3 1761 07510116 2

BIBLIOTECA DE HISTORIA NACIONAL
VOLUMEN XXVI

FERROCARRILES COLOMBIANOS

RESUMEN HISTORICO

POR

ALFREDO ORTEGA
Ingeniero Civil.

BOGOTA
IMPRENTA NACIONAL
1923

HE
2948
07
t.2

INFORME DE UNA COMISION

Señores académicos:

En desempeño de la comisión para que me designasteis, he tenido oportunidad de leer varios bosquejos históricos de algunos de los ferrocarriles de Colombia, con que el ingeniero civil doctor don Alfredo Ortega contribuye al incremento de nuestros anales patrios y enriquece la literatura colombiana. Tales bosquejos se encuentran en los *Anales de Ingeniería*, notable revista que sirve de órgano a la muy respetable y científica Sociedad Colombiana de Ingenieros, y de la cual es miembro distinguido el doctor Ortega.

Cinco son los bosquejos que he tenido el gusto de examinar: *Historia del Ferrocarril del Cauca*, *Historia del Ferrocarril de Antioquia*, *Historia del Ferrocarril de la Sabana*, *Historia del Ferrocarril de Cúcuta* e *Historia del Ferrocarril de Puerto Wilches*, y agreguemos a este elenco los datos para la *Historia del Capitolio Nacional*, artículo que aunque se refiere a una obra de ingeniería de otra naturaleza, no por eso deja de convenir a la índole de nuestra Academia.

Sumamente interesante ha parecido a vuestra Comisión la obra histórica del señor Ortega, no sólo por el acopio de datos cronológicos que de las empresas historiadas ha de quedar para cuando los futuros amantes del progreso nacional quieran conocer al por menor el difícil proceso de un ramo de la civilización que procura la grandeza de las naciones, sino también para aquellos

que estimulados por sus energías, inteligencia y patriotismo, pretendan llevar a cabo obras semejantes.

Y la utilidad de estos bosquejos históricos es extensiva, lo mismo al Gobierno y entidades oficiales que a las grandes compañías financieras e industriales dedicadas a la explotación de esa clase de empresas, a los pueblos que deseen poseerlas y a los técnicos que quieran entrar en el gremio de los constructores. Sabe vuestra Comisión que los opúsculos estudiados hacen parte de una obra general sobre la historia de los ferrocarriles de Colombia, que será publicada próximamente y cuyo prólogo ha sido escrito por nuestro colega Eduardo Posada, y publicado también en los *Anales de Ingeniería.*

El mérito que tienen los escritos del doctor Ortega debe medirse por la importancia que en sí mismos tienen los ferrocarriles historiados y los que en lo sucesivo irán concluyéndose e iniciándose, porque es evidente que en estas noticias históricas van presentándose detalladamente las dificultades, accidentes, peripecias y grandes perturbaciones, ya de carácter económico, ya de carácter político, que han tenido que vencer los hombres con valor, constancia y talentos para emprender obras tan difíciles como importantes y saludables para la patria.

Suele acontecer que cuando se pone punto final a una construcción en la cual se han empleado varios años y grandes capitales y han intervenido varias generaciones, como sucede con la de una catedral, o un canal navegable, o un capitolio, la atención de los beneficiados se fija en el personaje que la concluyó y en la hermosura o en los defectos de la obra expuesta a la contemplación de los supervivientes; pero casi nadie se acuerda de aquellos hombres en cuyo cerebro tomó valor y vida la idea que le dio nacimiento al proyecto, nadie se acuer-

da de los iniciadores del trabajo, nadie se acuerda de los hombres que perecieron o se arruinaron en la prosecución de la gran fábrica, y nadie tiene en cuenta las dificultades y obstáculos que hubo que vencer para coronarla con un éxito completo. Veces hay que se evocan recuerdos para hacer amargas censuras, cargos injustos, críticas infundadas o erróneas; casi nunca para agradecer el esfuerzo realizado. Esta historia viene a reivindicar el puesto de honor que en las efemérides del progreso corresponde a Francisco J. Cisneros, Charles S. Brown, Juan N. González Vásquez, Carlos Tanco, Elías Luján Ruiz y demás ilustres trabajadores que pusieron sus energías al servicio de nuestra patria; y como en estos apuntes se hace un recuento completo de la intervención que en la construcción de ferrocarriles han tenido los poderes públicos, con sólo haber enumerado los actos oficiales relativos a la materia historiada, han quedado enumerados los nombres de los gobernantes y demás personas a cuyos nombres va vinculada la historia de nuestros ferrocarriles.

Bien pocos son los acontecimientos dignos de consignarse en la historia que suministran por sí mismos los ferrocarriles, si no es en lo relativo a la iniciación y desarrollo de la obra, y el día en que se coloca el primer riel, la inauguración de una estación, el vencimiento de un obstáculo formidable, por ejemplo, son datos curiosos pero no importantes. Para la técnica ferrocarrilera son datos de importancia grande la adopción de la anchura de las vías, la adaptación del espesor y peso de los rieles y de las dimensiones de ciertas locomotoras, naturalmente en condiciones de exactitud matemática con el material rodante, si es que ha habido lugar a cambios y sustituciones; el desarrollo de las curvas, la solidificación, balastado y terraplenes de la vía, el porcientaje de

las pendientes, la elección de la línea que debe ser recorrida y de los parajes por donde debe pasar, etc., etc., son datos que buscarán los ingenieros en algunas historias de ferrocarriles, y en la que estamos examinando los hallarán más o menos claros, según el criterio que haya guiado al escritor. De todos estos datos hay abundancia en la obra del señor Ortega.

Pero parece que el señor Ortega al escribir los bosquejos que examinamos actualmente, buscó un fin más alto y más útil para la Nación, que el de simple información técnica y cronólogica: sin dejar a éstas desairadas, procuró que en esta historia los Gobiernos, las otras entidades públicas, las compañías empresarias y los ingenieros adviertan cuán desastrosos son los resultados de las empresas y cuán costosas resultan, cuando por mala elección de personas o compañías industriales o por escasa previsión económica, se han emprendido construcciones, unas que no han sido llevadas a cabo y otras que han dado lugar a reclamaciones diplomáticas, con lo cual se ha puesto a nuestra débil Nación bajo el injusto imperio de las grandes potencias.

Por las razones expuestas, vuestra Comisión tiene el honor de proponeros lo siguiente:

" Dése un voto de aplauso al señor don Alfredo Ortega por la obra que está publicando sobre la *Historia de los Ferrocarriles de Colombia*, y téngasele como candidato para miembro correspondiente de esta Academia."

Señores académicos.

J. D. MONSALVE

Bogotá, septiembre 22 de 1917.

PARTE SEGUNDA

INTRODUCCION

No fue fácil tarea, que se ejecutara en corto tiempo, la que nos impusimos al emprender el estudio histórico de cada una de las empresas férreas del país, no solamente de las que funcionan en él, sino de aquellas en proyecto, que, aun cuando han fracasado, sirven como antecedentes que dan a conocer los esfuerzos que se han hecho en toda época, por implantarlas en el territorio colombiano.

Creíamos en un principio que los documentos concernientes reposarían completos y ordenados en los anaqueles del Ministerio de Obras Públicas, que pertenecían a la Sección de Vías de Comunicación, que por entonces estaba a nuestro cargo, por nombramiento muy honroso que nos había hecho el Gobierno en el año de 1905.

Ignorábamos también que el ramo de ferrocarriles había dependido, en años anteriores, del Ministerio de Hacienda; que más tarde, del Despacho de Fomento, que fue suprimido algunos años después; que los documentos y archivos habían pasado de nuevo al de Hacienda, y de éste al de Obras Públicas, de reciente creación, y que, por último, como resultado de tántos viajes continuos, nos encontraríamos en presencia de unos pocos cuadernos, incompletos, que muy poca luz arrojaban. El descuido con que se había manejado ese ramo nos hizo comprender que sería de mucha importancia recoger la tradición perdida, y al efecto, poseídos de gran paciencia, emprendi-

mos, en busca de datos, una revisión cuidadosa de la colección de leyes nacionales; del *Diario Oficial*, desde su origen en 1860; de las Memorias presentadas al Congreso por los diferentes Despachos administrativos; de las ordenanzas expedidas por las Asambleas Departamentales, y de todas las publicaciones que pudieran servirnos para el objeto que nos proponíamos. Después de nueve años de permanencia en el Ministerio, tuvimos la satisfacción de terminar la labor, que comprende la segunda parte de esta obra, y posteriormente hemos tenido oportunidad de conocer, personalmente, la mayor parte de las líneas férreas del país, por visitas que, ya con carácter oficial, otras como particular, les hemos hecho. Abrumados en un principio por la magnitud de la tarea, tuvimos el honor de ser animados a continuarla por nuestro lamentado amigo y superior jerárquico en el Ministerio, señor Modesto Garcés, y por el señor Enrique Morales, decano del Cuerpo de Ingenieros.

Algunos trabajos se publicaron en los *Anales de Ingeniería*, otros sirvieron para colaborar en la *Revista del Ministerio de Obras Públicas* o para insertar en las Memorias que por los años de 1909 a 1912 presentaron al Cuerpo Legislativo los Ministros encargados del Despacho de Obras Públicas.

Sin duda que el trabajo es incompleto. Hay partes donde hubiéramos querido insertar íntegro el texto de los contratos, de las resoluciones ministeriales, de los informes de los ingenieros y de otros documentos de importancia, pero la obra habría quedado muy extensa. Preferimos dejar formado como un derrotero que, para un futuro historiador que se tome el trabajo de revisar el Archivo Nacional, la Biblioteca, los archivos del Congreso, las bibliotecas particulares, pueda servirle de ayuda si desea completar esta historia y darle mayor extensión.

En las páginas de este libro hemos querido conservar, hasta donde nos ha sido posible, los nombres de todos los ingenieros, nacionales o extranjeros, y empresarios, que han colaborado en los ferrocarriles del país, y cuya labor, en justicia, debe hacerse conocer. No siempre se ha sabido apreciar la obra meritoria desarrollada por esos modestos ciudadanos, que, en veces, aparece incompleta, en las necrologías que, de tiempo en tiempo, por desgracia, publican los *Anales de Ingeniería*. Ajenos a las luchas ardientes de partido, que tánto preocupan e interesan a las multitudes, y alejados de sus hogares, han tenido que emprender rudo trabajo en lucha abierta contra una naturaleza salvaje y bravía, en climas muchas veces insalubres, rodeados de peligros y de penalidades sinnúmero, por regiones inexploradas, que carecen de recursos y las cuales hoy se ven transformadas debido a la locomotora, que muchos de ellos no alcanzaran a conocer. Otros, con sueldos exiguos, trabajaron duramente en el trazado de alguna línea férrea que nunca pudo construírse, y algunos hay que no cuentan con un momento de descanso en las pesadas labores que desempeñan, ya sea en la construcción como en la conservación y mantenimiento de líneas férreas, a las que han dedicado toda su atención.

A ellos, que laboran en silencio y contribuyen eficazmente a la obra del progreso nacional, dedicamos este trabajo.

Mayo de 1919.

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE COLOMBIA

CAPITULO XIII

Historia del ferrocarril de Amagá—Antecedentes—Concesión vigente—Inauguración de los trabajos—Desarrollo de la obra—Datos sobre la explotación del ferrocarril—Una visita a la Empresa.

En la memoria que publicó el señor Francisco J. Cisneros en el año de 1879, sobre la construcción del ferrocarril de Antioquia, se hizo notar la importancia que tendría para la agricultura y el comercio interior de los antiguos Estados de Antioquia y del Cauca la construcción de una vía férrea que pusiera en comunicación entre sí los valles de los ríos Porce y Cauca, arrancara de la ciudad de Medellín y pasara por una depresión de la Cordillera, en dirección de la población de Amagá, región fértil, rica además en minas de hulla y hierro, próxima a las explotaciones de oro y plata de las empresas de *Zancudo* y *Vetas*.

Más tarde la Gobernación del Departamento de Antioquia, por Resolución de 27 de julio de 1891, aprobó el contrato celebrado por la Secretaría de Hacienda con la Casa de Ospina Hermanos, para la construcción del ferrocarril de Amagá, por la vía que el señor Cisneros había indicado como factible.

Según las estipulaciones del contrato, se trataba de una línea angosta, de 60 centímetros entre rieles, que debía sujetarse en su construcción a unas pocas estipulaciones técnicas, anotadas en el convenio. El Gobierno debía garantizarles a los contratistas el 6 por 100 de interés anual sobre el capital que se invirtiera en la obra, calculado a razón de $ 3,333 oro por kilómetro. Tanto por esta cláusula como por otras que se consideraron gravosas para el Departamento, el Ministerio de Hacienda, en 19 de octubre de 1891, se abstuvo de impartirle la aprobación al convenio. Como por otra parte los contratistas dejaron de cumplir con algunas de las cláusulas del contrato, dejó de existir la

concesión, y el Gobierno Nacional pudo entonces entrar a contratar libremente la construcción de esa importante vía.

En efecto, algunos años después, con fecha 14 de octubre de 1906, el señor Alejandro Angel presentó a la consideración del Ministerio de Obras Públicas las bases de contrato para la construcción y explotación de esa obra, las cuales, después de haber sido estudiadas y discutidas en Consejo de Ministros, sirvieron para celebrar el convenio de fecha 16 de abril de 1907, que pasó luégo en consideración a la Asamblea Nacional Legislativa, y fue aprobado por medio de la Ley 26 de ese mismo año (*Diario Oficial* número 12963).

Señalaremos las principales estipulaciones de ese privilegio. El concesionario se obligó a constituír una compañía que tomaría a su cargo la concesión, la cual debería organizarse dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que el contrato fuese aprobado por el Cuerpo Legislativo, y se haría cargo de construír y equipar la línea férrea, como de conservarla y explotarla, durante el término de cincuenta años del privilegio. Vencido éste, continuaría usufructuando la empresa, pero con derecho de venderla al Gobierno por el precio de avalúo, dentro de veinticinco años más y por la mitad del avalúo, durante los veinticuatro años últimos del usufructo, sin derecho a indemnización ninguna y libre de todo gravamen.

El capital de la Sociedad sería de $ 1.000,000 dividido en acciones de a $ 100 cada una, pagaderas por instalamentos.

La línea férrea debería arrancar de la ciudad de Medellín y llegar hasta el río Cauca, en un punto situado entre las bocas de la quebrada de Amagá y el río Poblanco. Debería tener la misma anchura de 0.91, que tiene el ferrocarril de Antioquia. La carrilera se haría con rieles de acero de 20 kilos por metro lineal. Las gradientes máximas no excederían del 3 por 100 compensado en las curvas. Los radios de éstas no serían menores de 100 metros, y las obras de arte, como puentes, viaductos y alcantarillas, se harían de hierro, mampostería y en las mejores condiciones posibles.

En las ciudades de Medellín, Caldas y Amagá, así como en el punto terminal de la línea, se construirían estaciones princi-

pales, y en aquellos lugares en que el tráfico lo requiera, se establecerían estaciones secundarias.

Seis meses después de que el contrato estuviere perfeccionado, deberían presentarse a la aprobación del Gobierno los planos de la línea para la parte comprendida entre Medellín y Caldas; los de la sección hasta Amagá, un año después, y los del trayecto final, hasta el río Cauca, dos años más tarde, plazos que comenzarían a contarse desde la misma fecha antes indicada.

El artículo 4º señaló las siguientes condiciones, muy particulares, para construír y dar al servicio público la línea.

De Medellín a Caldas, dos años después de que *el ferrocarril de Antioquia haya llegado al pie de la quiebra, en el río Nus;* de Caldas a Amagá, dos años después de entregado el primer trayecto; y de Amagá al río Cauca, *un año después de que el ferrocarril del Pacífico haya llegado al río Poblanco.*

En el contrato se consignaron, además, las estipulaciones que el Gobierno ha acostumbrado pactar para esta clase de empresas, según las cuales se obliga a declarar la obra de utilidad pública; a concederle exenciones de impuestos nacionales, departamentales y municipales, durante la construcción y cinco años más; a eximirla de derechos de importación y de otros ya establecidos, excepción hecha de los consulares, para los materiales de la construcción, conservación y buen servicio de la línea; a otorgarle franquicias telegráficas y telefónicas; a prestarle el servicio gratuito de policía, a darle la facultad para establecer tarifas dentro de ciertos límites máximos, fijados en el contrato, etc.

Se determinaron también las estipulaciones referentes a la expropiación de las fajas de terrenos necesarias para la línea férrea y sus estaciones; las disposiciones relativas a la ocupación de las vías públicas por la línea férrea, en caso de que fuere necesario; la autorización para hipotecar la empresa; las referentes a prórrogas de plazos; las del traspaso de la concesión; las causales de caducidad; las correspondientes a las garantías que debe prestarse para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de los contratistas o de quienes lo representen, etc.

El Gobierno Nacional se comprometió a subvencionar la Empresa con 300 hectáreas de tierras baldías, por cada kilómetro de línea férrea, y además, con $ 9,990 oro por kilómetro, en terreno plano, de Medellín a Caldas, y con $ 15,000 oro por kilómetro en terreno montañoso, de Caldas en adelante; a otorgar un privilegio por cincuenta años, contados desde que se perfeccione el contrato, para explotar la línea, dentro de una zona de 5 kilómetros a cada lado de ella; a concederle el derecho de usufructo por cuarenta y nueve años más, después de expirado el privilegio, pero durante este tiempo el Gobierno tiene derecho de adquirir la empresa por compra que puede hacer en las condiciones que se estipularon en la concesión, recibiendo un 25 por 100 del producto líquido del ferrocarril en los veinticinco años, y del 50 por 100 en los últimos veinticinco años siguientes a la terminación del privilegio.

La subvención en dinero se entregará en bonos del 6 por 100 de interés anual, girados contra las Aduanas de la República, con excepción de las del Pacífico, los cuales se amortizan en una cuota parte, no menor del 3 por 100, que les corresponda en la del 10 por 100, que fijó la Ley 104 de 1892, general de ferrocarriles.

Los bonos de la subvención y los títulos de los baldíos correspondientes a toda la línea, cuya longitud se calculó en 70 kilómetros, debían emitirse y depositarse en el Banco Central, para que fueran entregándose a la Compañía a medida que dé al servicio público porciones construídas de línea férrea, por secciones no menores de 5 kilómetros.

La Compañía se organizó por escritura número 1114, de 12 de agosto de 1907, otorgada en la Notaría 2ª de Bogotá, escritura en la cual se insertaron los estatutos correspondientes; y por instrumento número 713, de 18 de mayo de 1910, otorgado en la misma Notaría, constituyó la fianza de $ 50,000 oro con que asegura el cumplimiento de las obligaciones del contrato.

Una vez que fueron elaborados los planos y perfiles de la primera sección, comprendida entre Medellín y Amagá, la Compañía dio principio a los trabajos el 2 de julio de 1909, y mejoró algunas de las condiciones técnicas que el contrato estipulaba.

