 de Marzo del presente año se ajustó un contrato adicional y reformatorio del de 15 de Enero de 1897, entre el señor doctor Justiniano Cañón, Subsecretario de Hacienda, encargado del Despacho, y el señor D. Francisco J. Cisneros, en su calidad de Director-Administrador de la Compañía Colombiana de Transportes, en los términos siguientes :

Art. 1º El Gobierno, considerando que la Compañía ha introducido y puesto al servicio los vehículos que se obligó á importar conforme al artículo tercero (3º) del contrato que por medio de éste se adiciona y modifica, excepción hecha de la draga *Ayacucho*, la cual aun cuando se encuentra ya en Barranquilla no se ha puesto todavía en servicio á consecuencia de que la construcción de ella exigió mayor tiempo del calculado, prorroga hasta el treinta y uno (31) de Mayo del presente año, el plazo fijado en el artículo tercero (3º) del contrato citado, para poner en servicio la referida draga.

Art. 2º El Gobierno, teniendo en cuenta que en las épocas de creciente del río Magdalena serían inútiles los trabajos que se acometieran en dichas épocas y que, además, la Compañía necesita disponer de algún tiempo para la reparación de los vehículos que sirven para la limpia y canalización del mencionado río y para levantar el plano del mismo, conviene en que los trabajos que han de ejecutarse en el cauce de aquél, tales como extracción de troncos, apertura de canales, eliminación de rocas, etc. etc., se circunscriban á las épocas de seca, quedando en libertad la Compañía para ejecutar los trabajos de levantamiento de planos y reparación de vehículos en las épocas de creciente.

§. Queda en los términos de este artículo reformada la primera parte del punto cuarto (4º) del artículo 10 del contrato que por medio de éste se adiciona y reforma.

Art. 3º La Compañía se obliga á enviar al Gobierno, cada tres meses, por conducto de la Junta Directiva de los trabajos de limpia y canalización del río Magdalena, las cuentas comprobadas del producto del impuesto fluvial y de lo invertido en compra de vehículos, aparatos, etc., y en los trabajos de limpia y canalización del río, cuentas que deben llevar el visto bueno del Inspector de los trabajos indicados.

Art. 4º En caso de que el contrato que se adiciona y reforma por medio del presente termine ó sea declarado caducado antes de que con los productos del impuesto fluvial se haya reembolsado la Compañía de lo que ha invertido en la consecución y transporte al país de los objetos de que trata el artículo tercero (3º) del contrato indicado, el Gobierno pagará á la Compañía, con los productos del impuesto, lo que falte á ésta para el total reembolso de lo gastado en tales consecución y transporte, siempre que en vista de las cuentas de que trata el artículo anterior y de la de costo de los mencionados objetos, resulte claramente que la Compañía invirtió en los trabajos de limpia y canalización y en el pago de parte del costo aludido, el total producto del impuesto durante el tiempo de la vigencia del contrato que se adiciona y modifica.

Este contrato fue aprobado por el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, el día 7 de Marzo de 1898, y está publicado en el *Diario Oficial* número 10,603, de 19 del mismo mes y año.

También de esta Empresa solicitó el Ministerio—como de la del Ferrocarril de La Dorada—la rebaja del flete para los cargamentos de café que se dirigen á los mercados del Exterior, y también esta Empresa, como aquélla, desoyó la petición alegando que la rebaja solicitada era gravosísima á sus intereses, entre otras razones, por el alto precio del cambio.

CAUCA Y NECHÍ

El servicio de navegación, tanto en el bajo Cauca como en el Nechí, fue contratado entre Barranquilla y Raudales, en el río Cauca, y entre Barranquilla y Zaragoza, en el Nechí, con los señores Gieseken, Ringe & Compañía, de Barranquilla, en 11 de Noviembre de 1891, por la suma de diez y nueve mil trescientos pesos (\$ 19,300) por año, siempre que verificaran seis viajes redondos anuales durante el término de cinco años, conforme á las estipulaciones del contrato publicado en el *Diario Oficial* número 3,619, de 16 de Noviembre de 1891.

Los contratistas otorgaron una fianza de cinco mil pesos (\$ 5,000) que fueron depositados en el Banco Nacional, como seguridad del cumplimiento de sus compromisos.

Los señores Gieseken Ringe llenaron estrictamente las obligaciones contraídas, y expirado el término de la concesión, el apoderado de dichos señores, señor Leopoldo Montejo, solicitó la devolución de los cinco mil pesos (\$ 5,000) junto con los intereses correspondientes á razón del siete por ciento (7 por 100) anual, según lo convenido. El Gobierno ordenó la devolución de dicha fianza, y así se hizo, según lo comunicó el señor Tesorero General de la República.

RÍO "LEBRIJA"

Esta Empresa, que está á cargo de una Junta creada por Decreto número 270 de 1888, en virtud de las autorizaciones que confirió al Poder Ejecutivo la Ley 97 de 1887, contrató, en 27 de Enero de 1894, con el señor Andrés C. Nigrinis, apoderado de los señores López & Navarro, la limpia del río en el trayecto comprendido *entre estación Santander y Puerto Santos*, por la suma de veinte mil pesos.

Los contratistas iniciaron los trabajos en el mes de Febrero del mismo año, y tuvieron que suspenderlos en el mes de Mayo siguiente por el crecimiento de las aguas del río; y vueltas á su nivel ordinario en el mes de Julio, los acometieron de nuevo.

El señor Gobernador del Departamento de Santander, Presidente de la Junta, se dirigió al Gobierno en oficio de 23 de Agosto de 1897, manifestando que ésta se hallaba desmembrada por la ausencia de algunos de los individuos que la componían y separación

de otros, y que era urgente la necesidad de reconstituirla para atender activamente á los trabajos de limpia y canalización, ya que con buen éxito habían principiado á subir el río algunos pequeños vapores. Agregó que la Junta contaba con una suma de alguna consideración para atender á los trabajos indispensables, y terminó proponiendo como candidatos á los señores Adolfo Harker y Lorenzo Larsen, personas decididamente interesadas en el mejoramiento del río.

En vista de esta solicitud resolvió el Ministerio autorizar al señor Gobernador para hacer los nombramientos de miembros de la Junta, dictar los decretos y reglamentos necesarios y establecer los trabajos de la manera que juzgara más conveniente.

La resolución fue comunicada oportunamente al señor Gobernador, y aun no se ha recibido noticia del resultado.

Entre los documentos anexos hallaréis los informes del señor Gobernador y de los contratistas sobre el estado de la Empresa.

RÍO META

El señor D. José Bonnet, Contratista de la navegación de este río en virtud de convención celebrada con él en 26 de Junio de 1890, aprobada por la Ley 45 de aquel año, ha seguido atendiendo á la navegación por vapor en los ríos Orinoco y Meta, desde ciudad Bolívar hasta Cabuyaro, con una subvención de \$ 3,000 por cada viaje redondo entre los mencionados puertos. Conforme al contrato se hacen ordinariamente al año seis viajes redondos.

Teniendo conocimiento el Ministerio de que el señor Bonnet no había dado cumplimiento á la obligación contraída por el contrato de establecer tres colonias agrícolas en las orillas del río Meta, pidió informe al señor Intendente, y este funcionario dio cuenta de que la fundación de las colonias no se había principiado.

El contratista manifestó que había cumplido con esta obligación; y como comprobante de su aserto acompañó unas declaraciones, de las cuales aparece que ha practicado desmontes y establecido algunos plantíos á las orillas del dicho río, pero no dicen que haya establecido siquiera una familia como núcleo de esas colonias.

El contrato con el señor Bonnet no ha producido, ni puede producir, el fomento de la navegación del río Meta, que se tuvo en mira al celebrarlo, porque concediéndose subvención á él sólo por cada viaje que realice, se le otorga de hecho un privilegio que aleja á otros comerciantes que quieran servirse de la misma vía. Lo razonable, en mi concepto, sería ofrecer una subvención igual á la que se ha dado al señor Bonnet por todo viaje que haga cualquier empresario en las mismas condiciones estipuladas en el contrato ajustado con aquel señor.

TALEMBÍ Y PATÍA

El señor Lisandro G. Maldonado se dirigió al Ministerio solicitando, en virtud de las autorizaciones dadas al Poder Ejecutivo por la Ley 64 de 1896 (4 de Noviembre), la celebración de un contrato para el establecimiento de la navegación en dichos ríos.

Para resolver sobre la propuesta, el Ministerio solicitó del señor Gobernador del Departamento del Cauca un informe sobre el particular, y este Magistrado manifestó que era necesario establecer una buena línea de vapores para unir el puerto fluvial de Barbacoas con el de Tumaco sobre el Pacífico, porque hasta hoy el tráfico entre estos dos puertos ha venido haciéndose de una manera lenta é irregular, en un vapor de muy malas condiciones que hace apenas uno ó dos viajes en el mes.

A virtud de este informe se celebró con el expresado señor Maldonado, el 3 de Diciembre de 1896, un contrato para la navegación de tales ríos hasta el puerto de Tumaco; contrato que corre publicado en el número 10,542 del *Diario Oficial* y cuyas bases son:

El contratista quedó obligado á establecer dentro del término de diez y seis meses dos vapores; á verificar cuatro viajes redondos mensualmente, ó sea dos viajes cada uno de los vapores; y á otorgar una fianza personal á satisfacción del Gobierno por la suma de cinco mil pesos (\$ 5,000) para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones.

El Gobierno, por su parte, subvencionó la Empresa con la suma de mil quinientos pesos (\$ 1,500) mensuales, siempre que se verificaran los cuatro viajes redondos en las condiciones estipuladas en el contrato.

CAPITULO III

Compra de herramientas

Desprovisto como se hallaba el Almacén nacional de las herramientas y útiles necesarios para atender al servicio de las obras públicas emprendidas dentro y fuera de la ciudad capital, determinó el Ministerio contratar la provisión de ellas con el conocido y reputado comerciante señor D. Angel M^a Zalamea, agente de algunas casas extranjeras productoras de esos artefactos.

Las herramientas y útiles que el señor Zalamea debía suministrar fueron especificadas en la respectiva nota de pedido, y se estipuló que serían de la mejor calidad de las producidas en las fábricas de *Collins & C^a* y *F. Barnes & C^a*, y que llevarían grabado en el metal el nombre *Ministerio de Hacienda*, para evitar con esto su extravío al salir del Almacén oficial. El precio se fijó en la suma á que ascendiera el costo de adquisición, comprobado con las respectivas facturas, más un 15 por 100.

Juzgó el Ministerio que este contrato, en los términos indicados, era más conveniente para el Tesoro que la compra de las herramientas en los almacenes de la ciudad, porque el precio de ellas en éstos habría sido mayor que el fijado con el señor Zalamea, máxime si se considera que el crédito del Gobierno estaba á la sazón muy quebrantado por la notoria p enuria del Tesoro, y que una parte del precio de las herramientas no podía pagarse al contado.

Y se prescindió en este contrato de la licitación pública para llevarlo   cabo, porque el artículo 1578 del Código Fiscal dice que puede contratarse privadamente la adquisición de aquellos objetos que son productos exclusivos de una fábrica, y los que en razón de su naturaleza particular y de la especialidad del empleo   que son destinados, se compran y escogen en los lugares de su producción.

