DOCUMENTOS

RELATIVOS AL

CAMINO DE MICAY

POPAYAN—1899

Imp. del Depto.—Director, Delfín Valdés y Ayerve

CAMINO DEL MICAY

Los documentos compilados á continuación no sólo entrañan un reclamo al público para mantener viva la fe en la obra á que se refieren, sino una información, de fuente oficial en la mayor parte, satisfactoria de suyo para todos aquellos que nunca han retirado á la Empresa sus patrióticas simpatías; convincente para quienes se mostraron desconfiados porque el éxito no alcanzaría á compensar los esfuerzos, y justificativa para el Empresario que, por amor á su propio terruño, echó sobre sí el peso de la responsabilidad derivada del derrotero trazado por mutuo asentimiento en el contrato con la Gobernación del Cauca.

No es yá el caso de estudiar la conveniencia de esa nueva arteria del comercio: los distinguidos hombres que la adivinaron, han desaparecido; pero viven muchos de los que pronosticaban las positivas ventajas de aquélla y hoy pueden confirmar sus exposiciones y dar testimonio del colmo de sus esperanzas. La importancia del camino del Micay la sustrajeron de la discusión las antiguas Cámaras de Provincia, las Legislaturas del Estado, las Asambleas del Departamento y aun el Congreso de la Republica; el acometimiento de su apertura aparece ratificado por una serie no interrumpida de patriotas gobernantes; acerca de la declaración oficial sobre la manera como se ha cumplido el contrato por el encargado de la obra, llega el momento decisivo, y ése puede antelarse con la lectura del último de los concienzudos informes rendidos á la Gobernación por los Ingenieros señores Aragón y Mosquera. Restarán, pues, las rectificaciones y el perfeccionamiento que el camino requiera, pero la coronación en casos tales será siempre resultado exclusivo del patriotismo y de la perseverancia.

RESOLUCIONES DE LA GOBERNACION

República de Colombia—Departamento del Cauca—Secretaría de Hacienda Sección 2ª—Número 885—Popayán, 26 de Julio de 1898.

Señor D. Marciano Arias—Presente.

Al memorial dirigido por usted á este Despacho con fecha 16 de Julio en curso, ha recaído la siguiente Resolución:

"*Despacho de Hacienda—Popayán, Julio 25 de 1898.*

Visto el memorial anterior se dispone comisionar á los señores D. Tomás C. de Mosquera y D. Augusto Aragón para que reciban á nombre de la Gobernación el Camino del Micay y según las instrucciones que oportunamente se les darán, informen todo lo relativo al cumplimiento que haya tenido el contrato.

Al efecto se les hará, por medio de decreto, el nombramiento del caso, y por contrato se estipularán las condiciones y precio mediante las cuales, si aceptan la designación, deberán llenar su encargo,

En cuanto al auxilio que solicita el señor Arias á cuenta de lo que se debe por construcción del Camino, expídasele una orden de pago por $ 2,000, último resto de los $ 40,000 apropiados en el presupuesto vigente para tal gasto, y dígasele al señor Arias que, tánto, por esa razón como por la penuria actual del Tesoro Departamental, no es posible darle un auxilio mayor."

Dios guarde á usted,

Carlos Salcedo.

República de Colombia—Departamento del Cauca—Secretaría de Hacienda—Sección 2ª—Número 792—Popayán, 3 de Agosto de 1898.

Señor Marciano Arias, Contratista del Camino del Micay—Presente.

Al pié del memorial que usted elevó á esta Secretaría se dictó la siguiente resolución:

"*Secretaría de Hacienda—Popayán, Agosto 2 de 1898.*

Visto el memorial que ha dirigido á este Despacho, el 28 de Julio último, el señor Marciano Arias, en su carácter de contratista del Camino del Micay, y considerándose justa la solicitud que en él hace,

SE RESUELVE:

Acéptase la designación que ha hecho el señor Marciano Arias, nombrando representante de la Empresa del Camino del Micay al Ingeniero señor Roberto J. White.

Autorízase á dicho señor White para que pueda asociarse á los dos peritos comisionados que ha nombrado el Departamento por Decreto número 277 de 26 de Julio próximo pasado para practicar una inspección en el camino expresado.

Comuníquese.

Dios guarde á usted.

El Secretario de Instrucción Pública encargado de los asuntos locales.

Martín Restrepo Mejía.

INFORME DE LOS COMISIONADOS

Popayán, Octubre 18 de 1898.

Señor Secretario de Hacienda—Su Mano

Tenemos el honor de presentar al señor Gobernador por el digno conducto de usted, el informe que como comisionados y peritos para practicar una inspección en los trabajos de construción y conservación del camino de Micay, hemos elaborado en asocio del Ingeniero R. James White, representante del contratista señor don Marciano Arias, y es el siguiente:

DESCRIPCION GENERAL DE LA VIA.

El camino parte de esta ciudad por el camellón occidental y conservando esta dirección general hasta Quebradahonda, atraviesa Riohondo por un magnífico puente de cal y ladrillo, y Riosucio por uno de madera que está en mal estado; de Quebradahonda, principio de los contrafuertes de la cordillera Occidental, toma la vía una dirección general al N. O. hasta "El Derrumbe" en la cima de la cordillera, siguiendo la cuchilla de "El Tigre" hasta el alto Oriental de "Ortega" y de allí se desciende por una cuchilla que va á morir al río Ortega, pasando éste por un puente de madera á la rústica y que está en mal estado, continúa la vía por la cuchilla que sube hasta "El Derrumbe" ya citado, la cual divide las aguas de los ríos Ortega y Seguengue, tributarios del Cauca. En esta cuchilla están situados los puntos denominados "San Antonio" "La Florida" y "San José." Del alto del Derrumbe torna la vía á su dirección general primitiva, al Occidente y que conserva hasta Puerto Sergio; desciende la vía por una cuchilla al río "San Joaquín" tributario del Micay, atraviesa éste por un puente de madera de buenas condiciones y ya en la margen derecha de este río y á 500 metros de distancia, principia el camino construido por el Contratista, faldea al N. la cuchilla de El Roble, la que corta en "La Cintura" y continúa ascendiendo siempre en faldeo hasta el alto de "La Victoria;" de allí principia á descender suavemente hasta "El Boquerón de la Encillada", en donde corta un ramal de la cuchilla de Limñera y en zig-zag desciende al río Aguaclara, tributario del Micay, pasando á poca distancia antes la quebrada "La María," por un puente nuevo de buena calidad. Del río Aguaclara asciende la vía por un faldeo hasta coronar el alto de "La Bandera"; de allí desciende suavemente hasta "Tamboquemado" pasa luégo por una serie de suaves pendientes y contrapendientes á coronar el alto del "Imperio" ó "Aguanegra" de donde desciende en faldeo muy ameno hasta "El Deleite," para seguir atravesando los contrafuertes de la cordillera hasta el paso de "Arias" en el río Barbudero; del paso de Arias y coronando una pequeña eminencia "Alto de Paz," continúa la vía en suaves pendientes y contrapendientes hasta "Puerto Sergio," en el río Micay.

PORCION DEL CAMINO NO RECIBIDA POR EL GOBIERNO.

El Contratista dividió el trayecto del camino comprendido entre los ríos "Ortega" y "Micay", para su administración, en dos secciones que denominó Oriental la una y Occidental la otra; la primera, de río Ortega á Tamboquemado mide 67,128 metros; y la segunda, entre éste y Puerto Sergio, 38,212 metros. De la sección Oriental, el contratista recibió del Gobierno la porción comprendida entre el río Ortega y el punto situado á 500 metros al Occidente del río "San Joaquín" ó sea una longitud de 32,128 metros, y construyó dos leguas más, la primera, del punto últimamente nombrado y La Cintura, fué recibida, á nombre del Gobierno, el 23 de Mayo de 1894, por los señores Simón Rojas y Tomás C. de Mosquera; y la segunda, de "La Cintura" á "La Victoria" fué recibida primero, por el señor Mosquera, el 4 de Septiembre de 1895, y después, por el Inspector de caminos, señor Adriano Paz V., el 6 de Junio de 1896, quedando por recibir, de esta primera sección, el trayecto comprendido entre "La Victoria" y "Tamboquemado." De la sección Occidental el Contratista construyó seis leguas de Puerto Sergio á Aguanegra, las cuales fueron recibidas á nombre del Gobierno, así: la primera de "Puerto Sergio" á "Las Lajitas," 2 kilómetros antes del río "Barbudero," tributario del Micay, el 5 de Agosto de 1894, por el señor Ramón Payán; la segunda de "Las Lajitas" á las vueltas de "Chachajo" el 19 de Noviembre de 1894, por el señor Adolfo Cuevas, Prefecto de la Provincia de Buenaventura; la tercera, de las vueltas de "Chachajo" á la quebrada de "La Canoa", el 28 de Diciembre de 1894, por el señor Julio Castrillón, Prefecto de la misma Provincia; la cuarta de "La Canoa" á la quebrada de "Los Indios" y la quinta, de este punto al "Imperio," por el señor Tomás C. de Mosquera, el 4 de Septiembre de 1895, y la sexta del Imperio á "Aguanegra," por el señor Adriano Paz V., Inspector de caminos, el 6 de Junio de 1896; quedando por recibir de esta sección el trayecto comprendido entre Aguanegra y Tamboquemado.

Medimos siguiendo el eje del camino, 33,212 metros del poste que marca el kilómetro 65 (extremidad Occidental de la segunda legua de la sección Oriental), situado á 130 metros al Occidente del alto de "La Victoria" á Aguanegra, extremidad Oriental de la sexta legua de la sección Occidental.

Del kilómetro 65 (poste) al Boquerón de "La Encillada" situado á 204 metros al Occidente del poste que marca el kilómetro 60, medimos 15,204 metros, y la vía en este trayecto, principia á descender al río Aguaclara y se desarrolla con el 9 por 100 sobre el flanco Sur del contrafuerte de la cordillera que pasa por Peñafiera; del Boquerón al río Aguaclara, continúa la vía su descenso al río, pero ya con el 13 por 100, en 6,201 metros que mide este trayecto, en un zig-zag de 71 vueltas sobre un flanco (Occidental) de un ramal de Peñafiera que demandó la construcción de muros de piedra de laja en las vueltas y hácia la parte inferior para formar la mesa y dar á la vía un desarrollo que permita el tráfico por ella con caballerías cargadas; del río asciende la vía con el 8 por 100 al alto de La Bandera, en una extensión de 3,595 metros que medía entre ellos, é inmediatamente después del río se desarrolla en zig-zag sobre un pequeño ramal de Peñafiera hasta cortarlo y luégo continúa por el flanco Sur de este contrafuerte hasta coronar el alto; de allí principia á descender siempre por el mismo flanco y con el 5 por 100, á Tamboquemado, pasando por "El Guavito" que equidista 5,000 metros de cada uno de ellos; de Tamboquemado continúa la vía siempre en faldeo y á 8,212 metros empata en Aguanegra con el extremo Occidental de la línea, y á una legua de Tamboquemado, pasa la vía por Quebradillas.

El camino construído por el señor Arias, va casi todo en ladera y ha sido trabajado sobre una roca esquistosa de dureza variable, por lo cual, la mesa sólo tiene dos metros de latitud y está limitada de un lado, por la peña casi vertical que forma el talud y del otro, va bordeando hondonadas que hacen la vía peligrosa en algunos puntos; pero el piso firme de la mesa, formado en roca, en unas partes, y en otras, consolidado con materiales de buena calidad que suministran las mismas rocas, bien apisonados y sostenidos del lado de la cuneta por medio de maderos de buena calidad, hace la vía aceptable una vez que se construyan los *contaderos* indispensables en vías de esta naturaleza, pero que el Contratista no se obligó á ello. Del lado del talud va la correspondiente cuneta de capacidad suficiente para recoger las aguas lluvias y las efímeras que descienden al camino, las cuales continúan su caída al través de la vía por caños tapados con puentes de madera y material solidificante encina, ó empedrados con lajas convenientemente acondicionadas. Los arroyos que cortan la vía á poca profundidad y tienen lecho pedregoso, están descubiertos, y su álveo arreglado para el tráfico; y se han construído buenos puentes de madera sobre los arroyos que no ofrecen estas ventajas. La zona desmontada del camino tiene á cada lado del eje diez metros, pero en algunos puntos el desmonte se extiende más hácia la parte baja, lo cual es debido á lo escarpado de la peña que forma el talud, ó á los frecuentes derrumbamientos que al caer sobre la mesa del camino la destruyen unas veces y otras, sólo parte de ella, y para restablecer la comunicación hay necesidad además de descargar los materiales rodados, romper nuevamente la vía. Habría sido muy conveniente que la zona del camino estuviera no sólo desmontada sino también desempalizada, pues así se facilitaría su limpieza, que en esa región debe hacerse cada tres meses, por lo menos, y se evitaría que rodaran al camino los despojos vegetales depositados encima del talud. El trabajo ejecutado en la cuenta de Aguaclara es muy bueno, pero para asegurar su duración hay necesidad de prestar atención preferente á la desecación de la vía, porque una vez ésta descuidada, las aguas lluvias y los arroyos que en muchos puntos la cortan, correrán por

la mesa del camino y acabarán por destruír los muros que sostienen el terraplén y con él, el camino. En la misma cuesta hubo necesidad de romper un número considerable de cantos rodados para construír la vía y macadamizarla para dar estabilidad á la mesa. El río Aguaclara se pasa por un buen vado de lecho pedregoso que tiene 14 metros de ancho y 50 centímetros de profundidad máxima, pero á pesar de tener su nacimiento á poca distancia del paso [en las vertientes de Peñafiera], el caudal de aguas que arrastra en el invierno interrumpe el tráfico, por lo cual, debe construírse un puente sobre dicho río, lo que es posible, porque hácia arriba y á poca distancia del paso, hay un punto adecuado para ponteadero y porque allí hay maderas de muy buena calidad y en abundancia. A los 704 metros del kilómetro 55 (poste), la vía cruza la quebrada de "La María," la cual se une al río Aguaclara á poca distancia del paso por éste. La quebrada se pasa por un puente nuevo de madera que tiene 9 metros de luz; 2 metros de latitud y el piso formado de latas de chonta, está á 4 metros sobre el nivel ordinario del agua; tiene, además, barandas de un metro de altura.