El primer riel se clavó solemnemente el 8 de febrero de 1911, en presencia del señor Presidente de la República, del Ministro de Obras Públicas, del Gobernador de Antioquia y de otras personalidades que concurrieron a la ceremonia. Mas tarde, con fechas 15 de abril, 20 de julio, 16 de octubre y 19 de diciembre de ese mismo año, la Compañía inauguró al servicio público un trayecto hasta la población de Caldas, que, con apartaderos, mide 25 kilómetros de longitud, por distintas secciones, las cuales fueron examinadas por el Ingeniero oficial, y despues de recibidas, se le reconoció a la Empresa la subvención correspondiente. Al mismo tiempo, el Ministerio citado aprobó las tarifas de pasajes y fletes, como también los reglamentos del tráfico, que se pusieron en vigor para esa sección.

Los ingenieros a cargo de la Compañía informaron a ésta que la prolongación de la línea hasta el río Cauca admitía cinco soluciones distintas, que era preciso estudiar detenidamente, por terreno demasiado abrupto y quebrado, lo cual demandaba algún tiempo. En tal virtud, la Compañía solicitó y obtuvo del Gobierno Nacional una prórroga de dos años al término que el contrato le fijaba para presentar los planos de la línea que fuere más conveniente. El 9 de marzo de 1910 éstos fueron presentados, dentro de la prórroga concedida, y corresponden a los estudios comprendidos desde el kilómetro 37,400 hasta el 81,300, sobre las orillas del río Cauca. El Ministerio les impartió la aprobación por Resolución de fecha 13 de septiembre de 1912.

También fue preciso introducirle al primitivo trazado algunas variantes, que el Gobierno aprobó, de las cuales, la más importante, fue la comprendida entre las abscisas 25,466 y 43,910, que acerca la línea a terrenos ricos en yacimientos de hulla.

La Empresa terminó una nueva sección de 5 kilómetros, de Caldas en adelante, que no se entregó en diciembre de 1912, debido a los derrumbes que ocasionó el invierno. Fue solamente hasta el 19 de agosto de 1913 cuando pudo darse al servicio, después de haber sido recibida por el Ingeniero oficial, señor Juan de la C. Posada, y con fecha 5 de septiembre de ese mismo año dictó el Ministerio la resolución que acordó entregar la

subvención. El 23 de diciembre de 1914 entregó otro trayecto, hasta la estación de Amagá, que mide 8 kilómetros 144 metros, más 1 kilómetro y 856 metros en apartaderos, o sea un total de 10 kilómetros, que recibió el Ingeniero oficial señor Pablo Pérez, y últimamente, en octubre de 1917, puso en servicio 5 kilómetros más, hasta la población de Angelópolis, obra en la cual, según informa el ingeniero señor Lucio Zuleta, quien recibió esa sección en nombre del Gobierno, la Empresa, ha mejorado las condiciones técnicas, tanto por el empleo de rieles de mayor peso (60 libras) que los usados en los trayectos anteriores, como por haber construído muy buenas obras de desagües y grandes muros de contención en mampostería y cemento. El promedio del movimiento de tierras en esa parte de la línea llega a 157,000 metros cúbicos, por kilómetro, cifra que hasta hoy no ha sido igualada en la construcción de ninguna otra obra del país.

La carrilera tiene pues 41 kilómetros 730 metros de longitud, por la cual, junto con los apartaderos, la Nación le ha reconocido hasta 1918, la subvención, por un total de $ 549,750 y de 13,500 hectáreas de tierras baldías.

Los trabajos en dirección al río Cauca están establecidos en 2½ kilómetros, y es probable que, a pesar de las grandes dificultades de todo género con que ha tropezado la Empresa, pueda concluírlos muy pronto.

El Ministerio de Obras Públicas tuvo conocimiento en 1914 que efectivamente se habían ocasionado algunos daños que impidieron a la Compañía dar al servicio público el trayecto entre Caldas y Amagá, dentro del plazo fijado en el contrato, y en consecuencia resolvió concederle la prórroga que ella solicitó, con la ampliación que posteriormente pidió, o sea hasta el 31 de diciembre de 1914 (*Diario Oficial* número 15186). Como se ha visto, la Empresa entregó concluído dicho trayecto dentro del término que le había sido fijado. Mientras tanto, con fecha 28 de abril de 1914 el Ministerio había celebrado con el representante de la Compañía un contrato adicional y modificatorio del de 16 de abril de 1907, el cual, una vez que fue aprobado por el Poder Ejecutivo y por la Compañía, se pasó al estudio del Congreso en sus sesiones extraordinarias. Este nuevo contrato con-

tenía estipulaciones ventajosas para la Nación, pues fijaba en ocho años el tiempo necesario para llevar el ferrocarril hasta el río Cauca, desde cuyo vencimiento principiaría a contarse el término del privilegio, ya fuera que se terminara o nó la línea férrea hasta ese río.

Reducía el plazo del usufructo de la empresa a veinticinco años, en vez de los cincuenta fijados en el contrato primitivo.

Señalaba para las tarifas del ferrocarril un maximum inferior al que se había estipulado en el primer contrato.

Acortaba los plazos dentro de los cuales el Gobierno *o en su defecto el Departamento* podrían comprar la empresa.

La Cámara de Representantes aprobó las conclusiones a que llegó la Comisión que estudió el asunto y por las cuales se conceptuó que el nuevo contrato era contrario a los intereses nacionales, y dispuso, en consecuencia, suspender indefinidamente su consideración.

El Ministerio, según se dijo, había concedido a la Empresa una prórroga al término dentro del cual debía llevar el ferrocarril hasta Amagá, y la Representación del Departamento de Antioquia, en el Congreso, pidió con insistencia que fuera revocada la resolución que la concedía, petición que hizo el 11 de junio de 1914. El Ministerio, sin embargo, estimó que la prórroga era un derecho que asistía a la Compañía, en virtud del artículo 39 de la concesión, y que en justicia debía concedérsela, pues había ella comprobado que un caso fortuito le había impedido llevar la línea hasta aquella estación, dentro del plazo que le señalaba el contrato (Resolución de 23 de junio de 1914). Así evitó que se llevara al desastre a una empresa nacional, por las dificultades en que se la hubiera puesto, debido a la lucha partidarista.

En esa misma época la Empresa, de conformidad con una de las cláusulas de su contrato, pidió al Gobierno que la autorizara para hipotecar el ferrocarril, con el fin de conseguir fondos para impulsar los trabajos. El Gobierno accedió a esa petición por medio de la Reselución de 19 de junio de 1914, pero debido probablemente a las restricciones impuestas en los mer-

cados financieros en el Exterior, por motivo de la guerra mundial, la Compañía, hasta hoy, no ha hecho uso de tal facultad.

Según aparece de datos suministrados por la Empresa, ésta tiene en servicio siete locomotoras, cinco coches de pasajeros de primera clase, ocho coches de segunda, doce coches de tercera, treinta y dos vagones para carga, diez y ocho plataformas, doce carros cubiertos para transporte de ganado.

Aún no tiene establecido el taller de maquinaria, en la categoría que debe corresponder a una línea de gran tráfico, y se basta con uno pequeño para reparaciones de menor importancia.

Hoy salen de Medellín hacia el Sur cinco trenes diarios, y llegan del Norte otros tantos, los cuales prestan servicio a las siguientes estaciones y paraderos de la línea de acuerdo con el último itinerario, de 19 de noviembre de 1917:

Medellín	Itagüí	Primavera
Poblado	Ancón	Salina
Aguacatala	Tablaza	Amagá
Envigado	Caldas	Angelópolis
Sabaneta		

Los trenes recorren el trayecto comprendido entre las estaciones terminales en dos horas y cuarto, aproximadamente.

Las tarifas kilométricas son las siguientes:

Pasajeros de 1.ª clase, con derecho a 50 kilos de equipaje	$ 0,015
Pasajeros de 2.ª clase, con derecho a 40 kilos de equipaje	0,0125
Pasajeros de 3.ª clase, con derecho a 20 kilos de equipaje	0,0087½

Animales.

Ganado mayor, por cabeza	$ 0,015
Ganado en partidas de diez o más	0,0087½
Ganado menor, por cabeza	0,0125
Ganado en partidas de veinte o más	0,0062½
Animales domésticos, aves por docenas	0,0087½

Fletes.

Tonelada de carga de 1ª clase, metales preciosos, materias explosivas, ácidos, fósforos, etc.....$ 0,08

Tonelada de carga de 2.ª clase, mercancías nacionales y extrajeras, minerales en bruto, víveres, algodón y materias textiles..... 0,06

Tonelada de carga de 3.ª clase, maderas, materiales de construcción, combustibles, abonos.... 0,04

Esta nueva tarifa fue puesta en vigor desde el 2 de agosto de 1915.

El personal de la Compañía, en el Consejo Administrativo, está formado así:

Primer Gerente, señor Camilo C. Restrepo.
Segundo Gerente, señor Jorge Rodríguez L.
Tercer Gerente, señor Alejandro Villa D.
Representante en Bogotá, señor Pedro Jaramillo.

El personal actual de ingenieros está constituído así:

Señores Camilo C. Restrepo, Juan de Dios Vásquez, Pablo E. Pérez, Germán y Eduardo Orozco R.

Con el fin de dar una idea del movimiento que esta empresa ha tenido en los últimos años, reproducimos a continuación los siguientes datos estadísticos que ha suministrado al Ministerio de Obras Públicas:

1911.

Número de pasajeros transportados..	365,007	
Número de toneladas transportadas..	796	
Valor de los pasajes.....$		43,806
Valor de los fletes.....		719
Producto total (incluyendo productos varios).$		44,526

1912.

Número de pasajeros transportados..	709,758
Número de toneladas transportadas..	10,400

Valor de los pasajes	$	82,627
Valor de los fletes		14,087
Producto total (incluyendo produtos varios)	$	97,974

1913.

Número de pasajeros transportados	792,920	
Número de toneladas transportadas	21,876	
Valor de los pasajes	$	87,480
Valor de los fletes		26,291
Producto total (incluyendo productos varios)	$	116,128

1914.

Número de pasajeros transportados	843,789	
Número de toneladas transportadas	22,484	
Valor de los pasajes	$	91,601
Valor de los fletes		27,156
Producto total (incluyendo productos varios)	$	120,994

1915.

Número de pasajeros transportados	788,329	
Número de toneladas transportadas	24,954	
Valor de los pasajes, no consta		
Valor de los fletes, no consta		
Producto total (incluyendo productos varios)	$	132,050

1916.

Número de pasajeros transportados	754,368	
Número de toneladas transportadas	31,492	
Valor de los pasajes, no consta		
Valor de los fletes, no consta		
Producto total (incluyendo productos varios)	$	142,185

1917.

Número de pasajeros transportados..	772,424
Número de toneladas transportadas..	36,837
Valor de los pasajes, no consta	
Valor de los fletes, no consta.....	
Producto total (incluyendo productos varios).$	155,229

El producto líquido se aplicó a la construcción de la obra.

Se observa, pues, que es muy limitado el tráfico de carga, pero que va en aumento en cada año, lo mismo que el movimiento de pasajeros y el producto bruto. Es probable que cuando el ferrocarril haya avanzado más y facilite la explotación de fuentes de riqueza que abundan en ese territorio, los productos lleguen a cifras mucho más altas que las actuales.

El ferrocarril sirve hoy a los intereses de la agricultura y del comercio de doce Municipios, prósperos y laboriosos, del interior del Departamento de Antioquia, en los cuales se ha calculado una población de 160,315 habitantes. No solamente el territorio es apropiado para toda clase de producciones agrícolas de la zona tórrida, como café, caucho, maderas de ebanistería y de construcción, pastos para la ganadería, etc., etc., sino también para establecer diferentes industrias, algunas de las cuales están funcionando, como fabricación de tejidos, de cerámica y vidriería, explotación de minas de oro, plata, hierro, hulla, etc., y existen, además, varios talleres de artes y oficios, como zapatería, herrería, fundición, carpintería, etc., en Medellín y sus alrededores.

UNA VISITA AL FERROCARRIL DE AMAGÁ

A principios de 1913 nos tocó recorrer la línea del ferrocarril de Amagá, no solamente en la parte que había sido dada al servicio público, desde Medellín hasta la población de Caldas, sino en la prolongación, trazado y obras de construcción,

en aquellos lugares en que lo permitía el camino de herradura que conduce a Titiribí, que va cercano a la línea férrea, en proyecto, y pudimos tomar algunos datos que nos hicieron juzgar acerca de su importancia futura.

Al salir de la ciudad de Medellín nos llamó la atención que la Empresa no tuviera establecidas las barreras y los guardas necesarios en el punto en que la línea férrea corta la carretera pública, por la cual circulan a gran velocidad toda clase de vehículos, inclusive automóviles, y las cuales son obligatorias, conforme a la ley, e indispensables para prevenir cualquier siniestro.

La carrilera, en general, es de buena apariencia, aun cuando los coches de pasajeros, en la circulación, sufren movimientos de vaivén, acentuados, que pueden provenir de la poca solidez de la banca, ya sea por escasez de balasto, o por la mala calidad de las maderas empleadas como traviesas, defectos fáciles de corregir y propios de una línea nueva.

La zona que ocupa la vía es algo reducida, y apenas medirá unos diez metros de anchura. Se encuentra desmalezada y limpios los desagües, con las cercas de aislamiento, de cada lado de los predios vecinos, construídas de postes de madera y alambre erizado.

A los cortes cercanos a la población de Caldas no se les dio el talud que debe corresponderles, pues son casi verticales, y probablemente en la época de lluvias se producirán deslizamientos sobre la carrilera. La corona en los terraplenes nos pareció también insuficiente, y hay lugares en que el talud principia por debajo de la cabeza de la traviesa.

Los terraplenes situados en las orillas del río Medellín carecen de un revestimiento de piedra, necesario para defenderlos contra las corrientes del río, en las grandes avenidas. Pero en su lugar se han construído, en las playas del río, unos muros de piedra suelta, encerrados dentro de empalizadas de varas, y colocados en dirección oblicua a la corriente, para desviarle el curso. Estas obras, llamadas *chiqueros*, serían irrisorias en las orillas de un río como el Apulo, cercano al ferrocarril de

Girardot, en donde la violencia de las aguas ha roto obras de mampostería ancladas fuertemente a rieles clavados como pilotes.

La estación principal está en Medellín, y se encuentran otras secundarias que sirven a los caseríos de Poblado, Aguacatala, Envigado, Sabaneta, Itagüí, Ancón, Tablaza y Caldas. Los edificios, en general, tienen buen aspecto, así como las obras de arte, puentes y alcantarillas, que en el trayecto se encuentran. Las locomotoras son muy pequeñas: apenas tendrán unas quince toneladas de peso, lo que obliga a que los trenes circulen a velocidades muy moderadas. Parece que la Empresa ha pedido máquinas de mayor potencia. El principal servicio que presta hoy el ferrocarril consiste en la movilización de un número extraordinario de pasajeros de todas las clases sociales, que invaden los carros y ocupan hasta las plataformas de los mismos, por falta de espacio. El tráfico de carga es aún muy limitado, según pudimos comprobarlo por las estadísticas del movimiento.

De Caldas en adelante principia la formación montañosa y quebrada, y la línea sigue por los flancos escarpados de la cordillera, que cada vez se va haciendo más irregular. En algunos lugares nos llamó la atención ver muros de contención formados de césped y barrancos, a falta de piedra, y en otros, desagües hechos con atanores de barro cocido, en lugar de tubos de acero, piedra o cemento. Esas obras, de carácter provisional, tendrán vida muy corta en los inviernos, que son muy fuertes, y ocasionan numerosos derrumbes. Debido a ellos, la Empresa no había podido inaugurar algunos kilómetros que tenía terminados cuando practicámos la visita.

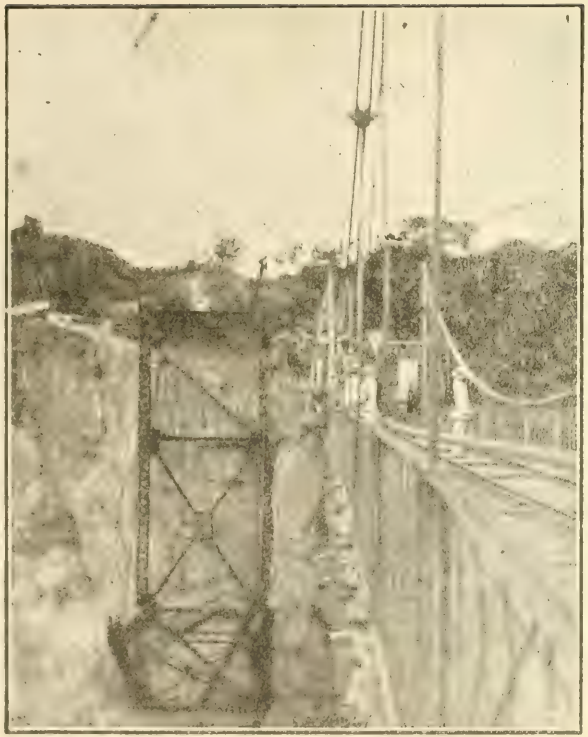
Entre los kilómetros 26 y 27 se encuentra la parte baja de la depresión de la cordillera denominada *Quiebra de La Lejía*, que es el divorcio de las aguas que corren, unas hacia el valle del río Magdalena y otras hacia el del Cauca. Allí resolvió la Empresa acometer, en lugar de un túnel, como parecía indicado, un corte profundo, de más de treinta metros de altura, que le ocasionó un movimiento extraordinario de tierra.

Al llegar sobre la cordillera, se extendió a nuestra vista una serie no interrumpida de cadenas de montañas, cuyas crestas rompían el horizonte con sus líneas irregulares. Por el fondo de las numerosas cañadas que forman, corren aguas abundantes y torrentosas, que van al río Cauca, llevadas por el Amagá y por algunos riachuelos.

Los taludes son muy escarpados, y si los flancos presentan serios obstáculos para el ferrocarril, que harán costosa la obra, en cambio suministran valiosos productos de la agricultura, como café, caña de azúcar, cacao, pastos, etc., y en sus entrañas se ocultan desde los metales finos, como los de oro y plata, que se explotan en las minas de *Zancudo* y *Vetas*, hacia donde nos dirigíamos, hasta los minerales más importantes para las industrias, como el hierro y la hulla, que se extraen en las cercanías de Amagá y de otros lugares próximos a la línea en construcción.

El trazado, después de pasar *La Quiebra*, toma la banda izquierda del río Amagá, que corre por el fondo de un cañón muy escarpado. Aun cuando el camino de herradura sigue en dirección contraria y se aparta del trazado, podíamos ver, todavía y hasta una gran distancia, los trabajos de construcción, según los enormes cortes constituídos sobre terrenos arcillosos, de coloración rojiza que hacía contraste con el verdor del follaje, los cuales se dirigían hacia la población de Angelópolis, que aparecía, en lotananza, sobre el horizonte, en los flancos escarpados de la cordillera. Próximamente, en el kilómetro 37, ha dispuesto la Empresa colocar la estación del ferrocarril, para el Municipio de Amagá, contra la opinión de algunos que juzgan que quedaría mejor localizada en el kilómetro 47, más cercano a la población.