El señor Zalamea cumplió estrictamente su compromiso, y hoy el Almacén nacional está suficientemente abastecido de todas las herramientas que puedan necesitarse para las obras públicas en muchos años.

CAPITULO IV

Caminos, puentes y mejoras en la ciudad de Bogotá

Sobre este particular, el Jefe de la respectiva Sección del Ministerio ha rendido el siguiente informe:

“República de Colombia.—Ministerio de Hacienda.—Sección 5 .—Ramo de Obras Públicas.

Señor Ministro :

El informe de esta Sección perteneciente á los años 94   96 quedó historiado hasta el 3 de Mayo del último año citado.

No dir , como mi antecesor, que el trabajo ha sido laborioso, porque, gracias á él, que dej  archivo arreglado, es tarea fácil daros noticia circunstanciada de los negocios que han cursado en la Sección de mi cargo, no sólo desde la fecha   que este informe se refiere, sino en la parte que me corresponde en los meses que van transcurridos desde el 1  de Septiembre de 97, día en que me hice cargo de la Jefatura de la Sección   que fui llamado, sin que de mi parte mediase insinuación alguna en tal sentido.

Por vez primera, desde la proclamación de la República, se ha visto honrado el gremio de trabajadores de Colombia con un alto puesto en el Ministerio Ejecutivo, concedido á uno de ellos como estímulo al trabajo y que   esta virtud agregue las aptitudes del caso.

Esta ocasión es propicia para manifestar   V. S. mi gratitud por tal acto de deferencia hacia una clase que merece toda especie de consideraciones y que de tal manera ha sido honrada en mi persona.

Caminos y puentes

CARRETERA DE CAMBAO

Después del informe que el Ingeniero señor Nepomuceno S. de Santamaría rindió con fecha 8 de Junio de 1896 en cumplimiento de la Resolución de 13 de Mayo del mismo año, resolución solicitada por el señor General Vicente Crespo, como contratista de los trabajos de la carretera, publicado en el informe del Ministro de Hacienda en aquel año—página 125,—los trabajos de aquella importante vía fueron organizados por administración y conforme á la Resolución que en el lugar de los documentos se verá.

Posesionado el señor General Vicente Crespo del empleo de Administrador de la carretera de *Cambao*, los trabajos siguieron sin interrupción. Se enviaron á aquel lugar las herramientas necesarias para los obreros y los instrumentos más indispensables para los Ingenieros, á fin de que nada hiciera falta en la mejora de la carretera.

Para asegurar los terrenos de propiedad del Gobierno en *Contador*, fue preciso, según comunicación del Administrador, de fecha 27 de Febrero de 1897, construir con alambre y postes de buena madera las cercas medianeras que separan aquella propiedad de los predios colindantes, para evitar así la anulación de los derechos adquiridos por el Gobierno.

Sin entorpecimiento, los trabajos continuaron, cuidando Vuestra Señoría de pedir los informes necesarios á fin de conseguir conocer por este medio los pormenores de los trabajos emprendidos y el progreso de ellos.

Los inviernos y la mala situación del Tesoro han retardado la conclusión de esta vía, á pesar de la buena voluntad y de los esfuerzos puestos por Vuestra Señoría al servicio de aquella carretera, de la cual derivan el comercio y otras empresas industriales de la capital, los beneficios consiguientes á la rapidez y oportunidad de la llegada á la altiplanicie de los objetos que abastecen el comercio.

No se pasan cuarenta días sin que el Administrador de la carretera comunique que nuevos derrumbes interceptan el paso á los viajeros y las mercancías, y se puede asegurar, según aparece de los libros del archivo de la Sección de mi cargo, que no se ha descuidado un solo día el interés oficial y aun particular de los empleados de esta Sección, para remover todo obstáculo á las reparaciones urgentes que demanda aquella vía.

Puede decirse que los informes constantes, ya del Administrador, ya del Ingeniero-Inspector, respecto del estado de la carretera en diversos días más ó menos próximos, son la historia de esta vía desde su comienzo hasta esta fecha. Las resoluciones dictadas por Vuestra Señoría, según las necesidades de activar los trabajos y

tener la carretera expedita para el tráfico, dan á conocer el interés que el Gobierno ha tomado para contrapesar en lo posible la acción de los inviernos, la escasez de trabajadores y la poca regularidad en el pago puntual de los jornales.

Con motivo del contrato celebrado por el Gobierno con los señores Custodio Quiroga, María Almanza y Servanda Parra, el 15 de Septiembre de 1888, por el cual les compró seis hectáreas de tierra en el punto denominado *Contador*, jurisdicción del Municipio de Vianí, para fundar allí una población, el Gobierno exigió del citado Quiroga el otorgamiento de la respectiva escritura para perfeccionar aquel contrato, á lo cual se denegó el vendedor manifestando que en la celebración de tal acto no había mediado su voluntad y que para suscribir la diligencia de contrato había sido obligado. Al efecto, representó por medio de memorial al Ministerio de Fomento pidiendo la nulidad del contrato; pero el señor Ministro, que ya lo era el señor General Leonardo Canal, sucesor del señor General Rafael Reyes, resolvió que el contrato debía surtir sus efectos legales.

Más tarde, ocho años después, en nueva representación, el señor Quiroga pide que se dé por no válido el mencionado contrato y se le devuelva el terreno, puesto que no se llevó á efecto allí la fundación de la población prometida; pero el Ministerio de Fomento negó segunda vez la petición, fundándose para ello en la habilidad de las partes contratantes, y en que estando firmado el contrato y aprobado por el Gobierno, él debía llevarse á efecto mientras el Poder Judicial no resolviera otra cosa en el supuesto de que la primera causal de nulidad alegada existiera, pues cuanto á la segunda, ella no tenía cabida, toda vez que el Gobierno no estableció ni aceptó como condición perentoria para llevar á efecto el contrato de compraventa la de que en el terreno debía fundarse dentro de un tiempo determinado la población para que era destinado. Otorgada la correspondiente escritura, el Gobierno pagará al reclamante el valor del terreno que le fue comprado.

En 22 de Septiembre comunicó á Vuestra Señoría el Administrador de la carretera, que implicando los trabajos en ella una laboriosidad persistente en relación con el interés del Gobierno y con la eficacia de su objeto, y que siendo muy exiguos relativamente los sueldos de algunos de los más distinguidos empleados, era conveniente y justo que se aumentaran aquéllos, para que pudieran atender con estímulo y consagración al cumplimiento estricto de sus multiplicados deberes. A esta justa exigencia Vuestra Señoría resolvió aumentar los sueldos del Ingeniero-Inspector y Subinspector á doscientos veinte (220) y ciento cuarenta pesos (\$ 140) mensuales, respectivamente.

Han sido frecuentes las quejas de los particulares por la mala

situación de la carretera de Cambao; quejas justas, si se quiere, pero que aun oídas con preferente atención por Vuestra Señoría, no podían ser remediados los obstáculos inmediatamente, por falta de recursos para pagos de trabajadores. En esta clase de obras, en las que se establece lucha constante contra el principal enemigo que es el invierno, se necesita indispensablemente que haya dinero en caja para reparar prontamente, y sin dar lugar á que el daño tome grandes proporciones, las malezas de la vía; y cuando falta el numerario disponible, la descomposición del camino va tomando cuerpo y creando dificultades, aun cuando para allanarlas se pongan en ejecución la actividad y celo de los empleados encargados de velar por su buen estado; y esto es precisamente lo que ha ocurrido con respecto á la carretera de Cambao, porque, á pesar del interés desplegado por el Jefe encargado de esta Sección en favor de tal vía, todo se ha estrellado, las más de las veces, contra la penuria del Erario nacional.

A esto es preciso agregar, que no sólo han tenido que atender los empleados en la carretera á la pronta composición de los puntos de la vía en dondequiera que se han necesitado, sino que se han visto obligados á distraer parte del tiempo destinado á la dirección de los trabajos, en atender á reclamos de los colindantes de la vía, quienes, en vez de cooperar á una obra que añade valor á sus propiedades, le hacen constante oposición, suscitando dificultades al natural progreso de la obra; todo lo cual se verá demostrado en la sección de documentos.

Después de otros incidentes, los trabajos de la carretera han continuado, sin interrupción, bajo las órdenes y dirección del Ingeniero Inspector, señor Delio Cifuentes Porras, á quien el Gobierno nombró accidentalmente como Administrador, en reemplazo del señor General Vicente Crespo, que falleció en esta ciudad. Para activar la composición de los malos pasos ocasionados por derrumbes, y como Vuestra Señoría tuviera conocimiento de que había detenidos en el camino más de cuatro mil bultos por falta de paso, fue nombrado el señor Jorge Brisson, Ingeniero reputado por su actividad en el ejercicio de su profesión, para que se trasladase á la carretera inmediatamente á acelerar la composición de la vía. Pero á pesar de estas previsiones, Vuestra Señoría ha tropezado siempre con el mayor de los obstáculos para mejorar la vía: la falta de dinero para pagar trabajadores; dificultad que en vano se ha tratado de zanjar dirigiendo repetidos oficios al Ministerio del Tesoro, dándole cuenta de esta penosa situación, pues no dependiendo de ese Despacho la penuria, el remedio tampoco le ha correspondido.

Para agotar todo medio en favor de tan importante obra, por oficio se pidió al Ministerio de Guerra el concurso de un Batallón que en calidad de Cuerpo de Zapadores prestara sus servicios en la composición y mejora de la carretera; pero nada se pudo conseguir

á este respecto, pues aun cuando el señor Ministro manifestó su buena voluntad y marcada deferencia en atender la exigencia, se excusó de satisfacerla por circunstancias especiales de momento y porque le pareció muy difícil el pago puntual de las raciones de la tropa en punto lejano de esta capital, lo cual podía ocasionar perjuicios al Ejército.

Después continuaron los trabajos con más ó menos número de trabajadores, y hubo semana en que con la reducida cifra de 32 peones tuvo que atenderse á la obra, lo cual originó el que unos respetables comerciantes que venían de Cambao observaran al Ministerio que no habían visto trabajadores en aquella vía. Treinta y dos peones distribuidos en una extensión de ochenta kilómetros, natural es que se pierdan á la vista; por eso los viajeros no vieron ninguno.

Los esfuerzos hechos para que la carretera preste con alguna regularidad los servicios de tráfico á que está destinada, y para evitar que se pierdan por falta de recursos posteriores las ingentes sumas de dinero que cuesta al Erario la conservación de aquella vía, constan en las Resoluciones y comunicaciones que con tal fin se han expedido, sin que hayan producido otro resultado que el de impedir que el camino se aniquile completamente.

Desde el 31 de Mayo de 1896, hasta cuya fecha alcanzan los datos de la Memoria presentada al Congreso de aquel año, se han invertido en la carretera de Cambao \$ 103,763-30 centavos, suma que se descompone así:

De Junio de 1896 á Enero de 1897, á \$ 4,000 mensuales, según contrato.....	\$ 32,000 ...
De Febrero de 97 á Mayo de 98, por administración, así:	
En jornales.....	33,627 35
En material.....	22,796 75
En sueldos de empleados.....	15,339 20
	<hr/>
Total.....	\$ 103,763 30

En los últimos días de Abril ocurrieron nuevos derrumbes, á la reparación de los cuales no se podía atender con la prontitud que el caso requiere, por las causas ya conocidas, y hubo que volver, con riesgo de importunar, donde el señor Ministro de Guerra en busca del apoyo antes pedido; pero por las razones anteriormente expuestas el resultado fue igualmente estéril. Cesado el invierno, la vía volvió á prestar su regular servicio.