CONSERVACION DE LA VIA.

De conformidad con la cláusula 9.ª, del contrato número 79, de 20 de Diciembre de 1893, ha cumplido el Contratista con el trabajo de conservación en la parte construída que recibió del Gobierno y de las leguas que ha ido construyendo desde el 23 de Mayo de 1894, y de las cuales se ha hecho mención en el punto anterior. Esta conservación debe contarse hasta el 23 de Mayo de 1899, fecha estipulada en la cláusula citada.

Cuando el Contratista recibió el camino, éste se hallaba en completo deterioro desde el río Ortega, á causa de la falta de desagües y el derrame consiguiente de las aguas lluvias sobre la mesa, las cuales habían formado barrizales y canalones que dificultaban el tránsito por ella; pero el contratista ha mejorado notablemente ese trayecto y hoy se encuentra en perfecto buen estado, en cuanto á la solidez del piso y buena distribución de las aguas. Se han repuesto ventajosamente los puentes sobre los arroyos de San Antonio, San Mateo y San Julián.

Entre la Conga y San Joaquín existe un trayecto de 6,148 metros de camino que sólo tiene la mesa un metro de latitud, lo cual es inaceptable en un camino de herradura, pero que en ese estado le fué entregado dicho trayecto al Contratista para su conservación, no siendo de su incumbencia la ampliación.

El puente de madera sobre el río San Joaquín está en muy buen estado y es una obra sólida, construída con magníficos materiales y ofrece gran duración por estar bien techado con astilla de roble.

Tanto las dos leguas de la Sección oriental como las seis de la Occidental, entregadas al Gobierno según pormenores especificados ya, han sido conservadas por el contratista de una manera satisfactoria.

El río Barbudero, en el paso de Arias, ofrece un lecho cascajoso que tiene 37 metros de ancho y sólo es vadeable en verano, pues en tiempo de invierno no lo es, por el mayor caudal de aguas. Se hace, pues, necesaria la construcción de un puente sobre dicho río y hay puntos adecuados para tal objeto. Las quebradas de Santa Bárbara, La Canoa, Los Indios, El Deleite y otras pequeñas, no tienen puente, pero están sus pasos convenientemente arreglados: ofrecen buen piso, cómodos abrevadores y no

interrumpen el tráfico en tiempo de lluvias. Al llegar á Puerto Sergio (68 metros antes del puerto), se pasa la quebrada de Oliveros por un puente de madera ranchado que tiene 10 metros de luz; 2 metros cuarenta centímetros de ancho y el entablado del piso está á 4 metros sobre el nivel del agua.

La conservación del camino, motivo de nuestro informe, demanda un constante y cuidadoso trabajo por la frecuencia con que caen grandes derrumbes que cubren la mesa y obstruyendo los desagües causan el desborde de las aguas, las que corriendo por sobre la mesa, concluyen por destruírla. Igualmente debe continuarse prestando preferente atención al desmonte de la zona del camino, para de esa manera obtener la completa desecación de la vía.

Hay *tambos* que ofrecen abrigo á los transeúntes en los puntos siguientes: El Roble, La Cintura, El Mirador, La Victoria, Chumbamuy, La Bandera, Las Estrellas, El Guavito, Tamboquemado, Quebradillas, Aguanegra, El Imperio, El Deleite y La Canoa. De estos tambos, unos están en buen estado y otros necesitan de una reparación formal para prolongar su existencia. Hay, además, en Aguaclara, una casa de alto, bastante capaz y con piezas abrigadas en el segundo piso, situada entre la quebrada de La María y el río Aguaclara y á 76 metros de la primera y á 525 metros del segundo. Allí se ha hecho un desmonte con el objeto de formar un pastal. La casa de Aguaclara y los tambos están situados en el corazón de la montaña y de tal manera distribuídos, que haya uno en cada legua, por lo menos.

DESVIO DE LA CONGA.

Como queda dicho, el camino abierto por el señor Marciano Arias, principia en el punto situado á 500 metros al Occidente del río San Joaquín, tributario del Micay, á 32,120 metros del río Ortega, tributario del Cauca, y á 77,120 metros de esta ciudad. Desde el río Ortega principia la vía á ascender por la cuchilla de San Antonio, contrafuerte oriental de la cordillera, hasta encontrar la cima de ésta, que es la divisoria de las aguas que van á los dos océanos, para luégo descender por el flanco occidental de la misma al río San Joaquín. Del río Ortega á San José, situado en la misma cuchilla, y ya para coronar la altura, la vía se desarrolla con una pendiente que permite el tráfico por ella con caballerías cargadas, pero desde San José hasta el alto del Trueno y del alto del Derrumbe, en donde principia el descenso al río San Joaquín, hasta el punto en donde empata la vía con el trabajo que dirigió el Ingeniero señor Julián Uribe, 6,148 metros antes del río San Joaquín, la vía es completamente inaceptable por lo escarpado de sus pendientes, pues algunas parciales alcanzan al 45 por 100. Del alto del Trueno al del Derrumbe, la vía va por la cima de la cordillera, en un trayecto que mide una legua, y por consiguiente, los transeúntes y las caballerías estarán á merced de los fuertes huracanes y ventisqueros propios de esas regiones. Podemos asegurar sin temor de equivocarnos, pues nuestro concepto está de acuerdo con el de todas las personas que han pasado por la tan nombrada Conga, que mientras ella exista (la cuesta), no será posible ir á Puerto Sergio con caballerías cargadas con bultos de 5 arrobas de peso cada uno.

Conocemos el trazado que hizo sobre el terreno el Ingeniero señor Adriano Paz V., con el objeto de abrir la entrada al camino construído por el señor Arias, y por orden del Gobierno, el cual se separa del camino actual á los 729 metros de San José, faldea la vertiente Norte del Cerro de San José y con un desarrollo de 2,200 metros y una pendiente positiva del 12 por 100 corta al camino actual en la Garganta, notable depresión de la cordillera entre los cerros de San José y el Trueno. De la garganta, á 275 metros de altura sobre el punto tomado por origen del trazado, éste cambia de dirección al Suroeste, siempre en faldeo, corta la cuchilla que divide las aguas que van á los dos océanos; de allí cambia de rumbo al Occidente y principia á descender con el 6 por 100 por los flancos de los cerros de Santana, Derrumbe y la Conga, hasta volver á cortar el camino á los 113 metros del kilómetro 80 [poste] en un punto situado á 828 metros más abajo que la Garganta; y para unir ésta con aquél, con la pendiente ya expresada, hubo que darle al trazo un desarrollo de 12,011 metros. El extremo occidental del desvío trazado por el señor Paz V., empata con el oriental de la porción de camino que dirigió el señor Uribe.

La longitud del desvío es de 14,211 metros y la del camino actual entre los mismos puntos, de 11,698 metros, aumenta, pues, la longitud de la vía en sólo 2,513 metros. Este pequeño aumento en la longitud del camino es despreciable en atención á las muchas ventajas que se obtendrían con la desviación proyectada, pues además de reducir considerablemente las pendientes, de tener aguas en abundancia, de quedar la vía protegida de los fuertes huracanes y ventisqueros y de estar ya desmontada la zona en toda su longitud, tendríamos, la no menos, de ver salvados los cuantiosos intereses ya invertidos en la vía de Micay.

NAVEGACION FLUVIAL Y MARITIMA.

Puerto Sergio, á la margen derecha del río Micay, está situado en un lugar pantanoso y por consiguiente no puede ser sano. Creemos que unas pocas cuadras más abajo, en la punta que forma la confluencia del Micay con el río Sigüí, habría quedado mejor situada esta futura población, pues hoy no hay más que tres casas, dos de ellas muy cómodas y con sus respectivos almacenes de comercio; la una pertenece al señor Marciano Arias y la otra al señor Euripides Calonge, quien está establecido allí como Agente y Comisionista, con recomendaciones honrosas.

El río Micay es perfectamente navegable desde Puerto Sergio, con embarcaciones de vapor que calen de 2 á 3 pies; la menor profundidad durante la estación seca y en la cual hicimos el viaje, es de un metro, en un punto situado abajo de la confluencia con el río Chuare. La mayor profundidad que pudimos anotar es de 7 metros. El desnivel del río es insignificante en todo su curso y debido á ésto, la navegación con canoas en el verano es penosa por la lentitud con que se avanza.

Ambas orillas del río están regularmente pobladas y se nos ha informado que hay unos 3000 habitantes entre negros é indios; los primeros se dedican preferentemente á la minería y los segundos están en estado completamente salvaje, viven de la pezca, desnundos y apenas fabrican unos pocos artículos de paja como canastos y sombreros. En fajas estrechas, pero casi continuadas, en las dos orillas, hay plátano en gran variedad y caña de azucar que se beneficia en rudimentarios trapiches de mano.

Según datos del Ingeniero señor Adriano Paz V., la distancia de Puerto Sergio á Noanamito es de 58,740 metros así:

Del Puerto al pueblo de Chuare..... 5800 metros
Id. id. al id. de San Isidro..... 11900 id.
Id. id. al id. de Zaragoza..... 29600 id.
Id. id. á la boca de Noanamito..... 58440 id.
Id. id. á la casa del señor Arias situada en la margen izquierda del Micay..... 58740 id.

En Noanamito se bifurca por primera vez el río Micay, para desembocar al Pacífico en la bahía del Ají; conservando este brazo el mismo nombre de Noanamito. Más abajo se divide el río Micay en otros dos brazos llamados La Candelaria y El Coco, inferiores al primero por su caudal de aguas. El de Noanamito es profundo y por consiguiente adecuado para que pasen por él embarcaciones de vapor. La bahía del Ají es amplia, al abrigo de los vientos y en el punto denominado Cascajito podría establecerse el puerto marítimo en buenas condiciones para pequeños vapores. Durante la marea alta, la barra ó tranca es casi insensible y no puede dudarse de la posibilidad que hay para que pasen embarcaciones por allí, porque hay constancia de la entrada á la bahía de las siguientes:

"Goleta Isolina" de dos árboles y capaz de 60 toneladas. Fondeó en la bahía el año de 1862.

"El Vigilante," pailebote capaz de 50 toneladas. Fondeó allí mismo en el año de 1862.

"El Sebastopol," capaz de 100 toneladas. Fondeó en la misma bahía el año de 1868.

"El Garibaldi," capaz de 30 toneladas.

"El Carmen," capaz de 25 toneladas. Fondeó en el mismo sitio el año de 1872.

APRECIACIONES GENERALES.

Terminamos el presente informe con las siguientes apreciaciones generales:

Como queda dicho, el contratista señor Marciano Arias, ha cumplido con el compromiso contraído con el Gobierno, poniendo en comunicación esta ciudad con el río Micay, por medio de un camino de herradura que mide 30 leguas y que pueden recorrerse con recuas cargadas en un término de seis días, ó sea en jornadas de á cinco leguas diarias, cuando se haya realizado la desviación de la cuesta de La Conga.

1.° Esta distancia se puede acortar en unas tres leguas, tomando el camellón que de esta ciudad se dirige al Norte, hasta el Alto de Calibío; de allí siguiendo al Occidente por el camino del Rosario, pasar el río Cauca en el punto llamado Tumaco, para luégo tomar por la hoya del río Seguengue á la derecha de la cuchilla de San Antonio.

