M. Sr. Presidente del Estado

FERROCARRIL

DE

Buenaventura á Cali.

CALI, 8 DE DICIEMBRE DE 1871.

IMPRENTA DE EUSTAQUIO PALACIOS

TRASMISION DEL PRIVILEGIO CÒNCEDIDO

Á LA

COMPAÑIA EMPRESARIA

DEL

Camino de Buenaventura á Cali.

Y

CONSTRUCCION DE UN FERROCARRIL

IMPRENTA DE EUSTAQUIO PALACIOS.

CONTRATO

Compañía empresaria del camino de Buenaventura á Cali, en los Estados Unidos de Colombia.—El Presidente del Consejo directivo y Superintendente general.—N.º 26.—Cali, 8 de diciembre de 1871.

Señor Presidente de la Junta general de accionistas.

Presente.

Tengo la satisfaccion de remitir á usted, adjunto, el contrato celebrado por el Consejo directivo y los dos comisionados por esa Corporacion, con los señores David R. Smith y Frank B. Mòdica, sobre venta del privilegio de la compañía empresaria y construccion de un ferrocarril.

La comision ha procurado llenar su encargo, conciliando, hasta donde ha sido posible, los intereses de la Compañia, con las facilidades que deben ofrecerse para llevar á pronto y feliz término la grande obra que ponga el rico valle del Cauca, á la orilla del mar.

Al discutirse el contrato para obtener la aprobacion de la Junta, se ilustrarán, de palabra, todas las cuestiones que resuelve dicho contrato, en su conjunto y pormenores.

Soy de usted atento compatriota.

MANUEL W. CARVAJAL.

Manuel W. Carvajal, Representante del Gobierno de la Union y Superintendente general de la empresa del camino de Buenaventura á Cali; Juan Nepomuceno García, Representante del Estado Soberano del Cauca; Miguel Guerrero, Representante de los accionistas particulares; Jaime Córdoba y Clímaco Lloreda, comisionados por la Junta general de accionistas, todos debidamente autorizados por la expresada Junta; y David R. Smith y Frank B. Módica, ciudadanos de los Estados Unidos de América, hemos celebrado un contrato cuyo tenor es el siguiente:

Artículo 1.º David R. Smith y Frank B. Módica compran, y la Compañía empresaria del Camino de Buenaventura á Cali vende los privilegios bajo cuya garantía se ha constituido, y son los concedidos por los decretos legislativos nacionales de 12 de abril de 1854, 30 de abril de 1855 14 de mayo de 1864, 15 de mayo de 1868, y decreto legislativo del Estado número 47, de 30 de agosto de 1859, con todos los derechos, deberes, concesiones, garantías y condiciones establecidos en los citados decretos; siendo tambien materia de la venta, noventa y seis mil hectaras de tierras baldías, las mismas que cedió el Socio fundador juntamente con el privilegio, y ademas, el camino de herradura construido de Hórnos á Sucre, el de la misma especie que se está practicando de Sucre hácia el Pacífico, el desmonte y trocha que se ejecutan en la misma direccion, la casa y bodega de la Compañía ubicadas en Sucre, los carros, máquinas, instrumentos, herramienta y demas útiles y elementos que posee destinados à la obra del Camino, y en general, todos los derechos, acciones y propiedades que legítimamente corresponden á la empresa. El precio de ven-

ta se fija en la cantidad de ochocientos cuarenta y nueve mil pesos ($ 849.000) de ley, que serà pagada así:

Al Gobierno de la Union	$ 800.000
Al Gobierno del Estado	30.000
Al Socio fundador	11.000
A los demas accionistas que han satisfecho sus instalamentos	8.000
	$ 849.000

Artículo 2.° Smith y Módica se comprometen à desembarcar en algun punto de la bahía de Buenaventura, en marzo de 1873, ó ántes, una locomotora, diez carros y los rieles suficientes, todo nuevo y de buena calidad, para construir 12 millas de ferrocarril, y se comprometen á tener construidas y dadas al servicio público dichas 12 millas de ferrocarril, en octubre de 1874, ó ántes. El ferrocarril tendrá principio en un punto de la bahía de Buenaventura, con direccion al interior.

Artículo 3.° El dia que llegue á la bahía de Buenaventura el buque que conduzca la locomotora, los diez carros y los rieles suficientes para la construccion de las doce millas, la actual Compañía entregará á Smith y Módica ó sus representantes, el camino de herradura y todo lo demas especificado en el artículo 1.° del presente contrato, incluyendo todos los derechos y privilegios que adquieran hasta dicho dia.

Artículo 4.° La actual Compañía se compromete á no vender, enajenar ni gravar el camino de herradura que posee, ni trasferir á ninguna otra persona ó Compañía el privilegio, propiedades y derechos que tiene, ó pueda tener, hasta el dia 30 de marzo de 1873, siendo nulo y de ningun valor cualquier contrato que celebrare hasta la citada fecha, con otras personas ó Compañías que no representen legítimamente á Smith y Módica.