Los ingenieros han practicado diversos reconocimientos en busca de la mejor línea del trazado, hasta el río Cauca, y parece que han dado la preferencia, entre las cinco rutas distintas que pudieran adoptarse, a la que sigue por la hoya de la quebrada *Sinifaná* y termina en el kilómetro 81 y 300 metros, sobre el mismo río.



Ferrocarril del Tolima. Puente sobre el río Coello.

Ferrocarril de La Dorada. Puente sobre el Sabandija.

Los trabajos, en general, son satisfactorios y han sido ejecutados por un numeroso personal dirigido por un Cuerpo de Ingenieros, que en la época de la visita estaba constituído así:

Luis A. Isaza, Jefe del trazado y de la construcción; Jorge Escobar y Juan de Dios Vásquez, Jefes de Sección; Arturo Longas, Pedro Rodríguez y Pedro Luis Jiménez, Ingenieros Ayudantes.

Por esta línea férrea, que tiene la misma paralela que la del ferrocarril de Antioquia, podrán circular, en viaje continuo, los trenes de esta última Empresa, con el fin de poner en comunicación directa, al través de la Cordillera Central, dominada ya por las paralelas de acero, los dos valles por donde corren las principales arterias fluviales y navegables del interior de la República, y será ella, además, la vía que se adopte para el ferrocarril que comunique a Medellín con el Atlántico y con el Pacífico, en un futuro próximo.

BIBLIOGRAFÍA

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

Colección de Memorias presentadas al Congreso por el Ministerio de Obras Públicas (1909 a 1918).

Cisneros, *El Ferrocarril de Antioquia*, 1880.

Ley 26 de 1907.

Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores (números 8 a 12), 1912.

CAPITULO XV

Historia del ferrocarril de Antioquia—Antecedentes—Contratos celebrados con el señor Francisco J. Cisneros—Marcha de los trabajos—Reformas y nuevos arreglos—Administración Departamental—Contratos celebrados con una casa inglesa—Administración oficial, departamental—Datos estadísticos—Una visita a la línea.

La primera parte de la historia del ferrocarril de Antioquia comprende la relación de leyes nacionales y de la Asamblea Legislativa de ese extinguido Estado, contratos, resoluciones, modificaciones de la concesión y otros actos, que hacen difícil

y pesada la narración. Sin embargo, a título de curiosidad y con el propósito de hacerlos conocer, hemos procurado por entre innumerables papeles, acumulados alrededor de esa negociación, seguir el derrotero, por intrincado que parezca, para hacer ver que al contratista Cisneros, ni los peligros de una naturaleza tropical y salvaje, ni las minucias propias de un pueblo joven y meticuloso, que carecía de práctica en el manejo de negocios tan complejos como los de un ferrocarril, podrían arredrarle en la tarea que se había impuesto, de construír la obra a costa de toda clase de sacrificios.

De acuerdo con la Ley nacional de 28 de mayo de 1864, sobre fomento de varias mejoras materiales en el territorio colombiano, de que tratamos en otro lugar, expidió la Legislatura del extinguido Estado Soberano de Antioquia, hoy Departamento, durante la progresista Administración de su Presidente el doctor Pedro Justo Berrío, la Ley 78 de 1866, por la cual se autorizó plenamente al Gobierno para fomentar la apertura de un camino carretero, o de rieles, que pusiera en comunicación la ciudad de Medellín, capital de dicho Estado, con un río navegable. Para llevarlo a cabo podía fomentarse la formación de una compañía anónima en la que se tomarían acciones o se le concedería un privilegio para realizar el proyecto, sin perjuicio de la obra que el Gobierno de la Unión emprendiera por su cuenta, en cumplimiento de la citada Ley de 1864.

Aun cuando llegó a celebrarse una propuesta referente a la práctica de los estudios para una vía férrea, que haría ejecutar el ingeniero señor Enrique Meiggs, quien por aquella época contrataba en el Perú la importante línea de Mollendo, no llegó a perfeccionarse el contrato correspondiente, ni tuvieron efecto las disposiciones legislativas.

Contrato Cisneros -Mas tarde la Asamblea de Antioquia derogó la Ley anterior, y expidió la 229 de 1873, que dispuso ejecutar la construcción de un camino de rieles de vía angosta, o de una carretera, que debía partir de Medellín hasta el río Magdalena y para cuya ejecución el Gobierno podría o contratar un empréstito, o destinar a ella los fondos disponibles de las rentas del Estado.

En consecuencia, el 14 de febrero de 1874 se firmó el contrato correspondiente entre el Representante del Estado de Antioquia y el ingeniero señor Francisco J. Cisneros, empresario cubano, que acometió en el país otras obras de progreso, según se verá en la historia de los ferrocarriles del Cauca, Girardot, La Dorada y Bolívar. Se refería a la construcción de una vía férrea, de trocha angosta, de 91 centímetros, que debía ejecutarse en el curso de ocho y medio años y que explotaría el contratista por cincuenta y cinco años más, contados desde el día en que quedara concluída la obra y se diera al servicio público. El Gobierno del Estado auxiliaba la Empresa con la suma de $ 11,000 por kilómetro, hasta un total que no pasaría de $ 2.000,000, con lo cual adquiría acciones por la tercera parte de la empresa. La línea estaba destinada a poner en comunicación directa a Puerto Berrío, situado sobre la margen izquierda del río Magdalena, con el sitio denominado *Aguasclaras*, perteneciente al Distrito de Barbosa, y tendría una extensión aproximada de 150 kilómetros de longitud. Perfeccionado el contrato, el Cuerpo Legislativo, que por medio de las Leyes 69 de 1871 y 52 de 1872, sobre fomento de varias mejoras materiales, había dado al Poder Ejecutivo Nacional autorizaciones para auxiliar la vía que comunicara la ciudad de Medellín con el río Magdalena, pero que no habían tenido efecto alguno, con el fin de auxiliar la obra y de obtener algunas ventajas para la Nación expidió la Ley 18 de 1894, por la cual se le hicieron al Estado las siguientes concesiones:

1.ª Cesión de los terrenos de propiedad nacional para toda la línea férrea y sus dependencias.

2.ª Exención, durante la construcción y cinco años después, de derechos de importación para los materiales.

3.ª Concesión de cien mil (100,000) hectáreas de tierras baldías, en lotes alternados a uno y otro lado de la vía.

4.ª Cesión de los terrenos de propiedad nacional, a orillas del río Magdalena, necesarios para lo construcción de muelles y demás dependencias del puerto; y

5.ª Un auxilio de un millón de pesos ($ 1.000,000) en contados anuales de cien mil pesos ($ 100,000), que se debían entregar al Gobierno del Estado de Antioquia, en los términos en que conviniera el Poder Ejecutivo.

El artículo 3º dispuso que se hiciera la reforma de los artículos XVI y XXXIX del contrato de 14 de febrero, a fin de que la correspondencia y encomiendas de los correos nacionales, así como los empleados y tropas de la Nación, gozarán de los mismos privilegios y exenciones para el tránsito por el ferrocarril, que los empleados, tropas y correos del Estado.

Por el artículo 4.º se derogó el artículo 9º de la Ley de 1872, adicional de la de 1871, ya citadas.

El contrato de 14 de febrero se reformó, en consecuencia, por el de 27 de enero de 1875, en el sentido que exigía el artículo 3º de la Ley 18, circunstancia que hizo que el Gobierno Federal se constituyera como parte contratante con el de Antioquia y quedara sometido a los preceptos generales del derecho civil, según decían los juristas.

Obtenidas estas concesiones para la Nación, el Congreso, por medio de la Ley 46 de 1875, autorizó al Poder Ejecutivo para que celebrara un convenio sobre pago del auxilio en dinero que concedió la Ley 18, de acuerdo con las siguientes bases: que la primera anualidad de $ 100,000 se entregaría en dinero, por mensualidades vencidas, y que para el resto, o sean $ 900,000, se emitieran bonos contra el Tesoro Nacional, que se amtorizarían en pago de la quinta parte del 25 por 100, adicional, de los derechos de importación de mercancías extranjeras, que creó el artículo 10 de la Ley 18 de 5 de junio de 1871; que los bonos debían amortizarse en ocho años, siempre que el trayecto de ferrocarril construído en el año anterior, representara la octava parte de toda la vía; y que el Gobierno de Antioquia debía prestar las seguridades del caso, a fin de que las sumas que recibiera en virtud de esta Ley no se destinaran sino a la obra del ferrocarril. Celebrado el contrato el 14 de septiembre de 1875, fue aprobado años más tarde por medio de la Ley 7.ª de 1881.

El Estado de Antioquia autorizó a su Gobierno, por medio de la Ley 287 de 1875, para negociar los bonos que debía darle

el de la República, en virtud de la Ley 46 de 1875, arriba citada, o para transferirlos en propiedad al contratista que se hiciere cargo de la obra del ferrocarril, siempre que se acreditara al Estado por el valor nominal de esos documentos, en cuenta del auxilio de $ 11,000 por kilómetro, que debía dar al contratista. También podía el Estado emitir bonos hasta la concurrencia de la suma necesaria para completar, sobre el valor de los bonos nacionales y demás auxilios, la suma total con que el Estado contribuía a la realización de la vía férrea. El contrato respectivo se celebró en 5 de julio de 1875.

Como la Ley 18 de 1874 cedía al Estado de Antioquia cien mil hectáreas de tierras baldías para auxiliar la construcción del ferrocarril, en 10 de diciembre de 1877 el Gobierno Nacional hizo la emisión de los títulos correspondientes.

La Ley de 30 de noviembre de 1878, del antiguo Estado de Antioquia, autorizó al Poder Ejecutivo para reformar o rescindir todos los contratos existentes hechos con el señor Cisneros, sobre las bases siguientes:

Que el contratista continuara por su propia cuenta la obra y le reconociera al Estado, en acciones sobre la empresa, el valor total de las sumas que él hubiere recibido o recibiera en lo futuro de la Nación o del Estado, en conformidad con las leyes o convenios anteriores. La fijación de esa suma se haría mediante una liquidación de la empresa.

Así pues, el 20 de agosto de 1879, se celebró el contrato reformatorio de todos los anteriores hechos por el Gobierno de Antioquia con el señor Cisneros, y se estipuló que el ferrocarril debía llegar hasta Medellín y no hasta *Aguasclaras*, como primero se había convenido. El privilegio para explotar la empresa se fijó en cincuenta y cinco años, vencidos los cuales ésta pasaría a poder del Estado. Se dispuso que las dos terceras partes de las acciones le correspondían al contratista, y la otra parte al Estado de Antioquia, por motivo de todas las sumas que éste hubiera dado o diera en lo futuro. Se incorporaron las cláusulas pertinentes a la exención en el transporte por el ferrocarril para los empleados, tropas, correos de encomiendas y de corres-

pondencia nacionales; y se tuvieron en cuenta otras estipulaciones de importancia.

Debido a las dificultades de toda clase que impidieron al contratista terminar la obra dentro de los plazos fijados, el Estado expidió la Ley de 18 de abril de 1882, por la cual autorizó al Poder Ejecutivo para rescindir, novar, o reformar el contrato anterior, de acuerdo con las bases que fijó esa Ley.

Por tanto, el 2 de mayo de 1882 quedó firmado en Medellín un nuevo contrato, en el que se recopilaron todas las disposiciones del convenio de 20 de agosto de 1879 y se introdujeron otras reformas de acuerdo con las prescripciones de la ley de autorizaciones que se acaba de citar.

El ferrocarril debía concluírse y llegar a Medellín el 31 de diciembre de 1894, y tendríauna longitud de 201 kilómetros. El Estado contribuía con la suma de $ 11,000 por cada kilómetro, o sea con una tercera parte de $ 33,000, precio del costo correspondiente a la construcción de cada uno de éstos. De conformidad con la liquidación que se hizo, se fijó en $ 1.282,449 el monto total de las sumas que la Nación y el Estado habían entregado en distintas especies al señor Cisneros para la obra, y se estimó en $ 938,450 el saldo que por motivo de la suscripción le correspondía pagar al Estado, por haberse obligado a contribuír con la tercera parte del costo del ferrocarril. Se dieron por concluídos 27 kilómetros de línea férrea para los efectos de este contrato. Se reprodujeron las exenciones para la Nación y las cláusulas vigentes de los anteriores contratos.

El convenio fue ratificado por el contratista por escritura pública número 568 de 1882, otorgada en la Notaría 1ª de Bogotá.

El concesionario celebró además los contratos que en seguida anotamos, como dato curioso, que demuestra la actividad incansable del señor Cisneros para vencer las dificultades que se le presentaban en la realización de esta obra, mientras ejercitaba sus energías en acometer también las de otros ferrocarriles y la navegación fluvial del río Magdalena. Los de fechas 4 de julio de 1876 y 31 de octubre de 1881, sobre liquidación de las sumas dadas por el Gobierno para el ferrocarril de Antio-

quia; el de 6 de diciembre de 1877, sobre autorizaciones al Concesionario para hipotecar la tercera parte de la empresa de propiedad del Estado; el de 22 de julio de 1878, sobre pago de una libranza por $ 100,000, y el de 19 de junio de 1882, sobre reparación y terminación del camino de herradura del río Nus, para aprovechar la parte construída del ferrocarril.

No logró conseguir el señor Cisneros en el Exterior todo el capital que necesitaba para llevar a buen término sus empresas, y más tarde la guerra de 1885 quebrantó sus propósitos.

Respecto de la marcha de los trabajos, se sabe que dio principio a ellos el 28 de noviembre de 1874, y que los primeros rieles se clavaron el 29 de octubre de 1875 (*Ferrocarril de Antioquia*, números 460 y 461), desde Puerto Berrío hacia el río Alicante, pero fue necesario abandonar el trazado hecho, porque el puerto quedó destruído por una barra de arena. Por este motivo el contratista hizo algunas exploraciones en el río Magdalena, encontró que el sitio denominado *Remolino Grande* reunía buenas condiciones, y aun cuando quedaba a unas nueve millas distante del anterior, se adoptó para servicio de la empresa y se le dio el nombre de Puerto Berrío, con que hoy se le conoce.

Acompañaron al Concesionario en estos trabajos los ingenieros señores Ernesto L. Luaces, Vicente Marqueti, Juan F. Pérez, Denning Thayer, y el señor Rafael M. Merchán, como Secretario, de quienes dijo el señor Cisneros:

"Estos son los que han sobrellevado la parte más dura y penosa del trabajo. Sus sudores han regado por espacio de un año las rocas solitarias de la cordillera y las entrañas profundas de la selva. Cuando Antioquia recoja la cosecha de bienestar que este ferrocarril va a repartir por todo el ámbito del Estado, yo le suplico que no olvide los nombres de esos colaboradores denodados, que abrieron el primer surco de su progreso, sin miedo a las fatigas, al hambre, a escaseces de toda clase, devorados por fiebres pertinaces y en desiertos probablemente no hollados por planta humana en el transcurso de los siglos."

En el *Diario Oficial* número 4253 se encuentra publicado el primer informe, suscrito el 30 de junio de 1878, referente a los trabajos, y en él aparece que la carrilera estaba próxima a llegar al sitio denominado *La Malena*, y que éstos, después de tres años de haber principiado, no habían adelantado gran cosa, por motivo de la guerra de 1876 y de las lluvias torrenciales. La Empresa tenía a sus órdenes el vapor denominado *Stephenson Clarke* para el transporte de materiales desde Barranquilla hasta Puerto Berrío.

En 24 de octubre de 1878, contaba ya el ferrocarril con cerca de 18 kilómetros de línea, un hospital, varios edificios, un muelle sobre la ribera del río Magdalena, etc.

La inauguración de la línea férrea entre Puerto Berrío y *La Malena*, tuvo lugar el 1.° de enero de 1880, en una longitud de 15,240 metros de carrilera, construída en un terreno completamente cenagoso, desierto y malsano, obra que, según informaron los señores Luis E. Villegas y Carlos Vélez S., comisionados del Gobierno de Antioquia para asistir a la inauguración, demostraba "el valor, la abnegación, la energía y la constancia del señor Cisneros y de los que lo acompañaban en esta empresa."

También se hizo saber al Gobierno que estaba terminada la reparación general del camino de herradura que construyó el Contratista Cisneros desde el sitio de *La Calera* hasta el río Nus, lugar de donde partía el camino hasta Barbosa, hecho por el antiguo Estado de Antioquia. Con este camino se podía abandonar ya la peligrosa vía del Nare, y se aprovechaba la explotación del ferrocarril en un trayecto de cinco leguas, que ya contaba.

Por Resolución de 15 de diciembre de 1880, del Ministerio del Tesoro, ordenó el Gobierno hacer el pago de la quinta anualidad de $ 100,000 en bonos emitidos para esta Empresa, que debían admitirse en la Tesorería General y en las Aduanas de la República, en parte de los derechos de importación que se causaran a deber, desde el 1.° de enero de 1881 en adelante, y sobre la base de que se suspendería dicha emisión, si el Congre-

so no decidía sobre la validez de los contratos celebrados para la construcción de ese ferrocarril.

En el *Diario Oficial* número 4952 corre publicado el informe de la Comisión del Senado que estudió el memorial del señor Cisneros, los contratos relativos al ferrocarril de Antioquia y la manera como les había dado cumplimiento el Contratista. La Comisión opinó que tales contratos no necesitaban la aprobación del Cuerpo Legislativo, como lo pretendía el señor Secretario del Tesoro, quien había hecho suspender el pago de las sumas que la Nación debía pagar al Ferrocarril de Antioquia por las Leyes 18 y 46, de 1874. En este informe se hizo constar que, hasta el 22 de febrero de 1881, había recibido el Contratista para la obra, de los dos Gobiernos, el Estado y la Nación, la cantidad de $ 678,769-70.

El 24 de diciembre de 1882 se inauguró al servicio público el trayecto comprendido entre Puerto Berrío y Sabaletas, y las tarifas correspondientes se aprobaron por el Gobierno y se publicaron en el *Diario Oficial* número 5533.

El contrato de 2 de mayo de 1882 sustituyó el de 20 de agosto de 1879, y le impuso al Estado de Antioquia la obligación de amortizar, a razón de $ 5,000 mensuales, a contar desde el 1º de julio de 1882 y hasta su completa extinción, los bonos emitidos por el Estado a favor de esta Empresa, pago que se verificó puntualmente, no obstante las dificultades del Tesoro Departamental.

El Gobierno Nacional estuvo siempre al corriente de la marcha de los trabajos, y daba cuenta al Congreso de ellos en las Memorias del Ministerio de Fomento. En la presentada el año de 1885, se encuentra inserto el informe detallado, suministrado por el representante del Contratista, en que aparece que la carrilera construída hasta el 1.° de julio de 1884 medía ya treinta y nueve kilómetros y que la calzada llegaba hasta el kilómetro 47.

La inauguración del ferrocarril hasta Pavas, en la margen izquierda del río Nus, se efectuó el 1.° de enero de 1885.