En 26 de Octubre de 1892, el señor Ministro de Fomento celebró un contrato con el señor General Vicente Crespo, que fue aprobado el 27 de los mismos por el Poder Ejecutivo, por el cual, en su artículo 10º, se comprometió el contratista á hacer, por cuenta del Gobierno, las reparaciones que requirieran los derrumbes y hundi-

mientos de extraordinarias dimensiones en la carretera de Cambao, ocasionados por casos fortuitos y de fuerza mayor, cuyo gasto pasara de quinientos pesos.

En virtud de esta cláusula del contrato, el señor General Crespo atendió con solicitud á la reparación de los derrumbes y hundimientos que ocurrieron en los puntos de *Iló, El Rosario, Yolombó, Agua-blanca y Vuelta del Diablo*, en el trayecto de la carretera, y que por su naturaleza y condiciones estaban en el caso del indicado artículo 10 del contrato. Más tarde, el señor General Crespo hizo reclamo del Gobierno para que se le reconociese y mandase pagar la suma de \$ 18,104-85 centavos gastada en las mencionadas reparaciones; y en apoyo de su petición acompañó una documentación compuesta de dos certificados de los Ingenieros señores Nepomuceno S. de Santamaría y Delio Cifuentes Porras, listas de sueldos y jornales de empleados y obreros y una atestación jurada de varios individuos con el propósito de comprobar aquellos gastos y su derecho al reclamo. Como el asunto debía ventilarse con los escrúpulos legales que impone la buena administración de la Hacienda pública, se pasó al señor Procurador general de la Nación, representante de esta alta entidad, para que emitiera su concepto, el cual vino con todo el criterio jurídico apetecido, haciendo varias observaciones sobre la deficiencia de la documentación presentada por el interesado. Llenadas por éste las formalidades de que carecían los comprobantes, volvió al estudio del señor Procurador el asunto, quien en su segunda vista fiscal opinó que el señor General Crespo tenía derecho á la indemnización de la suma reclamada. Intertanto dicho General falleció y quedó el negociado pendiente para que sus representantes continúen la gestión.

CARRETERA DEL NORTE

Como la cesión del anterior camino del Norte hecha á favor del Ferrocarril de Zipaquirá, causó algunos perjuicios á los propietarios de varios predios colindantes, ellos han venido al Ministerio en demanda de sus derechos, cuyos reclamos han sido atendidos en cuanto la justicia lo ha permitido en consonancia con el buen servicio de la vía.

Consta en el informe de 1896 que por el Ministerio de Fomento se mandaron componer ó construir las transversales de la *Calleja, Serrezuelita y Tibavitá*, que dan acceso á varias fincas incomunicadas.

Las reclamaciones sobre este asunto y las diferentes propuestas para allanar las dificultades y pretensiones de los solicitantes, muchas veces encontradas, con la mira cada cual de mejorar su respectiva finca, se atendieron nombrando al señor Ingeniero doctor Andrés Arroyo para estudiar, mediante una inspección ocular y el contexto de las solicitudes, el punto primordial de cada reclamo, á fin

de dar solución en conjunto á las pretensiones de todos los interesados, consultando en un todo la justicia y equidad, sin sacrificar los derechos de ninguno.

El Ingeniero dió su informe acompañando un plano científicamente trazado, y así Vuestra Señoría ha ido dando solución satisfactoria á los reclamos, cuyos actos justicieros, mal interpretados, han servido á varios otros propietarios, acaso tentados por la codicia, para entablar reclamos por perjuicios imaginarios, y cuyos memoriales se hallan al estudio del Ministerio para dictar las resoluciones que convengan.

El señor Avelino Acosta y García, que figura en el número de los realmente perjudicados, celebró con el Gobierno un contrato para hacer un camino que le diera acceso á su finca y que al mismo tiempo pusiera en comunicación la carretera del Norte con la carretera del mismo nombre, en una extensión de 1,552 metros, desde el centro de *Los Arroyanos* hasta la plazoleta de *El Otoño*, frente á la transversal de Tibavitá. En este contrato declinó el Gobierno en el señor Acosta y García toda responsabilidad y la obligación consiguiente de atender reclamos sobre el particular en lo que se refiere á los derechos de los señores José M^o Cortés, herederos del señor Demetrio Paredes, Joaquín Orrantía y Luis Borda, á lo cual el contratista se comprometió clara y terminantemente. El Gobierno se obligó á pagar al señor Acosta y García la suma de \$ 19,370 en tres contados, ó sean \$ 6,456-20 á la entrega de cada 500 metros de camino con las condiciones estipuladas. Hasta la fecha tiene entregados 1,000 metros de dicha vía, y en pago se han hecho los giros correspondientes contra la Tesorería General de la República; y según se informa, han continuado los trabajos con bastante celeridad, lo cual augura la conclusión de la vía no muy tarde.

TRANSVERSAL DE TIBAVITÁ

La construcción de esta línea fue encargada, mediante el respectivo contrato, al señor Abdón Castelblanco, quien se obligó á construirla y entregarla macadamizada en una anchura de cinco metros, haciendo, además, las tapias medianeras con la hacienda de Tibavitá; y el Gobierno se comprometió á pagarle estas obras á razón de siete pesos por cada metro lineal. Como el señor Director de Obras públicas informó haber recibido la obra á su satisfacción, por haberse llenado todas las condiciones estipuladas en el contrato, el Gobierno, por su parte, hizo á favor del contratista el último giro por valor de mil pesos.

CARRETERAS DEL NORTE Y NORDESTE

La Gobernación de Cundinamarca, en nota de 14 de Junio de 1897, se dirigió á Vuestra Señoría solicitando un auxilio del Tesoro

nacional para atender á los gastos de conservación de estas dos vías, y Vuestra Señoría, en virtud de las razones expuestas en apoyo de la solicitud, resolvió atender á ésta concediendo el auxilio mensual de \$ 5,000 durante un año. Hasta la fecha se ha girado á cuenta de tal auxilio por \$ 50,000, correspondientes á 10 meses. Tanto estos documentos como los informes sobre el estado de dichas vías, se verán en la sección respectiva de este Informe.

CAMINO DE ORIENTE, EN EL DEPARTAMENTO DE BOYACÁ

La Ley 99 de 1896, de 14 de Noviembre, por la cual se auxilian varios caminos y declara de necesidad y utilidad públicas la apertura del camino que partiendo de *El Macanal*, sobre el río *Balá*, Departamento de Boyacá, vaya á terminar en un punto navegable del río *Upía*, en la Intendencia de Casanare, ha tenido aplicación oportuna para mejorar en lo posible aquella parte tan rica del territorio colombiano, que por desgracia ha sido descuidada.

En tal virtud, conocida por Vuestra Señoría la utilidad de aquella importante vía que proporcionará grandes bienes á la colonización de aquellos inmensos bosques que la Nación posee en esa vasta región, propicia al desarrollo del café, el cacao, el algodón, la caña de azúcar, etc. etc., Vuestra Señoría celebró un contrato con el señor Francisco Camacho Barreto, por el cual este señor se compromete á llevar á cabo dicha vía, empezando desde el estudio y confección de planos de ella hasta ponerla en perfecto estado de tráfico, mediante las concesiones que el Gobierno le otorgó; todo lo cual se verá claramente en el documento de contrato número 6, de 27 de Octubre de 1897, que en la correspondiente sección de este Informe se halla inserto.

CAMINO DE ORIENTE, EN EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA

Las Leyes 72 y 147 de 1896, apropiaron las cantidades de \$ 15,000 y \$ 30,000 para aplicarlas á la mejora de la vía pública nacional que partiendo de esta ciudad conduce á Villavicencio, pasando por los Municipios de Chipaque, Cáqueza y Quetame.

Dicha vía está á cargo de una Junta administradora, nombrada por la Gobernación de Cundinamarca, Junta que ha estado trabajando en lo que es de su resorte, para que este importante camino llene el objeto que se ha propuesto el Legislador al señalarle fondos para atender á su mejora, conservación y prosperidad.

En Noviembre de 1897 se giró á favor de la Administración de Hacienda de Cundinamarca por la suma de \$ 7,000, para atender á las reparaciones principales que demandaba esta interesante vía. La subsiguiente historia de este asunto se conoce con la lectura de los documentos que figuran en el lugar que les corresponde.

CAMINO DE VÉLEZ AL RÍO CARARE

Con fecha 19 de Diciembre de 1896 la Compañía constructora del camino de Vélez al río Carare, de cuyas funciones se dio cuenta en la Memoria del Ministerio de Hacienda al Congreso de aquel año, y á la cual Compañía cedieron su contrato los señores Wenceslao Camacho y Nepomuceno Merchán, primitivos contratistas, hizo á su vez cesión de todos sus privilegios y derechos para la apertura del camino á los señores Francisco Camacho y Flavio Pinzón, quienes contrajeron compromiso legal de organizar nuevamente una Compañía que administrase y dirigiese los trabajos de la vía, para cuyo efecto otorgaron la correspondiente escritura pública, en la cual se conocerán perfectamente los términos del mencionado compromiso.

Una vez verificado el traspaso del contrato á los señores Camacho y Pinzón, éstos solicitaron una prórroga que el Gobierno otorgó por el término de cuatro años para la entrega del camino, como consta del respectivo contrato elevado á escritura pública.

Conforme al mismo contrato que exige la organización de la Compañía empresaria del camino del Carare, en el preciso término de cincuenta y seis días, contados desde la fecha de su aprobación, se estableció dicha Compañía y se hicieron los nombramientos de empleados de ella, de todo lo cual se dio cuenta al Ministerio.

Hasta la presente fecha se han recibido seis leguas de camino construído, de las cuales tres fueron entregadas por la Compañía primitiva y tres por cuenta de la Compañía cesionaria últimamente.

Todos los documentos que constituyen la historia fiel relacionada con el camino del cual vengo ocupándome, se encuentran en el respectivo lugar de este Informe.

CAMINO DE LA PALMA Á LA SALINA DE PIZARRÁ

El artículo 3º de la Ley 94 de 1892 confirió al Gobierno amplias facultades para construir vías de comunicación que conduzcan fácilmente á las salinas de la República y para mejorar las existentes.

A virtud de esta disposición legislativa, Vuestra Señoría celebró contrato con el señor Manuel M^a Londoño J. el 29 de Mayo de 1897, que fue aprobado por el Poder Ejecutivo dos días después, por el cual el contratista, en su carácter de Gerente representante de la Compañía cuya razón social es Carlos Vélez R. & C.^a, se comprometió á construir un camino de buenas condiciones entre la Salina de Pizarrá y el sitio de *El Guadualito*, á inmediaciones del distrito de La Palma, y el Gobierno se obligó á pagarle la suma de \$ 2,500 por cada legua de camino que entregue construído.

Conforme al mencionado contrato el contratista debe entregar al Gobierno el camino debidamente construído dentro del término de

veinte meses, á contar desde la fecha en que el mismo contrato quedó perfeccionado con el otorgamiento de la respectiva fianza, hecho que tuvo lugar el día 13 de Octubre de 1897, punto de partida del plazo indicado.