Artículo 5.° Si el 30 de marzo de 1873 no hubiesen desembarcado Smith y Módica, en algun punto de la bahía de Buenaventura, la locomotora, los diez carros y los rieles suficientes para construir las doce millas, queda desde ese dia la actual Compañía, en absoluta libertad para enajenar y disponer del privilegio del camino y demas cosas que le pertenecen, del modo que á bien tenga, y sin obligacion de ninguna clase respecto á Smith y Módica.

Artículo 6.° La suma de ochocientos cuarenta y nueve mil pesos, en que la actual Compañía vende á Smith y Módica el privilegio y demas valores expresados en el artículo 1.°, será pagada por Smith y Módica, en los términos y modo siguientes: Smith y Módica expedirán en el acto de la entrega del camino de herradura, bonos que ganarán el siete por ciento de interes anual, que correrá desde la fecha de la expedicion de dichos bonos y que será pagado por anualidades vencidas. Los bonos serán amortizados por terceras partes en anualidades vencidas tambien, que comenzarán á contarse desde que Smith y Módica, ó sus representantes, reembolsen el capital empleado en la construccion de las dichas doce millas de ferrocarril, ó ántes, á disposicion de Smith y Módica, ó sus representantes. Y para que se conozca la época de reembolso del capital invertido en las doce millas, la actual Compañía podrá tener un empleado que inspeccione los libros de la empresa del ferrocarril.

Artículo 7.° Si á tiempo de tomar posesion de los efectos, derechos y acciones de la Compañía, y de expedir los bonos, Smith y Módica lo creyeren conveniente, pueden fijar por plazo para la amortizacion de los bonos, el término de veinte años ó ántes; no debiendo tener lugar en este caso la inspeccion de ningun empleado de la Compañía en los libros de la empresa del ferrocarril.

§.° Único. Para los efectos del artículo 6.° se entiende que no se imputará en el capital invertido, los intereses de los capitales, ni las cantidades destinadas á constituir fondos de reserva.

Artículo 8.° Smith y Módica ó sus representantes hipotecan, para seguridad de los bonos que expidan, el camino que reciban, la locomotora y las doce millas de ferrocarril que construyan, y todas las propiedades, derechos y acciones de que habla el artículo 1.°

Artículo 9.° En caso de que Smith i Módica no cumplan con la condicion de tener construidas y dadas al uso público en octubre de 1874 las doce millas de ferrocarril, quedará, por el mismo hecho, rescindido el presente contrato, perdiendo Smith y Módica ó sus representantes, todos los derechos adquiridos de la actual Compañía, la cual queda en posesion del camino y privilegio, y ademas, dueño de la locomotora, carros, rieles y de la parte de ferrocarril que estuviere construida, esto es, de todo lo hecho por Smith y Módica ó sus representantes.

Artículo 10. La actual Compañía no suspenderá sus trabajos, hasta el dia de la entrega que haga de todos sus derechos á Smith y Módica; bien entendido, que no se harán otros gastos que los que tengan por objeto lo conservacion, administracion y construccion del camino, bajo el mismo sistema empleado hasta hoy, y sin que se puedan contraer deudas de ninguna especie.

Artículo 11. Las sumas que á la actual Compañía adeuden los Gobiernos nacional y del Estado, el dia en que se entreguen á Smith y Módica el privilegio y camino, no se entregarán á Smith y Módica, ó sus representantes, sinó que quedarán en caja de los respectivos Gobiernos, para el pago de las primeras anualidades de los intereses de los bonos que se expidan á favor de la actual Compañía.

Artículo 12. Si por algun acontecimiento extraño que no dependa de la voluntad de la actual Compañía, caducare el privilegio ántes del 30 de marzo de 1873, en semejante caso, quedará nulo este contrato y sin efecto alguno para ámbas partes contratantes y sin responsabilidad mútua de ninguna clase.

Artículo 13. Con el objeto de fomentar la empresa del ferrocarril y de estimular los empresarios á que prolonguen las doce millas lo mas pronto posible, y traigan la línea hasta el rio Cauca, la Compañía actual se obliga á solicitar y á esforzarse diligentemente en obtener tanto de las Municipalidades como de los propietarios territoriales, concesiones de tierras, por las cuales dichas Municipalidades y propietarios se comprometan á ceder el dominio de lotes de tierras, y á entregar estos lotes á Smith y Módica ó sus representantes, cuando el ferrocarril, partiendo de la bahía de Buenaventura, toque en el rio Cauca.

Artículo 14. Todo lo relativo á policía del camino de rieles, fijacion de tarifas, de pasajes y fletes, y todo lo concerniente á policía y uso del muelle y demas puntos conexionados con la jurisdiccion y competencia de los Gobiernos Nacional y del Estado, no definidos en las leyes relati-

vas al privilegio, será arreglado por Smith y Módica con los respectivos Gobiernos. La Compañía apoyará estos arreglos por medio de comisionados nombrados al efecto.