Con motivo de la revuelta política que tuvo lugar en ese año, el Gobierno de Antioquia, según lo comunicó al Gobierno

Nacional, se vio precisado a rescindir el contrato referente al ferrocarril, y para tal efecto celebró con el señor Cisneros el 18 de agosto de 1885 el contrato número 7, por el cual se rescindió el de 2 de mayo de 1882 y se hizo el traspaso, en favor del Estado, de la empresa, con sus derechos y acciones, por la suma de $ 500,000, que se pagarían así: $ 35,000 en dinero efectivo; $ 115,000, en bonos del Estado de Antioquia, de los que tenía aún en su poder el Contratista, los cuales se amortizarían a razón de $ 5,000 mensuales y se admitirían en pago de las contribuciones y rentas del Estado; $ 350,000 en una libranza por valor nominal de $ 420,000, contra el Gobierno Nacional, la que posteriormente Cisneros dio en pago en la compra que hizo del ferrocarril de Bolívar, por su valor nominal.

Una vez que fueran amortizados por el Gobierno General los bonos de la octava y novena anualidad del auxilio nacional, Cisneros se comprometía a librar la empresa de todo gravamen e hipoteca, y el Estado cancelaría la fianza que el Contratista había prestado en acciones de la Sociedad Agrícola y de Inmigración.

Debía igualmente el Concesionario devolver al Estado los bonos que se le habían dado, con excepción de los $ 115,000 citados anteriormente; entregaría copia de los planos y perfiles de la línea en proyecto, así como de la parte de carrilera construída, con sus anexidades, y el camino de herradura. Cedería las acciones que poseía en la Compañía Agrícola, a cambio de los derechos que tenía Antioquia en el ferrocarril del Cauca, que estaba también en obra.

Se obligó además a reparar la línea hasta Pavas, en el curso de sesenta días y con un auxilio de $ 15,000.

La indemnización total fijada podía reducirse, según el dictamen de peritos que se nombraran para el efecto, pero si resultaba algún excedente en su favor, no sería cobrado por el Contratista.

En la cesión quedaron incluídos los derechos que el Contratista tuviera en la Sociedad Agrícola de Inmigración, dueña de las tierras baldías que la Nación había dado para subvencionar al ferrocarril.

Para verificar el valor real de la empresa, se nombró peritos avaluadores a los señores Luis Johnson y E. R. Esmond, por parte del Estado y del señor Cisneros, respectivamente, los cuales hicieron un estudio detenido de todas las cuentas y de la obra construída, y estimaron módica la indemnización fijada en el contrato que se acaba de citar, pues el valor de las dos terceras partes de la empresa, por el término de cincuenta y cinco años y teniendo en cuenta el tráfico efectuado en ese tiempo, hasta donde estaba construído el ferrocarril, representaba una suma no menor de $ 1.776,500, de la cual aceptaba el Contratista menos de la tercera parte, con el solo fin de poder separarse de la empresa, por causas ajenas a su voluntad.

En consecuencia, el 12 de noviembre de 1885 fue entregado el ferrocarril hasta Pavas, con el telégrafo, camino de herradura, los estudios, planos y demás anexidades que constan en el acta publicada en el *Diario Oficial* número 6525, suscrita por el señor J. B. Dougherty, como representante de Cisneros, y por el señor Fabriciano Botero, Administrador de la Empresa, nombrado por el Estado de Antioquia.

Así, después de una labor penosa de más de diez años, terminó la ingerencia del señor Cisneros en una obra, hoy todavía inconclusa, pero en la cual dejó establecidas las bases de su futura prolongación.

ADMINISTRACIÓN OFICIAL

Recibida la empresa, el Gobierno de Antioquia nombró como ingeniero al señor Clímaco Villa, y además un Administrador, para que atendieran de preferencia a la conservación de la línea y los edificios, pues debido a los efectos del clima, en una región cálida y húmeda, las obras de madera, principalmente, requerían una reparación inmediata, como informó en 1888 al Ministerio de Fomento el señor Baltasar Botero, en su carácter de Administrador de esta empresa. La carencia de fondos hacía que no pudiera atenderse en debida forma a esta importante obra.

CONTRATO BROWN

El Gobierno Departamental celebró el 27 de febrero de 1888, con el ciudadano americano señor Charles S. Brown, un contrato que aprobó el Poder Ejecutivo Nacional, y se publicó en el *Diario Oficial* número 7337, relativo a la construcción del ferrocarril hasta la ciudad de Medellín, mediante el pago de una subvención de $ 5,000 en oro por kilómetro, siempre que el total de ésta no pasara de $ 800,000, aun cuando el número de kilómetros construídos resultara mayor que el que se había presupuesto. Los trabajos deberían comenzar noventa días después de perfeccionado el contrato y quedarían concluídos en el término de seis años. El privilegio para explotar el ferrocarril se concedió por ochenta y cinco años.

Con el fin de auxiliar esta empresa, el Congreso expidió la Ley 136 de 1888, sobre autorizaciones al Gobierno Nacional para comprar acciones en proporción de $ 1,000 por cada kilómetro de línea que se construyera desde Pavas hasta Medellín. Más tarde, en cumplimiento a esta Ley, el Gobierno celebró con el señor Jorge Bravo, en su carácter de miembro de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, el contrato de 10 de diciembre de 1888, por el cual la Nación tomaba acciones en proporción de $ 3,000 por kilómetro, en la empresa que iba a organizar el señor Brown (*Diario Oficial* número 7648), pero no se dio cumplimiento a estos contratos, por lo cual quedaron sin efecto las disposiciones de la Ley antes citada.

La Asamblea Departamental autorizó entonces al Gobierno de Antioquia, en 25 de julio de 1888, para que, en el caso de que el citado señor Brown no diera cumplimiento a sus obligaciones, celebrara un contrato con una casa, nacional o extranjera, que se encargara de ejecutar la obra dentro de las bases que estimara convenientes.

Por Decretos números 212 y 213, de 1889, se destinaron a los trabajos dos Compañías de Zapadores y una sección de presos comunes. En septiembre de ese mismo año llegó el señor Whittekin, con el carácter de Ingeniero, Jefe de los trabajos de administración.

Se hicieron al mismo tiempo otros nombramientos, como el de Vicedirector General, al señor John B. Dougherty, e Ingeniero Ayudante, al señor Francisco Escobar C. Más tarde, por renuncia del señor Whittekin, quedó como Ingeniero Jefe señor Camilo Restrepo C.

En el informe rendido al Congreso en 1888 por el señor Ministro del Tesoro, se dejó constancia de que, además de los $ 500,000 reconocidos al señor Cisneros, como indemnización por la rescisión de sus contratos, y de los $ 100,000 más, pagados al mismo Contratista, en virtud de la Ley 18 de 1874, se había seguido cubriendo el saldo de los bonos por $ 900,000, emitidos y entregados para el ferrocarril, los cuales quedarían amortizados en septiembre del año citado.

La Ley 67 de 1890 dispuso que, en caso de que el Gobierno de Antioquia contratara la terminación del ferrocarril hasta Medellín, sería de cargo del Tesoro Nacional el pago de la mitad de la subvención kilométrica que se estipulara, siempre que esa mitad no pasara de $ 5,000 en oro. Si en vez de subvención se llegaba a pactar una garantía de intereses sobre el capital que se invirtiera en la obra, le correspondería a la Nación contribuír con la mitad de dicha garantía.

ADMINISTRACIÓN DEPARTAMENTAL

Con el fin de impulsar la obra, la Asamblea Departamental, con muy buen acierto, expidió la Ordenanza número 4, de 2 de noviembre de 1893, sobre construcción y administración de la empresa, por la cual declaró la obra de utilidad y conveniencia públicas, tanto la parte construída hasta Pavas, como su prolongación hasta Medellín.

Dispuso que continuaran los trabajos por el sistema de administración, y destinó a ellos la suma de $ 500,000, que se tomarían del Tesoro Departamental, para el bienio de esa época.

Creó una Junta Directiva, compuesta del Gobernador, como Presidente, y de dos ciudadanos más, elegidos por la Asamblea, cada dos años, con dos suplentes, respectivamente. La Junta, tan pronto como entró en ejercicio de sus funciones,

aprobó los reglamentos para la empresa, que había elaborado el Ingeniero Gerente, señor Rafael Torres Mariño, y los puso en vigencia desde el 1.º de enero de 1894, para la explotación del trayecto entre Puerto Berrío y la estación de *Monos*, situada en el kilómetro 52, adonde llegaba ya la carrilera.

La citada Ordenanza señaló también las funciones de la Junta Directiva y de los empleados de su dependencia; creó los puestos de Gerente y de Ingeniero Jefe, quienes tendrían voz, pero no voto, en las deliberaciones de esa entidad; dispuso que los productos de la explotación se remitieran a la Administración General del Tesoro del Departamento.

Posteriormente aumentó la suma para el bienio de 1897 a 1898 en $ 1.300,000, por la Ordenanza número 15, de 7 de julio de 1896, la cual adicionó la anterior y la reformó en algunos puntos relacionados con la administración del ferrocarril.

El 30 de octubre de 1891 llegó a Medellín una Comisión de Ingenieros, a cargo del señor Anthony Jones, que debía hacer un estudio sobre el terreno, de la línea férrea, que pudiera servir para celebrar algún contrato posterior. Practicados los trazados y presupuestos correspondientes, se calculó que la obra se concluiría con un costo no menor de $ 1.165,000 en moneda corriente de aquel tiempo.

CONTRATOS CON UNA CASA INGLESA

Varios contratos se habían presentado al Gobierno de Antioquia para acometer la terminación del ferrocarril, que no fueron aceptados. Entonces, la Gobernación dispuso enviar a Europa un comisionado que gestionara la consecución de un empréstito para esta obra y que, al mismo tiempo, contratara su construcción. Al efecto, dicho Agente celebró con la Casa Punchard, Mc. Taggart, Lowther & Cª un contrato ad referéndum el 27 de abril de 1892, que no fue aceptado, pero que les abrió las puertas a los citados Contratistas, a pesar de que la Asamblea, reunida por ese tiempo, resolvió que todo contrato referente a la construcción de vías férreas que se celebrara dentro del territorio de Antioquia, debía someterse a su aprobación. El Gobernador entonces clausuró la Asamblea y se abstuvo de sancionar la ordenanza que disponía lo anterior.

El representante de la Casa inglesa citada, señor William Ridley, se trasladó desde Londres a Medellín con el comisionado del Departamento y celebró con la Gobernación varios contratos, a pesar de la opinión adversa de la Junta consultora, nombrada para estudiar estas negociaciones. Una vez que la Gobernación los hubo celebrado, los sometió a la aprobación del Gobierno Nacional, y por Decreto de 30 de septiembre de 1892 nombró como Delegados, encargados de defenderlos, a los señores Baltasar Botero Uribe, Jorge Bravo y Santiago Pérez Triana.

Bueno es que se conozcan los detalles de esta negociación escandalosa, con el fin de reforzar el argumento que hemos sostenido en la primera parte de este libro, a saber: que los Gobiernos departamentales carecen de la preparación suficiente para negociar empresas de carácter tan complicado como las férreas, y que, mientras las Asambleas tengan la facultad de intervenir en ellas, podrán repetirse casos como el que vamos a referir, que pueden comprometer la tranquilidad del país, y le ocasionan erogaciones inútiles y costosas, a la vez que hacen surgir embrollos y pleitos que amenguan la honra nacional.

Los contratos celebrados fueron los siguientes:

El de fecha 24 de septiembre de 1892, marcado con el número 80, celebrado por el señor Abel González, Secretario de Hacienda y Fomento de la Gobernación de Antioquia, y el señor William Ridley como apoderado de la Sociedad inglesa antes indicada, sobre construcción del ferrocarril.

Los de fechas 7 de noviembre del año citado, número 81, adicional del anterior, celebrado por los Delegados del Gobernador de Antioquia y el apoderado de los Contratistas; y 24 de septiembre del mismo año, número 82, celebrado por el señor Abel González, en el carácter que se ha expresado, y el señor Ridley, referentes a la consecución de un empréstito para esta obra.

El Poder Ejecutivo Nacional, previa la opinión del Consejo de Ministros, aprobó los contratos con algunas modificaciones, en 10 de noviembre de 1892, pues tuvo en cuenta que la Ordenanza número 16 de 1888, del Departamento de Antioquia, le confería amplias facultades al señor Gobernador, para celebrar

arreglos de esta clase, sobre las bases que estimara más convenientes. Se publicaron en el *Diario Oficial* número 8996.

La Compañía, igualmente, presentó las especificaciones técnicas conforme a las cuales debía construír la obra y por las que se comprometió a dejar una línea que permitiera el arrastre de cuarenta toneladas de peso útil, de Puerto Berrío a Medellín, en diez horas de marcha.

Por el primero de los convenios citados se obligó la Compañía a construír, en el término de cuatro años, a partir del 1.° de enero de 1893, un ferrocarril de primera clase, y a entregarlo al Gobierno por secciones de diez kilómetros, para que éste lo explotara bajo la fiscalización de la Compañía, toda vez que los rendimientos líquidos de la empresa, con el subsidio de $ 5,000 oro por kilómetro otorgado por el Gobierno Nacional en virtud de la Ley 67 de 1890 y el producto de la renta de licores del Departamento de Antioquia, se destinaban a la amortización del capital, hasta la concurrencia del 6 por 100 anual sobre el monto total del empréstito. Como seguridad de las sumas que se debían invertir en la obra, quedaba hipotecado, a su favor, el ferrocarril, hasta la cancelación total de la deuda.

El monto del empréstito era por £ 1.550,000, que ganaba un 6 por 100 de interés anual, garantizado por el Gobierno de Antioquia, como ya se ha dicho. El descuento inicial no debía pasar del 20 por 100 y la emisión se haría en tres o cuatro contados, que no excederían de £ 500,000 nominales cada uno. Se estipuló, como precio de toda la obra, la cantidad de £ 1.250,000, sin que el Gobierno ni los Contratistas tuvieran que reclamar en caso de que costara más o menos de esta suma.

Algún tiempo después fue celebrado el contrato adicional número 81, por el cual se estipuló que los Contratistas se comprometían a construír el ferrocarril de acuerdo con los términos de su contrato, por la suma líquida que resultara del empréstito de £ 1.550,000, quedando incluídos todos los gastos que tuvieran que hacer, y sin que la Compañía presentara reclamo alguno contra el Gobierno, si resultare el valor de la obra mayor que el indicado. En caso de que no ejecutaran el ferrocarril de acuerdo con el contrato, se obligaban a pagar una multa de

£ 10,000 y como seguridad de tal obligación se comprometieron a prestar una fianza o a otorgar una garantía satisfactoria, en el término de cuatro meses.

Las modificaciones que hizo el Poder Ejecutivo, al tiempo de aprobar los contratos, fueron aceptadas por el apoderado de la Compañía, el 11 de noviembre de 1892.

El Gobierno Nacional, en vista de la Ley 67 de 1890, que ordenó fuera de su cargo el pago de la mitad de los intereses del empréstito que se contratara para el ferrocarril de Antioquia, y en atención a lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 104 de 1892, celebró el 5 de enero de 1893 el contrato número 2.° con el apoderado de los Contratistas, relativo al pago, por el término de veinte años, de la cantidad de £ 37,500, en libranzas, que correspondían al interés anual, a la rata del 3 por 100, sobre £ 1.250,000, precio de la obra. La emisión de tales documentos debía hacerse por un total de £ 750,000 en 20 series, que se amortizarían en las Aduanas de la República. (*Diario Oficial* número 9059).

Tan pronto como los contratos de que se ha venido tratando quedaron aprobados y perfeccionados, la Compañía y el Gobierno de Antioquia, respectivamente, hicieron los nombramientos de depositarios, en Medellín, en los señores Baltasar Botero Uribe y Lisandro M. Uribe. El Gobierno Nacional nombró Agente oficial en Londres al señor Francisco J. Cisneros, e Ingeniero residente al señor Rafael Torres Mariño. Los depositarios estaban encargados de hacer el pago a los Contratistas de la suma de £ 1.250,000, en las condiciones que estipularon los contratos que se han venido citando.

El señor Jorge Bravo, en nombre del Departamento de Antioquia, celebró a su vez con el apoderado de la Compañía concesionaria un contrato, aclaratorio de los de construcción y empréstito, que aprobó el Poder Ejecutivo el 9 de enero de 1893, y se encuentra publicado en el *Diario Oficial* número 9059.

En este convenio se estipuló que el Departamento empeñaba, además de la renta de licores, todas las que le pertenecían, para atender al pago de los intereses que eran de su cargo. Se comprometió también a pagar los intereses pendientes que

quedaren después de transcurridos los veinte años, durante los cuales la mitad de ellos era de cargo del Gobierno Nacional. Los depositarios en Medellín debían cubrir, de preferencia, el valor de los certificados que la Compañía presentara por obras ejecutadas y material pedido para esta empresa. También figuran otras estipulaciones de menor importancia.

El apoderado de los Contratistas avisó al Gobierno Nacional que en el mes de marzo de 1893 habían llegado a Barranquilla los primeros materiales despachados para el ferrocarril de Antioquia, y que de Londres había salido un cuerpo de ingenieros que se haría cargo de ejecutar esta obra y la de los ferrocarriles de Puerto Wilches y del Meta, que también se habían contratado con los mismos concesionarios. Estos informes fueron publicados en el *Diario Oficial* número 9196.

El señor Torres Mariño hizo, en su carácter de Ingeniero oficial, algunas publicaciones sobre el sistema de cremalleras en relación con el contrato del ferrocarril de Antioquia, y el señor Cisneros presentó al Secretario de Hacienda Departamental un luminoso estudio sobre las ventajas del sistema "ABT," que corre publicado en el *Diario Oficial* números 9502 a 9504. Como observación importante figura su opinión sobre los contratos celebrados con la Casa inglesa, que consideraba verdaderamente caros, pero juzgaba que, dados los sacrificios que impusiera su ejecución, quedarían suficientemente remunerados con los beneficios que el Departamento recibiría con esa obra.

No se tiene noticia exacta de la fecha en que principiaron los trabajos, pero del informe rendido por el Ingeniero oficial, en 30 de mayo de 1893, tuvo conocimiento el Gobierno que los Contratistas no habían conseguido aún los fondos del empréstito y que los trabajos que habían acometido no eran satisfactorios.

Es probable que la crisis monetaria que afectó por aquella época los mercados financieros, en los Estados Unidos, influyera desfavorablemente en la consecución del empréstito.

"Iban corridos diez meses de los cuatro años de plazo con que contaba la Casa Punchard & Compañía para terminar el ferrocarril, y no lo habían empezado aún: el empréstito no se

suministraba, y despachos venidos del Exterior anunciaron que los Contratistas se hallaban en imposibilidad de conseguirlo. En cambio, a la Nación le salía costando el contrato $ 148,873-70 y al Departamento $ 110,129-55. Total $ 259,013-25." (*El Ferrocarril de Antioquia*).

