GRAN FERROCARRIL CENTRAL

GRAN FERROCARRIL CENTRAL.

A fin de que el Congreso de mi Patria y el país puedan explicarse la cesión ó traspaso que el Sr. General González O. me ha hecho del contrato que celebró en 13 de Junio de 1883 con el Poder Ejecutivo, para la construcción de un camino de rieles á vapor que ponga en comunicación la ciudad de Bogotá con un puerto del Bajo-Magdalena, considero oportuno hacer conocer, que tuve ocasión de cooperar con el Sr. General González O. á demostrar á los círculos financieros de Londres la importancia de esa obra redentora de Colombia, la que, comunicando la capital de la República con el punto del río Magdalena en donde los vapores de mayor cala puedan atracar sin inconveniente en la navegación, haga seguras y rápidas las relaciones comerciales entre siete Estados de la Unión, ó sea entre dos millones de Colombianos.

Del mismo modo contribuí á reunir y organizar los elementos listos para llevar á cabo esa empresa, llamada no sólo á desarrollar inmensas riquezas hoy estancadas y sin valor, sino á proporcionar trabajo y pan á millares de colombianos que viven en una indigencia tal, que puede bien considerarse como un factor no insignificante en la situación de desconcierto y de inestabilidad que hemos venido atravesando.

Sin la seguridad de que los elementos reunidos ya, bastasen para asegurar la construcción de la línea férrea de que me ocupo, de cierto que no figuraría mi nombre hoy, entre los empresarios de la obra, como no ha figurado hasta aquí en ningún proyecto cuya conveniencia pública no haya sido de antemano demostrada.

Oportuno es que se conozca lo que dije desde Europa al recomendar las proposiciones que habría de hacer el Sr. General González O., proposiciones discutidas y aceptadas, puede decirse, por la Compañía cuyo sindicado quedaba organizado:

"Señor.....

"Después de muchos meses de constante y penosa labor, puedo al fin informar que quedan sólidamente puestas en Londres las bases para la organización de una respetable y responsable Compañía, que lleve á cabo la realización de la redentora obra, la obra de nuestra verdadera emancipación.

"Aunque sin instrucciones especiales del Gobierno á este respecto, me he ocupado hace muchos meses en hacer estudios sobre la construcción de ferrocarriles en Europa y en América, á fin de encontrar lo que fuese más soportable, atendida nuestra difícil situación financiera, y la imperiosa necesidad en que estamos de abrir cauce á la explotación de nuestro rico suelo, medio único, á mi juicio, de impulsar al pueblo colombiano, por la vía de su prosperidad y engrandecimiento.

"Con dificultades al principiar, que la posición oficial me oponía, una vez que nada podía hacer comprometiendo al Gobierno que representaba, puesto que me faltaban autorizaciones especiales para ello, resolví aprovecharme del conocimiento que el Sr. General González O., tiene del territorio que el ferrocarril tan anhelado deberá atravesar, y de su disposición á entenderse directamente con los ingenieros y con los centros financieros que pudieran garantizar la realización de la empresa á cuyo servicio he consagrado mi atención.

"Examinados todos los proyectos que para esta obra han sido hasta ahora discutidos, y han sido objeto de leyes en Colombia, se encontrará al simple examen de las proposiciones que el Sr. General González O., presentará, que nada semejante se había imaginado realizable, y mucho menos, en la situación presente, en que el crédito de Colombia ha sufrido tanto en estos mercados, por la suspensión indefinida del pago de su deuda.

"Si se comparan los gravámenes que los demás proyectos ó contratos para la construcción de un camino de rieles semejante impondrían al Tesoro de Colombia, con los que el que me permito recomendar le imponen, se verá que, aunque dilatada la obra unos años más, nada se ha perdido, una vez que su realización puede hoy asegurarse sin gravar en lo mínimo el

porvenir, ni violentar la marcha regular de la administración pública.

"El más ligero estudio demostrará, que sólo durante la construcción de la primera sección del ferrocarril, tendrá el Gobierno la obligación de hacer efectiva íntegramente la garantía del 7 por 100, pues, terminada esa primera sección, es seguro que producirá si no lo bastante, sí muy cerca de lo preciso para cubrirla, y así sucesivamente las demás.

"Esto demostrado, es evidente que se asegurará la realización del gran Ferrocarril Central, con una subvención menor que la que hoy está destinada para una sección pequeña de ese mismo ferrocarril.

"Después de examinar muchos contratos para la construcción de ferrocarriles en la Argentina, en el Brasil, en México y en Venezuela, y muchos construídos en Europa, no obstante el estado actual de nuestro Tesoro, nada favorable, ninguno de aquellos contratos es más ventajoso para los Gobiernos firmantes, ó sea, para los países beneficiados con tales obras."

"Sr. Dr. José Eusebio Otálora, etc. etc.—Bogotá.

"Ocupado hace muchos meses en convencer á ingenieros notables de Londres y de París, y también á los círculos financieros de la conveniencia de una empresa para comunicar á Bogotá con la parte baja del río Magdalena hasta donde los grandes vapores puedan navegar sin tropiezo, séame lícito congratularme al dar al amigo y al Jefe del Gobieruo, la seguridad de que quedan puestas en Londres las bases para flotar la respectiva compañía, si un contrato por el estilo del que ha alcanzado el General González O., sin variaciones muy sustanciales, fuese aceptable por el Gobierno.

"Usted encontrará que, cuando se había creído que Colombia no podía emprender la obra de su verdadera regeneración, sin ocurrir á valiosos empréstitos que comprometiesen el porvenir y dificultasen por algún tiempo la marcha de la administración pública, tenemos que, en los momentos más críticos para su crédito, por la suspensión indefinida del pago de su deuda, Colombia podrá emprender su obra redentora, sin mayores sacrificios, y gravando su Tesoro á la medida de sus actuales recursos solamente.

"Me prometo que, comprendiendo cuánto bien reportaría al país la realización del proyecto tan anhelado de romper nuestras cordilleras para ofrecer á la explotación y al comercio del mundo, la riquísima zona que el ferrocarril habrá de reco-

rrer, acogerá el Sr. Dr. Otálora con entusiasmo patriótico el resultado de mi labor tenaz de muchos meses, y, sea aceptando lo hecho, ó algo semejante, se decidirá á impulsar al país por la vía de su engrandecimiento y prosperidad.

"No pierda, no, mi estimado amigo, la ocasión de asegurar para Colombia la obra de su verdadera redención. — Ese acto, por sí solo, inmortalizaría su administración y obligaría la gratitud del pueblo colombiano."

Evidente es, pues, que no venimos á solicitar del Congreso una ley que nos sirva de patente para comprometer en Europa el porvenir del país, — antes bien venimos á ofrendarle el resultado de honrados esfuerzos consagrados á la realización de la obra llamada á cambiar la amenazante situación que Colombia atraviesa, por una situación, en que, asegurada la paz con el desarrollo de la industria y con la garantía de trabajo productivo para millares de brazos hoy sin ocupación, pueda Colombia emprender sin peligro de ningún género, la ardua pero no menos importante tarea de consolidar gobiernos sérios y verdaderamente nacionales, sin los cuales la prosperidad del país será tardía si no imposible.

Alta honra me dicernirá el Congreso poniéndome en aptitud de ligar mi nombre al de la empresa llamada á complementar la obra de nuestra emancipación política; y á fin de que encuentre reunidos para su estudio los antecedentes del contrato sometido á la consideración del Senado, reproduzco en seguida los más importantes documentos, algunos ya publicados, y otros de bastante importancia también, recibidos aquí después de conocidos en Londres los términos del contrato que está hoy bajo la sanción del Congreso.

Con la mejor voluntad daré á las comisiones del Congreso encargadas de estudiar el contrato, é informar, todos los datos que llegaren á considerarse conducentes.

Bogotá, Febrero 1884.

R. Santo-Domingo Vila.

PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Honorables ciudadanos del Senado de Plenipotenciarios.