Artículo 15. Este contrato no será definitivo miéntras no reciba la aprobacion de la Junta general de accionistas.

En fé de lo cual firmamos dos de un tenor, en Cali, á siete de diciembre de mil ochocientos setenta y uno.

Manuel Wenceslao Carvajal.—Juan Nepomuceno García. Miguel Guerrero.—Jaime Córdoba. Clímaco Lloreda.—David R. Smith.—Frank B. Módica.

EXPOSICION DE LA COMISION

ENCARGADA DE CELEBRAR EL CONTRATO.

ORIGEN Y MOTIVOS DE LA NEGOCIACION.

MIRAS QUE LA COMISION HA TENIDO EN ELLA.

El orígen de esta negociacion es debido al patriótico interes con que el señor Jacobo Jensen hizo un viaje á California, auxiliado por algunos buenos hijos del país, con el objeto de promover en aquella ciudad la formacion de una Compañía para la explotacion de las ricas minas de fierro y carbon, que existen en los alrededores de esta ciudad.

En California, el señor Jensen tuvo ocasion de conocer al distinguido ingeniero civil señor David R. Smith por honorables recomendaciones que de él le hicieron el Cónsul colombiano y otros sujetos distinguidos; y puesto en relacion con el señor Smith, presentóle las muestras de fierro y carbon, las que fueron analizadas científicamente y calificadas de muy buenas. El señor Jensen habló tambien al señor Smith sobre nuestro camino de Buenaventura, y este señor ofreció al señor Jensen tomar en consideracion ámbos asuntos, y promover eficazmente la organizacion de una Compañía que llevara á cabo alguna ó ámbas de estas empresas, ofreciendo al propio tiempo, venir á visitar este país en un término no muy lejano.

Regresado el patriota señor Jensen trayéndonos estas esperanzas, que estamos viendo realizadas, el señor Smith cumplió su palabra; y debido á sus esfuerzos se ha iniciado la organizacion de una respetable Compañía en los Estados Unidos, para los objetos expresados, la que ha dado principio á sus trabajos enviando una comision compuesta del señor Smith, y del apreciable Señor Frank B. Módica, que están entre nosotros, para que estudiando siquierasea someramente el país, resolvieran iniciar un contrato para la construccion de un ferrocarril de Buenaventura á esta ciu-

dad; y este es el asunto que motiva esta publicacion, [illegible] Junta general de accionistas.

Estos antecedentes hacen que el señor Smith nos haya sido conocido y anunciado de antemano, por los informes del honrado y patriota señor Jacobo Jensen, y que no sea uno de tantos aventureros que suelen presentarse entre nosotros, sin credenciales de ninguna clase.

Informado el señor Smith desde California, que en esta ciudad habia organizada una Compañía anónima, que era dueño del privilegio para el camino de esta ciudad á Buenaventura, luego que llegaron aquí, presentaron un memorial al Consejo directivo promoviendo la iniciacion de un contrato de compra del privilegio, y de la parte del camino construida; y fué en vista de este memorial que el Consejo directivo, despues de largas y detenidas conferencias con los señores Smith y Módica sobre un pliego de bases que para tal objeto el Consejo les presentó, que dichos señores presentaron el proyecto de contrato que ha servido de base de discusion á la comision de la Junta general de accionistas, y que es casi en su totalidad el proyecto que dicha comision ha presentado al exámen y aprobacion de la expresada Junta. En el proyecto, pues, de los señores Smith y Módica hay artículos como el 10.° y 11.°, y algunas modificaciones sustanciales en otros artículos de dicho proyecto, que son obra exclusiva del Representante de la Nacion, y del de los accionistas, que establecieron los preliminares del contrato.

La Junta general de accionistas, por resolucion de 3 de los corrientes, autorizó al Consejo directivo, para que, asociados á los señores doctor Jaime Córdoba y Clímaco Lloreda, como en comision, celebraran un contrato con los señores Módica y Smith, tomando por base el proyecto que estos habian presentado al Consejo; y fué en cumplimiento de esta resolucion que los Representantes de la Nacion, del Estado y de los accionistas, asociados á los expresados señores Córdoba y Lloreda, procedieron á celebrar el mencionado contrato.

Desde que la Junta general en su sesion de 12 de febrero del corriente año, en vista del informe del Superintendente general doctor César Conto, autorizó al Consejo para que contratara la construccion de un ferrocarril de Sucre al mar, ó un empréstito de $ 250.000 para tal objeto, el Consejo no ha dejado de tomar algunas providencias sobre el particular, aunque sin obtener resultado alguno satisfactorio, apesar de haberse dirigido desde hace ocho meses al Gobierno nacional. La Junta general de accionistas ha debido, pues, aprovechar la venida de los señores Smith y Módica para celebrar un contrato que ya tenia resuelto celebrar.