El Gobernador dictó entonces una resolución por medio de la cual ordenó que se suspendiera el cumplimiento de las obligaciones del Departamento, en lo relativo a la construcción del ferrocarril y de los empréstitos, y que se optara por la resolución de los contratos, con indemnización de perjuicios, o por la nulidad de los mismos, y ordenó a los depositarios que suspendieran el pago de los certificados, medidas que ocasionaron reclamos de la Compañía y perjudicaron al país.

La obra, en consecuencia, fue entregada al Departamento, que continuó manejándola por su cuenta.

El Gobierno Nacional, una vez que hizo la emisión de las libranzas que eran de su cargo, en virtud del contrato número 2, de 1893, dispuso que fueran depositadas en el Banco Nacional y que se entregaran a los depositarios, en proporción de $ 375,000 anuales, y así se había comunicado el 4 de mayo de 1893 a la Gobernación de Antioquia y a los Contratistas.

Por tanto, el representante de los Concesionarios, en oficio de 23 de junio de 1893, puso en conocimiento del Gobierno Nacional las dificultades que el Departamento había presentado a la Compañía y pidió su intervención, para solucionarlas satisfactoriamente. El Ministerio de Fomento, por Resolución de 17 de julio del año ya citado, manifestó en respuesta que el Gobierno carecía de facultad para intervenir en el asunto, y más tarde, a otra solicitud del mismo representante, contestó que conforme al contrato era a un Tribunal de arbitradores al que le correspondía dirimir las cuestiones pendientes que se suscitaran entre las partes contratantes.

El 12 de marzo de 1894 el apoderado general de los señores Punchard, Mc. Taggart Lowther & Compañía presentó al Ministerio de Fomento un memorial de apelación o protesta contra los procedimientos del Gobierno de Antioquia, en relación con los contratos celebrados con la Casa referida. Por

Resolución de 23 de mayo del año citado el Ministerio manifestó, en resumen, lo siguiente:

Que la República se abstenía de intervenir en los actos de carácter departamental, en todo aquello que no afectara la integridad de las leyes y la marcha regular de la Administración general;

Que el Gobernador, con la aprobación de la Asamblea de Antioquia, había suspendido el cumplimiento de sus obligaciones por no haber cumplido las suyas la otra parte contratante;

Que no había datos para declarar injustificadas las quejas de la Gobernación contra los Contratistas, y que el Gobierno había recibido informes de que no se levantaría el empréstito para la obra;

Que por tanto había dejado correr sin aprobar ni improbar los procedimientos de aquella Gobernación, pues contaba con que ella se sujetaría como cualquier contratista particular, en caso análogo, a las consecuencias judiciales que sobrevinieran por queja de la parte contraria ante los Tribunales, que eran los competentes para decidir la cuestión contenciosa que se había suscitado;

Que la Gobernación pretendía que el asunto fuera fallado por la jurisdicción ordinaria y la Casa contratista que lo fuera por un Tribunal de arbitramento;

Que como se había solicitado que el Gobierno interviniera para resolver tal dificultad, lo hacía, fundado en las siguientes razones:

1.ª Que la cuestión se había complicado por haber declarado la Asamblea de Antioquia, sin intervención del Gobernador, nulo el contrato de empréstito que fue autorizado por una ordenanza y había sido aprobado por el Gobierno Nacional, declaración que no podía dejarse correr como válida.

2.ª Que el Gobierno, por varias cláusulas de la concesión había contraído obligaciones que ponían el contrato bajo su salvaguardia, para asegurar a todos los interesados en él las formas protectoras de su derecho, como también para exigir las responsabilidades del caso, velando siempre por el interés público.

3.ª Que aun cuando no había ocurrido el caso de denegación de justicia para que los Contratistas tuvieran acceso a la vía diplomática, no debía negársele a los reclamantes el beneficio de un procedimiento judicial más expedito, como el del arbitramento, que con ellos había sido pactado y estaba reconocido por las leyes.

Por tanto, después de gastar tánta literatura, resolvió que el Departamento de Antioquia debía nombrar un representante que se pusiera de acuerdo con el Ministerio de Fomento y con el representante legal de los Contratistas, a fin de proceder a constituír el Tribunal de arbitramento, de conformidad con las leyes vigentes y con lo prevenido en el contrato, decidir las cuestiones pendientes y establecer los puntos que debían ser sometidos al fallo de dicha corporación.

Esta Resolución fue comunicada oportunamente, tanto al Gobernador de Antioquia como al apoderado de la Casa contratista.

Como los representantes que nombraron las dos partes contratantes no pudieron ponerse de acuerdo en las conferencias que tuvieron lugar con intervención del Gobierno, para obviar dificultades se dictaron los Decretos de carácter legislativo números 101 y 129, de 1.º de abril y 1º de mayo de 1895, publicados en los números 9729 y 9747 del *Diario Oficial*, respectivamente.

En cumplimiento a lo dispuesto por ellos, el Ministro de Hacienda otorgó, en nombre y representación del Gobierno, con el señor Carlos T. Spenser, apoderado de los Contratistas, el día 13 de mayo de 1895, la escritura de compromiso sobre constitución del Tribunal, y de común acuerdo se designó Arbitradores a los señores Johannes Lührsen, Ministro de Alemania, Pedro Bravo y Luis Pierre Valcke, súbdito belga.

Aceptado el cargo por dichos señores, se instaló el Tribunal el día 22 de mayo de 1895 y nombró Presidente al señor Lührsen, quien debía desempeñar el cargo de tercero para el caso de discordia.

El Gobierno nombró, por su parte, al doctor Fernando Vélez apoderado especial para que lo representara ante el Tribunal,

y al efecto celebró con él un contrato, que fue publicado en el *Diario Oficial* número 9765.

El Tribunal disponía de un término de cuatro meses para recibir las pruebas y dictar el fallo, pero en vista del numeroso expediente que fue preciso levantar por las partes, resolvió esa corporación prorrogar el término y continuó sus labores hasta el 28 de septiembre de 1895, fecha en la cual el señor Lührsen, se separó por haber presentado renuncia de su cargo. Así concluyó aquél sus tareas, sin dictar sentencia definitiva, pero antes de disolverse dispuso de qué manera debían entregarse a las partes los documentos que habían presentado.

El apoderado de los Contratistas inició algunas conferencias sobre la manera de arreglar amigablemente el asunto, y en ellas manifestó el Gobierno, después de un estudio detenido, que estaba dispuesto a aceptar como bases de un arreglo amigable el procedimiento y las condiciones que habían sido estipuladas el 8 de noviembre de 1893 entre la Gobernación de Santander y el señor Tomás D. Weir, respecto de la rescisión del contrato del ferrocarril de Puerto Wilches, que se había celebrado con esa misma Compañía.

El apoderado, con fecha 5 de diciembre de 1895, manifestó pues que estaba dispuesto a aceptar por toda indemnización la suma de £ 50,000 más el valor de algunos gastos y comisiones que alcanzaban a cerca de £ 25,000; y que si no se aceptaba dicha propuesta, entonces debería procederse a constituír en el Exterior el Tribunal que debía fallar el asunto.

El Gobierno encontró exageradas las pretensiones de la Compañía, y en consecuencia dispuso que se constituyera en Londres el nuevo Tribunal de Arbitramento.

El asunto pasó por tanto al Ministerio de Relaciones Exteriores, conducto por el cual se le remitió al señor José Marcelino Hurtado, Ministro de Colombia en la Gran Bretaña, el poder especial conferido en la escritura pública número 306, de 2 de mayo de 1896, otorgada en la Notaría 3.ª de esta ciudad, para que en nombre de la República celebrara con el Gobierno inglés un convenio, por el cual se sometería a un Tribunal de Arbitros extranjeros la decisión sobre las diferencias ocurridas con los

señores Punchard, Mac. Taggart, Lowther & C.°, por motivo del no cumplimiento de los contratos a que se ha venido haciendo referencia, y se le comunicaron las instrucciones del caso para que se ajustara a la convención arbitral publicada en el *Diario Oficial* número 10288.

Por Decreto número 73 de 1897 el Gobierno dispuso que se estableciera la Comisión encargada de estudiar el asunto que se iba a someter a la consideración del Tribunal y de presentar al mismo tiempo las pruebas correspondientes. Fue nombrado para desempeñar ese cargo el doctor Pedro Bravo, Abogado y Agente de Colombia, a quien se le remitieron todos los documentos necesarios para el buen desempeño de sus funciones.

El Ministerio del Tesoro hizo situar en Londres la suma de £ 3,000, en que se calculó el monto de los gastos que demandaría el juicio.

El Tribunal se reunió en Suiza (*Diario Oficial* número 10288), y después de deliberar, dio su fallo, condenando a la Nación a pagar a los Contratistas £ 40,000, en que estimó el daño emergente, pues suprimió la partida relacionada con el lucro cesante, y así, después de mucha pérdida de tiempo y de dinero, vino a concluír este embrollo.

ADMINISTRACIÓN DEPARTAMENTAL

Una vez que el ferrocarril pasó a manos del Departamento, el Gobernador dictó el Decreto número 684 de 1893, que dispuso se continuaran los trabajos a cargo de la Junta que había creado la Ordenanza número 4 de ese mismo año, de que se habló anteriormente, la cual quedó nuevamente instalada el 20 de diciembre de 1893 con los señores Torres Mariño, como Gerente, y Fabriciano Botero, como Ingeniero Jefe.

Por disposición de la Junta, el señor Torres Mariño se trasladó a Bogotá con el fin de gestionar diversos asuntos, relacionados con la Empresa, y el señor Botero entró a desempeñar la Gerencia desde 1895 hasta 1901, en que, a causa de grave enfermedad contraída en ejercicio de la profesión, tuvo que reti-

rarse. De los informes que rindió al Ministerio de Fomento, se sabe que los trabajos habían continuado, hasta el punto de que la carrilera llegaba ya al kilómetro 51; que el tráfico se prestaba diariamente con un tren, y que los rendimientos iban en aumento progresivo.

Mientras tanto el representante de la Empresa en Bogotá trabajaba en el Congreso con el fin de obtener la expedición de una ley de auxilios para la obra, la cual fue expedida en 1896, con el número 61, de que tratámos ya en el capítulo IV. El ferrocarril, con ayuda de la subvención de $ 10,000 por kilómetro, que concedió para los ferrocarriles departamentales la citada Ley, pudo continuar, sin mayores tropiezos, en dirección a Medellín.

La Asamblea Departamental expidió la Ordenanza número 42 de 1898, por la cual autorizó a la Junta Directiva para hacer la adjudicación de lotes, de terrenos baldíos, situados a cada lado de la línea férrea, a los cultivadores que los solicitaran, y fijó las condiciones en que debían concederse, con el fin de fomentar la colonización y dar vida a la empresa.

Al mismo tiempo destinó, para el bienio, la suma de $ 1.600,000 en moneda corriente, para gastos de los trabajos, y autorizó a la Junta para que contratara un empréstito para esa obra, hasta por $ 2.000,000, con la seguridad hipotecaria del ferrocarril y sus anexidades, y con las libranzas de la subvención, como prenda de garantía, pero no tuvieron efecto las gestiones que se hicieron, sin duda por haberse turbado el orden público, a causa de la última guerra civil que estalló en el país a fines de 1899.

En 11 de enero de 1897 el Gobernador solicitó del Ministerio de Hacienda le fuera concedida a la Empresa la subvención nacional para el primer trayecto de línea que había construído ésta, y con el fin de resolver sobre la petición, fue comisionado el General Wenceslao Ibáñez, como Inspector de Ferrocarriles, para que se trasladara al lugar de los trabajos, los examinara y rindiera el informe del caso.

Por el informe rendido el Ministerio tuvo conocimiento de que había tres kilómetros de carrilera, desde el kilómetro 51 en

adelante, debidamente construídos, y en consecuencia dictó la Resolución de 23 de junio de 1897, por la cual le concedió a la Empresa la subvención correspondiente, y dispuso dar el aviso del caso al Ministerio del Tesoro, para que expidiera los bonos pertinentes.

En 1896 falleció en Nueva York el señor Francisco J. Cisneros, iniciador de esta obra, quien legó para las empresas ferrocarrileras de Antioquia y del Cauca todos los documentos relacionados con la intervención que tuvo en ellas. El Gobierno dispuso enviar esos documentos a las Gobernaciones de los Departamentos citados.

El Gerente rindió al Gobierno un nuevo informe sobre la marcha de la empresa, en que consta que existía un hospital para atender a los trabajadores de la línea ; que el material rodante había aumentado y contaba ya con siete locomotoras; que los trabajos de prolongación estaban a cargo de cinco secciones de ingenieros, de las cuales era Jefe el señor F. F. Whittekin, quien tenía como Ayudante principal al ingeniero señor T. Arturo Acebedo; que en las otras secciones se encontraban los ingenieros señores Luciano D. Battle, Alejandro López y Ernesto Cadavid, encargados de hacer el trazado de la línea; y Luis A. Isaza, Jorge Páez, Juan de Dios Vásquez y Pablo E. Pérez, en los trabajos de construcción.

Como resultado de los estudios hechos en el terreno, desde el kilómetro 109, en adelante, hasta el punto denominado *La Quiebra*, se hizo el plano relativo a un trazado del ferrocarril, por el lado oriental de la cordillera, y se mandó la copia fotográfica al Ministerio de Hacienda, pero no se resolvió acometer esa importante obra, que se aplazó para después.

La Corte de Cuentas dispuso por aquella época, por un acuerdo, que todas las empresas subvencionadas por la Nación debían presentar sus cuentas debidamente comprobadas a esta corporación, pero el Representante del Ferrocarril de Antioquia apeló de la resolución, y logró que la Corte, en Sala de Acuerdo, resolviera que la empresa citada no estaba en el caso de rendir cuentas al Gobierno. (*Diario Oficial* número 11260).

El Ministerio de Hacienda celebró el 18 de mayo de 1900, con el apoderado de la Empresa, un contrato sobre exención de derechos de importación para los artículos destinados para esa obra, de los cuales se hizo una enumeración detallada y se fijó la manera como aquélla debía solicitarse del Gobierno. (*Diario Oficial* número 11288).-

Las nuevas secciones de ferrocarril que iban quedando concluídas fueron recibidas por los comisionados del Gobierno, y se les decretó la subvención correspondiente, en las siguientes fechas y por los trayectos que se expresan, así: en 27 de septiembre de 1897, hasta la estación Caracolí, situada en el kilómetro 58 ; en 20 de septiembre de 1898, hasta el kilómetro 61; en 11 de agosto y 31 de octubre de 1897, hasta los kilómetros 62 y 66. En el acta de esta última sección aparece ya el señor Arturo Acebedo con el carácter de Ingeniero Director de la Empresa, cargo que ocupó hasta su fallecimiento, en el año de 1909.

CONTRATO FORD

Con motivo de la guerra civil de 1899 los trabajos quedaron suspendidos, tanto en ésta como en las demás empresas férreas del país, y la explotación se hizo en condiciones tan defectuosas, que al terminarse la revuelta política en el año de 1901, la línea, el material rodante, los edificios y demás anexidades de la Empresa estaban casi destruídos.

La situación desastrosa se prolongó hasta el año de 1905, no solamente para esta línea, sino también para las del Cauca y Girardot; por tanto, la Asamblea Nacional Legislativa que convocó por ese tiempo el Poder Ejecutivo, dispuso, muy acertadamente, nacionalizar las vías ferreas por medio del Acto legislativo número 7 y de la Ley 60 de 1905, medidas que después quedaron derogadas en 1909, según veremos adelante.

El Gobierno entró pues a contratar directamente la terminación hasta Medellín y la reconstrucción del ferrocarril de Antioquia y su prolongación, a fin de unirlo con el de La Dorada, mediante el contrato de 29 de abril de 1905, que celebró con el señor James T. Ford, contratista inglés, Agente de la Compañía del

Ferrocarril de Girardot, con quien la Nación había contratado igualmente la terminación y reconstrucción de aquella obra.

Al efecto se obligó, por dicho contrato, a garantizar al contratista un interés del 7 por 100 anual sobre un capital estimado a razón de $ 30,000 por cada kilómetro que construyera. El pago debía hacerse en bonos, que se recibirían a la par en las Aduanas de la República, hasta el 5 por 100 del producto líquido de los derechos de importación. También se destinaban los rendimientos de la explotación de la empresa para cubrir este interés.

Vendía, además, al Contratista la parte construída del ferrocarril, a razón de $ 30,000 oro el kilómetro, que éste pagaría en acciones de primera clase en la Empresa. Contenía el convenio otras varias estipulaciones de menor importancia, según puede verse en el *Diario Oficial* número 12385, en donde se halla publicado.

El Contratista alcanzó a traspasar la concesión a un sindicato inglés, pero no pudo cumplir con algunas estipulaciones consignadas en ésta y en el contrato adicional, de fecha 21 de julio de 1906, en que el Gobierno le concedía una prórroga. Más tarde falleció, y el Ministerio de Obras Públicas, por Resolución del 7 de abril de 1908, declaró la caducidad del contrato, sin que hubiera alcanzado a tener efecto alguno.

ADMINISTRACIÓN OFICIAL

Mientras se llevaba a cabo la negociación anterior, le propuso al Gobierno la Gerencia del Ferrocarril de Antioquia que se haría cargo de construír 25 kilómetros de línea, con los bonos de la subvención otorgada a la Empresa, por el trayecto de carrilera hasta el kilómetro 66, y con los productos del tráfico, lo que daría margen para obtener, en el nuevo trayecto que se ejecutara, el auxilio concedido por la Ley 61 de 1896. Esta solicitud se resolvió favorablemente, pues no se oponía a las estipulaciones del contrato Ford, y en consecuencia los trabajos de prolongación se reanudaron, según aviso que se dio al Gobierno el 29 de julio de 1905.

La Gobernación de Antioquia reorganizó, pues, la empresa por decreto especial, en que dejó constancia de que el ferro-

carril había quedado nacionalizado y que su administración dependería de la Gobernación, con independencia de las Juntas que habían sido creadas por las Ordenanzas números 4 de 1893 y 22 de 1903. El Gobierno aprobó este decreto, aun cuando lo modificó en el sentido de que la nueva Administración no introduciría novación en la organización ni en el personal establecido por la Junta Directiva, sin expresa autorización del Gobierno Nacional; que los trabajos debían continuar sin interrupción y que a ellos se aplicarían los fondos que produjera la Empresa y los que el Gobierno destinara para la conclusión de los 27 kilómetros que estaban en obra; que al frente de los trabajos debía continuar como Ingeniero Director y Gerente el señor Arturo Acebedo; y que el Gobierno se reservaba el derecho de organizar la administración del ferrocarril cuando lo estimara conveniente.

En virtud del contrato número 3 de 1905, celebrado por el Ministerio de Hacienda y Tesoro con el señor Carlos Cock, en representación de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, fueron expedidas por ese Despacho órdenes de pago por valor del saldo que el Tesoro adeudaba a esta Empresa, en la amortización de los bonos que se habían entregado el 15 de octubre de 1899, como auxilio a los kilómetros 64, 65 y 66 ya construídos.