Van, pues, siete meses á buena cuenta de ese término fijado para el cumplimiento del contrato, pero hasta la fecha el Tesoro nacional no ha erogado cantidad alguna á este respecto.

Adelante se registran los comprobantes.

CAMINO DE CHIQUINQUIRÁ Á PUENTE NACIONAL

En Mayo de 1897 se expidió por Vuestra Señoría una resolución por la cual se dispuso la reconstrucción del camino de Chiquinquirá á Puente Nacional, en el punto de *El Moro*, entre los sitios de *Doña Rosa* y *El Gaque*, cuya vía es á todas luces una necesidad indispensable para los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander.

Como tal obra debía ponerse en ejecución brevemente, se dispuso llevarla á cabo por administración, y al efecto se nombró el Administrador de ella con facultad de nombrar los subalternos de más imperiosa necesidad, sujetando estos actos á la aprobación del Gobierno.

Acopiados los elementos materiales para la obra, se dio principio á ella y se continuaron los trabajos con la celeridad posible para poner en buen estado de servicio aquella vía que tanta utilidad presta y que tan mal terreno atraviesa, para conservarla sin inconvenientes.

Por informes que Vuestra Señoría pidió por conducto del encargado de esta Sección y que los Prefectos de Chiquinquirá y Vélez rindieron oportunamente, se ha tenido conocimiento de que la vía de que aquí trato, fue reconstruída, reparada y mejorada en debida forma y que se halla en perfecto estado de servicio. Los pormenores que mejor pueden orientar sobre la organización de los trabajos y respecto de los gastos que la obra demandó, corren en este Informe en el lugar que les corresponde.

CAMINO DE HONDA Á SONSÓN Y PUENTE SOBRE EL RÍO GUARINÓ

Después del último informe dado por el Jefe de la Sección 5ª de Obras públicas al Ministerio de Hacienda, el cual corre publicado en la Memoria de 1896—página 117,—sobre el camino de Honda á Sonsón y puente sobre el río Guarinó, Vuestra Señoría, para evitar al Tesoro la pérdida de lo trabajado y gastado, dictó una resolución por la cual votó nuevo auxilio de \$ 3,000 para la terminación de la obra del puente, la cual fue entregada al señor Prefecto de la Provincia del Norte, en el Departamento del Tolima, el 16 de Agos-

to del año de 97, según consta de la respectiva diligencia de recibo que reposa en la Sección de mi cargo y que con los demás documentos pertinentes vienen colocados en el respectivo lugar de este Informe.

CAMINOS DEL SUR DEL CAUCA

La Sección más extensa de la República, más rica y más poblada; está favorecida por infinidad de ramales de tráfico que la atraviesan en todas direcciones y de cuya conservación y mejora cuidan las autoridades del Cauca con tenacidad, á pesar de que las subvenciones para las vías no han sido muy pródigas. Cuentan, eso sí, con los productos de ellas, que saben aprovecharse é invertirse metódicamente en su propia conservación, que es, sin duda, el gran sistema económico que les proporciona el bien. La buena administración que se ha desplegado sobre el particular allí, ha reemplazado regularmente la falta de otros auxilios del Tesoro. Y si se le concedieran tinosos recursos á aquella gran región para darle mejor impulso á su comunicación con sus vecinos Departamentos y países extranjeros, la utilidad para el Gobierno sería de mucho aprecio.

CAMINOS DEL MAGDALENA

Las vías nacionales de este Departamento no son malas, pero sí merecen la atención del Gobierno, porque de su cuidado y mejoramiento se derivan utilidades no despreciables.

Más que todo, debieran elevarse á la categoría de caminos nacionales, varias y muchas vías comunales y seccionales que prestan servicios interesantes al tráfico comercial entre los Departamentos de Santander y el Magdalena, y cuya conservación hasta ahora ha venido siendo sostenida con los escasos recursos con que cuentan los Municipios respectivos, lo cual da por inevitable resultado el que esos caminos no se conserven en el buen estado que bien requiere su tránsito.

Los informes que van colocados en el puesto que les corresponde, dan bastante conocimiento sobre esta necesidad, que merece atención.

PUENTE SOBRE EL RÍO SUÁREZ

El Consejo municipal del Puente Nacional solicitó del Gobierno un auxilio para la inmediata reconstrucción del puente sobre el río Suárez, á la entrada de dicha población, y en apoyo de su petición expuso—entre otras razones—la de carencia de recursos del Municipio para atender aquel gasto de naturaleza urgente.

Teniendo en cuenta la importancia de la obra, la necesidad ab-

solta de su conservación y la penuria de la caja municipal de aquel Distrito, Vuestra Señoría resolvió atender la justa solicitud de aquella entidad con un auxilio de \$ 3,000.

Sobre esta base, el Municipio contrató con el señor Flavio Pinzón O. la colocación de un puente de hierro de muy buena calidad sobre los estribos que sostenían el anterior, pagándole por el valor del puente y su postura la suma de \$ 16,000. El contrato fue debidamente aprobado, y adelante se verán los comprobantes que tratan sobre el particular.

PUENTE SOBRE EL RÍO GUAVIO EN GACHALÁ

Los vecinos del Municipio de Gachalá solicitaron y Vuestra Señoría otorgó un auxilio de \$ 1,000 para atender á los gastos de la conclusión de un puente sobre el río Guavio, á inmediaciones de esa población, que por carencia de recursos aquella entidad no podía terminar y cuya necesidad era apremiante. La resolución se expidió por Vuestra Señoría el 26 de Mayo de 1897, y tanto ésta como los demás documentos que la motivaron y sucedieron, se encuentran en el lugar respectivo.

CAMINOS EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ, SANTANDER,
ANTIOQUIA Y TOLIMA

Puesto que este es uno de los más importantes ramos de la Administración pública, Vuestra Señoría ha prestado particular atención al progreso, comodidad, mejora y conservación de las vías públicas nacionales y á otras que, aun siendo de competencia de los Departamentos y Municipios su conservación, se les ha subvencionado, como que son obras importantísimas de utilidad pública.

Los informes de los Gobernadores y Prefectos de los Departamentos suministran datos que dan completa idea del estado de los caminos, porque ellos son precisamente la historia de este interesante asunto, sobre hechos prácticos que llevan el sello del interés patriótico y el deseo del progreso regional.

ORNATO, COMPOSICIÓN Y MEJORA DE LAS OBRAS PÚBLICAS
DE LA CIUDAD

Seguramente el digno antecesor de Vuestra Señoría, con la mira de reducir los gastos del Tesoro nacional, suspendió los trabajos de las obras públicas de la ciudad; pero siendo este ramo de imperiosa necesidad, el Gobierno, por conducto de Vuestra Señoría, dispuso tomar de nuevo por su cuenta la administración de aquéllas, ya que la Honorable Municipalidad se mostró esquiva á este respec-

to; y con tal fin se expidió una Resolución el 29 de Mayo de 1897, por la cual se abrieron y reglamentaron los respectivos trabajos.

Tal Resolución da á conocer perfectamente que el Gobierno ha puesto en ejecución cuantos medios han estado á su alcance, de manera juiciosa y metódica, para atender con esmerada solicitud á la conservación y mejora de las obras públicas de la ciudad, como que siendo ella la capital de la República, reflejo de nuestra civilización, bien merece y es forzoso prestarle particular atención á su embellecimiento.

Con tal objeto, este ramo especial cuenta con la Dirección y Caja fiscal de obras públicas y el Almacén Nacional, aparte de la Sección 5.^a, cuyas oficinas están desempeñadas por probos y hábiles empleados que han sabido satisfacer los deseos del Gobierno en el desempeño de sus deberes.

CAPITOLIO NACIONAL

En el Capitolio nacional se han hecho varias reparaciones, adaptando algunas piezas para oficinas, solando con piedra el costado occidental del edificio y haciendo algunas otras obras que impidan que el deterioro se haga mayor.

Los cielos rasos habían sufrido algo y se creyó que el daño sería de mayor importancia, razón por la cual hubo que trasladar al Palacio de la Carrera las oficinas de la Corte Suprema, alojando en otros edificios las que estaban en aquel Palacio; y estos cambios han hecho que haya carencia de locales, mientras puede atenderse á la refección completa de las existentes, ó adelantar la obra del Capitolio en el costado sur, para que haya los que las diversas oficinas necesitan.

ESTATUAS DE CRISTÓBAL COLÓN É ISABEL LA CATÓLICA

El 22 de Septiembre de 1897 llegaron á Bogotá las estatuas de Cristóbal Colón é Isabel la Católica, traídas por el señor César Sighinolfi, según contrato de 1.^o de Mayo de 1893 (*Diario Oficial* número 9, 129).

Dichas estatuas permanecieron dos años en Barranquilla, y por este motivo el contratista señor Sighinolfi elevó al Despacho de Vuestra Señoría varias notas que en su lugar se verán.

Se había creído conveniente y así lo ordenó la ley sobre la materia, colocar dichas estatuas en el atrio del Capitolio, pero se observó que en aquel punto no quedarían bien, por estar tal edificio inconcluso y ser aquellas estatuas colosales, cuyas bases impedirían la cómoda circulación de gentes por el atrio. Se ha pensado que dichas estatuas quedarían mejor en el camellón de San Victorino, cerca de la Estación del Ferrocarril de la Sabana, con el lado principal de ellas hacia el Occidente, dejando un espacio entre una y otra de

ocho metros por lo menos, pues como las dos estatuas forman grupo, tienen que quedar colocadas guardando entre sí poca distancia. En aquel punto lucirá en dichas estatuas la corrección del dibujo, la limpieza de la fundición y la belleza de los pedestales, siendo las primeras que llamen la atención de los extranjeros al bajar del ferrocarril para entrar en la capital.

TEATRO COLÓN

El 25 de Enero de 1897 fue aprobado por el Excelentísimo señor Presidente de la República, el contrato que dio solución final á la debatida cuestión del *Teatro Maldonado*, y en consecuencia, fue pagado á los herederos de su dueño, conforme con el contrato del caso. Dicho edificio, uno de los mejores que posee la capital y acaso el primero de la América del Sur, está concluído, pues lo que le falta son pequeñas obras de detalle que se van haciendo en proporción que se necesitan y los recursos del Tesoro lo permiten. Faltan en él decoraciones que no desdigan del lujo del edificio y unos muebles para el escenario, pues hasta ahora han servido los que se compraron con ese objeto á la viuda del señor Jorge Toffaloni, empleado como tramoyista cuando acaeció su fallecimiento.

La Planta Eléctrica ha estado funcionando á contentamiento de las personas que han concurrido al Teatro durante el tiempo que han actuado las Compañías de Zarzuela y Opera; pero se necesita reponer los vasos porosos para los acumuladores, en número de 200 por lo menos.

Ultimamente se compró un dinamo con sus lámparas respectivas y demás útiles para ponerlo en acción; pero aun no ha prestado servicio porque se está montando cuidadosamente por el Director de la Planta, señor Miguel Toledo.