Las dificultades graves que ván presentándose cada dia en la ejecucion del camino de recuas, á medida que avanza hácia el mar, por la calidad del terreno gredoso, y la escacez de cascajo para consolidarlo; la consideracion de que este cede fácilmente á la presion, y que por esto y por lo lluvioso de aquel clima el tráfico lo dañará constantemente, y hará su conservacion difícil y costosa; que los exportadores han hecho la observacion de que la carga se moja hoy mucho por la lluvia casi incesante de Pureto para abajo, en términos que sufren averías considerables por esta causa; ha generalizado la opinion de que es conveniente y casi necesario, promover la construccion de un ferrocarril, aunque sea de sangre; y esto es lo que ha motivado las dos últimas resoluciones de-

la Junta, de 12 de febrero próximo anterior y 3 de los corrientes; y el Consejo directivo en los preliminares, y la comision de la Junta general en la celebracion del contrato, han tenido en mira la construccion de un ferrocarril de Buenaventura á esta ciudad, y preferentemente la mas pronta construccion de la parte extrema del camino que toca al mar; procurando garantías que aseguran el pago del valor de la venta que ha celebrado y la construccion del camino de rieles.

Lo primero que se ha examinado ha sido, la facultad que la Junta general de accionistas tuviera para vender el privilegio y la parte del camino construida.

Conforme á nuestras leyes, las Compañías anónimas pueden adquirir legalmente: la organizacion de la del camino de Buenaventura está reconocida, é incorporada por una ley del Estado. Ella es cesionaria del privilegio que al señor Tomas C. de Mosquera concedió el decreto legislativo de 12 de abril de 1854, para abrir un camino de ruedas de Cali á Buenaventura. Esta Compañía es pues, dueño de dicho privilegio, y como tal, puede venderlo sin otra prohibicion, que la de hacerlo á un Gobierno extranjero.

Sin embargo, puede ofrecerse la duda de si puede hacerlo sin expreso consentimiento de los Gobiernos de la Nacion y del Estado, por ser dichos gobiernos accionistas á la empresa.

Pero esta duda desaparece por la disposicion terminante de la ley de 19 de mayo de 1863, que dice así: "*queda entendido que el Gobierno no intervendrá en los asuntos de la Compañía con otro carácter, que el de mero accionista;* y como los accionistas están sujetos á los Estatutos y á lo que resolviera la Junta general en los asuntos de competencia de dicha Compañía, el Gobierno federal lo está legalmente, como lo están los demas accionistas. Y así debia de ser; porque de otra manera, no pudiendo el Gobierno general celebrar contratos sin la expresa autorizacion del Congreso, habría necesidad de someter á su aprobacion todos los contratos que celebrara la Compañía, por figurar en ella el Gobierno como accionista; y se comprende facilmente que esto haría imposible la existencia de la Compañía; por consiguiente, aunque el Representante del Gobierno Nacional no tenga instrucciones especiales del Gobierno sobre un asunto cualquiera de la competencia de la Compañía, y en este caso, sobre el contrato de que nos ocupamos, no por eso debe dejar de tomar parte en la negociacion, procurando servir del mejor modo que crea posible á los intereses del Gobierno general; es decir, que no puede ni debe dejar de votar en el sentido de la opinion que se haya formado en este asunto. Y esto es tanto mas razonable cuanto que, no porque se excuare de votar en una cuestion cualquiera el Representante de la Nacion, dejarían de obligar al Gobierno, como accionista, las resoluciones de la Junta, y ántes bien, si la resolucion que trata de tomar la Junta fuera provechosa á los intereses nacionales, y necesitara para su aprobacion de los votos del Representante del Gobierno, llegaría el caso de ser negada por faltar dichos votos; ó bien al contrario, si la resolucion fuera perjudicial á dichos intereses, podia ser aprobada por la abstencion de votar el Representante del Gobierno Nacional por falta de instrucciones. No hay, pues, necesidad, en tésis general, de poder especial del Gobierno á su Representante para que el voto de este sea válido; y mucho ménos, para que lo sean las resoluciones ó

contratas de la Junta en asuntos de su

Lo propio exactamente debe decirse del Representante del Estado, que no con otro carácter que con el de mero accionista, hace parte del Consejo directivo, y tiene voz y voto en la Junta general de accionistas.

Sinembargo, uno y otro Representante ha pedido instrucciones á su respectivo Gobierno.

Desde los preliminares del contrato se adoptó como principio, base de la negociacion, el siguiente: "Todo hecho que se deduzca lógicamente de los ya reconocidos expresamente en las estipulaciones del contrato, es supérfluo é innecesario colocarlos en cláusula, ó estipulaciones separadas, porque esto perjudicaría á la claridad y sencillez del contrato. Así, pues; al estipular en el artículo 1.° la venta á Smith y Módica, de los privilegios que posee la Compañía, conforme á las leyes que en otro artículo se citan, *con todos los derechos, deberes, concesiones, garantías* y *condiciones* establecidas en dichas leyes, no se creyó, como no debia creerse necesario, insertar como cláusulas esenciales del contrato, ninguno de los artículos de dichas leyes, relativos al privilegio; porque dichos artículos no tenian mas fuerza obligatoria para Módica y Smith por estar en el contrato, que por estar en las leyes; en tanto que la insercion en el contrato de diversos artículos de las leyes citadas relativas al privilegio, no conducirían á otra cosa, que á introducir en él la confusion; y la duda sobrevendría acerca del poco ó ningun valor legal de los que dejaran de insertarse, para los que en el extranjero, ignorando nuestra legislacion, hayan de tener necesidad de tomar en consideracion este contrato.