El 27 de febrero de 1906 recibió aviso el Gobierno de que los rieles de la línea llegaban hasta el kilómetro 84 y 700 metros, en la estación *Providencia*. El nuevo trayecto de 19 kilómetros fue recibido el 30 de junio de 1906 por el señor Luis A. Isaza, Ingeniero comisionado por el Ministerio de Obras Públicas.

El Gobierno, con el deseo de impulsar vigorosamente los trabajos, dispuso que se diera anticipadamente el valor de $ 88,000 oro, a que montaba el presupuesto del costo de la prolongación hasta el punto denominado *La Quiebra*. El Gobernador de Antioquia nombró, en consecuencia, al doctor Emiliano Isaza como su representante para celebrar el contrato del caso, que quedó firmado el 21 de febrero de 1907 y se publicó en el *Diario Oficial* número 12900. Entre otras obligaciones que por él contrajo el Gobierno, se encuentra la contenida en el artículo 2º, por la cual el Ministerio de Obras Públicas debía situar, en don-

de fuere necesario, los fondos que requiriera el pago de los materiales que se pidieran al Exterior para que fueran despachados inmediatamente.

El 7 de agosto de 1907 quedó inagurado al servicio público un nuevo trayecto de 5 kilómetros de carrilera.

Como los fondos suministrados por el Tesoro Nacional se hubieran agotado, el Gobierno, el 3 de septiembre de ese año, resolvió suministrar, en calidad de préstamo, $ 10,000 más con el fin de evitar la desorganización de los trabajos, y posteriormente continuó erogando otras sumas para la obra, hasta un monto total de $ 116,500 oro.

El ferrocarril llegó el 20 de julio de 1908 hasta la estación Sofía, situada a 17½ kilómetros de la de Providencia.

Por haber ocurrido en 1909 el fallecimiento del señor Arturo Acebedo, fue nombrado Gerente de la Empresa el señor Carlos Cock, y quedó de Ingeniero Director el señor Jorge Páez.

El Departamento de Antioquia consideraba las disposiciones legislativas de 1905 que nacionalizaban los ferrocarriles, como una amenaza continua sobre la Empresa, y aun cuando había logrado que se expidiera la Ley 7.ª de 31 de marzo de 1909, que dispuso que ésta fuera administrada nuevamente en conformidad con lo dispuesto por la Ordenanza de 1893, obtuvo la formal derogatoria de aquéllas, por medio de leyes que se expidieron en 1910. Además, el Acto legislativo número 3 de ese año confirió de nuevo autorizaciones a las Asambleas Departamentales para que intervinieran en la contratación de líneas férreas. Por esos motivos el Ministerio de Obras Públicas se abstuvo de impartirle la aprobación al contrato sobre empréstito de quince millones de francos que el Representante del Ferrocarril había contratado en París, y que no tuvo efecto por aquella época.

ADMINISTRACIÓN DEPARTAMENTAL

Una vez que el Ferrocarril quedó bajo la dirección de la Junta Administradora, el Ministerio del Tesoro dictó la Resolución de 21 de abril de 1909, que ordenó se hiciera la expedición de los bonos de la subvención nacional que correspondían a la Empresa por todo el trayecto de 36 kilómetros construídos desde el kilómetro 66 en adelante, y de ella se dedujo la suma que

había anticipado la Nación para la obra. Más tarde, con fecha 2 de marzo de 1910, se le reconoció el auxilio de $ 67,014 que le correspondía por el último trayecto construído hasta el pie de *La Quiebra*, en la estación Cisneros, situada a 109 kilómetros de Puerto Berrío, el cual fue inaugurado solemnemente en presencia del señor Presidente de la República, del Ministro de Obras Públicas, del Gobernador de Antioquia y de numerosa concurrencia, y le correspondió recibirlo al ingeniero señor Enrique Morales, como representante del Gobierno.

La Junta resolvió entonces continuar los trabajos en el valle del río Porce, que está separado del río Nus por la cuchilla de *La Quiebra* y al efecto dio comienzo a la obra desde la estación Botero, en dirección a Medellín. Mientras tanto el Representante en Bogotá solicitaba la declaración oficial de que siempre se le reconocería al Ferrocarril la subvención para los nuevos trayectos que se dieran al servicio público, no obstante la solución de continuidad que iba a establecerse. La primera sección se inauguró el 6 de mayo de 1911, y por trayectos sucesivos, que miden un total de 60 kilómetros hasta la capital del Departamento, hizo entrega de toda la línea férrea con sus apartaderos, estaciones, estanques y demás dependencias. Para transmontar la cordillera construyó un camino de ruedas de 27 kilómetros, entre la estación de Cisneros, final de la carrilera del río Nus, y la de Botero, inicial de la línea del Porce.

El 10 de marzo de 1914 se inauguró todo el trayecto hasta Medellín, y la Junta dispuso que los recursos de la Empresa se aplicaran, de preferencia, a mejorar y terminar la línea del Porce, a conservar la del Nus, a dotarla de material rodante y a practicar los estudios de *La Quiebra*, para unir las dos líneas entre sí.

Una vez que se verificaron los diferentes estudios sobre el terreno y se hicieron con taladro de diamante varias perforaciones, a fin de conocer la estructura geológica de la cordillera, aprobó la Junta una resolución, en vista del informe que presentó el Ingeniero Jefe, señor Germán Uribe, que dice así :

Constrúyase en *La Quiebra* una línea de adhesión del 2 por 100 de pendiente máxima, sin compensar, pasando la garganta de dicha cordillera

con un túnel cuya extensión será aproximadamente de 3,500 metros. Dispónese que el Ingeniero Jefe presente a la consideración de la Junta un pliego de estudios sobre las otras especificaciones que deban adoptarse en la construcción de la línea de *La Quiebra*.

En tal virtud se dio principio a los trabajos en dirección a las bocas del túnel en proyecto, y la Empresa inauguró recientemente una sección de 11½ kilómetros hasta la estación de Santiago, en la línea del Porce, que dio al servicio público el 27 de marzo de 1918, construída sobre un terreno muy quebrado, que describe así el Ingeniero señor Uribe :

La topografía de *La Quiebra* es una de las más difíciles que se pueden encontrar para la construcción de una vía férrea : una sucesión de hondonadas profundas y de fuerte inclinación, separadas por cuchillas angostas, obliga un trazado de cortes y terraplenes muy altos, con numerosas obras de mampostería difíciles y costosas, debido a la mucha inclinación del lecho de las aguas. Además, el terreno, derivado de una roca diorítica, es una arcilla arenosa de lo más deleznable que se pueda concebir : al romperla en las excavaciones y saturarse de agua pierde el equilibrio en que estaba, y se desliza en cantidades enormes. Lo mismo pasa con los terraplenes, que, saturados de agua, no pueden con su propio peso y se derrumban. Con todas estas dificultades hubo que luchar el año pasado hasta obtener una línea relativamente sólida, aunque no exenta de nuevos derrumbamientos en caso de que se repita un invierno como el que acaba de pasar.

El mismo ingeniero calcula el costo por kilómetro en esa sección alrededor de $ 35,000, con un promedio de 47,000 metros cúbicos de movimiento de tierra y de 800 metros cúbicos de mampostería.

Los trabajos de aproximación a la otra boca del túnel se están acometiendo igualmente, aun cuando en escala más reducida. La longitud del trayecto entre Cisneros y la estación Limón, en donde quedará aquélla, mide cerca de 9 kilómetros, tiene el 2½ por 100 compensado de pendiente máxima, y estará a unos 2 kilómetros de la cúspide de la cuchilla. Para conectar las dos estaciones se ha proyectado un camino carreteable de 6 metros de anchura, 6 por 100 de pendiente continua y una longitud de 11 kilómetros, del cual hay ya en servicio 6½ kilómetros, con un gasto de $ 78,987 y en donde se aprovecha una parte de la antigua vía.

Para el transporte rápido de carga se está construyendo un cable aéreo entre las dos estaciones, con lo cual podrá establecerse el tráfico en forma casi continua desde Medellín hasta Puerto Berrío, mientras se construye el túnel, y últimamente se contrataron los servicios de un experto que estudie la electrificación del ferrocarril en esa zona. Numeroso ha sido el personal de ingenieros que ha trabajado en la Empresa desde su fundación, y a los nombres que hemos podido recoger, agregamos los siguientes, del personal de 1911 :

Ingeniero Consultor, señor Fabriciano Botero ; Ingeniero Jefe, señor Jorge Páez ; Ingeniero Ayudante, señor Germán Uribe; Ingenieros de Sección, señores Pablo E. Pérez, Ernesto Cadavid, Héctor Acebedo, Horacio Uribe, Melitón Sánchez, Carlos Andrade, Jorge Alvarez Ll., Eleázar Arango, Martín Llano, Roberto Rodríguez, F. Rodríguez Moya, Julio C. Vergara y V., Florencio Mejía, Pedro A. Rodríguez, Pedro L. Jiménez, Gabriel Montoya, Enrique Vidal, Enrique Olarte, José Arcila, Jorge León Uribe, Francisco Patiño, Salvador Uribe, Hernando Jaramillo, Jorge Rodríguez, Manuel M. Escobar, Luis Savy, Juan de la C. Posada y muchos más cuyos nombres no hemos hallado.

También merecen conservarse los de aquellos que han sucumbido en la dura faena o por accidentes desgraciados, ingenieros y empleados superiores de la Empresa, como los de Fernando Isaza, uno de los que primero exploraron la selva virgen en la época del contrato Cisneros ; Juan de D. Martínez, Ricardo Villa, Gabriel López, Arturo Acebedo, Jimeno, Greiff, Heiberger y otros abnegados compatriotas.

Puede asegurarse, sin exageración, que esta Empresa es de las mejores organizadas del país, ya por su servicio técnico, en el cual está comprendida la estadística que se lleva en la forma científica preconizada por autores extranjeros, como por la campaña activa que ha sostenido por combatir las enfermedades tropicales, propias del terreno cálido y húmedo de la parte baja de la línea. Para tal efecto ha fundado hospitales que están a cargo de distinguidos facultativos, uno de los cuales es el doctor E. Henao M., cuyos numerosos trabajos en favor de la clase trabajadora, sobre sanificación de la zona, reglamentación

higiénica, etc., se publican continuamente en el órgano de esta empresa.

Desde el año de 1892 fundó un periódico denominado *El Ferrocarril de Antioquia*, en donde publica las actas de la Junta Directiva, los informes de sus ingenieros, los trabajos sobre sanidad, los cuadros de explotación y construcción del ferrocarril, los reglamentos de contabilidad, los datos de los servicios de hospitales, los correspondientes a la climatología y meteorología y otros trabajos científicos importantes.

ORGANIZACIÓN

La Empresa depende de la Asamblea Departamental, y está administrada por una Junta Directiva constituída por tres miembros y presidida por el Gobernador de Antioquia. De ella forman parte el Ingeniero Jefe y el Ingeniero Secretario del Departamento Técnico, que junto con el personal del Superintendente General, Secretario, Administrador General, Abogado, Cajero, Contador, Almacenista, Agente en Bogotá, Escribientes, etc., constituyen la Oficina Central.

De esta Oficina dependen cuatro secciones, así: la División del Porce, la del Nus, la Sección de *La Quiebra* y la de construcción. Las dos primeras se encuentran, respectivamente, a cargo de un Ingeniero Superintendente, un Ingeniero Secretario, un Administrador, un Cajero Pagador, un Almacenista, un Tenedor de Libros, varios Oficiales Ayudantes y otros empleados secundarios. De ellas dependen las respectivas secciones de *Expedición* y *Transporte*, con el personal correspondiente de Jefes de Estación, Expendedores de Tiquetes, Bodegueros Telefonistas, Ayudantes y las de *Talleres* y *Hospitales*, como también la de *Sostenimiento de la vía*, a cargo de los respectivos Ingenieros e Inspectores.

La sección de *La Quiebra* la tiene a su cargo un Inspector; y la de Construcción, está formada por una Comisión técnica de cuatro Ingenieros y un Dibujante.

Esta organización propuesta por el Superintendente General a la Junta Directiva y aceptada por ésta en abril de 1919,

modificó el cuadro gráfico de la antigua distribución hecha en 1912, que se reprodujo en la página 177 de esta obra.

El actual personal de ingenieros es el siguiente:

Ingeniero Jefe, señor Germán Uribe H.; Superintendente General, señor Mariano Ospina Pérez; Superintendentes del Nus y del Porce, señores Daniel E. de Márquez y Ernesto Cadavid; Ingenieros y Secretarios Ayudantes, señores Adolfo Molina, Rubén Franco, Darío Uribe, Antonio Muñoz, Juan de D. Ceballos, Víctor Giraldo y Roberto Arango.

PARTE FINANCIERA

El 25 de octubre 1212 el representante de la Empresa en París celebró un contrato con la Casa Crédit Financier et Industriel, sobre consecución de un empréstito para terminar el ferrocarril, por valor nominal de $ 2.500,000 al 6 por 100 de interés, 1 por 100 de amortización, 13½ por 100 de descuento inicial y ½ por 100 de comisión de servicio bancario. Estaría garantizado con el 77 por 100 del producto de la renta de tabaco del Departamento de Antioquia y, además, con los productos líquidos de la explotación del ferrocarril. Se debería cancelar la hipoteca que gravaba la Empresa desde 1910 por $ 500,000, dados en préstamo por el comercio de Medellín, con el fin de que pudiera constituírse una nueva en favor de los tenedores de bonos del empréstito. La Casa prestamista apenas logró, por las dificultades de la guerra mundial, colocar bonos por un valor de $ 800,000, de los cuales tenía en 1918 ya amortizados 1,253, por un valor de $ 125,300. El servicio de esta deuda le ocasiona al Ferrocarril una erogación anual de $ 47,650.

La situación económica de la Empresa en 31 de diciembre de 1918 era la siguiente:

Debe:

A los tenedores de bonos del empréstito francés	$	675,000
A varias casas extranjeras por materiales, etc.		61,804
A varias casas del país		896,097
Suma y pasan	$	1.632,901

Vienen.... . ...$		1.632,901
Deben a la Empresa:		
En el Exterior.....$	148,274	
En bonos nacionales.....	115,783	
En el país	17,773	
Suma.....$		281,830
Saldo a cargo del Ferrocarril .....$		1.351,071

El inventario general de los bienes para 1917 arroja el siguiente resultado:

Valor de 109 kilómetros de carrilera en el valle del Nus, con sus apartaderos, estanques, tuberías, andenes, líneas telefónicas.....$		4.308,200 ..
Valor de los edificios, terrenos y zonas....		165,203 65
Valor del equipo, maquinaria fija, talleres, grúas, etc.....		306,309 50
Hospital, almacén y botica...		193,877 21
Semovientes.....		60 ..
Suma.....$		4.973,650 36
División del Porce:		
Valor de 60 kilómetros de carrilera, con sus apartaderos, estanques, tuberías, línea telefónica .....$	1.603,390 ..	
Valor de los edificios, terrenos y zona.....	392,365 29	
Valor del material rodante, máquinas fijas, talleres, grúas, etc.	256,018 .	
Valor del hospital, almacén y botica.....	181,470 48	
Semovientes	3,545 ..	
Suma.....$		2.436,788 77
Valor del camino carretero entre Cisneros y Botero, con su línea telefónica, edificios, terrenos, zonas, tren Renard, camiones y semovientes.....		160,530 ..
Suma total de los valores de la Empresa.$		7.570,969 13

En el inventario anterior no están comprendidos los valores de las líneas en construción, de Botero hacia Santiago y de Cisneros a Limón, que no estaban concluídas en esa fecha, sino en estudios y trabajos, y en las cuales se habían invertido $ 343,000 hasta 1916.

LÍNEA FÉRREA

Está compuesta de dos secciones diferentes, cada una de las cuales se explota como una empresa aparte. En la primera, que va de Puerto Berrío a Cisneros, dominan las gradientes fuertes, hasta de un 4¼ por 100, sin compensar, curvas estrechas, de radios hasta de 70 metros, tangentes cortas y estructuras de madera. La Empresa, sin embargo, procura corregir diariamente estos defectos con el cambio de rieles y traviesas, centrada de curvas y estudio de algunas variantes, a fin de dejar la línea en buen servicio para el tráfico.

La segunda sección, que va de Santiago a Medellín, está construída en mejores condiciones que la anterior, no obstante que arranca de los flancos escarpados de la cordillera. La pendiente máxima es del 2½ por 100 compensada en las curvas. Los radios mínimos son de 70 metros en esa parte; la línea es una serie continua de cortes y tarraplenes, alcanzando los primeros hasta 30 metros al centro, y los segundos hasta 14 metros. Los taludes son de ½ y de ⅔. La banca tiene 4 metros 50 centímetros en tarraplén y 4 metros con 90 centímetros en corte, inclusive desagües. Las traviesas son todas de comino, de 1 metro con 80 centímetros, por 20 centímetros y por 15 centímetros, y están colocadas a razón de 1,730 por kilómetro. Los rieles son de 60 libras por yarda. Las obras de arte están en su mayor parte cubiertas por el terraplén; sólo hay dos puentes de luz abierta, uno de 10 metros de luz sobre la quebrada *La Negra*, en el kilómetro 66, y otro, de 12 metros de luz, para vía doble, sobre la quebrada de *Santiago*, ambos de vigas de acero en I, armadas. Las obras cubiertas tienen muros de piedra granítica, pegadas con argamasa de cemento Portland; las de menos de 50 centímetros de luz están tapadas con grandes bloques de piedra, y las de mayor luz, con baldosas de concreto armado.

(Informe del Ingeniero señor Jorge Rodríguez, comisionado del Gobierno para recibir ese trayecto, 1918).

A medida que la carrilera desciende por el valle del río Porce, mejoran sus condiciones y sigue hasta Medellín con pendiente suave hasta del 2 por 100, sin compensar, y con curvas de radio mínimum de 70 metros.

ESTACIONES

En la sección del Nus existen las siguientes estaciones y paraderos :

Nombres de las estaciones y paraderos.	Distancia en kilómetros.	Alturas sobre el nivel del mar. Metros.
Puerto Berrío	0	130
Malena	13	142
Calera	21	268
Cristalina	28	318
Zabaletas	33	395
Soledad	35	406
Palestina	43	534
Virginias	45	617
Pavas	47	655
Caracolí	58	644
Gallinazo	70	809
San José	75	817
Providencia	85	836
Guacharacas	91	844
San Jorge	100	877
Sofía	102	885
Cisneros	109	1,055
Limón, en la boca del túnel	117–767	1,235

En la del Porce hay las siguientes:

Nombres de las estaciones y paraderos.	Distancia en kilómetros.	Alturas sobre el nivel del mar. Metros.
Santiago	0	1,250
Porcecito	7	1,128
Botero	11	1,073
Pradera	16	1,123
Popalito	22	1,236
Yarumito	25	1,258
Barbosa	30	1,284
Isaza	34	1,313
Hatillo	38	1,333
Girardota	46	1,350
Ancón	50	1,387
Copacabana	54	1,412
Machado	58	1,425
Bello	60	1,430
Acebedo	63	1,445
Bosque	67	1,462
Villa	69	1,469
Medellín	71	1,473

EQUIPO

El material rodante de la Empresa es el siguiente:

LÍNEAS	Locomotoras.	Carros para pasajeros de primera clase.	Carros para pasajeros de segunda clase.	Carros para pasajeros de tercera clase.	Carros de carga.	Jaulas para ganado.	Plataformas.	Góndolas.
Línea del Porce	9	6	10	15	30 para 385 T.	15	12	4
Línea del Nus	19	6	5	9	56 para 690 T.	20	20	4
Total	28	12	15	24	86	35	32	8

SERVICIO DE TRENES

Diariamente sale de Puerto Berrío un tren para servicio de pasajeros, correos, equipajes y caballerías, que párte a las 6 de la mañana y llega a Cisneros a las 11½, regresa a la 1 y 15 y llega a las 6 y 45 de la tarde al mismo Puerto.