Me es grato comunicaros que en este día se ha celebrado con el Sr. Juan N. González O. y aprobado por el Poder Ejecutivo, el "contrato que autoriza la construcción de una línea de ferrocarril, desde el río Magdalena hasta la ciudad de Bogotá, capital de los Estados Unidos de Colombia," que me apresuro á enviaros, para que os digneis examinarlo con el espíritu imparcial que siempre ha presidido en vuestras importantes y patrióticas labores, é impartirle vuestra aprobación, justamente anhelada por la presente Administración, que considerará como una de sus glorias más imperecederas el hecho de dejar iniciada una empresa de la más grande utilidad y trascendencia para el porvenir de la República.

Vosotros sois testigos de los ímprobos esfuerzos, de las aspiraciones más vivas y de los considerables desembolsos que, el país ha venido haciendo en el curso de los diez últimos años con el propósito de ofrecer en la rica y populosa comarca de los Estados del Norte, una vía férrea que facilite la comunicación y el tráfico comercial entre aquellas poblaciones industriosas, pero en su mayor parte miserables por la ausencia de vigorosa industria.

La empresa á que aludo cambiará por completo la faz de las cosas en esas regiones, no lo dudemos; porque el establecimiento de un ferrocarril desde cualquier punto de la ribera oriental del Magdalena hasta esta capital será evidentemente el signo positivo de nuestra redención, bajo el aspecto industrial y mercantil; y no sólo eso, sino que servirá de áncora de salvación en las grandes crisis monetarias por las cuales llegue el país á verse amenazado, como al presente.

Por muchos años tendríamos que renunciar á la idea de hacer construir un ferrocarril por la dilatada región del Norte, con nuestros propios recursos. No hace mucho que en tal sentido se hizo una tentativa, que fué por cierto bien ruinosa, y si no olvidamos los tristes resultados de aquel ensayo, debemos procurar llevar adelante y á ejecución la misma idea con los recursos de quien los ofrezca con prontitud, con prudentes economías y en la medida de las necesidades de la misma obra.

El contrato, pues, que respetuosamente someto á la consideración del Congreso, no impone al país gravámenes que le sean muy onerosos; y en cambio él derivará las muchas ventajas que se deducen del mismo texto, en cuyos detalles no estimo preciso entrar, como quiera que me dirijo á las Cámaras legislativas que las conocerán al estudiar dicho contrato con el detenimiento, la rectitud de intención y el patriotismo de que han dado numerosas pruebas.

Si la construcción del proyectado ferrocarril nos ha de proporcionar un porvenir venturoso, y á alcanzarlo se lanzan nuestros suspiros, no nos detengamos; ni dejemos escapar la oportunidad de adquirir la satisfacción de que seamos los que hayamos de colocar la primera piedra.

Honorables Senadores,

JOSÉ E. OTÁLORA.

El Secretario de Fomento,

MANUEL LAZA GRAU.

CONTRATO

que autoriza la construción de una línea de ferrocarril desde el río Magdalena hasta la ciudad de Bogotá, capital de los Estados Unidos de Colombia.

Manuel Laza Grau, Secretario de Fomento de la Unión, debidamente autorizado por el Poder Ejecutivo nacional, por una parte, y Juan N. González O., en su propio nombre, por otra, han celebrado el siguiente contrato:

Art. 1.° El Gobierno de la República de los Estados Unidos de Colombia concede á Juan N. González O., General del Ejército de dicha República, ya para sí, ó en unión de una Compañía establecida por él en Europa, el derecho exclusivo de construír y explorar una línea principal de ferrocarril, que comenzando en un punto del río Magdalena, comprendido entre la desembocadura en este río de los ríos Sogamoso y Lebrija y pasando por ó cerca de las ciudades de Bucaramanga, Piedecuesta, Socorro, Chiquinquirá y Zipaquirá ó por ó cerca de las de Bucaramanga, Soatá, Santa-Rosa de Viterbo, Tunja y Chocontá, termine en Bogotá; así como el derecho exclusivo también, de construír y explotar los ramales que él ó sus cesionarios, mediante la autorización del Gobierno, y durante el término de la concesión, crea conveniente hacer á la línea principal.

Art. 2.° La concesión que este contrato establece durará por el término de noventa y nueve años, contados desde la fecha en que la línea se termine y se dé al servicio público; y la concesión para cada ramal durará igualmente un período de noventa y nueve años contados desde que cada ramal se dé al servicio público. Al espirar los períodos de noventa y nueve años respectivamente, la línea principal y sus ramales con sus estaciones, material rodante, telégrafos y construcciones pasarán á poder de la Nación libres de todo pago ó compensación.

Art. 3.° La sección principal se dividirá en secciones de cien (100) kilómetros cada una, y su estudio será principiado por el concesionario, con un cuerpo de ingenieros, dentro del término de un año á contar de la fecha en que este contrato sea ratificado por el Congreso.

Art. 4.° A la construcción de la primera sección del ferrocarril se dará principio en el punto que se designe de la ribera del río Magdalena, dentro del término de un año del completo estudio de dicha primera sección de la línea principal: y la línea entera del ferrocarril, del río Magdalena á Bogotá, deberá quedar terminada, equipada y abierta al tráfico público, en un período de seis años de la fecha en que se dé principio á la construcción.

Art. 5.° El ancho de la vía, de riel á riel, será de un metro; las obras serán construídas sólidamente y con buenos materiales; en la carrilera se emplearán rieles de acero de peso de cuarenta libras por metro lineal; y los durmientes (traviesas) serán de la mejor madera del país y bien asegurados. En el puerto del río Magdalena, en donde comience el ferrocarril, se levantará un muelle provisto con todo lo necesario para cargar y descargar los buques con facilidad y rapidez. El ferrocarril tendrá un completo equipo de locomotoras, carros para pasajeros y para carga y demás material rodante que el tráfico requiera. En los intervalos que el tráfico exija, se construirán estaciones y un alambre telegráfico se tenderá en toda la línea principal y sus ramales. Durante el término de la concesión el empresario ó sus cesionarios se comprometen á mantener la línea en buen estado de servicio.

§. El Gobierno, por medio de sus ingenieros, tendrá el derecho de inspeccionar en cualquier tiempo las obras del ferrocarril, y si no estuvieren conservadas cuidadosamente, podrá ordenar las reparaciones que juzgue necesarias para asegurar el tráfico; en este caso, la Compañía tendrá el deber de ejecutar dichas reparaciones inmediatamente.

Art. 6.° El Gobierno nacional se obliga á dar á la Compañía, gratuitamente, la faja ó zona de terreno que sea necesaria tanto para la vía principal como para sus ramales, estaciones, dependencias, etc., etc., bien sea el terreno de propiedad nacional ó de particulares, previo, en este último caso, el juicio de expropiación conforme á las leyes colombianas, si los dueños de los

terrenos no los cedieren sin indemnización ó no se allanaren á un convenio amigable.

Art. 7.° Para la construcción, mantenimiento y explotación de los ferrocarriles y de las demás obras de la empresa, el concesionario tendrá el derecho, duranta el período de esta concesión, de obtener madera, libre de gravamen, de los bosques del Gobierno, estén éstos cerca ó no de la línea.

Art. 8.° El concesionario tendrá el derecho, libre de remuneración, de tomar de las minas de la República (exceptuando las que tenga el Gobierno en actual explotación) y de las que descubra la Compañía, durante el término de la concesión, el carbón que pueda necesitar para el ferrocarril y sus ramales.

Art. 9.° Durante el período de la concesión la línea prinpal del ferrocarril, así como sus ramales y dependencias, estarán libres de todo impuesto ya nacional, de los Estados, municipal ó de otra naturaleza; y la maquinaria y materiales para la construcción, explotación y mantenimiento de la empresa y sus dependencias, estarán del mismo modo libres de todo derecho de importación ó de cualesquiera otros derechos ó impuestos.

Art. 10. Se autoriza al concesionario para introducir libre de toda restricción ó impuesto, los trabajadores que pueda necesitar para llevar á cabo la obra; y los empleados naturales del país ó extranjeros, del ferrocarril ó sus ramales, estarán excentos del servicio militar y de cualquier cargo oneroso.

§. La Compañía someterá á la aprobación del Gobierno los reglamentos referentes á la organización y servicio de la policía del ferrocarril y sus ramales.