Esto era conforme á la lógica legal. Así por ejemplo; una vez que la actual Compañía empresaria tiene el deber de construir dicho camino de esta ciudad a la de Buenaventura, perdiendo el privilegio sino lo hiciere dentro del término señalado para este efecto; y perdiendo ademas, á favor del Gobierno, la parte de camino que tuviere construida, no hubo necesidad de poner en el contrato el articulo que establecía dicha obligacion á cargo de la compañía privilegiada. Smith y Módica aceptan dicha obligacion para con el Gobierno que ha concedido el privilegio; de tal modo que sino construyen el camino en la extension y término señalados por el privilegio, ellos perderán á favor de la Nacion la parte de camino que hubieren construido; y como esa obligacion y ese resultado se deducen lógicamente de los términos de la venta del privilegio, no hubo necesidad de insertar como cláusula esenial, el articulo respetivo de la ley en referencia.

Así tampoco hubo necesidad de decir, que Smith y Módica tenian la obligacion de conservar en buen estado de servicio el camino que se les entregaba, una vez que la actual Compañía que lo entregará, tiene esa misma obligacion.

La comision no encontró la razon de justicia y de equidad para exigir que Módica y Smith contrajeran nueva obligacion personal con la actual Compañía, de construir un ferrocarril de Buenaventura á Cali por este contrato, cuando esta Compañía ni le daba ni podia darle ninguna garantía, ninguna remuneracion capaz de inducir á una Compañía á emplear en la construccion de dicho ferrocarril los seis ù ocho millones que hasta ahora se calculan necesarios para realizar dicha empresa; en tanto que los señores Smith y Módica, aceptando la obligacion legal del privilegio para con el Gobierno de la Union y e del

Estado, esperan obtener, y no dudamos que obtendrán, la garantía de un °/₀ del todo, ó parte del capital invertido en dicha empresa.

Ademas; si por cualquier causa por epidemias ó guerras, ó falta de fondos no se concluyera la obra en el término señalado, los Gobiernos, lo prorogarían gratúitamente como lo han hecho siempre; porque no son especuladores; pero la Compañía es probable no otorgaría la próroga sin gravámen; y esta consideracion haría imposible que una Compañía extranjera aceptara este compromiso.

Los señores Smith y Módica no solo quisieron comprar el privilegio, sinó tambien la parte de camino que la Compañía tiene construida; lo que era muy natural para no tener que dividir el goce del privilegio con otra Compañía en partes de la línea del camino. Los señores Módica y Smith pretendian que la venta se les hiciera con una rebaja sobre el costo de la obra, en atencion á que se habia gastado mucho mas dinero del que debiera haberse gastado; pero posteriormente obtuvo el precio de $ 849.000 en bonos, suma que, respecto à la gastada, solo es inferior, en uno ó dos por ciento; rebaja que como se ve, en un negocio de tanta magnitud, es muy poca cosa.

Fijado el precio de venta, que la comision juzgó no sólo equitativo, sino ventajoso, atendida la garantía del pago del capital y sus intereses, se procedió á establecer las citadas garantías.

En efecto; por el valor de la venta se expedirán bonos que ganarán desde la fecha de su expedicion el 7 °/₀ anual. La expedicion de los bonos se hará al tiempo de la entrega del camino y privilegio vendidos; y esta tendrá lugar cuando Smith y Módica hayan desembarcado en algun punto de la bahía de Buenaventura, una locomotora, diez carros de servicio y los rieles suficientes para construir 12 millas de ferrocarril, de la orilla del mar con direccion al interior. Los bonos tendrán pues, al tiempo de su expedicion las garantías para su pago, el camino construido por la Compañía, con los materiales de construccion &c., y los valores desembarcados por Smith y Módica. Mas como las sumas que los Gobiernos de la Union y del Estado adeudaren á la Compañía á tiempo de la entrega, quedarán en las Cajas de dichos Gobiernos, destinadas para el pago de los intereses de los bonos expedidos, es evidente que estos, con tales hipotecas, y con tales fondos en dinero para el pago de los intereses, tendrán desde el dia de su expedicion un valor que pasará del 50 por ciento, y por consiguiente, no podrán ser recogidos con ménos de $ 500.000; y si como es seguro, se diere principio á la contruccion del ferrocarril despues de desembarcados los expresados materiales, estando como están las primeras doce millas de ferrocarril destinadas para nueva garantía hipotecaria para el pago de los bonos, el precio de estos irà subiendo á medida que avance la construccion del camino de rieles; porque el precio de todo documento de crédito sube en el mercado cuando tiene asegurado el pago de sus intereses, y mucho mas, si se aumentan las garantías delpago del capital; y esto sucederá precisamente con los bonos de la empresa, si este contrato se llevare á efecto.