2.° Las desviaciones adoptadas por el Contratista de conformidad con las autorizaciones del Gobierno y aprobadas por él, han sido indispensables y talvez las únicas adecuadas para construír un camino que reúna las condiciones de solidez y economía para el tráfico comercial. Las otrtuosidades sobremanera exajeradas de la trocha ó trazado antiguo, hacían esa vía materialmente inaceptable por lo escarpado de sus pendientes y los graves inconvenientes para el desarrollo de un camino racional siguiendo esa ruta. Según los planos y medidas antiguas anotadas en los postes existentes aún y que sirvieron de base para el contrato en referencia, el trayecto comprendido entre el punto situado á 500 metros al Occidente del

río San Joaquín y Puerto Sergio, medía 10 leguas y nosotros hemos medido entre los mismos puntos 14 leguas 3,212 metros, lo que da un aumento de 4 leguas y 3,212 metros, proveniente de las desviaciones anotadas. En nuestro concepto y en calidad de peritos, creemos que esta mayor distancia debe computarse tomando como base la suma de cien mil pesos ($ 100,000) estipulada en el contrato para diez leguas de camino.

3.° Una vez realizadas las mejoras indicadas desde esta ciudad hasta la Conga y llevada á cabo la navegación por vapor del río Micay, son indiscutibles las ventajas que reportaría el centro del Departamento. Se obtendrían aquí artículos de primera necesidad, como la sal, á precio relativamente bajo; para los ganados se abriría un radio de consumo mucho mayor; el comercio conseguiría en abundancia y con facilidad, artículos de exportación, como oro, caucho, tagua etc. y siempre que subsista la ley 24 de 1894, se obtendrán mercancías extranjeras á un precio tal que permita la competencia con las introducidas por Buenaventura y para el Departamento del Tolima, á las que se importan por el río Magdalena.

4.° Prescindimos de formar el inventario de las herramientas y demás útiles que sirvieron para abrir el camino, porque según la cláusula 4.ª del contrato número 93 reformatorio del número 79, de 29 de Diciembre de 1893, que dice así:

"....4.° Tanto las herramientas y demás útiles que tenga que comprar el contratista para la conclusión de la obra, como los que hasta hoy ha suministrado el Gobierno, para el mismo fin, quedarán destinados para la conclusión y conservación del camino durante los cinco años estipulados, sin que el Gobierno pueda retirarlos para otro objeto, ni el contratista esté en la obligación de devolver los;" dichas herramientas y útiles, quedaron desde entonces de propiedad del señor Arias y hoy el Gobierno no necesita de tal inventario.

Acompañamos al presente informe, para ilustrarlo más, un cuadro de todas las anotaciones hechas en cada kilómetro del camino, desde el día 19 de Agosto, en que dimos principio á los trabajos en el río Ortega, hasta el 28 del mismo mes, en que llegamos á Puerto Sergio.

Es de justicia reconocer el interés y espíritu patriótico con que tanto el señor Marciano Arias, en su calidad de contratista del camino de Micay, como sus colaboradores señores Aristides Baraya, Superitendente de la obra, Roberto J. White y Adriano Paz V., Ingenieros de la misma obra, han coronado la empresa acometida, haciéndose acreedores á la gratitud y aplauso de sus conciudadanos.

Suplicamos al señor Secretario se sirva excusar la deficiencia y faltas que encuentre en nuestro trabajo, hecho sí con todo el interés que el asunto requiere; y si logramos dejar satisfechos los deseos de la Gobernación, quedarán también colmados los nuéstros.

AUGUSTO ARAGON.

T. C. DE MOSQUERA.

ROBERTO J. WHITE.

CUADRO *que complementa el informe elaborado por los comisionados por el Gobierno para inspeccionar los trabajos de construcción y conservación del camino de Micay.*

Kilómetros.	Rocas. Longitud.	Rocas. Altura media	Distancias.	Lugares.	Altura barométrica en pies.	Presión en décimas de pulgada.	Temperatura centígrado.	Pendientes por ciento.	OBSERVACIONES
			0	Puente sobre el río Ortega y principio de la cuesta de San Antonio..	5972	249.	25°	....	Agosto 19 á las 2 horas 15 minutos p.m.(a
105	....	..	668m	.....	6360	245.5	„	19p*	Id. 2 y 30 id. (b).
104	....	..	1000	.....	6806	241.5	24	15 „	Id. 3 y 15 id. (c).
103	....	..	1000	....	6851	241.1	21	1 „	Id. 4 y 20 id. (d).
102	....	..	1000	.....	7261	237.5	18	13 „	(e).
101	....	..	1000	.....	7203	238.	18	2 n	Id. 20 á las 8 horas y 34 minutos a. m. (f)
100	....	.	1000	.....	7055	239.3	19	4 „	Id. 9 id. (g).
99	....	..	1000	La casa de la Empresa está situada entre los kilómetros 99 y 98.....	7284	237.3	21	7 p	Id. 7 y 20 a. m. y 1 y 9 p. m. (h).
98	....	.	1000	.....	7713	233.6	21	13 „	Id. 20 y 22, 1 y 19 p. m. y 9 y 30 a.m., respectivamente (i y j).
97	....	..	1000	.....	7852	232.4	18	4 „	Id. id.—1 y 40 p. m. y 9 y 45 a. m. id. (k)
96	....	..	1000	.....	7841	232.5	22	0	Id. 22-10 y 5 a. m. (l)
95	....	..	1000	La id. de la de La Florida está situada entre los kilómetros 95 y 94	8064	230.6	19	7 p	Id. 20 y 22—2 y 20 p. m. y 10 y 25 a. m. (m).

* P. pendiente positiva.
N. id. negativa

Kilómetros.	Rocas. Longitud.	Rocas. Altura media	Distancias.	Lugares.	Altura barométrica en pies.	Presión en décimas de pulgada.	Temperatura centígrado.	Pendientes por ciento.	OBSERVACIONES
94	....	..	1000m.	.....	8590	226.2	18°	17 p	Id. id.—2 y 55 p. m. y 11 y 4 a. m. [n].
93	....	..	1000	La id. de San José está id. entre los kilómetros 93 y 92.	8832	224.2	18	8 „	Id. id.—3 y 20 p. m. y 11 y 22 a. m. (o)
92	....	..	1000	.....	9409	219.5	15	18 „	Id. 23-8 y 8 a. m.(p)
91	....	..	1000	A 182 m. del k. 92, principia el trazado del desvío de la Conga	10146	213.6	17	24 „	Id. 22 y 23—12 y 30 y 8 y 45 a. m. (q).
90	....	..	1000	A 291 del kilómetro 90 se pasa por La Garganta	10589	210.2	15	14 „	Id. id.—1 y 10 p. m. y 9 y 20 a. m. (r).
89	....	..	1000	.....	11041	206.7	13	14 „	Id. id.—1 y 18 p. m. y 9 y 45 a. m. (s).
88	....	..	1000	.....	10771	208.8	12	8 „	Id. id.—1 y 30 p. m. y 10 y 13 a. m. (t).
87	....	..	1000	Alto de El Trueno..	11127	206.1	14	11 „	Id. id.—1 y 52 p m. y 10 y 54 a. m. [u].
86	....	..	1000	Santa Ana.	10962	207.3	14	5 n	Id. id.—2 y 11 p. m. y 15 y 5 p. m. (v).
85	....	..	1000	.....	10949	207.4	13	1 „	Id. id.—2 y 20 p. m. y 12 y 35 id. (x).
84	....	..	1000	Alto de El Derrumbe	10909	207.7	16	1 „	Id. id.—3 p. m. y 1 y 5 id. (y).
82	....	..	2000	.....	9459	219.1	21	24 „	Id. 23—1 y 47 p. m. (z).
80	....	..	2000	Sale el trazado del desvío de La Conga	7841	232.5	19	27 „	Id.—2 y 20 p. m. (a').

Kilómetros.	Rocas. Longitud.	Rocas. Altura media	Distancias.	Lugares.	Altura barométrica en pies.	Presión en décimas de pulgada.	Temperatura centígrado.	Pendientes por ciento.		OBSERVACIONES.
79	...	..	1000m.	.....	7375	236.5	21°	15	n	Id.—2 y 40 id. (b′).
78	....	..	1000	.....	6918	240.5	20	15	„	Id.—3 p. m. (c′).
77	...	..	1000	.....	6525	244.	21	13	„	Id.—3 y 20 id. (d′)
76	....	..	1000	....	6358	245.5	23	5	„	Id.—3 y 40 id. (e′).
75	....	..	1000	La Gallera ..	5917	249.5	23	14	„	Id.—4 y 5 p. m.
74	....	..	1000	San Joaquín	5538	253.	20	11	„	Id —4 y 30 id. [f′].
73	98m	3m	1000	.....	5819	250.4	21	9	p	Id. 24–9 y 40 a.m. (g′)
72	486	2	1000	.....	6027	248.5	21	7	„	Id.—10 y 6 id. (h′).
71	395	3	1000	.....	6303	246.	26	9	„	Id.—10 y 45 id.
70	133	3	1000	....	6581	243.5	23	9	„	Id.—1 y 55 p. m. (i′).
69	91	4	1000	Alto del Roble	6975	240.	22	13	„	Id.—2 y 20 id. (j′).
68	960	3	1000	.....	7260	237.5	21	9	„	Id.—3 y 6 id. (k′).
67	1000	3	1000	....	7433	236.	20	6	„	Id.—3 y 30 id. (l′).
66	850	3	1000	El Mirador..	7782	233.	19	11	„	Id.—4 id. [m′].
65	200	1	1000	Alto de La Paz ó de La Victoria.. .	8135	230.	15	11	„	Id.—5 y 25 id. (n′).
64	200	2	1000	Desvío de la Paz	7724	233.5	18	11	n	Id.25–11 y 20 a.m. (o′)
63	630	3	1000	Chumbamuy.	7549	235.	16	5	„	Id.—11 y 50 id. (p′).
62	460	4	1000	.....	7318	237.	17	7	„	Id.—12 y 25 id. (q′).
61	500	5	1000	.....	7032	239.5	18	9	„	Id —12 y 50 p. m.
60	280	3	1000	El Boquerón	6693	242.5	19	10	„	Id.—1 y 20 id. (r′).
59	380	3	1000	El Peñol....	6292	246.	19	13	„	Id.—1 y 45 id. [s′].
58	....	..	1000	.....	5917	249.5	18	12	„	Id.—2 y 10 id. (t′).
57	....	..	1000	.....	5592	252.5	19	10	„	Id.—2 y 35 id. (u′).
56	....	..	1000	....	5217	256.	19	12	„	Id. —3 id. [v′].
55	....	..	1000	.....	4794	260.	21	13	„	Id.—3 y 25 id. (x′).
54	....	..	1000	Aguaclara — casa.....	4116	266.5	22	21	„	Id.—10 y 7 a. m.
53	60	2	1000	.....	4223	265.5	22	3	p	Id.—10 y 35 id. [y′].
52	....	..	1000	.....	4533	262.5	22	9	„	Id.—11 id.
51	320	4	1000	La Bandera .	4637	261.5	22	3	„	Id.—11 y 20 id. (z′).
50	580	2	1000	.....	4899	259.	22	8	„	Id.—11 y 45 id. [1].
49	700	2	1000	Las Estrellas	4794	260.	23	3	n	Id.—12 y 10 p.m. [2]
48	300	3	1000	.....	4637	261.5	23	5	„	Id.—12 y 35 p. m.
47	140	1	1000	.....	4275	265.	23	11	„	Id.—1 id. [3].
46	210	2	1000	.....	4019	267.5	24	8	„	Id.—1 y 25 id. [4].
45	110	1	1000	.....	3816	269.5	24	6	„	Id.—1 y 45 id. [5].
44	360	3	1000	El Guavito ..	3564	272.	25	8	„	Id.—2 y 7 id. [6].
43	280	2	1000	.....	3365	274.	25	6	„	Id.—2 y 25 id. [7].
42	20	2	1000	.....	3215	275.5	26	4	„	Id.—2 y 50 id. [8].