En la sección del Porce salen diariamente cinco trenes en direccion norte, de Medellín, y cinco en dirección sur, de Porcecito, para pasajeros, mixtos, y de carga, que recorren todo el trayecto en cerca de tres horas.

TARIFAS

Las tarifas últimamente aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas, en 31 de octubre de 1919, son las siguientes:

PASAJES

DIVISIÓN DEL NUS		DIVISIÓN DEL PORCE	
Pasajeros, por kilómetro, con derecho a 40 kilos de equipaje:		Pasajeros, por kilómetro, con derecho a 40 kilos de equipaje:	
Primera clase	$ 0.02		$ 0.02
Segunda clase	0.0133		0.0133
Tercera clase	0.0067		0.0067
Animales, por kilómetro:		Animales, por kilómetro:	
Ganado mayor, por cabeza	0.02		0.01
Ganado menor, por cabeza	0.01		0.0025
Aves, cada una	0.0005		0.0005
Fieras, en carro separado	0.20		0.10
Sementales	0.04		0.04
En partidas mayores se conceden descuentos.		En partidas mayores se conceden descuentos.	

FLETES

DIVISIÓN DEL NUS		DIVISIÓN DEL PORCE	
Carga de primera clase:		Carga de primera clase:	
Oro, plata, platino, etc., monedas, dinero, etc., % ad valórem.. $	0.03	.....	0.01
Carga de segunda clase:		Carga de segunda clase:	
Explosivos, ácidos, corrosivos, por tonelada kilómetro.....	0.40	.....	0.125
Carga de tercera clase:		Carga de tercera clase:	
Mercancías de importación y exportación, aceites, licores, etc.....	0.24	.....	0.10
Carga de cuarta clase:		Carga de cuarta clase:	
Hilazas, cobre, estaño, etc., petróleo, tubería de cobre, etc.....	0.18	.....	0.075
Carga de quinta clase:		Carga de quinta clase:	
Frutos del país, tabaco, algodón, etc.....	0.15	.....	0.06
Carga de sexta clase:		Carga de sexta clase:	
Cueros, aceites, vehículos, etc.....	0.125	.....	0.05
Carga de séptima clase:		Carga de séptima clase:	
Abonos, víveres no preparados, minerales, materiales de construcción.....	0.05	.....	0.04

ESTADÍSTICA DEL TRÁFICO

El siguiente cuadro indica el tráfico obtenido de 1910 a 1913 antes de que la línea del Porce hubiera llegado hasta la ciudad de Medellín:

	AÑOS			
	1910	1911	1912	1913
Número de pasajeros transportados.....	43,686	57,422	75,010	85,127
Número de toneladas de carga transportadas.....	20,863	20.544	33,410	38,526
Valor de los pasajes.$	10,914	19,902	25,618	28,802
Valor de los fletes. ..	346,540	343,409	491.431	560,705
Producto total.....	364,574	363,932	517,696	590,208
Gastos en el año	290,326	287,595	265,929	342,453
Saldo líquido.	74,248	76,337	251.767	247,825

De 1914 en adelante la Empresa dispuso llevar por separado la estadística para cada trayecto, según consta en los cuadros que a continuación insertamos, formados con los datos que traen los informes que la Superintendencia rinde anualmente a la Asamblea de Antioquia:

SECCION DEL NUS

	AÑOS					
	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Número de pasajeros transportados.....	105,886	107,204	139,575	263,994	326,330	310,132
Valor del pasaje..$	32,351	34,059	40,265	53,230	54,564	58,467
Número de toneladas de carga.....	38,706	40,824	59,759	55,444	58,777	76,554
Valor del flete.....	493,298	489,516	678,671	524,975	424,736	630,403
Producto total.....	518,808	519,672	714,830	579,457	477,705.	100,588
Gastos de explotación.....	321.258	231,167	287,907	337,729	321,776	410.778
Saldo. líquido.....	197,550	288,505	426,923	241,727	155,929	289,810
Kilómetros en explotación.....	117,767m					

SECCION DEL PORCE

	AÑOS					
	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Número de pasajeros transportados.....	751,888	999,405	1.159,723	1.304,254	1.350,790	1.490,572
Valor del pasaje.....$	95,495	106,924	116,650	126,569	139,114	160,454
Número de toneladas de carga.....	36,168	43,781	60,239	58,835	65,600	87,695
Valor del flete.....$	130,978	147,634	205,281	180,454	214,429	343,196
Producto total.	227,720	253,703	322,632	308,868	355,513	514,632
Gastos de explotación...	209,234	158,121	182,131	191,021	184,562	219,594
Saldo líquido.....	18,486	95,582	140,501	117,846	170,951	295,038
Kilómetros en exportación, 71.						

Ferrocarril de Santa Marta. Un tren de bananos que llega a los muelles.

Ferrocarril de Santa Marta. Aspecto de la ciudad.

Del informe presentado por el Superintendente General de esta Empresa a la Asamblea de 1920, aparece que la marcha del ferrocarril es satisfactoria, pues se ha mejorado la línea en cada una de las dos secciones, se la ha dotado de material rodante, entre otro, dos locomotoras tipo Mikado y 46 carros de pasajeros y de carga.

En cumplimiento de una ordenanza, de 10 de abril de 1919, la Junta Directiva hizo venir del Exterior un ingeniero especialista en tracción eléctrica, quien rindió un informe bastante completo sobre el sistema que convendría adoptar para establecer trenes eléctricos en *La Quiebra*, mediante un presupuesto de costo de $ 793,450, en el cual queda incluído el gasto para un desarrollo futuro de electrificación de toda la línea férrea.

La Empresa ha dedicado su atención al estudio de una vía que debe partir de un punto cercano a Puerto Berrío y termine sobre el río Carare, cerca de Puerto Aquileo, a fin de buscar el intercambio comercial de Antioquia con los Departamentos de Boyacá y Sur de Santander.

Además, ha organizado algunas Comisiones de ingenieros para el estudio de las líneas férreas de Urabá y del ramal que enlace el ferrocarril de Amagá con el de Caldas. El Departamento estudia también la manera de construír un ferrocarril que se comunique con el de Cartagena, y al efecto, la Gobernación ha sido autorizada por la Ordenanza número 47 de 1919 para contratar un empréstito de $ 6.000,000 para destinarlo a esas obras.

UNA VISITA A LA LÍNEA

¡Puerto Berrío!.... Al oír este nombre, los pasajeros nos agrupámos sobre la cubierta del buque de vapor que surcaba las aguas del río Magdalena, y pudimos ver, a lo lejos, sobre la orilla izquierda, las barrancas de color rojizo que reflejaban los rayos solares de mediodía. Una columna de humo, de alguna máquina de vapor allí estacionada, manchaba la transparencia azulosa del horizonte, con su tono sepia, que se iba diluyendo en la altura. Momentos después el vapor atracaba al puerto.

La línea férrea, después de describir una curva, se interna en la espesura del bosque y sigue por terreno plano, en continuo ascenso, hasta las orillas del río Nus, que en ocasiones cruza por puentes y viaductos, algunos de madera. La parte baja se resiente aún de la construcción defectuosa con que se hizo primitivamente, en un terreno cenagoso malsano y desprovisto de recursos. Muy grande debió ser la lucha que Cisneros y sus compañeros tuvieron que sostener contra una naturaleza agresiva que, parece, trata de reclamar al hombre, para abonar la selva virgen con sus despojos. El ambiente es deletéreo y opresivo.

La zona está desmalezada y limpia en una buena anchura a cada lado de la carrilera. A medida que se asciende, el valle se va estrechando y el clima es mejor. Muy pronto se ven habitaciones de trabajadores, rodeadas de jardines, en donde abundan las flores y las frutas. La línea es una serie no interrumpida dependientes y contrapendientes, curvas y contracurvas, que necesitan mejorarse, y a ello tienden los esfuerzos que hace la Junta Directiva. La velocidad comercial será de unos veinte kilómetros por hora, más que suficiente para aquella carrilera, que tiene pendientes superiores al 4 por 100, y en la cual han ocurrido pocos pero muy serios accidentes.

El material rodante tiene la apariencia del mejor que se ha traído al país, y observámos en los coches de pasajeros, manómetros indicadores de la presión de los frenos automáticos. También llevan timbres eléctricos para llamar en momento necesario.

En el kilómetro 54, antes de Caracolí, se encuentra sobre una eminencia el hospital de la Empresa, provisto de todo lo necesario para el servicio, en esta primera sección, pues en la parte alta, al otro lado de *La Quiebra*, existe otro análogo, que depende de éste.

Las faldas de la cordillera principian a interponerse, y la carrilera se abre paso por en medio de altos cortes en roca granítica o de arcilla rojiza, muy deleznable. En todo este trayecto se cuentan 19 estaciones y paraderos que no corresponden a población importante ninguna.

La última estación está a 109 kilómetros de Puerto Berrío, y cerca de ella, a unos 8 kilómetros, por la carretera, está *La Quiebra*, a 520 metros de altura. Es el divorcio de las aguas que corren hacia el Magdalena y hacia el río Nechí.

El problema que se presenta para atravesar la cordillera es más bien de orden económico que técnico, y varios ingenieros se han ocupado en resolver este último. En vista de la abundancia de agua, que en cascadas cristalinas se desprende desde las alturas, parece que tendrá la supremacía el sistema de tracción eléctrica.

La carretera, en la época de esta visita arrancaba de la estación terminal del ferrocarril en Cisneros y llegaba a la de Botero con una longitud de 27 kilómetros. Por ella circulan los pasajeros y la carga, en compacta muchedumbre, que contribuye a dar animación al paisaje, y da idea del movimiento comercial que tiene el Departamento. Desde el rápido automóvil, el tren Renard, las carretas de tres tiros, los coches y carretones, hasta las bestias de tiro, todos buscan afanosos la vía libre para llegar a la estación siguiente de la línea sobre el valle del río Porce.

En éste los trabajos se han ejecutado en mejores condiciones que la antigua vía del Nus, no solamente por el trazado y construcción de la banca que está formada de una amplia plataforma balastada en exceso y con hermosas obras de arte, en donde luce la mampostería de canto de roca y cemento, de apariencia llamativa. Los puentes de acero son sólidos y elegantes, las traviesas son de comino, madera bellísima, que sirve para ebanistería y tiene larga duración. Las estaciones son amplias, y el material rodante es de primera clase.

El ferrocarril sirve aquí a una población muy densa, según lo hacen ver los cuadros estadísticos del movimiento del tráfico, y su desarrollo aumentará con el tiempo, principalmente si esta vía sirve para la comunicación directa del centro de la República con el golfo de Urabá, y llega a conectarse con las líneas férreas del Norte y Amagá.

BIBLIOGRAFÍA

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

Diario Oficial.

Leyes nacionales.

Memorias e informes de los Ministerios de Hacienda, Fomento, Tesoro y Obras Públicas.

El Ferrocarril de Antioquia—Cisneros. 1880.

El Ferrocarril de Antioquia, ógano de la Empresa.

CAPITULO XV

FERROCARRIL DE BOLÍVAR

Antecedentes —Contratos primitivos —Inauguración de la obra—Compra de la empresa por el Gobierno—Administración oficial—Prolongación de la línea—Arrendamiento del ferrocarril—Venta de la empresa—Muelle de Puerto Colombia—Reglamentación del servicio de carga y descarga—Traspaso a una Compañía inglesa—Nuevos arreglos—Tarifas vigentes—Datos estadísticos.

ANTECEDENTES

La historia del ferrocarril de Bolívar presenta varias fases, según que la Empresa haya estado en manos de compañías extranjeras, pasado a poder del Gobierno, se haya dado en arrendamiento a particulares, o finalmente, esté manejada por entidades extranjeras. De ahí que aun cuando muchos detalles pudieran haberse suprimido, para hacer la narración corta y menos fatigante, se haya dejado constancia de ellos, a medida que fueron encontrándose en los expedientes voluminosos, o en las páginas del *Diario Oficial*, con el objeto de que sirvan de documentos ilustrativos en la política que en materia de líneas férreas le convenga adoptar a la Nación. Semejante a la de los demás ferrocarriles del país, su historia consiste, en resumen, en la celebración de un contrato que sirve como eje de una se-

rie indefinida de modificaciones, que cambian totalmente el sentido de la concesión primitiva, hechas siempre en favor de la Compañía concesionaria, lo cual puede con el transcurso del tiempo mantener su homogeneidad, en tanto que el personal del Gobierno, no siempre idóneo y competente, sufre variados cambios que quitan unidad al plan que la Nación adopta desde un principio.

Arranca desde el año en que la Convención Constituyente del Estado Soberano de Bolívar expidió la Ley de 4 de mayo de 1865, que autorizó al Poder Ejecutivo de dicho Estado para conceder un privilegio a cualquiera persona o compañía, nacional o extranjera, que acometiera la construcción de un camino de carriles de hierro que pusiera en comunicación la ciudad de Barranquilla con el puerto de Sabanilla, sobre el Atlántico, en los mismos términos y condiciones contenidos en la Ley de 29 de marzo de ese mismo año, referente a la concesión de un privilegio para el ferrocarril de Cartagena, que no tuvo efecto.

El ferrocarril fue iniciado en el país, después del de Panamá (1850), en un tiempo en que otras naciones suramericanas, como Chile y la Argentina, principiaban también a contratar sus vías férreas. En vista de la Ley mencionada, el 23 de agosto de 1865 los señores Ramón Santodomingo Vila y Ramón B. Jimeno celebraron con el Secretario General de Bolívar el contrato que corre publicado en la *Gaceta Oficial* número 371, sobre concesión del privilegio correspondiente, pero la Ley citada fue suspendida por la Corte Suprema de Justicia por influencias particulares de la ciudad de Cartagena, que se creía perjudicada con esa obra.

Los contratistas no pudieron por lo pronto desarrollar la empresa, y fue más tarde, después de que se restableció el imperio de la Ley de 4 de mayo de 1865, cuando pudieron revalidar la concesión y celebrar el 8 de febrero de 1868 un nuevo contrato que se encuentra publicado en la *Gaceta de Bolívar* número 546. En él se concedió a los contratistas el término de cincuenta años de privilegio, prorrogable por veinticinco años más, para explotar la empresa y para establecer un telégrafo eléctrico a lo largo del ferrocarril.

Los trabajos debían principiar un año después de firmado el contrato, y quedarían concluídos en el curso de cinco años, contados desde la misma fecha.

Por la cláusula 11 se concedieron gratuitamente a la Empresa los terrenos necesarios para la obra y sus anexidades; y por la 12 se le adjudicaron 20,000 hectáreas de tierras baldías.

Los concesionarios quedaron obligados a conducir gratuitamente por el ferrocarril las valijas y encomiendas, las tropas y los emigrados; y por la mitad de la tarifa la carga o efectos de propiedad del Estado. Debían pagar al Tesoro $ 6,000 anuales desde el día en que se concluyera la obra y por todo el tiempo de duración del privilegio.

Este contrato fue traspasado el 28 de octubre de 1868 a una Compañía que se denominó Compañía del Ferrocarril de Barranquilla y Sabanilla, organizada en Londres desde el 29 de mayo de 1866, pero que más tarde trasladó su domicilio a la ciudad de Bremen (*Diario Oficial* número 2036).

Con fecha 9 de noviembre de 1867 el Poder Ejecutivo Nacional, por su parte, aprobó el contrato que celebró el Secretario de Hacienda y Fomento con el señor Percy Brandon, como apoderado de los señores Ramón Jimeno Collante y demás socios de la misma Compañía antes citada, para la construcción de un camino de cualquier clase que fuera y de un telégrafo eléctrico que comunicara la bahía de Sabanilla con la ciudad de Barranquilla.

Fue publicado en el *Diario Oficial* número 1083, y quedó aprobado por Decreto legislativo nacional de 23 de mayo de 1868, con algunas modificaciones, entre las cuales merece citarse la que impuso a los concesionarios la obligación de comprobar ante el Poder Ejecutivo Nacional que la Compañía tenía efectivamente adquiridos los derechos que había concedido anteriormente el Gobierno del Estado de Bolívar a los señores Santodomingo Vila y Ramón B. Jimeno, de que ya se habló.

Por el citado contrato el Gobierno de la Unión garantizaba a la Compañía concesionaria, durante veinticinco años, un interés anual del 7 por 100 sobre el capital, no mayor de $ 600,000, que se invirtiera en la obra, salvo el caso en que la explotación

de la empresa produjera durante tres años consecutivos el interés garantizado.

Durante el tiempo de concesión de la garantía, el Gobierno, por medio de un interventor, ejercería la inspección del ferrocarril.

La obra se declaro de utilidad pública para los efectos legales.

Los concesionarios quedaron autorizados para construír los muelles, diques y atracaderos que fueran necesarios para el buen servicio del camino de hierro.

El Poder Ejecutivo aprobó los Estatutos y el Reglamento de la Compañía concesionoria.

Los trabajos deberían principiar dos años después de celebrado el contrato y quedarían concluídos dentro de cinco años, contados desde la fecha en que el Poder Ejecutivo le impartiera al convenio la aprobación correspondiente.

El Gobierno garantizó el interés del capital que se invirtiera en la obra, y le otorgó a la Empresa exención de derechos de importación, durante veinticinco años, para los materiales del camino y del telégrafo que introdujera del Exterior y además la de toda clase de contribuciones nacionales durante ese mismo término. También le concedió el derecho a perpetuidad de cincuenta mil hactáreas de tierras baldías.

La Compañía debía conceder pasaje libre para los correos y cargamentos de propiedad del Gobierno, como para la tropa, empleados en comisión, emigrantes, etc , pero al terminar la garantía oficial cobraría la mitad por esos servicios.

Se dio principio a los trabajos el 2 de febrero de 1869, hecho que se puso en conocimiento del Gobierno del Estado Soberano de Bolívar, el cual dictó una resolución en que reconoció que la Compañía había cumplido con tal obligación, y le canceló, en parte, la fianza que había otorgado.

El Congreso de la República, por medio del Decreto legislativo de 22 de mayo de 1868, cedió a título gratuito a la Compañía el uso del edificio denominado Castillo Nuevo, situado cerca de Sabanilla, con la obligación de devolverlo con las mejoras que le hiciera, si el Congreso no resolvía venderlo.