Esta parte del contrato consulta muy particularmente los intereses que la Nacion y el Estado tienen en la empresa; porque asegura el reembolso de la suma que tienen invertida en la construccion del camino actual; y en tanto que esto se verifica, una renta del 7 °/₀ sobre los respectivos capitales de los Gobiernos; y como la Nacion y el Estado, á tiempo de la

entrega del camino serán deudores a la empresa, fácil les será saldar su cuenta de deuda, con la de intereses que deben obtener.

El Gobierno nacional, pues, podrá el dia de la entrega, disponer libremente de casi la totalidad de los fondos destinados al pago de la deuda de la empresa, para los gastos de la administracion pública. Tambien queda por este contrato, en la capacidad de poder garantizar á la empresa del ferrocarril, un tanto por °/₀ sobre el capital que se invierta; puesto que es probable que en la construccion de todo el ferrocarril se tarden cuatro años; así el Gobierno al cabo de cinco años, despues de empezado á cumplirse este contrato, tendrá un fondo por principal é intereses, de mas de un millon de pesos para este objeto.

Supongamos que el ferrocarril importara cinco millones, y que el Gobierno garantizara el 7 °/₀; tendrá con el millon de pesos para cubrir por lo ménos, tres anualidades; pues, aunque en el 2° y 3° años el fondo habrá disminuido, tambien es cierto que habrá disminuido el monto del interes garantizado, porque habrán disminuido los gastos del ferrocarril, y aumentádose al propio tiempo sus productos. Lo mismo cabe decir respecto del Gobierno del Estado aunque en menor escala.

Véanse ahora cuáles son las garantías que el contrato entraña para estimular á los señores Smith y Módica, para llevarlo á cabo lo mas pronto posible.

Los expresados contratistas deben percibir de la actual Compañía, lo que en la fecha de la entrega del camino, debieren los Gobiernos de la Union y del Estado; cantidad destinada para hacer frente al pago de los intereses de su deuda para con la Compañía; pero al propio tiempo, esta tiene el derecho de proseguir el camino de recuas que construye actualmente, hasta el dia en que Smith i Módica desembarquen los valores de que ya se ha hablado; lo que quiere decir: que miéntras mas demoren Smith y Módica la traida de esos elementos á Buenaventura, mas dinero gastará la Compañia en la obra del camino actual, y ménos será la cantidad por consiguiente, que de él recibirán Smith y Módica; y por el contrario, miéntras mas pronto trajeren dichos elementos, mayor cantidad de dinero recibirán para hacer frente al pago de los intereses de la deuda.

Una vez desembarcados los materiales en referencia, no cabe duda que Smith y Módica tendrán interes en dar principio á construir lo mas pronto posible, las 12 millas de ferrocarril, para obtener con sus productos, nuevos fondos con que hacer frente al compromiso del pago de los intereses de su deuda.

El interes que Smith y Módica puedan tener para no concluir las 12 millas de ferrocarril en los 18 meses que les señala el contrato, será el siguiente: Smith y Módica percibirán los impuestos que se cobran por el uso del camino de mulas que le entrega la Compañía; estos productos que hoy son de $ 18.000 al año, podrán ser de $ 20.000 por término medio en adelante. De esta suma deberán gastar en administracion y conservacion del camino, por lo ménos $ 8.000 anuales; queda pues reducido á $ 12.000 el producto neto del camino que han comprado en $ 849.000; pero los intereses que deben pagar, montan á $ 60.000. Ademas, el abandono, por mucho tiempo, de los materiales de construccion del ferrocarril en algun punto de la bahía de Buenaventura, ocasionaría su rápido deterioro por la extrema humedad del clima y abundancia de

comejen; y este deterioro sería una pérdida neta para la Compañía. Se ve, pues, que, á no ser que Smith y Módica se resuelvan á abandonar el contrato, no puede razonablemente suponerse que dejen de proceder á la construccion del camino de rieles, una vez desembarcados los materiales, en cuyo caso la Compañía adquiriría la propiedad de esos materiales, que no sería difícil vender en el Perú ó Chile, y esta sería siempre para ella una ganancia; pero que no debe apetecerla, y ántes deberá temerla como un mal, la Compañía actual, y el país en general. Por estas razones, aunque desde los preliminares se propuso como garantía la no entrega del camino hasta que no estuvieran construidas las 12 millas del ferrocarril, se desistió de esa exigencia por juzgar razonablemente suficientes las que daban los señores Smith y Módica; convencida la comision de que la bondad del contrato no está en exigir un alto precio y demasiadas garantías y ventajas para la actual Compañía, si por otra parte estas exigencias dificultaban, y aun podian impedir su celebracion en el extranjero; porque tan malo sería un contrato con muchas exigencias y muchas condiciones de garantías, como uno que no tuviera las que fueran razonablemente suficientes. Y esto sucede en toda clase de negocios.