Art. 11. Se autoriza al concesionario para cobrar por la conducción de pasajeros en los ferrocarriles:

Por los primeros 100 kilómetros:

1.ª clase hasta 6 cs. por kilómetro.

2.ª id. hasta 5 id. por id.

3.ª id. hasta 3 id. por id.

Después de los primeros 100 kilómetros:

1.ª clase hasta 5 cs. por kilómetro.

2.ª id. hasta 4 id. por id.

3.ª id. hasta 2 id. por id.

A los pasajeros de primera clase se les permite llevar, libre de remuneración, hasta 100 kilogramos de equipaje; 60 kilogramos á los de segunda clase, y 30 kilogramos á los de tercera. Por cualquiera exceso de equipaje, se cargará según tarifa de mercancías en general.

§. 1.° La rata de trasportes de mercancías y maquinarias en fardos, cajas ó piezas de un volumen que no exceda de diez pies cúbicos, no excederá de:

$ 3 por 100 kilogramos en los primeros 100 kilómetros del ferrocarril;

$ 2-50 por 100 kilogramos en los segundos 100 kilómetros del ferrocarril;

$ 2 por 100 kilogramos en los terceros 100 kilómetros del ferrocarril; y

$ 1-50 por 100 kilogramos en cada 100 kilómetros en adelante.

§. 2.° Por paquetes que pesen una fracción de 100 kilogramos, ó trasportados en una extensión fraccional de 100 kilómetros, se cargará solamente una suma proporcional á la tarifa anterior.

§. 3.° Las maquinarias ó mercancías en piezas ó fardos que pesen más de 250 kilogramos, ó que requieran carros especiales, estarán sujetas á un recargo de 50 por 100 sobre la tarifa mencionada.

§. 4.° Los metales, piedras preciosas, joyería y otros artículos valiosos, se sujetarán á tarifas especiales que dicte la Compañía, con la aprobación del Gobierno.

§. 5.° Caballos, ganado vacuno y lanar y otros animales vivos, estarán sujetos á tarifas dictadas por la Compañía, con la aprobación del Gobierno.

§. 6.° La sal de las minas del Gobierno se conducirá en carros cubiertos construídos especialmente y pagarán medio centavo por 100 kilogramos en cada kilómetro.

§. 7.° Los productos del país y sus manufacturas destinadas al consumo del interior, estarán sujetas á una rata por trasporte, que no excederá de la mitad de tarifa de maquinaria y mercancías en general.

Art. 12. El Gobierno garantiza al contratista, durante la construcción y por un período de treinta años, después de concluída la línea principal del ferrocarril ó cualesquiera ramales, un interés de 7 por 100 anual sobre la suma de $ 25,000 por kilómetro de ferrocarril construído según este contrato. La garantía cesará cuando los ferrocarriles hayan obtenido, durante cinco años consecutivos, una utilidad neta de 7 por 100 anual, sobre el capital garantizado de la Compañía.

Art. 13. La garantía del interés por parte del Gobierno tendrá efecto del modo siguiente:

Al tener efecto la incorporación de una Compañía en Europa y la trasmisión á tal Compañía de este contrato (que el concesionario está autorizado para traspasar y asignar), el interés garantizado por el Gobierno se hará efectivo con respecto á la suma de $ 500,000 ó parte de esa suma que se requiera para emprender el estudio del terreno que ha de recorrer la vía, inaugurar la Compañía y proveer el capital necesario. La suma citada será distribuída en la cuenta del capital de la Compañía, á razón de $ 1,000 por kilómetro, en las primeras secciones del ferrocarril hasta su completa amortización.

Art. 14. Una vez terminado el estudio de la 1.ª sección del ferrocarril, la Compañía queda autorizada para reunir el capital necesario para llevar á cabo el trabajo de 100 kilómetros que constituyen tal sección; y cuando este capital (que monta á $ 2.500,000, incluyendo en esta suma el costo proporcional de estudio, etc. á que se refiere el artículo 13), se pague á los banqueros de la Compañía en Londres, tendrá efecto la garantía del interés del 7 por 100 anual á que se obliga el Gobierno, y ese interés garantizado se pagará por el mismo Gobierno á la Compañía en Londres, cada seis meses, el 20 de Junio y el 20 de Diciembre en cada año.

§. Para el pago de esta garantía es indispensable que los trabajos de construcción de la vía principien dentro de los seis meses siguientes al día en que se haya consignado el capital de los $ 2.500,000, á que se refiere este artículo; y que dichos trabajos continúen en la proporción suficiente para que la primera sección esté concluída y entregada al servicio público dos años después, lo más tarde.

Art. 15. Tan luego como las dos terceras partes de las obras de la primera sección del ferrocarril estén construídas, la Compañía queda autorizada para reunir del mismo modo y en todo respecto, el capital ulterior de $ 2.500,000 (computando en esta suma la parte proporcional del costo de estudio, etc. á que hace referencia el artículo 13) que se necesite para la segunda sección (100 kilómetros) del ferrocarril.

Art. 16. Tan pronto como las dos terceras partes de las construcciones en la segunda seccción del ferrocarril estén concluídas, la Compañía está autorizada para levantar del mismo modo y para el mismo respecto el capital ulterior de $ 2.500,000 (computando en esta suma la parte proporcional del costo del estudio etc. á que hace referencia el artículo 13) que se requiere para la tercera sección (100 kilómetros) del ferrocarril.

Art. 17. Tan pronto como las dos terceras partes de las construcciones en la tercera sección del ferrocarril estén concluídas, la Compañía queda autorizada para reunir del mismo modo y en todo respecto el capital necesario para la cuarta sección (100 kilómetros) (computando como anteriormente la parte proporcionada del costo de estudio etc. á que hace referencia el artículo 13) y continuar bajo las mismas condiciones hasta que todo el capital para la línea principal y sus ramales se haya provisto; pero la totalidad del capital que se emplee para la construcción y equipo del ferrocarril y sus ramales y sobre el cual el Gobierno garantiza el 7 por ciento de interés anual, según este contrato, no excederá en ningún caso de $ 25,000 por kilómetro en toda la extensión del ferrocarril que se construya.

§. Es entendido, sin embargo, que el Gobierno solo pagará la garantía del 7 por 100 sobre el capital á que se refieren los tres artículos anteriores, siempre que los trabajos de construcción de la vía, una vez concluída la primera sección como queda estipulado, continúen en la progresión suficiente para que dicha vía quede concluída en su totalidad en el término de seis años, conforme al artículo 4.° de este contrato.

Art. 18. Con la mira de asegurar el pago puntual del interés garantizado, el Gobierno hipoteca especialmente al concesionario el 15 por 100 del producto bruto de las Aduanas que la República tiene sobre la costa del Atlántico y en la ciudad de Cúcuta: así como el 15 por 100 del producto bruto de las minas de sal del Gobierno en el territorio del Estado de Cundinamarca, y al fin de cada mes se remitirán dichas sumas al Agente Fiscal del Gobierno en Londres, las que serán colocadas por éste en el Banco de Inglaterra, con el objeto de atender al pago de intereses sobre el capital durante la construcción del ferrocarril y sus ramales, así como con el objeto de hacer frente á cualquier déficit en el producto neto del ferrocarril y sus ramales, necesario para pagar el inierés del 7 por 100 sobre el capital garantizado, después de concluída la línea y abierta al servicio público.

Al fin de cada semestre, que terminarán el 30 de Junio y el 31 de Diciembre, se presentará una cuenta por la Compañía que demuestre las sumas recibidas por élla de toda fuente y las sumas necesarias para pagar el interés del capital garantizado. Si hay un déficit en las entradas de la Compañía provenientes de las fuentes enumeradas antes, el Gobierno se compromete á llenar tal déficit dentro de 90 días, contados desde la fecha en que el Agente del Gobierno en Londres reciba el aviso respectivo.

Caso que el saldo de la cuenta fuere á favor del Gobierno, se pondrá por la Compañía á disposición del Gobierno inmediatamente.

El Gobierno tendrá el derecho de examinar las cuentas de

la Compañía, durante el tiempo que la garantía de interés tenga efecto, y á tal fin la Compañía le ofrecerá todas las facilidades para él ó sus representantes.