PARQUES Y JARDINES

Los Parques y Jardines públicos de la ciudad han sido atendidos ya por contrato, ya por administración. El Parque de *El Centenario*, especialmente, ha sido reformado en los camellones de dentro y fuera de su perímetro, y los Jardines de *Bolívar*, *Los Mártires*, *Camilo Torres* y otros, han sido cultivados con esmero, pues estos sitios amenos son concurridos por señoras en mayor número.

Con el propósito de proporcionar alguna comodidad al público que visita los Parques de la ciudad, como que son tal vez los únicos lugares de recreo, Vuestra Señoría hizo traer de Europa 200 escaños de fierro y madera, de los cuales 140 fueron distribuídos según las necesidades de dichos Parques, y los 60 restantes, de tamaño más pequeño, se colocarán en la Alameda del Camellón de Las Nieves que conduce al Parque de *El Centenario*.

Vuestra Señoría, teniendo en cuenta el crecido gasto que demandaba la administración de los Parques y Jardines públicos, así como la situación difícil del Erario nacional, dispuso, por resolución número 17, de 16 de Mayo del presente año, poner el cuidado y conservación de ellos bajo la administración de un contratista, y al efecto celebró contrato con el señor Pablo A. Martínez, por cantidad de \$ 500 mensuales, obteniendo con ello una economía para el Tesoro no menos de \$ 300 cada mes.

Por el estilo se han hecho otras varias economías sugeridas por el buen criterio de Vuestra Señoría, que comprueban perfectamente su celo y honradez en la administración de la cosa pública, por lo que respecta al ramo de la sección de mi cargo y de lo cual puedo dar fe. En su respectivo lugar se encontrarán los documentos comprobantes.

ASFALTADOS DE LA CIUDAD

En el informe de esta Sección correspondiente al año de 1891, se lee lo siguiente:

Por contrato número 18, de 16 de Abril de 1891, publicado en el *Diario Oficial* número 8,425, se comprometió el señor Enrique J. Salicrup, con fiador á satisfacción del Gobierno, á cubrir con asfalto de tres centímetros de espesor las zonas laterales del camellón de Las Nieves (carrera 7ª), desde la esquina de la calle 17 hasta el Parque de El Centenario, y á conservar durante cinco años lo construído. El Gobierno se obligó á pagarle \$ 2-40 por cada metro cuadrado de asfaltado.

El Gobierno ha exigido frecuentemente al señor Salicrup el cumplimiento de su deber en lo que se refiere á conservación de la obra, y dicho señor ha contestado así:

A Su Señoría el señor Ministro de Hacienda.

Señor Ministro:

Para dar contestación á las notas en que Su Señoría me invita á emprender la reparación de las obras de asfaltado de la carrera 7ª, he acudido varias veces á su Despacho; desgraciadamente no he podido verlo. En tal virtud, molesto la atención de Su Señoría para manifestarle lo siguiente:

Reconozco, señor Ministro, los deberes contraídos por mí en el contrato que para esas obras se hizo conmigo; pero yo estoy en la imposibilidad pecuniaria absoluta de hacer frente á cualquier gasto de tiempo y de dinero, imposibilidad que puedo demostrar.

Voluntad me sobra, y en cualquier tiempo en que mi situación varíe, estoy dispuesto á dar cumplimiento á esos deberes que reconozco.

Suplico, pues, á Su Señoría, se sirva dispensarme por ahora y concederme una tregua que dependerá de las circunstancias.

Esperando que así lo hará, me pongo una vez más á sus órdenes como atento seguro servidor q. s. m. b.,

Señor Ministro.

ENRIQUE SALICRUP.

Bogotá, Junio 9 de 1896.—Carrera 12, número 186.

Por contrato número 26, de 14 de Mayo de 1892, se comprometió el mismo señor, asegurando sus compromisos de igual manera, á poner asfaltado en la carrera 7^a, con las siguientes condiciones: solidificar el subsuelo con base de piedra gruesa y una capa de cascajo de diez centímetros de espesor, cubrirlo con una capa de asfalto, también de diez centímetros de espesor, y conservarlo en buen estado de servicio durante cinco años.

El Gobierno se obligó á pagarle \$ 12 por cada metro cuadrado de piso y además los materiales del subsuelo; por cuenta del valor de la obra se dio á Salicrup una anticipación de \$ 5,000 descontable del valor de lo que hiciera.

Habiendo variado el Gobierno la idea con respecto al pavimento de la carrera 7^a que se pensó hacer con los adoquines relabrados, empleados luégo en la calle del Teatro Colón, ordenó al señor Salicrup que cumpliera su contrato en la calle 10, frente á la Plaza de Mercado, y le suministró los materiales necesarios para el subsuelo de lo que hizo. La obra ejecutada en aquella calle por el señor Salicrup, se ha conservado hasta hoy en regular estado de servicio.

Por contrato número 10 de 1895 (*Diario Oficial* número 10,014, de 10 de Mayo de 1896) se obligó el señor Luis María Herrera Restrepo á construir por la suma de \$ 800, que recibió anticipada, ciento noventa y un metros cuadrados (191) de asfalto artificial, en el sitio que el Gobierno le indique, y garantiza su duración y conservación por el término de tres años,

El señor Herrera debe tener cumplido su contrato dentro de tres meses, y si la obra satisface al Gobierno y éste lo encarga de continuarla, se obliga á hacer á razón de \$ 4-20 el metro cuadrado. Los ciento noventa y un metros cuadrados ya pagados los hará el señor Herrera en los andenes de la carrera 7^a á continuación de lo que construyó el señor Salicrup.

Posteriormente el señor Luis María Herrera Restrepo ha empezado á cumplir su contrato, asfaltando los andenes del Parque de Bolívar, sitio que se le señaló para que devengara el Gobierno la suma que dicho señor Herrera recibió, para asfaltar el sitio que el Gobierno le designara; trabajo que el señor Herrera comenzó ya en virtud del apremio del Juez de ejecuciones civiles por la demora en cumplir su compromiso.

Cuanto al señor Salicrup, no hay constancia en esta Oficina de que haya cumplido su contrato.

FERRERÍA DE LA PRADERA

En el informe de esta sección correspondiente á Junio de 1896 y que está publicado á la página 58 de la MEMORIA DE HACIENDA de dicho año, se lee la historia de todo lo relacionado con los contratos celebrados por el Gobierno con el señor Julio Barriga y Alejandro Arango, para proveer de fierro maleable á varias empresas, producir rieles, acero, locomotoras y motores fijos de vapor, etc. etc.

Posteriormente no ha habido contratos nuevos, pues en esta Oficina no hay comprobante ni de éstos, ni de que se hayan cumplido los anteriores.

PASEO BOLÍVAR

El Tribunal Superior de Cundinamarca en 13 de Julio de 1891, por sentencia de esta fecha, condenó al Gobierno de la Nación á pagar á Juan Nepomuceno Carrillo la suma de \$ 13,400 por valor de una faja de terreno de su propiedad de mil metros cuadrados de extensión que fue ocupada por el Gobierno para la construcción del camino llamado *Paseo Bolívar*, y por la indemnización de los perjuicios que se le causaron con tal motivo.

En su lugar se encuentran los documentos del caso.

VERJAS DE LOS PARQUES Y JARDINES DE LA CIUDAD

Con fecha 20 de Marzo de 1893 celebró el Gobierno nacional un contrato con el señor Pompilio Beltrán, para la construcción de las verjas en los jardines de *Camilo Torres* y *San Carlos*.

Dicho señor Beltrán se comprometió á entregar las verjas colocadas en los respectivos jardines, en el preciso término de diez meses, y recibió como auxilio anticipado para la construcción de tal obra, la suma de \$ 4,000, suma de cuya seguridad el expresado contratista dio por fiador al señor Santiago Lleras.

Hasta el día de la presente fecha no existe en este Despacho comprobante alguno que atestigüe el cumplimiento del mencionado contrato.

CARROUSEL

El 25 de Septiembre de 1895, el Ministerio de Hacienda contrató con el señor Eufemio Moreno la reparación, cuidado y administración del Carroussel del Parque de *El Centenario*, durante el término de dos años, contados desde la aprobación del contrato, y el Gobierno, por su parte, le otorgó varias concesiones como retribución de sus servicios. Por una de las cláusulas del libelo de contrato, se estipuló que el término de éste podía ser prorrogado siempre que el contratista cumpliera con las condiciones establecidas en aquél; y como ellas fueron llenadas satisfactoriamente y el contratista solicitó tal prórroga por un año, el Gobierno se la concedió mediante las mismas condiciones del primitivo contrato. Mientras la prórroga corría, el contratista falleció, y este incidente dio lugar á que se tomara cuenta del cumplimiento del contrato y se pusiera el cuidado y conservación del Carroussel por administración. Incontinenti la señora viuda del finado señor Moreno representó ante Vuestra Señoría en demanda del reconocimiento de sus derechos como cónyuge sobreviviente y representante de los hijos del causante de la sucesión. En

virtud de este reclamo, Vuestra Señoría resolvió entregar á dicha señora viuda el Carroussel, con la advertencia terminante de que en su administración quedaba sometida en un todo á los términos del contrato de prórroga celebrado con el señor Moreno, y desde entonces continuó aquella señora en posesión del mencionado aparato, en la cual durará hasta el 25 de Septiembre del corriente año.

La documentación que con este asunto se relaciona, se verá en el lugar correspondiente.

Dejo así cumplida la orden de Vuestra Señoría de referir lo relacionado con los asuntos que han cursado por la Oficina de mi cargo, y me es satisfactorio decirme de Vuestra Señoría, leal servidor y compatriota,

JOSÉ L. CAMACHO.

CAPITULO IV

Alumbrado y aseo en la ciudad de Bogotá

ALUMBRADO ELÉCTRICO

El servicio de alumbrado eléctrico se hace por medio de ciento cuatro (104) focos que suministra la *The Bogota Electric Light Company*, cesionaria del contrato celebrado entre el Gobierno y el señor Rafael Nieto París, en 4 de Abril de 1886 (*Diario Oficial* número 6,761), y se paga por él aproximadamente la suma de cuatro mil pesos (\$ 4,000) mensuales.

Esos focos son insuficientes para el servicio de la ciudad, pero la Compañía no puede suministrar mayor número, porque la energía eléctrica de que dispone, apenas le permite atender medianamente el servicio actual.

ALUMBRADO DE GAS

Hasta el 31 de Diciembre de 1896 se suministró este alumbrado de acuerdo con las estipulaciones del contrato número 26 de 1894, celebrado con la respectiva Compañía, por el cual se comprometió ésta á suministrar el gas á la mayor parte de los edificios públicos nacionales, á algunos de los parques y á otros sitios públicos, por la suma de mil quinientos pesos (\$ 1,500) mensuales.

Expirado este contrato en esa fecha, se celebró otro sobre las mismas bases del anterior, pero reduciendo los picos contratados anteriormente á trescientos diez y siete (317), distribuídos en la Oficina telegráfica Central, el Instituto Nacional de Artesanos, la Academia de Música, el Colegio Colón y la Escuela Normal de Institu-

tores. El precio de este servicio se fijó en la cantidad de quinientos siete pesos (\$ 507) mensuales.

Vencido á su vez el término de este nuevo contrato, se pactó la continuación de él por tiempo indefinido, pero se estipuló que terminaría cuando cualquiera de las partes notifique á la otra su propósito de extinguirlo, lo que debe hacerse con treinta días de anticipación.