Todo el peligro que podrá haber será, que la actual Compañía no pueda hacer ninguna negociacion sobre la empresa ántes del 31 de marzo de 1873; pero como al propio tiempo no deja de continuar su obra del camino; ni la Compañía, ni el país pierden por ello; y asi no se podría considerar esto como un defecto del contrato; pues en todos los contratos de esta especie se ponen largos plazos para empezar á cumplirlos. En el que acaba de celebrar el señor Pereira Gamba para el ferrocarril de la sabana de Bogotá al Magdalena, ha pedido seis meses solamente de plazo para consignar la fianza pecuniaria, y es desde que se hace ese depósito que se cuentan los términos para empezar y para concluir dicha obra.

Deseosa la comision de facilitar la realizacion de esta grande empresa, y asegurados como cree que lo están el pago de la deuda y sus intereses, y la construccion de las 12 millas, de camino de rieles, creyó equitativo dejar á los señores Smith y Módica la libre adopcion de los dos términos del pago, de que hablan los artículos 6.° y 7.°; porque es de equidad que todo acreedor facilite á su deudor en cuanto sea compatible con sus intereses, el pago de su deuda; y esto es tanto mas razonable, cuando dicho pago entraña un gran beneficio adicional para el acreedor, como sucede en este contrato.

La disposicion del artículo 12 pone á cubierto á la Compañía de toda responsabilidad para el caso de que el privilegio que se vende, caduca're por causas independientes de la voluntad de la Compañía.

Las consideraciones que la comision ha tenido para no aceptar la idea de que el contrato no se llevara á efecto sin la aprobacion de los Gobiernos Nacional y del Estado, nacen de la naturaleza del mismo asunto; porque esto no solo demoraría mucho la negociacion; sino que la haría imposible. En efecto, la distancia que separa á los Gobiernos es un obstáculo invencible para la pronta comunicacion entre ellos; y el arreglar el asunto por comunicaciones, casi imposible; esto obligaría á que uno de los dos Gobiernos diera primero su aprobacion al contrato, para que luego el otro, entrara á considerarlo; y como no es probable siquiera, que el segundo aprobara íntegramente lo acordado por el primero, este volvería á

examinar las adiciones y reformas del segundo, y esto haría interminable la negociacion; porque aun acordados ámbos Gobiernos, tendría que volver al exámen de la Junta general.

Respecto al Gobierno del Estado hay otra consideracion legal. El Gobierno cree que su intervencion en los negocios de la Compañía debe ser en el sentido de la ley de 21 de setiembre último, la cual exige la incorporacion de la actual Compañía en la extranjera que viniera á construir un camino de rieles; y ademas, á que la nueva Compañía reconozca como Superintendente é Inspector general al señor General Tomas C. de Mosquera; y bien se comprende que estas condiciones son inaceptables para una Compañía extranjera, que ha de querer tener una existencia libre de toda extraña intervencion; que no sea la natural de las leyes comunes que arreglan las diversas clases de Compañías en el país.

Esta opinion de la Comision es tanto mas razonable, cuanto que tratándose de un camino de rieles hasta esta Ciudad, no se puede razonablemente pensar que por solo el privilegio, y el trozo de camino de herradura hecho, y las tierras baldías, hubiera Compañía extranjera que acometiera tan costosa empresa; sin que los Gobiernos por su parte, garanticen algun interes al capital invertido; y esto pone á los Gobiernos en posicion legal de complementar el contrato en lo que les pareciere deficiente; sin demorar ó embarazar su celebracion por parte de la Compañía actual, propietaria del privilegio. El Gobierno Nacional tiene ademas, la ocasion de hacer lo indicado, al prorogar el término del privilegio en el próximo Congreso; pues la Compañía actual tiene que solicitar dicha próroga "aun en el caso de que no se llevara á cabo el contrato en referencia. Este es el camino que la comision ha encontrado mas expedito y al propio tiempo mas conforme á las leyes y á las verdaderas conveniencias del país; y no ha dudado de la ilustracion y patriotismo de los Gobiernos Nacional y del Estado que prestarán su apoyo á la empresa del ferrocarril, complementando la obra empezada por la Junta general, y otorgando á los empresarios las mayores garantías y concesiones que estuvieren en la esfera de sus facultades legales; convencidos de que harán un bien inmenso al Cauca, y á la Nacion en general.