Art. 19. La hipoteca del 15 por 100 del producto bruto de las Aduanas y del 15 por 100 del producto bruto de las Salinas, de que trata el artículo anterior, se hará efectiva por parte del Gobierno, en la proporción que fuere necesaria para saldar la cuenta de intereses, desde la fecha en que se haga el depósito de los $ 2.500,000 presupuestos para la primera sección de la vía. En consecuencia, se estipula expresamente:

1.° Que mientras no se hayan consignado los $ 2.500,000 presupuestos para la segunda sección de la vía, sólo se separará y enviará á Londres al tenor de lo dispuesto en el artículo anterior, lo correspondiente al 8 por 100 del producto de las Aduanas y Salinas;

2.° Que desde la fecha en que se consignen los $ 2,500,000 á que se refiere el artículo anterior, se separará y enviará á Lóndres el 10 por 100 de las dichas Aduanas y Salinas; y

3.° Que desde la fecha en que se consignen los $ 2.500,000 presupuestos para la 3.ª sección, se separará y enviará á Londres, como queda dicho, el 15 por 100 de las Aduanas y Salinas, hasta que termine la garantía ofrecida por el Gobierno.

§. Para el pago de la garantía de los $ 500,000, destinados á la exploración, estudio, etc. de la línea, conforme á este contrato, el concesionario estima suficiente la palabra empeñada del Gobierno.

Art. 20. El Gobierno tendrá el derecho de enviar, libre de remuneración, toda correspondencia tanto en la línea principal como en los ramales.

§. 1.° Los empleados federales que viajen en el ferrocarril, provistos de pasaportes, pagarán solamente mitad de tarifa.

§. 2.° Oficiales superiores y subalternos del Ejército que se hallen en servicio de la Nación, pagarán la tercera parte de tarifa.

§. 3.° Los individuos de tropa, una cuarta parte de tarifa.

§. 4.° El material de guerra solamente pagará la mitad de los precios de la tarifa general.

Art. 21. El concesionario queda en libertad para formar una Compañía con un capital que exceda de la suma garantizada por el Gobierno.

Art. 22. El capital empleado en el estudio, construcción y equipo del ferrocarril y sus ramales y que devenga el 7 por 100 de interés garantizado por el Gobierno, será conocido con el nombre de "capital garantizado de la Compañía." Cualquiera otro capital que pueda levantar la Compañía para la misma construcción y que no esté garantizado por el Gobierno, se llamará "capital ordinario de la Compañía."

Art. 23. Los productos netos de la obra se aplicarán como sigue:

1.° Al pago de interés á la rata del 7 por 100 anual sobre el capital garantizado.

2.° Al pago de interés á la rata de 8 por 100 anual sobre el capital ordinario que la Compañía pueda emitir.

Art. 24. Después de pagados los intereses, como queda indicado, una suma igual á 1 por 100 sobre todo el capital de la Compañía, tanto garantizado como ordinario, se destinará anualmente á su amortización.

Art. 25. Los productos excedentes después de pagados los intereses y el fondo de amortización, como se ha indicado, se aplicarán del modo siguiente:

La mitad del excedente se pagará al Gobierno mientras continúe en vigor la garantía del interés y de la otra mitad la Compañía puede disponer como juzgue conveniente; pero la Compañía queda autorizada para que en cualquier tiempo y cuando la línea haya producido rendimientos iguales ó mayores del 8 por 100 anual, sobre el capital entero y durante tres años consecutivos, á renunciar la garantía del interés del Gobierno, y desde la fecha de tal renuncia, todos los rendimientos durante el resto de la concesión serán de exclusiva propiedad de la

Compañía, y toda responsabilidad por parte del Gobierno, con respecto á la garantía de interés, cesará en absoluto.

Art. 26. El concesionario notificará debidamente al Gobierno la incorporación de la Compañía y el traspaso á ella de esta concesión. La Compañía pondrá á disposición del Gobierno y de su representante en Londres, copias certificadas de su memorándum y artículos de asociación; igualmente notificará al Gobierno el nombramiento de sus ingenieros, el principio del estudio del terreno, como también el de la construcción de la línea principal, y pasará copia de los planos y estudios que haga el cuerpo de ingenieros.

Art. 27. Las controvercias que puedan suscitarse entre el Gobierno y el concesionario ó Compañía con respecto á la inteligencia é interpretación de este contrato, durante el período de la concesión, serán decididos por dos árbitros, uno nombrado por el Gobierno y otro por el concesionario ó Compañía; en caso de desacuerdo, la cuestión será decidida por un tercero elegido por ellos; y cuando los árbitros nombrados no puedan acordar el nombramiento del tercero, éste será nombrado por el Presidente de la Corte Suprema federal de la República y su decisión será final y obligatoria para ambas partes.

Art. 28. Los plazos fijados en este contrato para dar principio á la construcción y conclusión de la vía, podrán prorrogarse por el Poder Ejecutivo á solicitnd del concesionario, siempre que la demora provenga de caso fortuito suficientemente comprobado, y que los intereses del Gobierno no sufran menoscabo en cuanto se refiere al pago de la garantía del 7 por 100.

Si ocurriere este caso, se celebrará un convenio especial que no necesitará la aprobación del Congreso para llevarse á efecto.

Art. 29. La concesión que se hace por este contrato caducará si los trabajos de construcción de la 1.ª sección de la vía no empiezan de una manera seria y formal, dentro de dos años contados desde la fecha de la aprobación de este mismo contrato.

Art. 30. Este contrato necesita, para su validez, de la aprobación del Poder Ejecutivo y del Congreso.

Hecho en doble ejemplar, en Bogotá, á 13 de Junio de 1883.

MANUEL LAZA GRAU.—JUAN N. GOMZÁLEZ O.

Poder Ejecutivo nacional—Bogotá, 13 de Junio de mil ochocientos ochenta y tres.

Aprobado.

JOSÉ E. OTÁLORA.

El Secretario de Fomento, MANUEL LAZA GRAU

---

110. Cannon Street.—Londres, E. C.—21 de Abril de 1883.

Al Sr. General Juan N. González O.

Muy señor mío.

De acuerdo con su invitación de usted, he considerado detenidamente la importante proposición que usted me presentó para la construcción de un gran Ferrocarril Central, que empiece en un punto favorable á la navegación del río Magdalena y pasando por los importantes Estados de Santander, Boyacá y Cundinamarca, remate en la ciudad de Bogotá, capital de la República; así como también para la construcción de los ramales de la línea principal que luego hayan de construírse para ulterior desarrollo de la riqueza del país.

No es nuevo para mí ese negocio, pues he tenido largas discusiones respecto del proyectado ferrocarril, con los ingenieros que concurrieron á los primeros estudios ó exploraciones, quienes posteriormente y por varios años han tenido á su cargo en España y Malta algunas obras en las cuales estaba yo íntimamente interesado, y por consiguiente sus informes y mi personal conocimiento de las obras públicas en diferentes partes

del mundo, me ponen en capacidad de formarme una idea bastante exacta de la naturaleza é importancia de la empresa indicada, sobre la cual me limito á hacer por ahora las siguientes observacionse:

Me parece que el ferrocarril debe arrancar de un puerto del río Magdalena hasta el cual sea practicable la navegación en todas las estaciones del año.

En el punto de partida debe levantarse un muelle provisto de todos los aparatos modernos para la rápida carga y descarga de las mercancías.

La línea se podrá continuar entonces por el terreno bajo, sobre un terraplén de sólida construcción, hasta llegar á los cerros ó montañas, donde la vía habrá de elegirse de manera que más pueda favorecer los centros de población.

El trabajo y la determinación de las localidades por donde ha de pasar el ferrocarril son puntos de considerable importancia, á causa de las alturas por las cuales habrá que subir y por las cuales habrá que pasar, y de la necesidad de guardar hasta donde sea posible los límites de gradientes comparativamente fáciles, de suerte que los trenes de pasajeros puedan andar con la velocidad que sea necesaria para que el viaje entre Bogotá y el Magdalena se efectúe en el término de 12 á 15 horas.

La importancia del ferrocarril exige así mismo que éste sea construído de una manera sólida y durable, con los mejores materiales, y que se le provea de poderosas máquinas, carros y demás material fino y material rodante adecuados al clima y al tráfico á que se destinen. Habrán de construírse también vastos edificios para estaciones y dependencias.