Kilómetros.	Rocas. Longitud.	Rocas. Altura media	Distancias.	Lugares.	Altura barométrica en pies.	Presión en décimas de pulgada.	Temperatura centígrado.	Pendientes por ciento.		OBSERVACIONES.
41	120	3m	1000m.	.....	3166	276.	26°	1	„	Id.—3 y 15 id. [9].
40	....	..	1000	Tamboquemado	3166	276	26	0		Id.—3 y 40 id. [10].
39	....	..	1000	.....	2823	279.5	24	11	„	Id. 26—7 a. m. [11].
38	....	..	1000	.....	3018	277.5	24	6	p	Id.—7 y 50 id. [12].
37	....	..	1000	.....	3315	274.5	24	9	„	Id.—8 y 15 id. [13].
36	....	..	1000	.....	3315	274.5	24	0		Id.—8 y 35 id.
35	...		1000	Quebradillas	3265	275.	22	1	n	Id.—9 id. [14].
34	57	3	1000	.....	3365	274.	24	3	p	Id.—11 id. [15].
33	613	4	1000	....	3315	274.5	25	1	n	Id.—11 y 20 id. [16]
32	4	3	1000	El Mármol ..	3315	274.5	26	0		Id.—11 y 50 id. [17]
31	48	2	1000	Aguanegra ..	3564	272.	27	8	p	Id.—12 y 15 p. m.
30	114	2	1000	.....	3564	272.	27	0		Id.—12 y 45 id. [18].
29	332	3	1000	....	3414	273.5	27	5	n	Id.—1 y 15 id. [19].
28	168	3	1000	.....	3068	277.	27	11	„	Id.—1 y 35 id. [20].
27	721	3	1000	.....	2920	278.5	27	4	„	Id.—2 id. [21].
26	20	6	1000	El Imperio ..	2628	281.5	27	9	„	Id.—2 y 23 id. [22].
25	....	..	1000	.....	2580	282.	27	1	„	Id.—2 y 45 id. [23].
24	....	..	1000	.....	2291	285.	27	9	„	Id.—3 y 10 id. [24].
23	120	2	1000	....	2101	287.	27	6	„	Id.—3 y 35 id.
22	....	..	1000	El Deleite ..	1863	289 5	27	6	„	Id.—4 y 10 id. [25].
21	....	.	1000	.....	1490	293.5	23	11	n	Id. 27–7 y 30 a.m. [26]
20	40	2	1000	.....	1537	293.	25	1	p	Id.—7 y 45 id. [27].
19	....	.	1000	.....	1630	292.	26	3	„	Id.—8 y 10 id.
18	140	3	1000	.....	1676	291.5	26	1	„	Id.—8 y 30 id. [28].
17	80	3	1000	.....	1817	290.	26	4	„	Id.—8 y 55 id.
16	....	..	1000	La Canoa....	1723	291.	26	3	n	Id.—9 y 20 id. [29].
15	180	4	1000	.....	1630	292.	27	3	„	Id.—9 y 45 id. [30].
14	....	..	1000	.....	1444	294.	27	6	„	Id.—10 y 15 id. [31]
13	....	..	1000	.....	1397	294.5	27	1	„	Id.—10 y 40 id.
12	....	..	1000	.....	1351	295.	27	1	„	Id.—11 id.
11	...	..	1000	.....	1441	294.	27	3	p	Id.—11 y 27 id. [32].
10	....	..	1000	.....	1537	293.	27	3	„	Id.—11 y 50 id. [33].
9	....	..	1000	Barbudero ó el Playón	1351	295.	27	6	n	Id.—12 y 15 p.m. [34]
8	....	..	1000	Paso del río Barbudero	1075	298.	27	9	„	Id.—1 y 20 id. [35].
7	....	..	1000	....	938	299.5	28	4	„	Id.—1 y 45 id.
6	....	..	1000	....	1259	296.	27	10	p	Id.—2 y 5 id. [36].
5	40	4	1000	.....	1121	297.5	27	4	n	Id.—2 y 30 id. [37].
4	....	..	1000	.....	984	299.	27	4	„	Id.—2 y 50 id. [38].
3	....	..	1000	.....	1075	298.	27	3	p	Id.—3 y 20 id.
2	....	..	1000	.....	1075	298.	27	0		Id.—3 y 50 id.
1	...	..	1000	.....	1075	298.	27	„		Id.—4 y 20 id.
Puerto Sergio	..		672	Orilla del río Micay.	893	300.	25	6	n	Id.—4 y 30 id.

OBSERVACIONES.

a. A los 160 metros del puente se pasa por la casa de José Hurtado, situada á la derecha del camino; hay buenos pastos y cementera de plátano, caña, yuca y arracacha.

b. A los 620 metros del kilómetro 105 se pasa por la casa de Valerio Chagüendo. En este punto está el poste que marcaba la legua 16.

c. A los 400 metros del kilómetro 104 se encuentran, á la derecha del camino, y muy cerca una de otra, dos casitas, en un pequeño asiento y tienen labranzas. A los 700 metros, á la izquierda, hay otra casa de regular comodidad y 100 metros más adelante otra pequeña.

d. En el kilometro 103 está la casa de Madroñero, á la derecha del camino; es bien abrigada.

e. En este punto—kilómetro 102—la altura, presión etc. anotados son el resultado de dos observaciones hechas el 19 y 20 de Agosto á las 5 y 5′ p. m. y á las 8 y 10′ a. m., respectivamente. Del kilómetro 103 al 102 la vía atraviesa una cuchilla que forma una travesía dejando á ambos lados hondonadas poco profundas.

f. La vía, entre los kilómetros 102 y 101, continúa por la misma cuchilla y aun cuando hay unas pocas alturas relativas que pasar, sinembargo es muy suave y sigue en travesía. En este trayecto no hay ninguna habitación.

g. La vía continúa por la misma cuchilla. No hay casas. Los kilómetros (postes) 101 y 100 están en pequeñas eminencias que forman la cuchilla y para llegar á ellos el camino va por suaves depresiones de la misma cuchilla.

h. En este punto—kilómetro 99—está situada la casa de los señores Bravos, buena para posada, por ser abrigada y tener agua y pastos; está situada en una pequeña cintura. La altura anotada es el término medio de las observaciones hechas el día 20 á las 9 y 20′ a. m. y á la 1 y 9′ p. m.

i. El resultado de 10 observaciones hechas en los días 20, 21 y 22, en la casa de la Empresa, es el siguiente: Altura 7590 pies. Presion en décimos de pulgada: 234,6. Temperatura en grados centígrados 17.½. La casa es muy bien construída, capaz y cómoda; está rodeada de mangas con muy buenos pastos y es el punto de reunión de todos los vecinos, los domingos, con el objeto de hacer mercado. En todo el trayecto de este kilómetro hay casas á uno y otro lado del camino con buenas condiciones para los transeuntes.

j. Las alturas, presiones y temperaturas anotadas hasta el kilómetro 84 son el tèrmino medio de las repetidas observaciones hechas en cada lugar. Adelante del kilómetro 98 cruza la vía un pequeño arroyo que se pasa por un puente de madera de dos metros de ancho.

k. El poste del kilómetro 97 está situado después de una pequeña hondonada y en donde principia otra.

l La vía sigue por la cuchilla, pero con insignificante pendiente y las cinturas son poco profundas.

m. Del kilómetro 96 al 95 hay á la izquierda dos casas y continúa la vía en travesía con suave pendiente. A la derecha hay otra casa de los señores Hoyos

n. Entre los postes 95 y 94 está situada la casa de la Florida, propiedad de la Empresa; unas pocas cuadras antes está la casa de Petronila Hoyos con cubierta de astilla de roble como la de la Empresa y también como ésta bien abrigada. También se encuentra la casa del señor Hoyos. Altura 3,320. Presión 228,0. Temperatura 17°.

o. Este kilómetro sigue por la cuchilla, pero la cuesta es más fuerte; principia el ascenso rápido á la cima de la cordillera. A los 460 metros del poste que marca el kilómetro 93 está San José, en donde tenía una casa la antigua Compañía del Micay; hoy hay otra, de María Cruz Parra, y es la última que se encuentra en el ascenso por la falda oriental de la cordillera; tiene buenas condiciones para posada. Altura 9,051 pies. Presión 222,4. Temperatura 15°. Pendiente en estos 460 metros 15 por 100. En toda esta cuchilla y desde el río Ortega se han hecho grandes desmontes á uno y otro lado del camino y se cultivan los productos propios de cada zona, como plátano, maíz, caña, trigo, papas etc.; entre los pastos de la región alta se encuentra el trébol (Trifolium repens) tan estimado como planta forrajera. El árbol dominante en estos bosques es el roble, de dimensiones colosales; también hay en abundancia cedro y otras clases de maderas para construcción y ebanistería.

p. Del kilómetro 92 hasta la boca del desvío de La Conga hay 189 metros y la pendiente es de 30 por 100. El piso es de tierra vegetal, de modo que en tiempo de lluvias será penoso el tránsito por esta parte que afortunadamente no es larga.

q. Continúa el camino con pendiente positiva fuerte (24 por 100) y gracias á que el piso mejora y á la buena conservación es posible continuar la ascención.

r. Del kilómetro anterior al 90 la pendiente disminuye un poco y el camino faldea la vertiente Norte del cerro de San José, en una parte, para luego seguir por la cuchilla que va estrechándose mucho, con grandes derrumbes á uno y otro lado.

s. A los 291 metros del kilómetro 90 se pasa por la garganta, que es la mayor depresión de la cordillera entre los altos de San José y El Trueno, y á donde sale la primera parte del desvío de La Conga, para cruzar el camino en esta parte y seguir por las faldas de la izquierda.

t. La pendiente anotada en este punto (8 por 100) es el término medio entre el ascenso al alto del Trueno, pues hay una contrapendiente.

u. Entre este kilómetro y el 86 queda el alto del Trueno, punto culminante de la cordillera por donde pasa el camino.

v. El poste que marca el kilómetro 86 está situado en Santa Ana; hay allí un tambo y es un lugar adecuado para posada. El piso continúa firme.

x. Este punto queda en una pequeña eminencia y sale á él la senda de los indios que vienen de Dinde y El Playón á traer panela y maíz á

los trabajadores del camino. Del kilómetro 86 al 84 el camino es casi horizontal y el piso de buena calidad.

y. Principia ya la cuesta de La Conga y el piso sigue siendo firme.

z. Este punto (kilómetro 82) queda en la mitad de la cuesta citada. La pendiente general de los dos kilómetros anteriores es del 24 por 100, pero hay parciales del 45 por 100.

a′ 113 metros antes de llegar al poste que marca el kilómetro 80 está el pié de La Conga, de modo que el camino en la cuesta de este tan renombrado lugar, tiene una longitud de cerca de 4 kilómetros.

b′ En el kilómetro anterior principió el trazado Uribe y la única observación que hay que hacer en este trayecto de la vía es que hay dos pedazos, el uno de 20 metros y el otro de 10, en los cuales la mesa apenas tiene 1 metro de ancho, en ladera y en partes peligrosas, pero la peña del talud permite la ampliación.

c′ El piso de este kilómetro es bien firme, pero hay también algunos puntos en los cuales se estrecha mucho la mesa del camino, encima de derrumbes de consideración.

d′ La vía continúa bastante estrecha, pero no hay como en el kilómetro anterior grandes derrumbes que hacen peligroso el paso.

e′ La misma observación que en el kilómetro anterior. Pendiente uniformemente suave y buen piso. Antes de llegar al kilómetro 75 se pasa por La Gallera, casa de Marcelo Zúñiga, que será posada obligada y con buenas condiciones por los pastos, agua etc. Se produce bien el plátano y hay desmonte de consideración.

f′ El poste que marca el kilómetro 74 está 38 metros después del puente sobre el rio San Joaquín. Principia á 500 metros de éste el camino construído por el señor Arias.

g′ Faldea el camino por el través de San Fernando, en terreno ameno; hay principio de pastales y una pequeña cementera de plátano perteciente á José María Gamboa. Existe una mata de guadúa natural. Hay buenas aguas.

h′ Pendiente en ascenso hacia El Roble. Buen terreno, inculto. Se hallan maderas de aserrío como cedro, canelo, comino etc.

i′ En este kilómetro está situado el punto de El Roble donde la Empresa está formando pastales; existe un tambo regular para posada. El terreno es ameno y adecuado para la agricultura.

j′ Faldea el través del Roble con pendiente regular, siendo las condiciones del terreno iguales al anterior, en la primera parte; luego asciende al través de La Cintura, abandonando la cuchilla del Roble. En este kilómetro empiezan las peñas más resistentes de las rotas por la Empresa. El camino está tallado en roca y hay hacia la parte de abajo precipicios escarpados; la pendiente es buena y una amplitud de la mesa que varía entre 2½ metros (máximum) y 2 metros mínimum.

k′ La Cintura. Existe un rancho en ruinas; pendiente del camino amena; hay un contadero frente al rancho; el terreno es escarpado y pedregoso.

l′ El Mirador. Hay un tambo regular, maderas de aserrío y buenas aguas; terreno igual al anterior.

m′ Alto de La Victoria (La Paz). Punto culminante del segundo ramal de la cordillera y donde se verifica la confluencia de los vientos Alisios, lo cual produce abundantes lluvias y frecuentes (casi constantes) nieblas; esto continúa hasta Las Estrellas. En el alto citado principia el descenso de la vía hacia el Boquerón de la Encillada y Agua-clara. Hay un tambo en mal estado en el sitio donde fué un campamento de la Sección del Presidio que trabajó en el camino. Terreno escarpado. Temperatura baja.