ALUMBRADO POR PETRÓLEO

El 28 de Noviembre de 1892 celebró el extinguido Ministerio de Fomento con el señor José María Samper Matiz un contrato sobre provisión de alumbrado de petróleo en los puntos de la ciudad en que no hubiera luz eléctrica ó de gas. Este contrato debía durar cinco años, contados desde la fecha indicada.

En Febrero de 1895, con motivo del mal estado del Tesoro por la situación de guerra en que se hallaba el país, se suspendió por parte del Gobierno el cumplimiento del contrato.

A causa de esto el señor Samper Matiz se dirigió al Ministerio, el 14 de Mayo del presente año, solicitando el restablecimiento de la vigencia del contrato ó la indemnización de los perjuicios causados por la infracción de él. El Ministerio halló más conveniente á los intereses públicos lo primeramente solicitado, y en consecuencia, dictó la siguiente resolución :

Ministerio de Hacienda.—Bogotá, 28 de Junio de 1898.

Visto el anterior memorial, en el cual el señor D. José María Samper Matiz solicita el cumplimiento, por parte del Gobierno, del contrato que para el alumbrado de la ciudad por medio de petróleo celebró con el extinguido Ministerio de Fomento en 30 de Noviembre de 1892, y el cual fue suspendido por resolución de este Ministerio en 28 de Febrero de 1895, y

CONSIDERANDO :

- 1.º Que por el artículo 11 del contrato de 30 de Noviembre de 1892 se estipuló que la duración de él sería por el término de cinco años ;
- 2.º Que á causa de lo resuelto por el Ministerio se suspendió su cumplimiento por parte del Gobierno desde el 28 de Febrero de 1895 ;
- 3.º Que el contratista introdujo con destino al alumbrado de la ciudad, de acuerdo con el contrato, grandes cantidades de petróleo, que no puede destinar á otro uso por haber sido introducido libre de derechos de importación ;
- 4.º Que el contratista solicita el cumplimiento del contrato ó la indemnización de perjuicios provenientes de la infracción de él por parte del Gobierno, y el Ministerio encuentra más conveniente para los intereses públicos el restablecimiento del contrato ;
- 5.º Que hay manifiesta conveniencia en implantar nuevamente el alumbrado por petróleo en los puntos en donde no se presta este servicio por la luz eléctrica, y
- 6.º Que el Ministerio halla ajustado á la equidad y á la justicia el reclamo en cuestión,

SE RESUELVE :

El contrato de 30 de Noviembre de 1892, sobre alumbrado por medio de petróleo, entrará nuevamente en vigencia, por el tiempo que faltaba para su terminación cuando fue suspendido, desde el día en que el contratista tenga montadas las instalaciones de que tratan los artículos 1.º y 2.º del contrato, y las instalaciones que haya necesidad de hacer se pagarán en los términos establecidos en el mismo.

Llegado el caso de que se establezca el alumbrado por medio de luz eléctrica incandescente en esta ciudad, Samper Matiz queda en la obligación de sustituir el alumbrado de petróleo por el de esta luz, sin que por este cambio quede el Gobierno obligado á aumentar el precio, y pagará únicamente el valor de las instalaciones. Samper Matiz renuncia á hacer reclamo alguno contra el Gobierno por razón de la suspensión del contrato, ordenada el 28 de Febrero de 1895.

El Ministro,

M. ESGUERRA.

A virtud de esta determinación, que el señor Samper Matiz aceptó, muy pronto quedará restablecido el alumbrado á que ella se refiere.

A S E O

Este Ramo se ha venido atendiendo por administración; y con el objeto de que el servicio sepreste de la mejor manera posible, se dictó por el Ministerio la Resolución de 3 de Marzo de 1897, publicada en el *Diario Oficial* número 10,282. Por esta Resolución se estableció una Administración en cada uno de los barrios, con dos sobrestantes, y se fijó el número de carros y barrenderos que debe tener cada barrio, en relación con las sumas de que se dispone para el pago.

En este servicio se emplean aproximadamente cinco mil pesos (\$ 5,000) mensuales, suma insuficiente para atenderlo de acuerdo con las necesidades actuales de la ciudad. Por esta causa en el proyecto de presupuestos para la próxima vigencia se ha propuesto el aumento de la partida correspondiente.

Estos servicios de aseo y alumbrado y la conservación de los parques y jardines públicos deben volver á ser del cargo del Municipio. Ellos por su propia naturaleza corresponden á la Administración municipal, y es exótico, por tanto, que sean atendidos por el Gobierno de la Nación. Como consecuencia de esto debe volver también al Distrito capital la renta llamada de *Aseo, alumbrado y vigilancia*; y como esta renta es insuficiente para atender con su producido á los cuantiosos gastos que esos servicios exigen, forzoso será que auxiliéis al Municipio con la cantidad de dinero necesaria para cubrir el déficit.

CAPITULO V

Asuntos varios de fomento

PUENTE DE HONDA

El 3 de Marzo de 1894 se celebró con el señor Bernardo Navarro el contrato número 3, publicado en el *Diario Oficial* número 9.424.

El 5 de Febrero de 1896 se dirigió el Concesionario al Ministerio pidiendo la revocación de la providencia dictada por el Alcalde del Municipio de Honda, á solicitud del representante de la Empresa del Ferrocarril de *La Dorada*, por medio de la cual se ordenó suspender las obras que estaban ejecutándose en la ribera occidental del río Magdalena, y solicitando al propio tiempo que por esta razón y por no haber podido adelantar los trabajos durante la última guerra, se le concediese una prórroga para terminar la obra, igual al tiempo que por una y otra causa estuvieron en suspenso.

Hallóse justa esta petición, y en consecuencia se resolvió que el Contratista tiene derecho para levantar sobre la ribera occidental del río Magdalena el estribo del puente y para construir allí los edificios que sean necesarios como anexidades de él.

Posteriormente pidió el señor Navarro la concesión de 25 hectáreas de terreno de la hacienda de *Pescaderías* para levantar las construcciones indicadas; y el 17 de Noviembre del año último se resolvió este pedimento así :

Art. 1.º Declárase que la construcción del puente de hierro sobre el río Magdalena á inmediaciones de la ciudad de Honda, es obra de reconocida necesidad y utilidad públicas; en consecuencia, el Contratista tiene derecho á todos los privilegios y exenciones que las leyes conceden á las Empresas de esta clase, conforme á lo estipulado en el contrato arriba citado.

Art. 2.º Cédense en usufructo á favor del señor D. Bernardo Navarro diez y seis (16) hectáreas de los terrenos de propiedad del Gobierno en la ribera oriental del río Magdalena, á inmediaciones de la ciudad de Honda, en el sitio donde se está construyendo el puente de hierro, las cuales podrá usufructuar el expresado señor Navarro, en su carácter de Concesionario de aquella obra, durante el término del privilegio y con destino á la construcción del estribo de aquel lado; oficinas de administración, depósitos para cargas y materiales, edificios para posada y corrales y dehesas para las recuas, siendo de cargo de dicho Concesionario los gastos que demande la mensura, división, etc., de los terrenos, los cuales se considerarán como anexidades y dependencias del puente y quedando en todo caso exceptuadas las porciones de terreno que estén ocupadas por el área de la población del caserío de *Pescaderías*.

Art. 3.º Por la Sección 4.ª de este Ministerio se dictarán las órdenes del caso á fin de que se lleve á cabo la cesión ordenada en la presente Resolución y se ponga al expresado señor Navarro en posesión de los terrenos de que se

trata, dejando en todo caso á salvo los derechos adquiridos á justo título por los poseedores que estén establecidos en tales terrenos.

Según informes del Contratista, el estado actual de la obra es el siguiente:

Estribos terminados hasta donde son de mampostería. Los pilares de acero listos para montar en ellos, completando la altura total de veintiún (21) metros. Largo total del puente, ciento setenta y dos (172) metros. Distancia de las armaduras de centro á centro, cinco (5) metros, diez y ocho (18) centímetros. Anchura libre del tablero entre barandas, tres (3) metros, ochenta (80) centímetros. Mitad del material listo, en el lado occidental y parte del que debe pasarse al lado opuesto, resto en *La María*, llegará en breve según órdenes dadas al Ferrocarril y promesas de éste.

En telegrama de fecha 8 de Junio último, avisa el señor Navarro que habían llegado los Ingenieros que deben montar el puente según contrato con la Casa constructora, y que se promete dar la obra al servicio público en el mes de Diciembre del presente año.

PUENTE SOBRE EL RÍO "LA VIEJA"

La construcción de este puente en el paso de *Piedra de Moler* fue contratada por la Gobernación del Departamento del Cauca con el señor D. Ignacio Muñoz, de acuerdo con las autorizaciones de la Ley 30 de 1890. El contrato fue traspasado por el señor Muñoz al señor General D. Aquilino Aparicio, actual Cesionario de la Empresa, quien solicitó y obtuvo del Ministerio una prórroga para la terminación de los trabajos.

Para conceder esta prórroga se tuvo en cuenta que durante el tiempo que permaneció turbado el orden público en el país, se vio precisado el Cesionario á suspender los trabajos y á demorar el transporte de los respectivos materiales.

La obra no pudo ser terminada al expirar la prórroga concedida, y el señor General Aparicio se dirigió al Gobierno el 5 de Noviembre de 1896, exponiendo los motivos que le habían impedido terminarla, y manifestando que la Casa que debía despachar de Londres los materiales, tenía ya en su poder fondos suficientes para hacer el envío de ellos.

El Ministerio consideró como casos fortuitos previstos en el contrato los tropiezos que le habían impedido al Contratista terminar y dar al servicio el puente mencionado, y en consecuencia resolvió, el 1º de Diciembre del mismo año de 1896, conceder una nueva prórroga contada desde la fecha de la misma resolución, prórroga que no tendría efecto sino en el caso de que el Cesionario otorgara dentro de los sesenta días subsiguientes la fianza que debía asegurar el cumplimiento del contrato, por considerarse insuficiente la primeramente otorgada.

En virtud de lo dispuesto por esta resolución se dieron al señor Fiscal del Circuito de Cali las instrucciones del caso para que

recibiera á nombre del Gobierno la fianza hipotecaria sobre las nuevas fincas propuestas por el Cesionario.

Otro de los inconvenientes con que tropezó el señor General Aparicio en la prosecución de los trabajos fue la reclamación hecha por los señores Lucindo y Guillermo Rivera, dueños de los predios á derecha é izquierda del río *La Vieja*, donde se estaban levantando los estribos. Dichos señores se dirigieron al Gobierno en 5 de Julio de 1897, manifestando que la obra del puente ocupaba á uno y otro lado del río parte de su finca, y pedían que en compensación de esto y de las fajas de terreno que cedían para el servicio del puente, se les diera exención de derechos de pontazgo. El señor Joaquín Buenaventura C., Ingeniero encargado de la erección del puente, informó en un todo de acuerdo con el memorial de los señores Riveras; pero como el Ministerio no creyó llegado el caso de conceder la exención solicitada, se abstuvo de resolver sobre el particular, hasta que, terminado el puente y dado al servicio, se disponga lo que sea más acertado.