Tomando en consideración todas las circunstancias, el monto del capital, al cual propone usted limitar la garantía del interés por el Gobierno ($ £ 5,000 por kilómetro), puede no ser suficiente para facilitar la ejecución de tan importante vía ferrea, y por eso mismo juzgo absolutamente necesario que el Gobierno permita la creación de un capital mayor sin garantía, caso que éste se juzgue necesario. Con todo, si el Gobierno

otorga una concesión en la forma del proyecto que he tenido el gusto de discutir detenidamente con usted, y del cual le acompaño una copia firmada por mí, yo estaré listo cuando usted regrese á Inglaterra con la concesión, para llevar á término este negocio sin pérdida de tiempo.

Desde luego será indispensable que se constituya en Europa una fuerta Compaíña para el efecto de acometer la empresa, y en el evento de que usted me comunique por cable que la concesión ha sido otorgada conforme al proyecto, sin modificación alguna de importancia, yo formaré inmediatamente la Compañía conjuntamente con amigos de Londres y París, de forma que los estudios científicos y las obras puedan ponerse en ejecución á un tiempo y sin demora alguna.

Como tan sólo de paso he tenido el gusto de relacionarme personalmente con usted, juzgo conveniente acompañarle algunos detalles de las diversas obras que ya sólo, ya conjuntamente con mi difunto socio Edwin Clark, he llevado á ejecución durante los últimos doce años. Usted verá que ellas se extienden á casi todas las partes del mundo y que montan juntas á más de 20.000,000 de libras esterlinas.

Sólo añadiré que en casi todos los casos, además de la ejecución de las obras, he provisto con mis amigos todo el capital que se ha requerido.

Soy su muy atento y seguro servidor,

W. H. Punchard.

RELACIÓN DE LAS OBRAS MENCIONADAS.

1.	Ferrocarril de Windsor y Anapolis de Nueva-Escocia.....	160	kilómetros.
2.	Ferrocarril intercolonial del Canadá....	75	—
3.	Ferrocarril de Belford y Northampton (Inglaterra).....	70	—

4.	Ferrocarril oriental de Suecia de Nassjó á Oscarschman	155	—
5.	Trambías de Buenos-Aires	20	—
6.	Ferrocarril de Glasgow y Cabo-Bretón (Canadá)	55	—
7.	Gran Ferrocarril del Norte en la Australia Meridional	320	—
8.	Ferrocarril de la línea de Tasmania	218	—
9.	Ferrocarril del Nordeste de Montevideo	176	—
10.	Gran Ferrocarril Marlow (Inglaterra)		
11.	Ferrocarril de Río-Tinto (España)	85	—
12.	Ferrocarril occidental del Condado de Lancaster	50	—
13.	Muelle del Callao (en asocio del Sr. Brassey). El contrato para esta obra montó á £ 1.350,000.		
14.	Ferrocarril de Buenos Aires y la Campaña	88	—
15.	El gran Eerrocarril del Occidente del Brasil	112	—

16. El Canal marítimo de San-Petersburgo, desde esta ciudad á Cronstadt. Este contrato lo hicimos en compañía con el Sr. Posteeloff con el Gobierno imperial de Rusia y tuvimos por competidor al Sr. de Lesseps.
17. Ferrocarril de Malta (Isla de Malta).
18. Mi última obra de importancia ha sido la formación de una Compañía para poner en efecto la concesión acordada del General Pulgar, relativa al Estado de Guayana en Venezuela.

Esta Compañía ha sido formada por mí, y los estudios científicos están casi terminados para un ferrocarril que se proyecta del Orinoco á los terrenos auríferos del Caratal (unos 220 kilómetros). El capital necesario para construír esta vía será suscrito por mis amigos; de lo cual tengo yo garantía.

En adición á lo que antecede diré:

Que fuí yo el que preparó el Sindicado y suscribí el capital con la conocida Casa de Matherson & C.ª, para comprar al Gobierno español las grandes minas del Río-Tinto por £ 4.000,000, y convine con esta Casa y el Banco Nacional alemán de Bremen, la fundación de la Compañía de Río-Tinto para tomar todas las propiedades.

Las acciones de esta Compañía tienen hoy una prima de 150 por 100 y sus obligaciones ó vales representan en la Bolsa de Londres un valor de £ 12.000,000 poco más ó menos.

W. H. PUNCHARD.

21 de Abril de 1883.

110.—Cannon Street, Londres E. C. Agosto 1.° de 1883.

Sr. General Juan N. González O.—Bogotá.

.....

Entre tanto he estado examinando una línea importante de ferrocarril en este país, que pasa por algunos de nuestros más importantes distritos de carbón, y, aunque la extensión es de sólo cincuenta millas (línea doble) costará cerca de dos millones de libras esterlinas.

Cuatro de mis hijos, entre ellos los que regresaron de Guayana (Venezuela) darán principio á estos trabajos en la semana entrante. Los titulados y personas pudientes, principalmente interesados en este asunto, son: el Duque de Rutland y el de Portland, el Conde de Scarbwongh, Lord Honghlon, Lord Sumley, Philip Miler (miembro del Parlamento), Lord Glozetitwell, Lord Henry Tylor (C. E.) y varios otros. Algunos de éstos se inscribirán á la empresa del Ferrocarril de Colombia, para lo cual he aceptado la cooperación de Mr. Munty, dueño de la gran fundición de cobre y conocido por su inmensa fortuna. Por todo verá usted que, aunque no he recibido noticias de usted, he adelantado, como lo ofrecí á usted, en los arreglos necesarios para emprender los trabajos con la mayor prontitud posible, después de obtenida la concesión. Mr. Burch, Cónsul

venezolano en Londres, me dice que el Sr. Cortés estuvo á visitarle, y que él (Burch) le había referido, como podía hacerlo, los grandes trabajos ejecutados por mí en todas partes del mundo. Espero tener noticias de usted por un correo próximo; entre tanto me repito su atento servidor,

(Firmado)—W. H. PUNCHARD.

Es traducción fiel, *Samuel Bond.*

110.—Cannon Street, Londres, E. C. Agosto 16 de 1883.

Sr, General Juan N. González O.—Bogotá.

Estimado señor.

Recibí, el 11 del presente, dos ejemplares del folleto de usted (impreso), que contiene copia del contrato celebrado por usted con el Gobierno en 13 de Junio, y aprobado por el Presidente, y como para su perfección le falta sólo, según parece, la ratificación del Congreso, espero recibir por el próximo correo copia completa del documento, debidamente autorizada por el Cónsul inglés.

El Sr. Williams se halla actualmente en el Continente y no he podido por lo tanto saber si ha recibido noticias de usted por los últimos correos. Espero, sin embargo, verle dentro de pocos días, y mucho me alegraría si, como casi lo anticipo, estuviera usted ya de regreso con el próximo correo y con el asunto del todo arreglado. Con esta esperanza estoy preparando los Estatutos de la Compañía del Ferrocarril central de Colombia (Limitada) y escogiendo un cuerpo de ingenieros, de modo que no se pierda tiempo en despacharlos y en comenzar el trazado definitivo del Ferrocarril. También estoy preparando el prospecto para la emisión de los bonos, haciendo los Presupuestos y, en general, recursando todos los informes á mi alcance; así es que dentro de pocos días se habrá hecho todo lo que es posible hacer aquí mientras se rebiben nuevas comunicaciones de usted.

Debo también repetir á usted que es de la más grande importancia que me suministre usted cuantas noticias se puedan conseguir allá, particularmente los informes del Gobierno referentes á las importaciones y exportaciones de ese país, su valor declarado y la renta de Aduanas, así como también datos completos respecto del desarrollo y productos de las salinas y de la renta que este ramo da al Gobierno. Ojalá estos datos se extiendan de algunos años atrás hasta fines del año pasado (1882).

Nada más tengo por el momento que decir sino que es de absoluta necesidad que se nos envíen los informes que se piden en esta y anteriores comunicaciones, con la mayor brevedad posible.