n′ Través en descenso con pendiente regular hacia el Boquerón de La Encillada; cruza el camino un gran derrumbadero en su pendiente trasversal siendo la del camino horizontal. En este precipicio, que mide más de 200 metros, la Empresa construyó por tres veces el camino y con grandes gastos por las frecuentes corridas de aquél.

o′ Chumbamuy. Hay un tambo pequeño en buen estado; pendiente del camino suave y escarpada la de las faldas de las cuchillas. Se pasa una quebrada pequeña por vado pedregoso.

p′ Pendiente del camino semejante á la del anterior; en este kilómetro se rompieron peñas de gran magnitud y á la parte baja de ellas hay precipicios.

q′ Se asciende al último través para llegar á La Encillada por zig-zags tallado en roca de gran resistencia y de inclinación muy fuerte; luego se continúa descendiendo con una pendiente suave.

r′ Se pasa el punto de "El Boquerón de La Encillada de la Cueva" y principian las 71 vueltas que descienden á Agua-clara.

s′ El Peñol—Hubo antes un campamento en este lugar y hay en él una roca vertical de 200 metros de altura que se levanta á la extremidad de las vueltas del camino.

t′ El piso es bien consolidado y cómodamente desarrolladas las vueltas.

u′ Hay en este trayecto murallas de piedra, sólidamente construídas que ayudan á formar la mesa del camino.

v′ Continúa el zig-zags bien desarrollado en terreno escarpado y pedregoso. En todo este descenso hasta Agua-clara se rompieron muchos cantos rodados de gran magnitud y dureza.

x′ Se pasa la quebrada "María" por un buen puente de madera á la rústica, sobre estribos, natural el uno y el otro (occidental) construído de piedra de laja. A poca distancia se halla la casa de "Agua-clara," espaciosa, de dos pisos y techada con hojas de palma, planta que hay en toda esta región en gran variedad y abundancia. Esta es la mejor posada de la vía entre San Antonio y Puerto Sergio y la jornada de "La Gallera;" hay principios de pastales y lugar adecuado para sembrar plátano, caña, yuca etc. Se pasa el río Agua-clara por un vado bueno, pedregoso y se principia el ascenso hacia Las Estrellas.

y′ Cuesta de Las Estrellas; pendiente suave; terreno escarpado; gran número de rocas rotas á fuerza de pólvora.

z′ En este kilómetro queda el alto de "La Bandera," punto culminante del través de Las Estrellas; hay un tambo pequeño; se cruzan varios precipicios.

1. Se desciende del alto de La Bandera á las quebradas de Las Esmeraldas de las cuales una se pasa por vado y otra por un puente de madera sobre estribos artificiales. En este kilómetro se rompieron rocas de gran resistencia.

2. Las Estrellas—Campamento espacioso, cómodo y cubierto en parte con láminas de fierro corrugado. El terreno es ameno y adecuado para pastales y cementeras.

3. Se pasa el antiguo campamento de "Riascos," pueden hacerse pastales; se encuentra en esta región cacao silvestre.

4. El camino se encuentra en las mismas condiciones que en el kilómetro anterior.

5. El Guavito, en donde hay un tambo pequeño, principio de pastales y buenas aguas; el terreno es ameno y propio para cultivar productos de tierra caliente. Se pasa por el "Boquerón de Triana" para descender al través de Tamboquemado.

6. Terreno escarpado pero con pendiente suave en el camino. A 500 metros del poste que marca el kilómetro 43 existía el campamento del señor Manuel Triana C. y hay allí principio de pastales.

7. La Raiz—Terreno regular; pendiente del camino suave.

8. Se pasa por Tamboquemado, cruzando la cuchilla de este nombre de la falda N. á la S. El camino tiene en esta parte un desnivel casi inapreciable.

9. En este kilómetro el camino es á nivel y los terrenos son amenos.

10. Hay un tambo pequeño en buen estado; maderas de aserrío en abundancia y cacao silvestre.

11. Cruza el camino por varias veces el antiguo trazado que estaba estrictamente ceñido á la cuchilla de Tamboquemado y era inaceptable por sus fuertes pendientes y contrapendientes.

12. Ascenso del través de La Cabaña en pendiente regular.

13. Través de La Cabaña, camino á nivel; buen terreno; se cruzan varias aguas por buenos vados pedregosos. Hay también en este trayecto cacao silvestre.

14. En el kilómetro anterior queda el alto de La Cabaña y del 35 al 34 el través del "Mármol." En ambos kilómetros la pendiente del camino es muy suave y los terrenos buenos. Se pasa el tambo de Quebradillas, de regular capacidad; hay buenas aguas.

15. Sigue el través del Mármol. Hay un tambo pequeño. Naturaleza del camino igual al de los kilómetros anteriores. Corta el camino diques de cuarzo de bastante costo en su ruptura.

16. Se pasa El Mármol y principia el ascenso á Agua-negra; se desarrolla el camino cortando dos veces el trazado antiguo para tomar la falda N. del cerro de El Imperio.

17. Sigue el través de Agua-negra y se llega al campamento de este nombre; hay un rancho regular y aguas abundantes.

18. Través de Buenavista, llamado sin duda así, por haber un horizonte muy amplio; se ve el río Micay como si fuera una cinta de plata y alcanza á divisarse el mar. Se pasa por el Boquerón de La Palma ó Aguanegra, punto culminante de este través y de la falda de El Imperio.

19. Se desciende en zig-zags al través de El Imperio; estas vueltas son bien desarrolladas, con pendiente regular y talladas en roca.

20. Través de El Imperio. Terreno escarpado y pendiente del camino suave.

21. Continúa el mismo través. Hay algunos precipicios á la parte de abajo del camino.

22. Campamento de El Imperio. Buen tambo, espacioso y cómodo. Terreno adecuado para la agricultura, ameno y fértil; vegetación exuberante.

23. Principia el descenso al Deleite; buena pendiente. Terrenos propios para la formación de potreros; abundancia de aguas.

24. Continúa el descenso al Deleite. Iguales condiciones en estos dos kilómetros.

25. Campamento de El Deleite. Después de cruzar la quebrada de este nombre, por un buen vado, se llega al tambo situado en la margen Occidental, el cual es espacioso y está en buen estado. Hay en este punto muchas facilidades para establecer pastales y cultivar productos de tierra caliente. El lecho de la quebrada contiene oro. Hay indicios de que esta region fué habitada por indios.

26. Se pasa la quebrada de Los Indios; la pendiente del camino es buena y los terrenos amenos. Se cortaron algunos bloques de roca.

27. Través de "Risaralda." Hay principio de pastales; buenos terrenos y se cruzan varias quebradas por lechos de buen piso.

28. Través de "La Tatabrera." Las mismas condiciones en estos dos kilómetros que del 20 al 19 y del 17 al 16.

29. Descenso á La Canoa, cruzando la quebrada de este nombre se llega á poca distancia (10 metros) al campamento que se constituye de dos tambos, de los cuales el uno es espacioso y cómodo para posada.

30. Través del Zapallo. Terreno escarpado; se cortaron gran número de bloques de roca de bastante dureza. Se pasan varias quebradas, unas por puentes de madera y otras por vados de buen piso. Hay en abundancia palmas de tagua [marfil vegetal].

31. El Zapallo — Se corta la brecha antigua.

32. De los kilómetros 13 al 10 el camino sigue con una pendiente casi horizontal, en medio de terrenos amenos; no se cortan aguas vivas con el camino pero en diversos puntos pueden hallarse á corta distancia.

33. Principia el descenso al Playón, la pendiente es buena y el piso sólido.

34. El Playón—En este lugar se hallan las casas de Petronila Gil, José Olivar, Domingo Quintero y Justo Sarria. Hay allí cementeras de plátano, variedad en las clases, yuca, pastos etc. pertenecientes á los diversos habitantes del lugar.

35. Se pasa el río Barbudero en "Paso de Arias" por un vado hondo; pero hay facilidades para construír un puente. A la orilla oriental del río está situada la casa de Justo Sarria, que es espaciosa y adecuada para posada. En la margen occidental del rio asciende el camino en zig-zag bien desarrollado y con buena pendiente. A uno y otro lado hay cementeras de plátano.

36. Través de Santa Bárb..ra —Pendiente suave. En esta parte se rompieron varios bloques de roca.

37. Santa Bárbara — Hay un tambo regular para posada, principio de pastales y cementeras de plátano, yuca, cacao etc. La quebrada se pasa por lecho de buen piso.

38. Terrenos muy adecuados para todos los cultivos de tierra caliente.

39. La misma calidad de terrenos en este último trayecto del camino. Se desciende á Puerto Sergio con una pendiente del 6 por 100 y después de pasar la quebrada de Oliveros se llega á la planicie en donde fué trazada la población por el señor Adriano Paz V.

AUGUSTO ARAGON.

T. C. DE MOSQUERA.

R. JAMES WHITE.

COMUNICACION

del señor Secretario de Hacienda, por la cual solicita un informe.

República de Colombia—Departamento del Cauca—Secretaría de Hacienda—Sección 2ª—Número 983—Popayán, Diciembre 16 de 1898.

Señores Dr. Augusto Aragón y Tomás C. de Mosquera—Presente.

Suplico á ustedes se sirvan informar á este Despacho, á la mayor brevedad posible, respecto á los siguientes puntos:

1º Si el camino del Micay llena las condiciones y sigue las instrucciones del informe del ingeniero señor Julián Uribe.

2º Si el contratista para la apertura de dicho camino pudo evitar, siguiendo aquellas instrucciones, que en algunas partes la mesa del camino pudiese ser destruída por derrumbos, como han informado ustedes que sucede.

Hago á ustedes las anteriores preguntas porque el Contratista se comprometió según consta en el Contrato número 79, de 29 de Diciembre de 1893, á construir la obra "ciñéndose en un todo al informe del señor Julián Uribe y á los planos que suministrara el Gobierno."

Remito á ustedes en calidad de devolución el informe expresado.

Dios guarde á ustedes.

El Secretario de Instrucción Publica encargado del Despacho,

Martín Restrepo Mejía.

Secretaría de Hacienda—Sección 2ª

El informe del señor Julián Uribe á que se refiere el anterior oficio, está publicado en el *Registro Oficial* número 483 del 30 de Diciembre de 1892. Por lo tanto creo inútil remitir original dicho documento.

El Jefe de la Sección,

Benigno Valencia C.

Popayán, Diciembre 19 de 1898.

Señor Secretario de Hacienda—Presente.

En contestación á la atenta nota de usted, distinguida con el número 983, Sección 2ª, del 16 del presente, damos á usted el informe que nos pide, en los términos siguientes:

El ingeniero señor Julián Uribe dividió el informe que rindió á ese Despacho, el 2 de Diciembre de 1892, en tres partes, así: en la primera, indica ciertos cambios que debían hacerse al trazado primitivo (el del Ingeniero Adriano Paz V.); en la segunda, habla de los trazados preliminares para variar otras porciones del mismo trazado primitivo, y en la tercera, se ocupa del trazado definitivo de Las Estrellas al río Agua-clara y de El Roble á La Conga.

De lo expuesto se colige, que el señor Uribe adoptó de Puerto Sergio á Las Estrellas el trazo del Sr. Adriano Paz V., pues sólo se limitó á indicar, por escrito, los cambios, que á su juicio, deberían hacérsele al trazo Paz V., en ese trayecto, y agrega: "Sea este el momento de advertir que en las líneas para caminos de herradura, no es esencial fijar matemáticamente el eje de la vía, pues cualquiera persona medianamente versada en esta clase de obras puede hacer fácilmente las pequeñas variaciones que juzgue necesarias, ya para evitar un grupo de rocas, un trayecto de camino deleznable ú otro inconveniente de esta naturaleza."

Como lo digimos en el informe que rendimos á ese Despacho el 18 de Octubre del presente año, el Contratista dividió la porción del camino de Micay que se comprometió á abrir, en dos secciones, y encomendó la dirección de los trabajos á los Ingenieros Adriano Paz V. y Roberto J. White, quienes ya por su competencia en esa clase de trabajos, como por el conocimiento prácuico que tenían de la topografía del terreno, eran los llamados á realizar la obra con el mejor éxito apetecible.