El General Aparicio, en nuevo memorial, fechado en Ibagué en 15 de Octubre del mismo año de 1897, avisó que había llegado ya el puente, que constaba de trescientos treinta y tres (333) bultos, muchos de ellos en piezas bastante pesadas, y que se hallaba parte á orillas del río Cauca y parte en el trayecto de San José á Cali; que la dificultad de conseguir vehículos apropiados para el transporte, impedía terminar la obra dentro del plazo señalado, lo que á su pesar lo obligaba á solicitar una nueva prórroga, aun teniendo como tenía ya terminados los estribos para recibir el puente.

En 13 de Enero del presente año se concedió la prórroga pedida.

ACUEDUCTOS PÚBLICOS

La Ley 22 de 1896 declaró obras de utilidad pública los acueductos de Tunja, Manizales, Bucaramanga, Socorro y otros, y concedió del Tesoro público auxilios en dinero para cada uno de ellos.

El señor Gobernador del Departamento de Boyacá pidió el auxilio correspondiente á la ciudad de Tunja, y apoderó para la gestión al doctor Narciso García Medina. Previo informe favorable, solicitado por el Ministerio, sobre la seriedad de la obra y el estado de ella, se ordenó el pago de la suma votada por la ley, hecha la deducción indicada en el *cuadro D* de la primera liquidación del Presupuesto de gastos para la vigencia en curso.

Iguales procedimiento y resolución se adoptaron respecto del auxilio para el acueducto de Manizales.

Los auxilios acordados para los acueductos del Socorro y San Juan de Córdoba no pudieron pagarse por carencia de fondos en la Tesorería general.

Los demás Municipios favorecidos por la ley citada, no han solicitado el pago del auxilio que ella les concede.

La Ley 143 de 1896 autorizó al Gobierno para comprar agua potable destinada al abasto de la ciudad de Bogotá.

Esta autorización dio origen á diversas propuestas de contrato dirigidas al Ministerio, pero ninguna de ellas pudo aceptarse por la razón ya indicada del estado de penuria del Tesoro público.

ESTABLECIMIENTO DE HORNOS DE CREMACIÓN

El 28 de Mayo de 1897 celebró el Ministerio un contrato con el señor Pedro Mares, sobre el establecimiento de hornos de cremación de basuras de la ciudad de Bogotá, que fue publicado en el número 10,404 del *Diario Oficial*, de fecha 30 de Julio del mismo año.

El contratista no cumplió ni con la obligación de otorgar la fianza, y de consiguiente, de acuerdo con lo pactado en el artículo 9.º del contrato, éste quedó resuelto de hecho.

AUXILIO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE MÁQUINAS PARA EXTRAER LA FIBRA DEL FIQUE

A virtud de las autorizaciones dadas al Gobierno por la Ley 100 de 1896, el Ministerio celebró en 2 de Octubre de 1897 contrato con el señor D. Francisco Alvarez Salas, que se encuentra publicado en el *Diario Oficial* número 10,513, de 4 de Diciembre de 1897, y en el cual se estipuló :

Art. 1º El Contratista se obliga á hacer construir y á dar á la venta las máquinas de su invención, de que trata la patente de invención número 666, de fecha 4 de Abril de 1894, destinadas para extraer la fibra del fique, con el objeto de fomentar esta industria.

Art. 2º El Gobierno, en cumplimiento de lo estipulado en la Ley 100 de 1896, dará al Concesionario el auxilio de \$ 10,000, señalados en ella para facilitar al contratista la fabricación de las máquinas, previa presentación de la cuenta de cobro y llenadas que sean las condiciones de este contrato.

Art. 3º El contratista se obliga á devolver al Gobierno el auxilio que recibe en máquinas de la misma especie de las que dé á la venta, destinadas á la Escuela de Artes y Oficios, y á ponerlas á disposición del Gobierno en un plazo no mayor de diez y ocho meses, contados desde el día en que sea cubierta por la Tesorería general la orden de pago correspondiente; salvo caso fortuito ó fuerza mayor debidamente comprobados.

Art. 4º Para el efecto de la devolución del auxilio, las máquinas se harán avaluar por peritos nombrados uno por el Gobierno, otro por el contratista y un tercero, para el caso de discordia, nombrado por estos dos. En vista del avalúo que le den los peritos, el Concesionario entregará las máquinas que sean necesarias hasta completar la cantidad de \$ 10,000 que recibe.

Art. 5º Si construídas las máquinas resultare que no tienen aplicación en la práctica ó no prestan el servicio á que se las destina, el contratista devuelve-

rá al Gobierno el auxilio expresado dentro de los cinco meses siguientes á la fecha en que el Gobierno haya hecho la declaratoria de inutilidad de las máquinas.

Art. 6º Para asegurar el cumplimiento del contrato, la devolución del auxilio, etc., el contratista da por fiador al señor D. Rafael Alvarez Salas, quien ha sido aceptado por el Ministerio y firma también el contrato.

COMPAÑÍA INDUSTRIAL DE SAMACÁ

Esta Compañía, constituida por escritura pública de 29 de Enero de 1889, con el objeto de establecer en Samacá una fábrica de hilados y tejidos de algodón, y legalizada por el Poder Ejecutivo en resolución de 2 de Julio del mismo año, se dirigió al Gobierno por medio de su Gerente, señor doctor Carlos Calderón, pidiendo se le otorgue exención de los derechos de Aduana para la maquinaria que introduzca, por el término de 10 años. Apoyó esta solicitud el señor General Marceliano Vargas, como representante de la Gobernación del Departamento de Boyacá, fuerte accionista en la Empresa.

Previo dictamen favorable del Consejo de Estado, pedido de acuerdo con la respectiva ley, el Ministerio otorgó la concesión solicitada.

TITULO V

Contabilidad

CAPITULO I

Operaciones descritas en la respectiva Sección del
Ministerio

Las operaciones descritas en los libros de este Ministerio, correspondientes al bienio económico de 1895 y 1896, aparecen en el siguiente

CUADRO que manifiesta la situación de los créditos á favor de cada uno de los capítulos de Presupuesto de Gastos de la vigencia de 1895 y 1896 y que constituyen la cuenta del Departamento de Hacienda, hasta el 31 de Diciembre de 1897, año de prórroga de dicha vigencia.

CAPITULOS	CRÉDITO Á FAVOR DE CADA CAPÍTULO	RECONOCIDO CON IMPUTACIÓN Á CADA CAPÍTULO	SALDO Á FAVOR DE CADA CAPÍTULO
34. Ministerio de Hacienda (P.).	96,382 55	94,456 60	1,925 95
35. Ministerio de Hacienda (M.)	4,500 ..	4,459 30	40 70
36. Aduanas (P.)	996,508 ..	824,759 50	171,748 50
37. Aduanas (M.).....	72,166 ..	35,940 10	36,225 90
40. Salinas (P.).....	230,188 ..	151,329 30	78,858 70
41. Salinas (M.).....	1.326,278 75	1.018,507 90	307,770 85
42. Monedas (P. y M.).....	95,856 ..	4,491 05	91,364 95
43. Administraciones departamentales, de Circuito y municipales de Hacienda nacional (P.).....	223,520 ..	211,751 25	11,768 75
44. Administraciones departamentales y de Circuito de Hacienda nacional (M.).....	20,684 ..	19,452 70	1,231 30
45. Gastos varios.....	2.623,326 50	2.617,283 ..	6,043 50
46. Vías de comunicación y otros gastos de fomento.....	2.156,194 55	1.723,127 90	433,066 65
47. Edificios nacionales.....	346,706 ..	199,236 35	147,469 65
48. Gastos varios de agricultura.	3,000 ..	2,290 ..	710 ..
Totales.....\$	8.195,310 35	6.907,084 95	1.288,225 40

Fuera de los gastos reconocidos que figuran en el cuadro que precede, se encuentran las relaciones comprobadas de varios otros,

que quedaron sin legalizar por falta de partida y por haber llegado las solicitudes de legalización después de vencido el año de prórroga ya citado. Tales gastos se distribuyen así:

Capítulo 36. Aduanas (P.) Artículos 221, 232 y 233.....	\$	31,869 85
Capítulo 37. Aduanas (M.) Artículos 234 y 236.....		527 70
Capítulo 41. Salinas (M.) Artículos 242, 242 A y 243 A.....		397,192 35
Capítulo 43. Administraciones departamentales, de Circuito y municipales de Hacienda nacional (P.) Artículo 245.....		9,660 70
Capítulo 45. Gastos varios. Artículos 247, 249, 250, 251, 252, 254 y 257.....		84,094 ..
Capítulo 46. Vías de comunicación y otros gastos de fomento. Artículos 264, 266 y 276.....		641,951 05
Total.....	\$	1.165,295 65

Agregando estos resultados á los del cuadro anterior, se obtiene el siguiente

RESUMEN de los gastos hechos con imputación á los Departamentos de Hacienda, Fomento, Obras Públicas y Agricultura, durante el bienio de 1895 y 1896.

CAPÍTULOS	Crédito á favor de cada Capítulo.	Gastado con imputación á cada Capítulo.	SALDOS	
			Debe.	Haber.
34. Ministerio de Hacienda (P.)	96,382 55	94,456 60	.....	1,925 95
35. Ministerio de Hacienda (M.)	4,500 ..	4,459 30	.....	40 70
36. Aduanas (P.).....	996,508 ..	856,629 35	.....	139,878 65
37. Aduanas (M.).....	72,166 ..	36,467 80	.....	35,698 20
40. Salinas (P.).....	230,188 ..	151,329 30	.....	78,858 70
41. Salinas (M.).....	1.326,278 75	1.415,700 25	89,421 50	.....
42. Monedas (P. y M.).....	95,856 ..	4,491 05	.....	91,364 95
43. Administraciones departamentales, de Circuito y municipales de Hacienda nacional (P.).....	223,520 ..	221,411 95	.....	2,108 05
44. Administraciones departamentales y de Circuito de íd. íd. (M.).....	20,684 ..	19,452 70	.....	1,231 30
45. Gastos varios.....	2.623,326 ..	2.701,377 ..	78,050 50	.....
46. Vías de comunicación y otros gastos de fomento.....	2.156,194 55	2.365,078 95	208,884 40	.....
47. Edificios nacionales.....	346,706 ..	199,236 35	.....	147,469 65
48. Gastos varios de agricultura.....	3,000 ..	2,290 ..	.....	710 ..
Total.....	\$8.195,310 35	8.072,380 60	376,356 40	499,286 15

Las operaciones descritas en los Libros del Ministerio durante el primer año de la vigencia en curso, se expresan en el siguiente

CUADRO que manifiesta la situación de los créditos á favor de cada uno de los Capítulos del Presupuesto de Gastos de 1897 y 1898, y que constituyen la cuenta del Ministerio de Hacienda durante el primero de los años citados.