Esperando tener pronto el placer de ver á usted, quedo de usted atento servidor,

W. H. PUNCHARD.

Es traducción fiel, *Samuel Bond.*

110.—Cannon Street, Londres, E. C. Agosto 29 de 1883.

Sr. General J. N. González O.—Bogotá.

Mi estimado General.

Ferrocarril Central de Colombia.

Tuve el placer de escribir á usted, en 16 del presente, acusando recibo de dos ejemplares del contrato entre usted y el Gobierno referente á esta empresa; desde cuya fecha Mr. Williams ha regresado del Continente, y, tanto mis socios como yo, hemos dedicado todo nuestro tiempo á la traducción de la concesión; redacción del prospecto para la emisión de los Bonos de la Compañía inglesa á que ha de trasferirse la concesión; redacción de los Estatutos de dicha Compañía; preparación del contrato para la construcción del ferrocarril; especificación de los contratos presupuestos, etc., etc., y todo lo cual está ya terminado y el asunto mismo en tal estado que, una hora des-

pués de la llegada de usted con la concesión y demás documentos á que he hecho referencia en cartas anteriores, se podrá poner fin á los arreglos.

Por lo anterior comprenderá usted que desde la fecha de mi última carta, Mr. Williams y yo hemos empleado todo nuestro tiempo y recursos, sin la menor intermisión, en este asunto, y hemos llevado todo adelante, esperando que usted vendría con el correo que llegó ayer, lo cual no se ha realizado.

También he dado pasos para reunir un cuerpo de los más experimentados ingenieros que han trabajado en España, la República Argentina, Uruguay, Brasil, Chile, Perú, etc., de modo que sólo se empleen personas acomodadas al clima y conocedoras de la lengua española.

Los Directores, Banqueros, Abogados é Ingenieros de la Compañía inglesa, han sido también escogidos, y figuran entre ellos las personas más conocidas por su fortuna é influjo en este país y en el continente de Europa. En efecto, nada se ha descuidado que sea necesario para llevar adelante el asunto con toda la prontitud y eficacia indicadas en las dos cartas que tuve el gusto de dirigir á usted el 21 de Abril último.

He visto frustradas mis esperanzas de verlo á usted aquí ó de recibir noticias suyas por los correos que han llegado últimamente y esto ha sido más de sentirse cuanto que todo lo referente á la empresa colombiana está en el mejor estado, que se podría seguir adelante inmediatamente que llegase usted. Deseaba también muy especialmente terminar este asunto sin demora, pues tengo entre manos otro contrato muy importante que requiere mi atención, como ya lo he explicado á usted; y que he dejado á un lado hasta que se concluya el negocio colombiano, y se hayan despachado los ingenieros. Espero, pues, tener el gusto de verlo personalmente, ó de recibir noticias definitivas de usted dentro de pocos días, pero escribo esta carta por si por alguna circunstancia imprevista, hubiere sido usted detenido en Bogotá, para que usted sepa con fijeza el estado del asunto aquí.

Si esta carta lo encontrare á usted en Bogotá, le suplico consiga, si le fuere posible, que el Gobierno le preste los diseños y secciones preparados por los ingenieros ingleses enviados por Ridley y C.ª, que dan el resultado de sus trazados, pues estos serán muy útiles para el arreglo de los detalles con los ingenieros de nuestra Compañía, á saber, los Srs. Brunlees y Sivesey,

Mr. Williams está bien y habiéndolo terminado todo hasta donde ha sido posible, mientras la llegada de usted, se ha ido á un puerto de mar por algunos días con la señora. El le escribirá á usted probablemente por este correo.

Suyo afectísimo.

(Firmado) W. H. Punchard.

Es traducción fiel, *Samuel Bond.*

Honorables Senadores.

El Poder Ejecutivo celebró en 13 de Junio último, con el Sr. General Juan N. González O., un contrato para la construcción de una línea de ferrocarril que ponga en comunicación la ciudad de Bogotá con el río Magdalena, en un punto comprendido entre las bocas de los ríos Sogamoso y Lebrija. Habeis dado primer debate al proyecto de ley aprobatoria de ese contrato; y me ha tocado á mí informaros para segundo.

No es esta la primera vez que en el seno de las Cámaras legislativas y en los Consejos de la Administración nacional se agita el proyecto de dar solución al problema de la redención económica del país, mediante una vía de comunicación que nos ponga en contacto con los centros mercantiles del extranjero y dé, al mismo tiempo, desarrollo á la industria del país, hoy limitada por el radio de los consumos y reducida á las exigencias de la demanda interior. Ese problema se ha debatido con interés, y por largos años; la gravedad de sus datos no se ha estimado con entera precisión; no siempre un criterio frío ha

dirigido su estudio; los momentos en que se ha debatido no han sido propicios; y la solución ha venido, naturalmente, á ser adversa á las esperanzas del país.

El problema ha quedado, por lo mismo, vigente; y cada día su resolución es más imperiosa. Los intereses de la paz pública, la decadencia espantosa del comercio exterior, la necesidad de una reforma en las costumbres, las aspiraciones y los sentimientos nacionales y, más aún, la unidad nacional, á veces amenazada, son cuestiones que se refieren á aquella. El problema no es, pues, simplemente industrial: es, además, social, político, fiscal, nacional seguramente; y tanta es su importancia, que no hay acaso esfuerzo de los que tienden al fomento de las reformas materiales, que no quiera buscarle alguna solución. Así como la cuantía de los recursos que exige no es el factor único que lo aclara, así tampoco puede prescindirse de él; y si lo que se desea es un concepto acertado, preciso es consultar todos los elementos del cálculo, sin disimular sus proposiciones ni su naturaleza.

Fuera de discusión ha quedado ya saber si debe ó no prestar la República su concurso en la construcción de un ferrocarril al Magdalena, con el cual sean satisfechas las aspiraciones de los Estados centrales de la Unión. Ese concurso ha tomado formas diversas que tal vez lo desvirtúan en las apariencias, pero no lo alteran en su objeto; y cuando se inició la obra del ferrocarril llamado del Norte, encomendándolo á una Compañía de capitalistas colombianos en participación con el Gobierno general, y luégo, cuando se celebró contrato con el Sr. Enrique F. Ross, para la construcción del Ferrocarril que es el ideal de nuestra comunicación con el exterior, no se hizo sino consagrar la necesidad, ó la conveniencia, si se quiere, de una obra cuyos beneficios serán proporcionales á sus dimensiones, y cuya realización quiso alcanzarse contando con recursos de crédito y dinero de que no podía disponer la Nación. Vino de ahí, probablemente, un nuevo sistema, y pudiera casi decirse que una escuela y una doctrina, encaminadas á sostener la distribución de

una parte de las rentas nacionales entre todos los Estados, para el fomento de sus mejoras materiales. La ley de mejoras materiales de 1878 sintetizó esas ideas, y las que después se han expedido corroboran esta afirmación.

En consecuencia de las descepciones sufridas, y dando vigor á tal sistema de fomento, los Estados comenzaron á pensar en los medios de comunicación del comercio seccional con el río Magdalena, pero contando siempre con los subsidios ó subvenciones del Tesoro nacional; y al propio tiempo una suma considerable de este Tesoro comenzó á distribuírse por el Congreso para saldar el déficit que las mejoras materiales causaban en los Presupuestos de cada Estado. De esta manera ha venido á producirse un gran número de proyectos de ferrocarril al Magdalena y á fomentarse otras obras que en ferrocarril tiendan á convertirse. El negociado del fomento ha quedado, á virtud de esa tendencia, descentralizado en cuanto á la dirección, mas no independizado en cuanto á los recursos. Los Estados del Tolima, Cundinamarca, Boyacá y Santander tienen intereses, aislados hasta cierto punto, en relación con la comunicación á la arteria fluvial que los baña á todos; y las empresas de las ferrerías de Subachoque y Samacá, considerablemente auxiliadas por la Nación, han sido estimadas especialmenre como principio de los ferrocarriles de la altiplanicie al Magdalena.