Ahora bien, el señor Paz V., Ingeniero de la Empresa, construyó cinco leguas de camino de Puerto Sergio á El Imperio, introduciendo en el trazado hecho por él, las variaciones que encontró posibles sobre el terreno de las que indicó el señor Uribe, pues como éste muy bien lo dice en su informe: "No pretendo que el camino se lleve exactamente por el sendero que he elegido, pero sí sirve muy bien como base para que el encargado de concluir la vía le haga las pequeñas variaciones que juzgue necesarias," y esto, al hablar del trazado definitivo, que en cuanto á los cambios que indicó, sin conocimiento previo de la topografía del terreno, bien se comprende que algunos serían antieconómicos. Las cinco leguas de camino construídas por Paz V., fueron recibidas por el Gobierno y hoy sólo es de cargo del Contratista, la conservación de ellas.

El señor White, acompañó al señor Uribe en los trabajos de campo que éste ejecutó en la proyectada vía de Micay, tocándole á White construir el plano de los trazados preliminares [del río Agua-

clara á El Roble] y definitivo [de Las Estrellas á Agua-clara y de El Roble á La Conga], así como también dibujar en el mismo plano una ventajosa variación, aconsejada por Uribe, que podía hacerse al trazado definitivo de El Roble á La Conga, para "aprovechar terrenos de muy buena calidad y mejorar la dirección de la vía."

Mientras el señor Paz V. dirigía los trabajos en la Sección Occidental, el señor White, con la 4ª Sección del presidio, hacía avanzar los trabajos en la sección que estaba á su cargo, y el 4 de Septiembre de 1895, el Contratista entregó al Comisionado del Gobierno la segunda legua de esa Sección, pues ya la primera lo había sido el 23 de Mayo del año anterior; y como el informe del Comisionado fué favorable, el Gobierno la dió por recibida y la mandó pagar, quedando desde entonces el Contratista sólo con la obligación de conservarla.

Llamado por el Gobierno el señor Adriano Paz V., para que desempeñara el destino de Inspector General de caminos, el Contratista encargó al señor White, de los trabajos que aún faltaban por ejecutar en ambas Secciones, y el 6 de Junio de 1896, el Contratista entregó al dicho Inspector, la 6ª legua de la Sección Occidental, de El Imperio á Agua-negra, la cual fué recibida por el Gobierno, pero no pagada, porque según el contrato número 296, de 18 de Abril de ese año, el Gobierno concedió al Contratista una prórroga hasta de ocho meses, contados desde el 14 de dicho mes, para la entrega de la vía, y las dos partes contratantes convinieron en modificar el contrato primitivo [número 79] en el sentido de que el Gobierno no pagaría el valor de las leguas que fuera construyendo el Contratista sino cuando se verificase la entrega definitiva del camino y de que el Gobierno sólo pagaría la conservación de trece y media [13½] leguas de camino; con lo cual, el Gobierno reconoció que el Contratista ya había cumplido en parte con su contrato; y el Contratista dió una prueba de verdadero patriotismo, pues no sólo renunció voluntariamente el valor de la conservación de las leguas de camino que iba construyendo, al que tenía derecho por el contrato, sino que le facilitó al Gobierno el pago de ellas, conformándose con recibir pequeñas sumas á buena cuenta de lo que el Gobierno le quedaría á deber por el contrato, y á pagar los obreros del camino con parte de sus propios fondos. Si el Contratista no hubiere aceptado tal modificación, ya habría recibido el valor de las 14 leguas 3,212 metros de camino que ha construído y estaría recibiendo dos mil cien pesos ($ 2,100) mensuales, por la conservación de veintiuna [21] leguas, del río Ortega á Puerto Sergio.

Por lo expuesto hasta aquí, se deduce que el principal objeto de la comisión que el Gobierno nos confirió, fué el de medir la porción de camino de Agua-negra á la Victoria, que era la que no había sido recibida por el Gobierno, y ver si cumplía con las condiciones del Contrato número 79, de 29 de Diciembre de 1893, el cual fué aprobado por el señor Gobernador, en la ciudad de Buga, el 11 de Enero

de 1894, con las siguientes modificaciones: "1ª El ancho de la mesa del camino no será en ningún punto menos de dos metros; 2ª La fianza hipotecaria será de $ 15,000; 3ª Los pagos se harán como está determinado en la cláusula 9ª sólo que en lugar de $ 6,000 por cada legua de camino que vaya entregando, se le darán al contratista $ 5,000 y 4ª La exención de derechos de registro no se extiende á los de anotación de la hipoteca"; y además, recorrer la vía del río Ortega hasta Puerto Sergio, con la mayor atención posible, para poder informar al Gobierno sobre la manera como el Contratista atendía á la conservación de la vía que estaba á su cargo. En el informe que rendimos al Gobierno el 18 de Octubre último, nos ocupamos con la debida detención sobre esos dos puntos, y sólo nos resta agregar aquí, que dicho trabajo fué dirigido por el señor Roberto White, siguiendo, en lo posible, los trazados preliminar y definitivo del señor Julián Uribe y las variaciones que ambos acordaron podrían hacérsele á dichos trazados; y si el camino abierto hoy por el Contratista adolece de algunos defectos, débese, en gran parte, á la manera vaga como está redactado el contrato número 79, de 29 de Diciembre de 1893.

Decimos que á esos dos puntos estaba reducida nuestra comisión, porque el estudio minucioso de la navegación del río Micay y el establecimiento del puerto en la bahía del Ají, ha debido preceder á la apertura de la vía; así como á ésta el trazado definitivo de todo el camino. Hay más, la determinación de abrir una nueva vía que pusiera á esta ciudad en comunicación directa con el mar Pacífico, ha debido tomarse después de haber hecho un estudio comparativo entre las dos vías (la ya conocida de Buenaventura y la que se proyectaba), del cual hubieran resultado muchas ventajas para las poblaciones que se utilizaran de la nueva vía; pues hoy, sólo se trata de averiguar si el señor don Marciano Arias, contratista de la construcción y conservación de una parte del camino de Micay ha cumplido ó nó con su contrato; y nosotros, en nuestro propio nombre y en el de los comisionados que ya habían recibido ocho leguas (8) pertenecientes á dicho contrato, contestamos afirmativamente, sin que por ello estemos en un todo de acuerdo con los que han visto en dicho camino la redención de las poblaciones del centro del Departamento.

Resumiendo lo dicho, damos contestación categórica á las dos preguntas que el señor Secretario nos hace en la nota citada al principio de este informe:

A la primera: Si por camino de Micay se entiende el trayecto comprendido entre el río Ortega y Puerto Sergio, respondemos que la porción de ese trayecto que el Contratista se comprometió á abrir, llena las condiciones del contrato número 79, de 29 de Diciembre de 1893, con la modificación relativa al ancho de la mesa de la vía, y que sigue, en cuanto la topografía del terreno lo ha permitido, las instrucciones del informe del Ingeniero don Julián Uribe;

A la segunda: El contratista de la apertura del camino de

Micay, entre el punto situado á 500 metros al Occidente del río San Joaquín y Puerto Sergio, en el rio Micay, no pudo evitar siguiendo las instrucciones del informe del Ingeniero Uribe, que la vía fuera faldeando los ramales de la cordillera, y que por consiguiente, la mesa del camino estuviera limitada por la parte de arriba, por la peña casi vertical que forma el talud y por la opuesta, fuera, bordeando hondonadas profundas que hacen la vía peligrosa en algunos puntos, por carecer del número conveniente de contaderos; pero esta no es una circunstancia que acredite la vía de inaceptable, pues al trazarla el Ingeniero de esa manera, tuvo en mira, entre otras cosas, lo siguiente: 1.° que quedara protegida de los fuertes huracanes y ventisqueros; 2.° que estuviera provista de aguas potables; 3.° poderle dar pendientes adaptables para el tráfico con caballerías cargadas, y 4.° que el piso fuera seco y firme; y si no se descuida la conservación y mejora, indispensables en todo camino nuevo que atraviesa cordilleras, en no lejano día, tendremos un camino de herradura tan bueno como el de Buenaventura.

Terminamos el presente informe, pidiendo al señor Secretario, nos disimule el que llamemos su atención sobre algunos puntos que creemos tengan alguna importancia con el contrato Arias, y que ordene la publicación del presente informe en el periódico Oficial.

Con sentimientos de alta consideración y aprecio, nos suscribimos del señor Secretario, sus muy atentos y seguros servidores.

AUGUSTO ARAGÓN.

T. C. de MOSQUERA.

UNA AUTORIZACIÓN

República de Colombia—Departamento del Cauca—Secretaría de Hacienda. Sección 2ª—Número 493—*Popayán, 5 de Mayo de* 1894.

Señor don Joaquín Valencia C., apoderado legal del señor Marciano Arias etc. etc.
Presente.

En respuesta al memorial que elevó usted á mi Despacho el 1º de los corrientes, avísole que, al pié, recayó la siguiente Resolución número 20:

"Despacho de Hacienda—Popayán, 5 de Mayo de 1894.

Como apoderado del señor Marciano Arias, Contratista de la obra del camino del Micay, se dirige el señor Joaquín Valencia C, solicitando de la Gobernación la resolución de los puntos siguientes:

1º El nombramiento de una comisión que, de acuerdo con la cláusula 4ª del respectivo contrato, reciba la legua de camino ya construída, á partir del lugar desde donde empezaron los trabajos;

2º La autorización para que los ingenieros de la empresa adopten de una vez y con las desviaciones que estimen convenientes el trazado de la

vía en el trayecto comprendido entre *Tamboquemado y Puerto Sergio*, y entre *La Cintura y Tambo quemado*; y

3º La cooperación de la parte del Presidio que trabaja actualmente en el trayecto no comprendido en el Contrato, como elemento obrero que el Contratista ofrece computar en favor del Tesoro del Departamento.

SE CONSIDERA:

1.° Que es arreglada la solicitud que se refiere á la recepción oficial de la legua de camino construída;

2.° Que de los informes y demás documentos que el señor apoderado acompaña, aparece que sería favorable al tráfico, no gravosa á los intereses del Departamento y sí de necesidad la adopción de otra vía que la supuesta en el trayecto de *Tamboquemado á Puerto Sergio* y de *La Cintura á Tamboquemado*; y

3.° Que nó por cuenta del auxilio decretado por el Gobierno Nacional, sino por la de los pagos de su propio Tesoro y conforme al contrato, debe hacer al Contratista el Departamento, puede éste contribuir al fomento de la obra con la sección del Presidio que le ha cedido para los trabajos del camino de Micay el mismo Gobierno; la Gobernación

RESUELVE:

1.° Nómbrase á los señores Simón Rojas y Tomás C. de Mosquera, comisionados para que reciban oficialmente y de acuerdo con las estipulaciones del contrato de 29 de Diciembre de 1893, celebrado entre el señor Secretario de Hacienda y el señor Joaquín Valencia C. como apoderado del señor Marciano Arias, la legua de camino ya construída en la vía denominada de Micay. El trabajo de los comisionados será remunerado con la cantidad de [$ 100] cien pesos para cada uno; y quedan ellos obligados á rendir un informe circunstanciado sobre el resultado de su comisión;

2º Autorízase al contratista, señor don Marciano Arias para que, por medio de sus ingenieros, practique en el trayecto comprendido entre *Tamboquemado y Puerto Sergio* y entre *La Cintura y Tamboquemado*, nuevas exploraciones hasta dar con la ruta mejor, y adopte ésta para el trazado, siempre que se favorezca con ello el tráfico y no se grave al Tesoro del Departamento, sino en fuerza de necesidad absoluta y mediante la apreciación de peritos que oportunamente serán designados para el efecto; y

3º Pásese, mediante órdenes que al respecto se impartirán de la Secretaría de Gobierno, la sección 4ª del Presidio, consiante de cincuenta individuos, al lugar que designe el señor Arias, quien queda obligado al sostenimiento de dicha sección, en los términos de su propuesta de primero de Mayo á que esta Resolución se refiere. Los jornales de los individuos del Presidio, que se empleen en los trabajos de cargo del señor Arias, se llevarán en cuenta por el Contratista y, á la vez por el Cabo de la sección, quien remitirá mensualmente, con el visto bueno, del ingeniero de la Empresa, al Director General para que éste lo pase á la Secretaría de Hacienda, el cómputo correspondiente. El Gobierno del Departamento

considerará como dinero de las Cajas de su Administración General, para los efectos fiscales, los jornales de que se viene hablando, como también los sueldos de los empleados de la Sección 4ª del Presidio.

Cópiese y comuníquese.

Ildefonso Díaz del Castillo."

NUEVA SOLICITUD

Señor Secretario de Hacienda—Presente.

He visto pub icado en el número 1328 del *Registro Oficial*, la comunicación número 983, Sección 2ª, dirigida por usted el 16 del mes en curso á los señores doctor Augusto Aragón y Tomás C. de Mosquera y el informe que rindieron los señores mencionados.