Finalmente por el artículo 13 del contrato, la empresa se compromete á solicitar de las Municipalidades y particulares, cesiones á favor de Smith y Módica, de porciones de tierra que se les entregarán cuando el ferrocarril, partiendo del puerto de Buenaventura, toque en el rio Cauca. Como lo dice el artículo, el objeto de esta obligacion, que parece extraña al contrato, es este: en el estado de pobreza de nuestro país y de nuestros Gobiernos, y en la necesidad premiosa que tenemos de construir un camino de rieles al mar, que acelere el desarrollo de nuestra industria y comercio, la comision halló por conveniente aceptar la exigencia de los señores Módica y Smith, de procurar como una prima ó estímulo para la mas pronta realizacion del ferrocarril hasta el rio Cauca, de solicitar porciones de tierra para la nueva Compañía empresaria; y lo creyó conveniente, porque en todos los países en donde estas empresas se acometen, los Gobiernos que no tienen como costearlas del todo, las fomentan con subvenciones en dinero, ó con otras concesiones gratúitas, que sean un estímulo suficiente, para determinar á esas Compañías á llevar á cabo aquellas costosas empresas.

Es sabido que muy pocos ferrocarriles en el mundo han hecho sus

gastos desde los primeros años; y solo despues de largo tiempo principien á dar algun beneficio, á medida que se fomenta el país en que se han construido; así, pues, toda Compañía de ferrocarriles no solo debe contar con los fondos necesarios para su completa construccion, sino tambien con los necesarios para su conservacion y administracion, en un tiempo mas ó ménos largo.

Entre nosotros esto habrá de suceder precisamente; y una vez que el Cauca empezará á ser fomentado grandemente desde el momento en que empiecen los trabajos del ferrocarril, con la circulacion de dinero, y que desde entónces empenzarán á aumentar de valor las propiedades de los caucanos, nada parece mas razonable y conveniente para el país, que el que sus habitantes ayuden de la manera que les sea mas fácil, pero que sea mas eficaz al propio tiempo, á la aceleracion de la construccion del camino de rieles; y esto lo pueden hacer indudablemente, dando una pequeña porcion de sus extensos terrenos, incultos en lo general; pues ya se ha dicho que esta cesion, en realidad de verdad, no es gratúita, quedando como quedará remunerada suficientemente, con el décuplo valor que adquirirán los terrenos cuando toque el ferrocarril en las márgenes del Cauca.

La comision ha creido que era indispensable organizar esta solicitacion, y no dejarla simplemente al cuidado del patriotismo, y por esta razon redactó el artículo 13, á fin de que el Consejo directivo pudiera hacer aquel trabajo por cuenta de la Compañía, y evitar á los particulares el grande costo del otorgamiento de escrituras públicas; pues que conforme á la ley del Estado de incorporacion de la actual Compañía, los documentos otorgados à su favor, tienen fuerza de escritura pública; y no hay duda que esto facilitarà la cesion de dichas tierras.

Y nótese bien, que una vez dueño la Compañía del ferrocarril de lotes de tierras en el interior del Cauca, tiene un nuevo y doble estímulo para proseguir con actividad la obra; porque no solo adquirirá los terrenos que se le hayan cedido, sino tambien duplicará su valor.

Quedan expuestos, el orígen de esta negociacion, las miras que ha tenido el Consejo directivo al establecer los preliminares de ella, los motivos que han hecho sostener sus cláusulas principales á la comision, y las garantías de cumplimiento que ha creido razonable exigir, para facilitar la negociacion asegurando al propio tiempo su buen éxito, sin dar, ni exigir demasiado: es lo que la comision ha creido deber hacer, correspondiendo á la confianza de la Junta general de accionistas, con que fué honrada.

Cali, diciembre 9 de 1871.

MANUEL W. CARVAJAL.—MIGUEL GUERRERO.—JAIME CÓRDOBA.—CLÍMACO LLOREDA.

NOTA.—Debe advertirse que la suma de $ 849.000, precio de la venta, representa no solo la suma gastada en la obra del camino, sino tambien, lo que adeuda á la empresa el Gobierno Nacional; por consiguiente el precio de venta es menor al monto de la suma gastada y de lo que debe aun el Gobierno Nacional, en uno ó dos por ciento.

FIN.

Helguera Collection

PAMPHLETS

Number: P- 1226

Author: Carvajal, Miguel W. & Others

Title: Trasmisión del prilegio conedido a la COmpañía Empresaria del Camino de Buenaventura a Cali y construcción de un ferrocarril.

Place of Publication: [Cali]

Publisher: Imprenta de Eustaquio Palacios

Date: Cali, 8 de diciembre de 1871

Dimensions: 26 4/10 x 17 8/10 cms; 1-12pp.

Condition: Wrappers faded & stained, interior pages , some uncut, are generally good.

General Notes: Text of revisions to the original road to Buenaventura contract and railway, 1871.

JT img 228-240 (no 234)

helguera-p-1226-001 ✓	Front cover
002 ✓	Inside f.c. + t.p.
003 ✓	t.p. verso + p.[1]
004 ✓	p. 2 - 3
005 ✓	4 - 5
006 ✓	6 - 7
007 ✓	8 - 9
008 ✓	10 - 11
009 ✓	12 + inside back cover
010 ✓	Back cover
Notes 1	
Notes 2	

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