Esa descentralización, contra la cual no pueda quizá producirse argumento decisivo en la actualidad, no ha sido fecunda, porque la potencia fiscal del país, que no basta para dar impulso serio y eficaz á una obra sola, menos alcanza para impulsar muchas si se descompone ó distribuye. Esa distribución se ha hecho, además, comprometiendo el porvenir fiscal de la República, introduciendo nuevas complicaciones en el mecanismo del crédito público, dando aliciente á las especulaciones del agio y causando una doble pérdida para la República representada en el descuento con que las empresas venden los documentos que se emiten á su favor y en la obligación de hacer real, tarde ó temprano, el valor nominal de esos documentos, sin que este

último se haya aplicado todo en beneficio de los intereses que estaba destinado á fomentar.

Mas, parece que no es dable retroceder en el camino en que tanto se ha progresado, sin que el retroceso llegara á causar hasta graves perturbaciones políticas. Está sólo garantizada por la probidad y el celo de las autoridades locales la eficacia de los auxilios de la Nación á las obras públicas que los Estados emprenden; y esa garantía es bastante, si la importancia de las obras se estima en el Congreso con criterio imparcial, y responden á necesidades reales de la industria y del comercio. Sin embargo, la República tiene que consolidarse como unidad en el mundo, y parece ser ya un hecho comprobado que cuando los lazos de la ley no ligan, los intereses económicos son los únicos que pueden consagrar la unión. Los Estados Unidos del Norte son ejemplo reciente y palpable de este principio, prácticamente admitido en nuestras instituciones; y el Ferrocarril continental, á través de los desiertos, no ha sido otra cosa que un pacto, dictado por la previsión, entre California y los Estados del Este.

Más ó menos tarde, nuestro país, que vive más bien de las tradiciones que de las esperanzas, necesita recojer los elementos inconexos que agregó la Constitución de Río-Negro, y que habían estado unidos por la obra de las reales cédulas, para darles uniformidad, es decir, para imprimirles nacionalidad, y para que los límites generales de la Nación tengan fundamento más sólido y apoyo más firme que los de un compromiso de unión firmado con la sangre de una guerra intestina. No creo, por esto, que haya esfuerzo que pueda ahorrarse, cuando se trata de los intereses que la República fomenta ó crea al dar impulso á su desarrollo industrial.

En circunstancias tales, el Poder Ejecutivo ha celebrado el contrato que está á la aprobación del Congreso, y cuya combinación es muy sencilla. El Gobierno nacional da privilegio al Sr. General Juan N. González O., para construír y explotar una línea principal de ferrocarril entre el Magdalena y Bogotá

y ramales accesorios. Para los efectos del contrato la línea se considera divida en secciones de á cien kilómetros, y el costo de cada kilómetro se calcula en $ 25,000, sobre los cuales garantiza el Gobierno un interés de 7 por 100 anual durante el tiempo de la concesión, y 30 años después de construída la línea principal ó sus ramales, salvo el caso de que por cinco años consecutivos se obtenga en la empresa una utilidad neta de 7 por 100: entonces cesa la garantía del Gobierno. Además, tan luego como el concesionario haya cedido el contrato á una Compañía y ésta se haya incorporado ó matriculado, el interés que el Gobierno garantiza se hará efectivo sobre la suma aproximada de $ 500,000 que se necesita para el estudio y exploración de la línea y otros gastos preliminares y que después se distribuye en las primeras secciones del ferrocarril, á razón de $ 1,000 por kilómetro hasta su completa amortización. Estudiada la primera sección, la Compañía queda autorizada para reunir la suma necesaria para construír dicha sección, y, verificado esto, el Gobierno, constituído en el deber de efectuar la garantía del interés de 7 por 100 anual sobre esa suma. Después de construídas las dos terceras partes de la 1.ª sección, la Compañía reune una suma igual para la segunda, y así se continúa en las demás secciones, computando la parte proporcional de los $ 500,000 gastados y haciendo efectiva la garatía del interés del 7 por 100 anual sobre el costo de la sección y sobre aquella parte proporcional.

Para pagar el interés garantizado de 7 por 100 anual, el Gobierno enviará á Londres, á disposición de la Compañía, cuotas de 8, 10 y 15 por ciento del producto bruto de las Aduanas del Atlántico y Cúcuta y de las Salinas de Cundinamarca según vayan consignándose en aquella ciudad las porciones del capital necesarias para construír las secciones 1.ª, 2.ª y 3.ª del ferrocarril. Con tal fin, y cuando aquellas consignaciones vayan haciéndose, el Gobierno hipoteca especialmente aquella cuota progresiva del producto de las Aduanas y Salinas mencionadas, en la proporción necesaria hasta llegar al máximum del 15 por

100; porque como los productos netos de la obra se aplican en primer término á completar el 7 por 100 de interés anual garantizado, es claro que la garantía del Gobierno en ocasiones no alcanzará sino sobre saldos exiguos. Cuando se consignen las sumas necesarias para otras secciones del ferrocarril, no aumenta, por tanto, la cuota de la renta que está destinada á cubrir el interés en unos casos, y en otros, á llenar el déficit en el producto neto del ferrocarril, necesario para completar el 7 por 100 anual.

Por último, á los 99 años del privilegio, el ferrocarril será de propiedad de la Nación; el estudio de la línea debe principiar dentro de un año de la aprobación del contrato; un año después de concluído el estudio de la vía se dará principio á la construcción de la primera sección; y seis años después de comenzada la construcción, deberá quedar terminada la línea. La concesión caduca, por cláusula especial, si la construcción no empieza dentro de los dos años siguientes á la aprobación del contrato.

Tales son, en resumen, las condiciones principales del contrato que el Poder Ejecutivo ha celebrado con el Sr. González. La importancia de la obra, más bien que los compromisos contraídos por la República, merece que se le estudie concienzudamente. Así lo he hecho en cuanto me ha sido posible; y no encontrando modificaciones que hacerle, aunque algunas se me ocurrieron en la primera lectura del proyecto, tengo el honor de proponeros:

"Dése segundo debate al proyecto de ley por la cual se aprueba un contrato."

Honorables Senadores,

CARLOS CALDERÓN R.

Bogotá, Julio 13 de 1883.

Sr. Presidente del Senado de Plenipotenciarios.—Presente.

El día 30 de Enero último nos dirigimos el Sr. General Juan Nepomuceno González O. y yo al Poder Ejecutivo en los siguientes términos:

"Sr. Secretario de Fomento de la Unión.—Presente.

"Por vuestro conducto, tengo el honor de dirigirme al ciudadano Presidente de la Unión, con el objeto de hacer saber al Poder Ejecutivo, que cedo y traspaso al Sr. General Ramón Santo-Domingo Vila el contrato que celebré con vuestro antecesor Sr. Dr. Manuel Laza Grau, el 13 de Julio de 1883, sobre construcción de una línea de ferrocarril desde el río Magdalena hasta esta capital.

"En virtud de la cesión que hago al Sr. General Santo-Domingo Vila, éste adquiere todos los derechos y contrae todas las obligaciones que yo haya podido y pueda haber adquirido y contraído para con el Gobierno nacional, que es la otra parte contratante.

"Respetuosamente solicito del Poder Ejecutivo que dé por hecha la sesión de contrato y que ordene que este memorial y la resolución que á él recaiga se remita á la Cámara del Senado, á fin de que ésta y la de Representantes tengan conocimiento de la cesión al considerar el contrato en las próximas sesiones.

"El Sr. General Santo-Domingo Villa, acepta la cesión que le hago del contrato y en constancia firma el presente memorial.

"Bogotá, Enero 30 1884.

"JUAN N. GONZÁLEZ O. — Acepto la cesión, R. SANTO-DOMINGO VILA."

En virtud de la cesión que se hace en el precedente memorial, yo he venido á subrogar al concesionario y he adquirido todos los derechos y contraído todas las obligaciones que hubiera podido adquirir y contraer el Sr. González O.

Fundado en esto y creyendo, como creo, que el H. Senado dará al negocio del Ferrocarril Central la importancia que

tiene para el país, os suplico que deis curso al proyecto de ley que quedó pendiente en las sesiones del año pasado de 1883, por el cual se aprueba un contrato sobre concesión de privilegio al Sr. Juan N. González O. para la construcción del expresado Ferrocarril.

Sr. Presidente,

R. Santo-Domingo Vila.

Bogotá.—Imprenta de Pizano.—1884.