Como el asunto se relaciona directamente con el camino de Micay, y por consiguiente, con mis propios intereses, me veo en la necesidad de hacer á usted las siguientes y respetuosas aclaraciones:

1ª Aunque es evidente que en el contrato número 79 de 1893 se convino que para la apertura del camino me sometería en un todo al informe del señor Julián Uribe y á los planos que suministrara el Gobierno, tales planos no se me presentaron antes de dar principio á los trabajos, ni en el curso de éstos. En el archivo de su Despacho no encontrará usted documento alguno que demuestre que se me hubiera hecho tal entrega; y desde luego es preciso convenir en que no tuve á la vista plano á que someterme.

2ª Con fecha 5 de mayo de 1894, se dictó en ese Despacho la Resolución número 20 que en su parte 2ª dice así: "Autorízase al Contratista señor don Marciano Arias, para que por medio de sus Ingenieros, practique en el trayecto comprendido entre *Tamboquemado y Puerto Sergio* y entre *La Cintura y Tamboquemado* nuevas esploraciones hasta dar con la ruta mejor, y adopte esta para el trazado, siempre que se favorezca en ello el tráfico y no se grave el Tesoro del Departamento, sino en fuerza de necesidad absoluta y mediante la apreciación de peritos que oportunamente serán designados para el efecto." Como se ve, tal Resolución modificó el Contrato primitivo en la que me obligaba á someterme en *un todo* al informe del señor Uribe y me dejó en libertad de practicar las desviaciones que mis Ingenieros creyeran indispensables ó de absoluta necesidad para la práctica perfecta del camino. Yo no he llevado á término otras variaciones que las indispensables, como lo han dicho los comisionados Srs. doctor Augusto Aragón y Tomás C. de Mosquera, é indicadas por mis Ingenieros, después de un estudio concienzudo del terreno sobre que trabajaban. Luego no me he salido de las condiciones estipuladas.

3ª El Gobierno tuvo Inspectores de caminos que, en más de una ocasión, recorrieron los trabajos; y en ningún caso me hicieron objeción con respecto á las desviaciones practicadas; y como tales empleados eran agentes del Gobierno del Departamento, con la misión especial de estudiar y examinar las vías en construcción, y de informar sobre ellas, es

claro que lo que aceptaban lo aceptaban en nombre y representación del Gobierno. Luego no es el caso de objetar hoy lo que antes se aprobó.

Además, los comisionados especiales para recibir las ocho primeras leguas de camino que construí, ninguna objeción hicieron, por consiguiente en cuanto á estas el asunto paso en autoridad de cosa juzgada.

4ª Conviene no confundir dos cosas distintas: el Camino de Micay como vía perfectamente adaptable para el tráfico, la una; y el Camino de Micay según el contrato celebrado por Marciano Arias, la otra. En el primer caso puede suceder que las bases fijadas por el Gobierno, al celebrar el contrato número 79, no satisfagan plenamente las condiciones de un buen camino de herradura; ya porque á la mesa no se le presupuso toda la amplitud que muchos desearían para viajar comodamente y sin peligros; ya porque no se previó la necesidad de hacer contaderos etc etc.; pero estos son defectos que derivan por una parte, de humana imprevisión, y por otra, de la pobreza del Tesoro público que á todo pone vallas; mas no son ni deben imputarse al constructor.

Respecto de la segunda, sí creo haber llenado fielmente mi compromiso, como expresamente lo han dicho los varios comisionados nombrados por el Gobierno; y hoy mismo lo ha comprendido así el justiciero señor Gobernador del Departamento, según consta de los términos altamente satisfactorios para mi de la última parte del oficio que usted me dirigió el 16 de los corrientes, distinguido con el número 985 de la Sección 2ª

Por todo lo expuesto suplico á usted que al dictar la Resolución que está pendiente sobre mi contrato, se sirva atender, tanto á los informes pedidos á los comisionados, y al señor Inspector General de Obras públicas, como á la Resolucion número 20 de que hago mérito en el presente memorial.

Y como es angustiosa mi actual situación: debido á las justas exigencias de los acreedores de la Empresa, me permito suplicarle también dicte su fallo en la primera oportunidad.

Popayán, 31 de Diciembre de 1898.

Marciano Arias.

INFORME

del Inspector General de caminos.

República de Colombia—Departamento del Cauca—Inspección General de caminos—Popayán, Enero 4 de 1899.

Señor Secretario de Instrucción Pública encargado del Despacho de Hacienda—Presente.

Tengo el honor de presentar á usted el informe relativo á la inspección hecha al camino de Micay, en referencia á la resolución marcada con el número 47 y dictada por la Gobernación en 17 de Diciembre del año pasado.

La zona desmontada del camino no solamente está perfectamente limpia y empalizada en toda su extensión, sino que se le ha dado á cada lado del eje de la vía algo más de diez metros de latitud, que reza el contrato.

No es por defecto de construcción que puedan ocurrir en la vía frecuentes derrumbamientos sino debido á la formación geológica de la zona que atravieza. Rompe á travez de una formación de esquistos extratificados en diferentes direcciones; y ya sea debido á las infiltraciones de las aguas lluvias ó á la descomposición causada en esta clase de formaciones por la acción atmosférica, las capas se descomponen y forman derrumbamientos inevitables, muy especialmente en la parte comprendida entre el río San Joaquín y el Barbudero.

Se hace pues indispensable una constante y activa vigilancia en esta parte de la vía para evitar la interrupción del tráfico, máxime cuanto que ésta está comprendida en la región lluviosa de la costa del Pacífico y por consiguiente expuesta á su inmediata acción, tan perjudicial para la estabilidad y firmeza de una vía recientemente construida.

El ancho de la mesa del camino construído por el señor Arias es el de dos metros de latitud y cortada sobre esquistos pizarrosos, peña predominante en esta región y sólo interrumpido á cortos trechos por diques de deorita.

Vistos el informe del Dr. Julián Uribe Uribe y los planos y perfiles ejecutados por D. Roberto White, he venido al convencimiento del mérito y benéficos resultados de algunas de las desviaciones hechas á la trocha primitiva. Se ha alargado un poco más la distancia de la vía, pero en cambio se han minorado notablemente las pendientes, cosa indispensable al buen servicio de las vías de comunicación

La medida exacta del camino fué practicada con escrupulosidad por los comisionados del Gobierno según se vé en el informe que estos señores rindieron á la Secretaría de Hacienda con fecha 18 de Octubre del año pasado. También pueden verse allí las apreciaciones hechas de las diferentes alturas, y me parece inútil tratar en este informe de observaciones hechas ya por los señores Dr. Augusto Aragón y D. Tomás C. de Mosquera, á quienes considero de competencia superior.

La porción de la vía comprendida entre el río Ortega y el San Joaquín, no fué construída por el señor Arias, sólo ha estado á su cargo la conservación, que he hallado en perfecto buen estado. Los desagües arreglados con esmero y sus taludes hechos con matemática regularidad, son sin duda alguna, garantía de estabilidad para la obra.

Entre El Roble y Las Estrellas se encuentran cortes de más de quince metros de altura lo que da idea clara del valor y mérito del trabajo. Es un camino atrevido y que merece detenido estudio para poder apreciar con justicia los esfuerzos y constancia desplegados por el contratista para llevarlo á término.

Muy buena impresión ha causado en mi ánimo ver cómo se han ejecutado los trabajos en el trayecto de camino construido por el señor Arias.

La formación geológica de esta región no ha favorecido seguramente á los intereses del contratista, pero sí ha contribuído favorablemente para el desarrollo de una vía sólida en casi toda su extensión.

Creo que el trabajo hecho, supera á las bases del contrato celebrado por el señor Arias con el Gobierno y sería de desearse que los contratistas para obras de esta clase, obraran de tan buena fe como el contratista del camino del Micay.

El desvío de "La Conga" es obra de vital importancia, tanto, que al no llevarlo á efecto, el servicio que prestaría al comercio de estas Provincias, se limitaría al paso de cargas de poco peso y de reducido volumen. Tiene en partes una gradiente negativa y positiva de más de un 45 por 100, cosa inaceptable en vías de comunicación.

No veo la inmediata importancia, ni la utilidad que puede reportar el Gobierno de esta nueva vía, pero deseoso por el desarrollo material del país, aplaudo toda empresa, que, como ésta, tiene por objeto ponernos en comunicación directa con la rica costa del mar Pacífico.

La hoya del río Micay en el Puerto Don Sergio está comprendida en la basta planicie pantanosa del litoral. Los numerosos contrafuertes que se desprenden de la cordillera occidental van á desaparecer en las fértiles vegas que limitan los ríos Micay y Barbudero. Son fértiles y faciles de trasformar en plantaciones productivas de todo género y abundantes en minas de aluvión, oro y platino.

Dios guarde á usted,

Julio Ospina.

RESOLUCION NUMERO 49

[DE 11 DE ENERO DE 1899],

por la cual se declara recibido el camino de Micay.

El 29 de Diciembre de 1893, el señor Secretario de Hacienda celebró el contrato número 79 con el señor Marciano Arias, relativo á la construcción del camino de Micay, contrato que fué aprobado por la Gobernación el 11 de Enero de 1894, con algunas modificaciones.

El 11 de Diciembre de 1894, se celebró nuevo contrato reformatorio del número 79.

El 18 de Abril de 1896 se celebró el último contrato que también reformaba el primitivo número 79.

El 14 de Mayo de 1894, recorrieron la primera legua de camino construído por el señor Arias, los señores Simón Rojas y T. C. de Mosquera, comisionados por el Gobierno para recibirla.

El 4 de Septiembre de 1895, el señor T. C. de Mosquera, rindió un informe en el que da cuenta de haber recibido, en nombre del Gobierno, tres leguas más.

En el año anterior y en el siguiente fueron recibidas á satisfacción del Gobierno otras leguas más del expresadocamino.

El 14 de Abril de 1896, el señor Secretario de Hacienda dictó la Resolución número 54, en la cual se dispuso lo siguiente:

"Concédese al contratista señor don Marciano Arias, la prórroga hasta de ocho meses, á contar desde la fecha de esta Resolución, para la entrega de la vía, con la expresa condición de que el Gobierno no recibirá el trayecto del camino que falte por construír sino el día que esté terminada toda la obra y se ponga al servicio público, bien entendido que será de

cargo del contratista la conservación de todo el trayecto del camino que construya, y únicamente se le pagará por la conservación de trece leguas y media en las que quedan comprendidas las dos últimas construídas."

Por telegrama fechado el 18 de Mayo de 1898, el señor Marciano Arias avisó estar concluído el camino del Micay y solicitó del Gobierno del Departamento le fuese recibido.

El 25 de Julio del mismo año, la Secretaría de Hacienda dictó Resolución comisionando á los señores doctor Augusto Aragón y T. C. de Mosquera, para que en asocio del señor Roberto White, Ingeniero de la Empresa, practicasen una inspección en el camino, para informar si había sido construído conforme al contrato número 79 de 1893.

Por medio de contrato celebrado con los comisionados el 26 de Julio de 1898, se precisaron los puntos acerca de los cuales debía versar el informe que se rindiera al efecto.

El 19 de Octubre del mismo año, se rindió á este Despacho dicho informe, el cual se publicó en el número 1306 del *Registro Oficial*, correspondiente á 5 de Noviembre del citado año.

Como el informe de los señores Aragón y Mosquera, suscitó algunas dudas, relativas principalmente á la solidez de la mesa del camino, y como la Gobernación necesitaba cerciorarse plenamente del completo cumplimiento de las obligaciones contraídas por el contratista, se dictó la Resolución que sigue :

"Resolucion numero 47

(de 17 de Diciembre de 1898.)

Visto el informe que han rendido á la Secretaría de Hacienda, el 18 de Octubre próximo pasado los Comisionados para practicar una inspección en el camino de Micay, y teniendo en cuenta que en dicho documento se ha manifestado :

Que la zona desmontada del camino tiene á cada lado del eje diez metros, pero en algunos puntos el desmonte se extiende más hacia la parte baja, lo cual es debido á lo escarpado de la peña que forma el talud, ó á los frecuentes derrumbamientos que al caer sobre la mesa del camino la destruyen unas veces y otras, sólo parte de ella, y para restablecer la comunicación hay necesidad además de descargar los materiales rodados, romper nuevamente la vía,

SE RESUELVE:

1.° Encárgase al Sr. Director General de Obras públicas para que recorra el camino del Micay, en toda su extensión, á fin de que estudie sobre el terreno los siguientes puntos :

1.° Si el contratista pudo evitar, conforme al contrato, que la mesa del camino llegase á sufrir daños tan graves como son los que han observado los señores doctor Augusto Aragón y Tomás C. de Mosquera.

2.° Si en la construcción del camino se han observado todas las indicaciones que para ello hizo don Julián Uribe Uribe, en el informe que rindió á este Despacho el 2 de Diciembre de 1892, pues á ello se comprometió el contratista en la cláusula 1.ª del contrato del 29 de Diciembre de 1893.