CAPÍTULOS	Crédito á favor de cada Capítulo.	Reconocido con imputación á cada Capítulo.	Saldo á favor de cada Capítulo.
27 Ministerio de Hacienda (P).	1 24,040	55,929 30	68,110 70
28 Ministerio de Hacienda (M).	4,000	1,165 40	2,834 60
29 Aduanas (P).....	1.239,276	43,355 70	1.195,920 30
30 Aduanas (M).....	66,134	5,421 10	60,712 90
31 Salinas (P).....	214,272	150 ...	214,122 ...
32 Salinas (M).....	726,665	46,256 50	680,408 50
33 Administraciones departamentales, de Circuito y municipales de Hacienda nacional (P).....	279,320	14,956 15	264,363 85
34 Administraciones departamentales y de Circuito de íd. íd. (M).....	23,444	.....	23,444 ..
35 Gastos varios.....	996,485	91,479 10	905,005 90
36 Vías de comunicación y otros gastos de fomento....	4.016,341	450,519 35	3.565,821 65
37 Edificios nacionales.....	479,000	46,477 35	432,522 65
38 Gastos varios de Agricultura.....	5,500	848 ...	4,652 ...
Totales.....	8.174,477	756,557 95	7.417,919 05

CAPITULO II

RELACION del movimiento de Caja en la Oficina de la Caja Fiscal de Obras públicas, desde el día 11 de Marzo de 1897, fecha en que comenzó á hacer pagos de acuerdo con la Resolución número 9, de fecha 26 de Febrero del mismo año, hasta el 30 de Junio de 1898.

Ingresos.

Recibido de la Tesorería general de la República del 11 de Marzo de 1897 al 31 de Diciembre, así:

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

En el mes de Marzo.....	\$	4,000 ..
En el mes de Abril.....		7,099 95
En el mes de Mayo.....		15,267 55
En el mes de Junio.....		14,837 95
En el mes de Julio.....		16,758 65
En el mes de Agosto.....		14,476 ..
En el mes de Septiembre.....		22,131 10
En el mes de Octubre.....		21,457 70
En el mes de Noviembre.....		27,352 05
En el mes de Diciembre.....		9,987 25
Recibidos de la Gerencia del Ferrocarril de la Sabana en el mes de Diciembre, de acuerdo con lo dispuesto por el Ministro de Hacienda....		5,000 ..

Egresos.

Pagos hechos del 11 de Marzo al 31 de Diciembre de 1897, así:

En el mes de Marzo.....	\$	1,596 25
En el mes de Abril.....		9,060 02½
En el mes de Mayo.....		12,308 75
En el mes de Junio.....		12,627 95
En el mes de Julio.....		17,129 50
En el mes de Agosto.....		15,509 25
En el mes de Septiembre.....		24,235 20
En el mes de Octubre.....		24,334 80
En el mes de Noviembre.....		19,418 35
En el mes de Diciembre.....		25,879 55

AÑO DE 1898.—*Ingresos.*

Primer semestre de 1.º de Enero á 30 de Junio.

Recibido de la Tesorería general de la República, en el mes de Enero.....		18,579 55
Recibido de la misma Tesorería en Febrero.....		13,096 80
Recibido de la Gerencia del Ferrocarril de la Sabana, el mes de Febrero.....		4,000 ..
Recibido de la Tesorería general de la República, en el mes de Marzo.....		20,612 70
Recibido del señor José María Morales E., ex-Recaudador del Impuesto de aseo, alumbrado y vigilancia, en el mes de Marzo.....		7,141 80
Recibido de la Tesorería general de la República, en el mes de Abril.....		22,152 05
Recibido de la Gerencia del Ferrocarril de la Sabana, en el mes de Abril.....		4,000 ..
Recibido de la Tesorería general de la República, en el mes de Mayo.....		19,110 80
Recibido de la Tesorería general de la República, en el mes de Junio.....		16,642 70
Recibido de la Gerencia del Ferrocarril de la Sabana, en el mes de Junio.....		10,000 ..
Suma y pasan.....	\$	293,704 60

Vienen.....\$ 293,704 60

Egresos

Pagos hechos en el presente semestre, así :

En el mes de Enero.....	13,978 25
En el mes de Febrero.....	20,503 45
En el mes de Marzo.....	10,347 15
En el mes de Abril.....	35,857 50
En el mes de Mayo.....	18,973 ..
En el mes Junio.....	30,711 80
Balance.....	1,233 82½

\$ 293,704 60 293,704 60

La suma total de los egresos de 11 de Marzo de 1897 á 30 de Junio de 1898, es la de \$ 292,470-77½, la cual se descompone así :

PLANTA ELÉCTRICA DEL TEATRO COLÓN

Por personal.....\$	9,212 85	
Por material.....	4,880 40	14,093 25

TEATRO COLÓN

Por personal.....	2,968 20	
Por material.....	3,070 ..	6,038 20

PARQUES Y JARDINES PÚBLICOS

Por personal.....	3,822 80	
Por material.....	15,301 25	19,124 05

CARRETERA DE CAMBAO

Por personal y material.....		62,767 15
------------------------------	--	-----------

MOBILIARIO

Para oficinas nacionales.....		9,700 15
Para útiles de escritorio.....		683 65

CAPITOLIO

Por personal.....	5,374 85	
Por material.....	1,186 50	6,561 35

VÍAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD

Por personal.....	26,285 75	
Por material.....	27,096 30	53,382 05

EDIFICIOS NACIONALES

Por personal.....\$	26,837 47½	
Por material.....	10,986 35	37,823 82½

ASEO DE LA CIUDAD

Por personal.....	22,685 20	
Por material.....	46,611 90	69,297 10

Suma entregada á la Tesorería general de la República por cuenta de la Empresa del Ferrocarril de la Sabana.....	13,000 ..
Saldo existente en Caja en 30 de Junio de 1898.....	<u>1,233 82 ½</u>
	<u>\$ 293,704 60</u>

PLANTA ELÉCTRICA DEL TEATRO COLÓN

Los gastos hechos por personal de ésta, están representados en el tren de empleados que la manejan, y el material, en la conservación, carbón mineral, leña, etc. etc., que se consume en la misma.

TEATRO COLÓN

Los gastos hechos por personal, están representados en el tren de empleados para la Tramoya y vigilancia, y el material, en tapicería y arreglo de los palcos, valor de decoraciones y útiles comprados á la señora Rosina Sarti de Toffaloni.

PARQUES Y JARDINES

Los gastos de éstos están representados así:

Por personal, el tren de empleados para el sostenimiento y conservación durante el tiempo que estuvieron administrados por el Gobierno, y el material, en el valor de los escaños, plantas, reconstrucción de camellones, pintura de verjas, etc. etc., y las sumas pagadas durante el tiempo que estuvieron administrados por contrato con particulares.

CARRETERA DE CAMBAO

Los gastos hechos están representados en el tren de empleados y jornaleros, y el material, en el valor del flete de carros para acarrear cascajo, maderas para puentes, herramientas, pólvora, etc. etc.

MOBILIARIO

El valor de éste está representado en los muebles, alfombras, etc. etc., suministrados para el Palacio presidencial y las oficinas de varios de los Ministerios.

ÚTILES DE ESCRITORIO

Los gastados en algunas de las oficinas del Ministerio y principalmente en las oficinas de Obras públicas.

CAPITOLIO

Los gastos de este edificio están representados así :

Personal; los seis celadores encargados del aseo y vigilancia y el tren de empleados (obreros), en varias obras ejecutadas en los salones de la Corte de Cuentas, antiguos de la Corte Suprema de Justicia, varias oficinas del Ministerio de Hacienda, en el arreglo de las oficinas de la Caja Fiscal é Inspección general de aseo, etc. etc., y el material, en los elementos invertidos en estas obras.

VÍAS PÚBLICAS

Los gastos están representados así:

Personal, en el tren de empleados en la reconstrucción de las cuadras 9^a de la calle 10^a y 7^a de la carrera 5^a, camellones de los Parques de Santander, Los Mártires y El Centenario, el arreglo del pavimento del puente de Santander, parte de la muralla del puente Núñez y los empleados encargados de la máquina trituradora y el cilindro de vapor, y el material, en la piedra, cascajo, arena, herramientas, toldas y ladrillo empleados en dichas obras.

EDIFICIOS NACIONALES

Los gastos hechos en éstos están representados así:

Personal, en el tren de empleados de las siguientes oficinas: parte de los de la Sección 5^a del Ministerio de Hacienda, Caja Fiscal, Dirección de Obras públicas y Celadores, Administradores, Sobrestantes y obreros empleados en las obras de reparación y conservación de los siguientes edificios: Palacios presidencial y de la calle de La Carrera, Oficinas del Consejo de Estado, Casa de Moneda, Escuelas de Telegrafía y Bellas artes, Academia Nacional de Música, Salón de Grados, Instituto Nacional de Artesanos, Observatorio astronómico y casa del Colegio Colón, y el material, en los empleados en estas obras y en lo gastado en el arreglo de la casa en Chapinero para el Excelentísimo señor Vicepresidente.

ASEO DE LA CIUDAD

Los gastos de éste están representados así:

Personal, en el tren de empleados de la Inspección de aseo, Administradores, Sobrestantes y cuadrillas de muchachos que hacen el aseo de las calles, y el material, en el flete de carros, y bestias para irrigadoras, carretillas, escobas, etc. etc.

Las diferencias que hay en algunos meses entre la suma de ingresos y la de egresos proviene de una cuenta en descubierto que el Banco Internacional abrió á esta Oficina para atender á los gastos que demandaron las Obras públicas: esta cuenta está cancelada desde el mes de Febrero.

Comprobantes de todos los pagos hechos existen en esta Oficina, pues las cuentas se han exigido por triplicado, para el efecto de formar un archivo que compruebe todos los pagos hechos.

Bogotá, Junio 30 de 1898

El Cajero, JOSÉ V. NARIÑO.

Entre los documentos anexos hallaréis la copia del Diario de la cuenta del Ministerio, correspondiente al bienio de 1895 y 1896, en la parte comprendida desde el 1º de Junio del segundo de los años citados, hasta el 31 de Diciembre de 1897, año de prórroga de dicha vigencia. La copia del Diario, hasta 31 de Mayo de 1896, os fue presentada por mi antecesor en vuestras últimas sesiones.

Allí mismo encontraréis el Balance de las cuentas de dicho bienio, y el de las cuentas correspondientes al primer año de la vigencia en curso, acompañado de la copia respectiva del Diario.

Además de las reformas legales indicadas en diferentes lugares de este escrito, me permito proponeros la revisión del Código Fiscal. Este Código, expedito hace 25 años, y cuando existía una organización política diversa de la que hoy rige, no satisface por una y otra causa las necesidades actuales. Por otra parte, las numerosas modificaciones que año tras año se le han introducido hacen que la generalidad de sus artículos estén derogados ó reformados y que muchas de esas mismas reformas hayan sufrido alteraciones, creando así un verdadero caos en esta parte interesantísima de la Legislación nacional.

Una comisión de tres personas aptas y laboriosas podría encargarse de esta tarea y preparar un buen proyecto para la próxima Legislatura.

Verdad en la exposición y franqueza y sinceridad en el concepto han sido los propósitos que principalmente he tratado de realizar en la elaboración de este Informe. Si reconocéis en él esas condiciones, dignaos compensar con ellas, siquiera en parte, los numerosos defectos de otro orden que sin duda le hallaréis, dada la notoria pobreza de mis aptitudes. Por lo demás, os entrego sin reservas ningunas, mi conducta como Jefe del Departamento administrativo de la Hacienda nacional. No solicito de vosotros que seáis indulgentes al juzgarla: os pido tan sólo que seáis justos.

Honorables Senadores y Representantes.

MANUEL ESGUERRA.

Bogotá, Julio 15 de 1898.