Señores Senadores.

Encargado de informaros para segundo debate, acerca del contrato celebrado en 13 de Junio de 1883, entre el Poder Ejecutivo de la Unión y el Sr. General Juan N. González O. para la construcción de un camino de rieles que ponga en comunicación la capital de la República con el bajo Magdalena, paso á emitir el concepto que, después de un atento y detenido estudio he formado de dicho contrato.

De todos los contratos celebrados hasta hoy para construcción de ferrocarriles en Colombia, el ajustado con el Sr. General González O. es el que impone menos gravámenes al Tesoro nacional. Todos los ferrocarriles que se hallan en construcción, á virtud de contratos celebrados con el Gobierno de la Unión, son de tres pies ingleses, casi todos deben llevar rieles de hierro de 25 á 30 libras de peso por yarda lineal, exigen los más por vía de subvención la mitad del costo de construcción, algunos $ 7,000 por cada kilómetro, y todos valiosas concesiones en baldíos, además de las que ordinariamente se hacen á esta clase de empresas.

El Ferrocarril Central habrá de tener, según el contrato que examino, un metro de ancho de riel á riel, éstos deben ser de acero y de cuarenta libras de peso por yarda lineal, y solo exige del Tesoro de la Nación una garantía de 7 por 100 que habrá de pagarse por secciones de á cien kilómetros y sobre un capital fijo, á razón de $ 25,000 por kilómetro.

Que la suma fijada para cada kilómetro no es exagerada, se comprende sin esfuerzo, desde luego que se considere que para algunos de los ferrocarriles en construcción, de vía angosta, y que llevan rieles de hierro de menor peso, se ha computado cada kilómetro á razón de $ 33,000. Ahora, si se tiene en cuenta el movimiento de importación y exportación que hay actualmente entre Bucaramanga y el río Magdalena, es claro que al quedar terminada la primera sección en los términos del contrato, el Tesoro no tendría que erogar

suma alguna como garantía; y respecto de las demás secciones muy poco será el gravamen que impondrán á la Nación, una vez concluídos, pues el tráfico que habrá de desarrollar, la facilidad y baratura de los trasportes entre nuestros centros productores y la Costa, bastará, si no en el primer año, sí en los subsiguientes, para atender al pago de la garantía estipulada.

Mas, aun suponiendo que el Tesoro hubiera de quedar gravado con el monto total del 7 por 100 correspondiente al valor de las tres primeras secciones de la vía, lo que no puede racionalmente suponerse, resultaría de ello que la Nación tendría que contribuír con un millón de pesos en el curso de tres años, lo cual sería equivalente á pagar $ 3,300 por cada kilómetro, cantidad mucho menor que la asignada como subvención á las líneas que actualmente se construyen.

Espero que estos sencillos razonamientos serán suficientes para llevar al ánimo de los Srs. Senadores la persuación de que la mejor combinación acordada hasta ahora para realizar la grande obra llamada á cambiar favorablemente, en pocos años, la faz económica, social, y política de nuestro país es el contrato celebrado con el Sr. General González O., que motiva este informe.

No creo necesario entrar á demostrar la conveniencia que derivaría la Nación de la realización de la obra enunciada, porque el asunto ha sido largamente debatido en la prensa y en la tribuna parlamentaria, y tanto los Congresos federales como algunas Asambleas seccionales, y la opinión casi unánime del país, estuvieron acordes en reconocer que los sacrificios que dicha obra pudiera imponer á la República, quedarían ampliamente compensados con el desarrollo que ella, una vez terminada, daría al comercio y á todas las industrias. La notable exposicisión que acerca del particular presentó al Congreso de 1874 el ciudadano que desempeñaba la Secretaría de Hacienda, fué, en concepto de la generalidad de las personas de sano criterio, concluyente; y el tiempo trascurrido desde entonces hasta hoy, en vez de hacerle perder, ha dado mayor fuerza á los juicios ó razona-

mientos de aquel funcionario; al presente la cuestión se considera como de simple sentido común.

Aceptables, como son, en mi concepto, las condiciones del contrato enunciado, en cuanto á costo y condiciones de la vía, juzgo prudente no introducir sino las modificaciones indispensables á fin de que pueda cuanto antes, darse principio á los trabajos, en los términos en que se ha obligado á hacerlo el concesionario.

Como el Sr. General González O. ha traspasado al Sr. General Santo-Domingo Vila, sus derechos y acciones, y han sido aceptadas por el último todas las obligaciones que impuso al primero el contrato de 13 de Julio citado, se hace necesario modificar la redacción del artículo 1.° de dicho contrato en la forma que por separado os propongo.

También juzgo conveniente introducir una disposición que ponga en claro los derechos del Estado de Santander procedentes del contrato celebrado con el Ejecutivo nacional para la construcción de un ferrocarril entre el río Magdalena y la ciudad de Bucaramanga, los cuales derechos en nada deberán ser afectados por el contrato en discusión.

En la situación en que se halla el país tengo más esperanzas, Srs. Senadores, en el influjo saludable que una obra como la de que se trata habrá de ejercer en el porvenir de nuestra Patria, que en todas los Códigos y leyes que pudiéramos dictar con el propósito de mejorar la condición de nuestra sociedad, y por esto creo que no debe omitirse esfuerzo alguno que conduzca á su realización.

Os propongo, pues, el siguiente proyecto de resolución:

"Dése segundo debate al proyecto de 'ley por la cual se aprueba un contrato,' con las modificaciones que, por separado, propone la Comisión."

Bogotá, 3 de Marzo de 1884.

Honorables Senadores.

J. M. Campo Serrano.

MODIFICACIONES

que propone la Comisión al proyecto de ley por la cual se aprueba un contrato.

El artículo único del proyecto de ley debe quedar así:

" Art. único. Apruébase el contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con el Sr. General Juan N. González O., traspasado en 30 de Enero de 1884 al Sr. General Ramón Santo-Domingo Vila, sobre construcción de una líuea de Ferrocarril desde el río Magdalena hasta la ciudad de Bogotá, cuyo tenor es el siguiente:

El artículo 1.° del contrato modificado así:

Art. El Gobierno de la República de los Estados Unidos de Colombia concede á Ramón Santo-Domingo Vila, General en Jefe del Ejército de dicha República, etc., etc., (como sigue)

Art. nuevo (para después del 29). Esta concesión en nada afecta los derechos del Estado de Santander ó de quien lo represente, procedentes del contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo nacional y el Gobierno de aquel Estado, en 28 de Julio de 1881, para la construcción de un ferrocarril entre el río Magdalena y la ciudad de Bucaramanga, y en consecuencia el concesionario del presente contrato se entenderá con dicho Gobierno ó quien lo represente en el caso de que quiera aprovecharse del todo ó parte de los trabajos ya ejecutados.

Bogotá, 3 de Marzo de 1884.

J. M. Campo Serrano.

Helguera Collection

PAMPHLETS

Number: P- 1262

Author: Santo-Domingo Vila, R[amón].

Title: Gran Ferrocarril Central

Place of Publication: Bogotá

Publisher: Imprenta de Pizano

Date: 1884

Dimensions: 24 x 16 3/10 cms; i-iv, 1-32pp.

Condition: Fragile: paper is flaking in wrappers which are durty, as is first page, and several more-flaking throughout.

General Notes: Advocates a Central Railway running from Bogotá to the Magdalena River, which, Gen Santo-Domingo V., argues is feasible.

JT img 356-378

helguera-p-1262-001 ✓ front cover
002 ✓ inside f.c., p. [i]
003 ✓ ii - iii
004 ✓ iv - [1]
005 ✓ 2 - 3
006 ✓ 4 - 5
007 ✓ 6 - 7
008 ✓ 8 - 9
009 ✓ 10 - 11
010 ✓ 12 - 13
011 ✓ 14 - 15
012 ✓ 16 - 17
013 ✓ 18 - 19
014 ✓ 20 - 21
015 ✓ 22 - 23
016 ✓ 24 - 25
017 ✓ 26 - 27
018 ✓ 28 - 29
019 ✓ 30 - 31
020 ✓ 32, inside b.c.
021 ✓ back cover
Notes1
Notes2

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