3.° Asígnase al señor Inspector General de Obras públicas como auxilio de viaje la cantidad de ciento veinte pesos ($ 120).

4.° Pídanse Informes análogos á los Comisionados señores Aragón y Mosquera.

Comuníquese.

Manuel M. Sanclemente.

El Secretario de Instrucción Pública, encargado del Despacho de Hacienda,

Martín Restrepo Mejía."

Visto el informe que han rendido á la Secretaría de Hacienda el 19 de Octubre próximo pasado etc.

Dados estos antecedentes, y

CONSIDERANDO :

1.° Que los dos informes rendidos por los señores Mosquera y Aragón y el del señor Inspector General de caminos se completan mutuamente y llevan al ánimo la convicción de que el señor Arias ha llenado estrictamente sus compromisos con el Departamento, y su trabajo ha merecido los siguientes conceptos :

"Como queda dicho, el contratista señor Marciano Arias, ha cumplido con el compromiso contraído con el Gobierno, poniendo en comunicación esta ciudad con el río Micay, por medio de un camino de herradura que mide treinta leguas etc."

" Es de justicia reconocer el interés y espíritu patriótico con que tanto el señor Marciano Arias, en su calidad de contratista del camino del Micay, como sus colaboradores señores Aristides Baraya, Superintendente de la obra, Roberto J. White y Adriano Paz V. Ingenieros de la misma obra, han coronado la empresa cometida, haciéndose acreedores á la gratitud y aplausos de sus conciudadanos." [Informe de los señores Aragón y Mosquera.]

" Muy buena impresión ha causado en mi ánimo ver cómo se han ejecutado los trabajos en el trayecto de camino construído por el señor Arias. La formación geológica de esta región no ha favorecido seguramente á los intereses del contratista, pero sí ha contribuído favorablemente para el desarrollo de una vía sólida en casi toda su extensión.

Creo que el trabajo hecho, supera á las bases del contrato celebrado por el señor Arias con el Gobierno y sería de desearse que los contratistas para obras de esta clase, obraran de tan buena fe como el contratista del camino del Micay." [Informe del Inspector General de caminos, señor Ospina].

2.° Que, aun cuando dice la Resolución número 54, de 14 de Abril de 1896, que, "el Gobierno no recibirá el trayecto del camino sino el día que esté terminada toda la obra y se ponga al servicio público," es de justicia declarar que se recibe desde el 28 de Agosto, del año próximo pasado, á pesar de que aún no puede darse al servicio público, porque antes hay que solicitar de la Nación se habilite un puerto en el Pacífico, conforme lo dispone el artículo 3.° de la Ley 81 de 20 de Octubre de 1888, ó al menos se organice un resguardo en Puerto Sergio para impedir los contrabandos, y mientras se llevan á efecto estas medidas, pasará mucho tiempo y el contratista se perjudicaría notablemente en sus intereses,

RESUELVE :

1.° Decláranse recibidas desde el 28 de Agosto anterior las siete leguas construídas por don Marciano Arias, comprendidas desde el punto de Aguanegra hasta el alto de La Paz.

2.° Declárase que el señor Marciano Arias ha cumplido las obligaciones que contrajo por contrato celebrado con el Departamento, el 29 de Diciembre de 1893 y sus adicionales, en lo relativo á la construcción del camino del Micay desde quinientos metros adelante del río de San Joaquín hasta Puerto Sergio.

3.° Páguese al contratista la cantidad que se le quede á deber, tanto por las leguas últimamente construídas como por la conservación, lo mismo que el valor de las desviaciones que se hubieren hecho con autorización del Gobierno.

Comuníquese y publíquese.

MANUEL M. SANCLEMENTE.

El Secretario de Instrucción Pública, encargado del Despacho de Hacienda,

Martín Restrepo Mejía.

PROPOSICION

—aprobada por el Concejo Municipal de Popayán.

República de Colombia.—Departamento del Cauca.—Presidencia del Concejo Municipal—Número 79.— Popayán, 14 de Enero de 1899.

Señor D. Marciano Arias.—Presente.

El Concejo Municipal que tengo la honra de presidir, dió aprobación unánime en su sesión de esta fecha á la siguiente proposición:

"El Concejo Municipal de Popayán,

CONSIDERANDO:

1º Que está terminada la obra del Camino de Micay y que ese beneficio público se debe en gran parte al esfuerzo, á la honradez y al patriotismo constante del Señor D. Marciano Arias.

2º Que éste ha comprometido su propia fortuna y ha vencido numerosas contrariedades logrando llevar á término la empresa y superando las bases del contrato celebrado para la apertura de dicho camino,

RESUELVE:

El Concejo Municipal de Popayán da un voto público de agradecimiento al Señor D. Marciano Arias y á sus colaboradores en la apertura de dicho camino de Micay y recomienda su nombre á las consideraciones y estimación de los habitantes del Distrito.

Comuníquese al Señor Arias y publíquese oficialmente."

Lo cual es grato á mí comunicar á Ud., agregando que los Concejeros que aprobaron la merecida proposición fueron los señores *Ayerve S. Carlos, Córdoba Adolfo, Payán José María, Rojas Simón, Tovar Jorge, Valdés y Ayerve Delfín y Zambrano Alcibiades* con el infrascrito que se suscribe de Ud. atento y seguro sevidor,

CARLOS ALBÁN.

Popayán, Enero 15 de 1899.

Señor Presidente del Concejo Municipal.

Presente.

He tenido la muy grata satisfacción de recibir de Ud. personalmente su carta oficial número 79 fechada el día de ayer, y por la cual se sirvio Ud. trascribirme la proposición aprobada por el Honorable Concejo Municipal en la sesión de esa fecha, con motivo de la terminación del Camino de Micay de que fuí contratista.

Si algún interés pude tener al encargarme de una obra, que superaba en mucho mis fuerzas y aptitudes, fué el de ayudar en algo al desarrollo comercial de mi ciudad natal; y por lo mismo, la mayor y más preciada recompensa para los esfuerzos de mis colaboradores señores Aristides Baraya, Superintendente, Adriano Paz V. y Roberto J. White, Ingenieros, y demás trabajadores de la empresa, y para los mios propios, es el voto de público agradecimiento dado por los muy dignos representantes del Distrito.

En nombre de mis dichos colaboradores y en el mío, tributo á la Honorable Corporación Municipal nuestra gratitud por tan significativa manifestación.

Ahora, como siempre he llevado el firme convencimiento de que toda empresa redentora se corona ó lleva á término con la intervención y protección divinas, es mi anhelo celebrar una función religiosa en el decurso de la semana, para dar gracias al Todo Poderoso, por la feliz terminación del camino y deseo que el Honorable Concejo Municipal se dignara presidir el acto é indicar la forma adecuada, toda vez que aquella obra rendirá más ó menos pronto sus beneficios á esta tierra tan querida para mí.

En espera de su respuesta me es honroso suscribirme de Ud. su atento y seguro servidor.

MARCIANO ARIAS.

CAMINO DE MICAY

En el número 1,306 del *Registro Oficial*, correspondiente al 5 del mes en curso, corre publicado el Informe de los comisionados señores Augusto Aragón, Tomás C. de Mosquera, y Roberto White para recibir el camino de Micay. Quisiéramos reproducir íntegro tan importante documento, pero la falta de espacio nos obliga á llamar únicamente la atención del público sobre él.

De allí resulta que el contratista señor Marciano Arias y su socio señor Aristides Baraya, han llenada satisfactoriamente los compromisos adquiridos respecto de construcción y conservación del camino, y que esta ciudad tiene ya una vía cómoda, corta, sólida y de pendientes suaves, no obstante ser entre montañas escarpadas, que la pone en pronta y fácil comunicación con el mar Pacífico, lo que ha constituído la aspiración constante de estos pueblos, desde muy remota época.

Sólo falta, pues, que la Gobernación dé oficialmente el camino al servicio público, para que nuestros hombres de acción entren libremente á explotar las riquezas que guarda esa parte de la Cordillera Occidental, hasta hoy casi desconocida, y que la corriente comercial se establezca en los pueblos de la Costa. Muy de desearse sería también que se prestara atención inmediata á las reformas y necesidades de que habla el informe y que son el complemento de la vía. Estamos seguros de que la Gobernación del Departamento, solícita,

como es natural, por dar impulso y ensanche á cuanto mira al desenvolvimiento y progresoo de esta importante porción del Cauca, no ahorrará medio alguno para ver de coronar dignamente la obra y con ello llevará su lote de gloria y bendiciones.

Mientras disponemos de tiempo y el espacio suficiente para tratar de un modo especial los asuntos que naturalmente surgen del establecimiento de la navegación del río, la fundación de los puertos fluvial y marítimo, etc., cosas que sabemos harán personas entendidas, vayan nuestras cordiales felicitaciones á los ex-Gobernadores del Departamento señores Primitivo Crespo R., Fernando Angulo, Pedro Antonio Molina y José Antonio Pinto, quienes con el apoyo prestado á esta empresa han contribuído eficazmente á que ella sea una realidad.

Igualmente merecen no sólo encomio sino la gratitud de todos los hombres de trabajo, los señores Arias y Baraya, y los Ingenieros y obreros, quienes en lucha abierta y tenaz con la naturaleza supieron vencer los obstáculos amontonados á su paso. A.

CONCLUSIÓN

Cuando trazamos las líneas que sirven de introducción á este opúsculo no conocíamos aún las piezas que en él figuran bajo los epígrafes de *Nuevo memorial* etc. etc., pues casi todas fueron remitidas posteriormente; y nada más de nuestro agrado que acelerarnos á recogerlas porque nos sacan verídicos y tienden á gravar en el público el único problema que en nuestro sentir encierra la obra á que nos referimos: *restarán las rectificaciones y el perfeccionamiento que el camino requiera, pero la coronación en casos tales será siempre resultado exclusivo del patriotismo y la perseverancia.*

Esos nuevos documentos de que hacemos mérito revelan en el fondo la cautela de la Gobernación para la recepción de la obra; la ratificación del informe primitivo de los señores Aragón, Mosquera y White, tan parco como exacto, por el explícito y concluyente del señor Ospina, del cual copiamos el siguiente concepto: "Creo que el trayecto hecho, supera á las bases del contrato celebrado por el señor Arias con el Gobierno, y sería de desearse que los contratistas para obras de esta clase, obraran de tan buena fe como el contratista del camino del Micay;" y, por último, cuanto podía apetecerse sobre el particular, al impulso del espíritu público, lo satisface la recepción misma de la obra, que la sustrae de manera honrosa de manos del empresario y la coloca directamente bajo el patrocinio oficial, á efecto de que perdure con los privilegios de que goza y el tráfico tenga todos los incentivos que han de contribuír al incremento de esa arteria del comercio.

El Concejo Municipal de Popayán, con el voto unánime de sus miembros, rinde tributo de justicia y reconocimiento al señor Arias, y éste, al congratularse con sus numerosos amigos, cierra sus trabajos de manera dignísima y deja abierta una puerta más al progreso de su ciudad natal, mediante el concurso que esbozamos en la primera página.

HELGUERA COLLECTION

PAMPHLETS

NUMBER: P- 2576

AUTHOR: Mosquera, Tomás C. de, Augusto Aragón, Others

TITLE: Documentos relativos al Camino de Micay.

Place of Publication: Popayán

Publisher: Imp. del Depto. Director, Delfín Valdés y Ayerve.

Date: 1899

Dimensions: 23 1/10 x 16 8/10cms; 5-38.

Condition: Poor: paper yellowing, large tear running through top third, but legible. FRAGILE.

General Notes: The official report on the progress of the Micay road, lon a dream route to connect Popayán to the Pacific. This Tomás C. de Mosquer was a grandson of the General's.

ff.

66

Helguera - 2576 - 001 ↑ 06 66

001	↑	06	67
002	↑	06	68
003	↑	06	69
004	↑	07	70
005	↑	07	71
006	↑	07	72
007	↑	07	73
008	↑	07	74
009	↑	07	75
010	↑	07	76
011	↑	07	77
012	↑	07	78
013	↑	08	00
014	↑	08	01
015	↑	08	02
016	↑	08	03
017	↑	08	04
018	↑	08	05
019	↑	08	06
020	↑	08	07
021	↑	08	08
022	↑	08	09
023	↑	08	10

09/13

09/16/16

Front Cover	=	page 1.	
Back of Fr. C.	=	2	+3
4	+	5	
6	+	7	
8	+	9	
10	+	11	
12	+	13	
14	+	15	
16	+	17	
18	+	19	
20	+	21	
22	+	23	
24	+	25	
26	+	27	
28	+	29	
30	+	31	
32	+	33	
34	+	35	
36	+	37	
38	+	39	(Back of Back Cover
Back Cover.			
Notes 1			
Notes 2			