En la *Gaceta de Bolívar* números 739, 740, 760 y 767 del año de 1871 corren publicados varios documentos relacionados con el ruidoso pleito que se promovió en ese tiempo entre los concesionarios señores Jimeno y Santodomingo Vila y los agentes de la Compañía del Ferrocarril de Bolívar, motivado por el hecho de que el Gobierno del Estado no habia aún reconocido a la Compañía como cesionaria de los derechos otorgados en el privilegio que autorizó la Ley de 4 de mayo de 1865, primeramente citada.

El ferrocarril se dio al servicio público hasta Puerto Salgar el día 1.° de enero de 1871, y fue construído por la Compañía alemana representada en Barranquilla por los señores Hoenigsberg, Wessels & Compañía. En la inauguración intervino el Interventor que nombró el Gobierno Nacional para concurrir a esta diligencia.

Los reglamentos del tráfico se expidieron el 1.° de enero de 1873, y están publicados en el *Diario Oficial* número 2911.

El costo de la obra, según se informó, llegó a $ 606,573-40, pero el Gobierno, conforme al contrato, solamente garantizaba el 7 por 100 de interés sobre $ 600,000. Dicho interés, que en el año alcanzaba a $ 42,000, agregados a los gastos de administración y conservación de la empresa, computados en $ 30,000, por año, y a la subvención de $ 6,000 que el ferrocarril debía dar para el Departamento de Bolívar, arrojaba un total de $ 78,000 como pasivo de la Empresa.

De la cuenta que se publicó en el número 3082 del *Diario Oficial*, aparece que el saldo a favor del Gobierno en el primer semestre de 1871 era de $ 20,844-15. Fue disminuyendo en cada semestre siguiente, hasta que en 1874 ya no hubo saldo en contra, porque de esa fecha en adelante los productos cubrieron todos los gastos, más el interés del capital invertido, y quedó un remanente para la Empresa. Puede decirse pues que, con excepción del ferrocarril de Panamá, esta ha sido la única obra ferrocarrilera en el país que no le ocasionó gravamen fuerte al Tesoro de la República.

Algún tiempo después el Congreso de Colombia expidió la Ley 89 de 30 de mayo de 1873, sobre construcción y fomento

de vías férreas, etc., por la cual autorizó al Poder Ejecutivo para contratar la prolongación del ferrocarril de Bolívar desde Salgar hasta Nisperal; construír en este último punto un muelle para el atraque de los buques de más alto bordo, y para otorgar además la garantía del 7 por 100 de interés anual, durante veinticinco años, sobre la suma de $ 400,000 en que se calculó el gasto de estas obras adicionales.

La citada Ley quedó modificada más tarde por la número 110 de 1873, que autorizó al Poder Ejecutivo para comprar el ferrocarril de Bolívar hasta por la suma de $ 600,000 y contratar un empréstito por ese valor, con el 7 por 100 de interés, o para abonar a la Compañía empresaria, si ella conviniere, un interés del 7 por 100 sobre los $ 600,000; para dar en arrendamiento el ferrocarril, una vez comprado, o administrarlo por cuenta de la Nación; para contratar la prolongación de la línea hasta la bahía de Nisperal y construír un muelle de hierro; para garantizar el 7 por 100 de interés, durante el término del privilegio, sobre $ 300,000 que se invirtieran en esas obras, y para contratar el servicio de remolcadores y transportes de mercancías desde los buques marítimos hasta Salgar.

El Interventor oficial, en 14 de noviembre de 1873, informó al Ministerio de Hacienda que el tráfico se prestaba con mucha regularidad, puesto que la Compañía había puesto ya en servicio dos remolcadores de hélice, de cincuenta y cinco toneladas cada uno, y siete bongos.

El Ministro de Hacienda y Fomento, en la Memoria presentada al Congreso de 1874, criticaba la construcción del muelle y la prolongación del ferrocarril hasta Nisperal, porque juzgaba demasiado costosas las obras y superiores a los recursos que pudiera destinar la Nación para llevarlas a cabo. Creía igualmente que eran innecesarias, toda vez que en esa época el Gobierno pensaba ya en abrir las Bocas de Ceniza, a fin de que los vapores marítimos pudieran anclar directamente en Barranquilla.

El Congreso expidió la Ley 47 de 1875, sobre autorización al Poder Ejecutivo para celebrar un contrato aclaratorio con la Compañía, que obviara las dificultades que se habían presentado sobre la fijación del déficit que por la garantía de intereses

cobraba aquélla, por no haber estipulación clara respecto de la manera como debía presentar debidamente comprobadas sus cuentas para la inspección del Gobierno. La Compañía incorporaba en ellas los gastos excesivos que ocasionaba el servicio de los remolcadores y bongos, con lo cual siempre aparecía un déficit de consideración a cargo de la Nación. El contrato correspondiente fue celebrado sobre las bases que dicha Ley fijó, quedó firmado el 15 de diciembre de 1875 y se publicó en el *Diario Oficial* número 3615.

Entre las estipulaciones principales merecen citarse: la que impuso a la Compañía la obligación de solicitar el consentimiento del Gobierno para elevar las tarifas del ferrocarril, y la que reconoció explícitamente que éste no estaba obligado a pagar la garantía sino sobre $ 600,000, en que se estimó la construcción de la obra, y no sobre los capitales que se hubieran invertido en obras adicionales. Para hacer fácil la inspección de las cuentas se fijó en un 65 por 100 del producto bruto de la empresa el monto total de los gastos de explotación. El Congreso encontró el contrato ajustado estrictamente a las estipulaciones de la ley y le impartió la aprobación correspondiente.

En esa misma fecha se celebraron entre las mismas partes contratantes los contratos que se hallan publicados en el *Diario Oficial* número 3615, sobre compra del ferrocarril y telégrafo de Bolívar; arrendamiento de dos remolcadores y nueve bongos, que hacían el servicio en la bahía de Sabanilla, y sobre venta de estos transportes al Gobierno por $ 80,000 pagaderos por contados semestrales. La Comisión del Cuerpo Legislativo que hizo el estudio respectivo de ellos conceptuó que aun cuando no consideraba ventajosa la compra del ferrocarril a los intereses nacionales, encontraba el convenio ajustado a las autorizaciones concedidas al Poder Ejecutivo por la Ley 110 de 1873. La misma Comisión tomó en consideración el contrato sobre arrendamiento de los remolcadores y bongos para la Aduana, así como el referente a la administración del ferrocarril, y manifestó que debía autorizarse al Gobierno para contratar sin necesidad de licitación pública, por tratarse de servicios materiales para la administración de bienes y rentas nacionales. El

Senado encontró ajustados a la ley estos contratos, aunque improbó el relativo a la compra de los remolcadores y bongos. Fueron celebrados el 16 de diciembre de 1875 por el Gobierno con el señor Salomón Koppel, apoderado del Directorio de la Compañía, y se elevaron a escritura pública por instrumento número 28, otorgado en la ciudad de Barranquilla el 27 de febrero de 1876.

La Nación adquirió pues la propiedad total del ferrocarril por la cantidad de $ 600,000 que se obligó a pagar en contados semestrales de $ 50,000 cada uno, desde el año de 1878 en adelante. Años más tarde supo el Gobierno, por datos privados, que la Compañía había invertido en la obra solamente $ 250,000 (Memoria del Tesoro de 1888). Por las dificultades que impidieron cumplir estrictamente el contrato anterior, la deuda se amortizó completamente hasta el año de 1888, en que llegó, con sus intereses, a un monto de $ 835,299 en moneda nacional.

Dueño el Gobierno de la empresa, expidió el Decreto número 617 de 1875, que dispuso que la administración del ferrocarril se hiciera por cuenta de la Nación desde el 1.º de enero de 1876, que se trasladaran las aduanas, que estaban en el puerto marítimo de Salgar a la estación Montoya, en Barranquilla, con el fin de dar mayor seguridad al comercio y evitar los contrabandos. También dictó el Decreto número 279, de 5 de julio de 1876, por el cual creó los empleados necesarios para el manejo de la fmpresa, del telégrafo y los remolcadores y bongos, a los que les fijó los sueldos correspondientes. Estos Decretos se publicaron en el *Diario Oficial* números 3778 y 3797, y quedaron derogados más tarde cuando se expidió el Decreto número 704, de 1877, sobre administración de la empresa del ferrocarril (*Diario Oficial* número 4080).

La Ley 101 de 1876 dispuso que el Gobierno debía reservarse, como arbitrio rentístico, el servicio de carga y descarga de los buques en la bahía de Sabanilla, y autorizó al Poder Ejecutivo para comprar los vehículos necesarios para tal fin. En esa operación podría invertir hasta la cantidad de $ 80,000. Esta Ley fue derogada por la número 60 de 1877, que dejó siempre vigente el privilegio en favor del Gobierno sobre carga y descar

ga, pero modificó los términos de la negociación sobre compra de los remolcadores. En 21 de mayo de ese mismo año el Poder Ejecutivo aprobó el contrato celebrado por la Legación de Colombia en Nueva York sobre adquisición de dos nuevos remolcadores de vapor puestos en Sabanilla, por la suma de $ 42,680.

En virtud de la autorización de la Ley anterior el Gobierno pactó el 22 de junio de 1877, con el señor Salomón Koppel, un contrato sobre compraventa de los remolcadores y bongos de la antigua empresa, por $ 80,000, pagaderos el 15 de abril de 1878, o en caso de que no pudiera verificarse el pago en una sola partida, en contados semestrales de a $ 20,000 cada uno desde el 1.° de enero de 1879, en adelante, con un interés del 7 por 100 anual sobre el saldo que se adeudara. El contrato se publicó en el *Diario Oficial* número 3966, y fue adiccionado posteriomente por otro marcado con el número 6, celebrado en 1878, en que el Gobierno se obligó al pago por contados semestrales de $ 20,000 cada uno (*Diario Oficial* número 4210).

También se celebró con el señor Koppel el contrato número 8 de 1878, adicional del de 15 de diciembre de 1875, sobre concesión de prórrogas para cubrir el importe de la empresa, por contados semestrales de a $ 60,000 cada uno, a partir del 1º de enero de 1879 (*Diario Oficial* número 4223).

La Ley 17 de 1879 dispuso que se construyeran por administración dos muelles en el río Magdalena, sobre el puerto de Barranquilla, un ramal de ferrocarril hasta dichos muelles y algunas obras adicionales, y señaló para estos gastos la partida de $ 100,000.

Como se hubieran presentado algunos peligros en las Bocas de Ceniza para los buques marítimos, dispuso el Gobierno, por Decreto número 386 de 1878, adicional al de 21 de dicimbre de 1877, que uno de los cuatro remolcadores que hacían el servicio de transportes en la bahía de Sabanilla se destinara a remolcar los buques hasta Barranquilla. Pero más tarde, en vista de los desastres que se presentaron, quedó abandonada definitivamente la entrada del río. Para establecer de nuevo la navegación, el Gobierno celebró en 1914 un contrato sobre estudio de la cana-

lización de las Bocas de Ceniza y ejecución de muelles y otras obras (*Diario Oficial* número 15206), que aún no están iniciadas.

El Poder Ejecutivo Nacional autorizó al Administrador de Aduana de Barranquilla para contratar con el señor Francisco J. Cisneros el estudio de la prolongación de la línea férrea desde Puerto Belillo hasta la bahía de Sabanilla, con el fin de evitar el costoso servicio mixto del ferrocarril y los remolcadores. El contrato quedó firmado el 1.º de octubre de 1879, y se publicó en el *Diario Oficial* número 4560.

La carrilera debería llevarse hasta un sitio en donde pudieran atracar vapores de alto bordo. Por los planos y estudios elaborados se le reconoció al señor Cisneros la suma de $ 2,000. El presupuesto para la prolongación se calculó en $ 242,803.

El señor R. Collante, en su carácter de Administrador de la Aduana de Barranquilla, hizo algunas anotaciones de importancia sobre la prolongación del ferrocarril, y propuso que se variara la línea adoptada por Cisneros, en atención a que había sido destruído por el mar parte del terreno en que debía construírse. Indicó al mismo tiempo dos nuevos trazados, que en su concepto eran más aceptables, a saber: el que debía partir del muelle de Salgar, en línea recta, para terminar a tres cuartos de milla al sur de Puerto Belillo, en donde se encontraba ya una profundidad de treinta y seis pies, o el que debía salir desde Salgar hasta el islote oeste de *El Boquerón*, a una distancia aproximada de doscientos metros de Punta de Belillo, el cual tendría una longitud de seis kilómetros. El presupuesto de esta obra, inclusive la construcción del muelle y los edificios necesarios para el servicio del ferrocarril, lo estimaba en la suma de $ 300,000, aproximadamente.

El 28 de junio de 1880 el Poder Ejecutivo comisionó al General Julián Trujillo para que examinara el proyecto estudiado por Cisneros y tuviera en cuenta los demás datos que juzgara convenientes para esclarecer la línea que debía adoptarse. El comisionado examinó los diferentes trayectos en asocio del Administrador del Ferrocarril y de otros empleados, y rindió el informe correspondiente el 26 de agosto de 1880, en el cual indicó

que la bahía de Puerto Belillo tenía una capacidad suficiente para recibir hasta venticinco buques marítimos de buen calado, los cuales quedarían bien resguardados de los vientos dominantes y de la agitación del mar; que en ella se podría construír un muelle para el atracadero de los vapores, que evitaría el servicio mixto de los transportes y bongos; que el canal por donde circulaban los remolcadores había seguido estrechándose y que sería probable que al cabo de cierto tiempo quedaría completamente obstruído; que los gastos de personal y material, así como el de servicio de los remolcadores, eran demasiado elevados, y que en vista de los documentos que había examinado no debía vacilar el Gobierno en acometer la obra de prolongación, ya fuera por administración o por contrato. Para elegir la línea más conveniente indicó la necesidad de organizar un Cuerpo de ingenieros que hiciera los estudios sobre el terreno, fijara la línea definitiva y calculara el presupuesto del costo correspondiente.

Entre las facultades que el Congreso confirió al Poder Ejecutivo por medio de la Ley 78 de 1880, se encuentra la de autorizarlo para acometer, por administración o por contrato, la prolongación del ferrocarril hasta Puerto Belillo; se consideró incluída en el Presupuesto respectivo la partida necesaria para la ejecución de la obra, y destinó, además, la tercera parte del producto líquido que se obtuviera de la Compañía del Ferrocarril de Panamá como compensación del no cumplimiento, por parte de ésta, de la obligación que contrajo en el contrato de 16 de agosto de 1867, de prolongar el ferrocarril de Panamá por el lado del Pacífico hasta un lugar apropiado para la entrada de buques de gran calado.

MUELLE

La Ley 54 de 1881 ordenó sacar a licitación pública la prolongación del ferrocarril y celebrar el contrato correspondiente con el mejor postor, al cual le garantizaría el Gobierno un interés del 7 por 100 sobre el costo de la obra. El contrato que en cumplimiento de esta Ley se hiciera no necesitaba ulterior aprobación del Congreso.

Como consecuencia de lo anterior el Gobierno celebró el 28 de diciembre de 1881, con el señor G. D. Howell, el contrato

sobre prolongación del ferrocarril y construcción del muelle del puerto, el cual está publicado en el *Diario Oficial* número 5232.

El contratista debía construír un viaducto de 720 metros y un muelle de 180 metros de longitud, y tanto estas obras como la de prolongación, quedarían terminadas tres años después de la adjudicación del contrato. Se fijó su precio en la cantidad de $ 600,000, pagaderos en bonos de 7 por 100 de interés anual, que serían amortizables en veinticinco años, con el producto del mismo ferrocarril. Caso en que llegara a regularizarse la navegación en las Bocas de Ceniza, el contratista quedaba obligado a construír a su costa un ramal para llevar la línea férrea hasta la ribera del río, en el punto que el Poder Ejecutivo creyere conveniente, y a edificar también un muelle y los edificios necesarios para el tráfico. En el contrato se fijaron las condiciones técnicas a que debía sujetarse la construcción del muelle y la prolongación del ferrocarril.

El contratista podía, además, cobrar un derecho de muelle de cinco centavos por tonelada de carga, durante veinticinco años, contados desde la fecha en que se diera la obra al servicio público.

El contrato debía sacarse a licitación pública, para adjudicarlo al mejor postor, diligencia que tuvo lugar en 18 de febrero de 1882. La adjudicación se hizo al señor Jorge Holguín, quien ofreció ejecutar las obras por la suma de $ 598,900, y rebajó en un milésimo el derecho de muelle que debía cobrar por tonelada de carga.

El Ministerio de Hacienda aceptó la adjudicación, de acuerdo con el acta de remate, y dispuso someter el asunto al Congreso para la sanción correspondiente. Por medio de la Ley 45 de 1882 el Cuerpo Legislativo le impartió la aprobación, con algunas modificaciones, al contrato respectivo.

El Gobierno recibió entretanto varias propuestas sobre arrendamiento del ferrocarril y sus anexidades, que no fueron aceptadas hasta tanto el Congreso no resolviera acerca del proyecto de ley que debía aprobar el contrato celebrado con Holguín.

El contratista, con fecha 28 de agosto de 1882, manifestó que aceptaba las modificaciones hechas por el Congreso, y pidió que en cumplimiento de dicho convenio le fueran entregados los $ 50,000 de que trata el artículo 10, en bonos, que debían amortizarse con el producto bruto del ferrocarril. Por resolución de 14 de septiembre de ese año el Ministerio de Hacienda ofició a la Tesorería, de acuerdo con la solicitud anterior, y consideró que el contrato había quedado adjudicado desde el día 25 de agosto, fecha en que salió publicada en el *Diario Oficial* la Ley 45 (*Diario Oficial* número 5451).

Por Decreto número 499 de 1882 se adicionaron los anteriores, sobre organización y reglamentación de la Empresa del Ferrocarril y sobre carga y descarga en el puerto de Sabanilla, operaciones que deberían hacerse con intervención del Administrador de la Aduana y del Resguardo.

Por haber vencido el plazo correspondiente para verificar el pago de la suma que adeudaba el Gobierno desde el 1.° de enero de 1880, por capital e intereses, del importe de la compraventa del ferrocarril y telégrafo de Bolívar, y de los remolcadores y bongos anexos, se celebró con el señor Salomón Koppel el contrato de 24 de enero de 1882, que fijó nuevos términos para la cancelación de la mencionada deuda (*Diario Oficial* número 5257). El Congreso, por medio de la Ley 82 de 1882, aprobó el contrato, pero redujo el fondo de amortización a cinco unidades, de los derechos de importación en las Aduanas de la República, y dispuso que los documentos que se expidieran en favor de este crédito y de sus intereses, a la rata del 6 por 100 anual, no fueran admisibles sino a partir del 1.° de enero de 1883 en adelante.

El Ministerio de Hacienda, en atención a que los productos brutos de la explotación del ferrocarril aumentaban de una manera sensible, pues en el año de 1872 llegaron a $ 118,987, y en el de 1882 alcanzaban ya a $ 223,934, pero en cambio los gastos de explotación iban creciendo de un modo extrordinario, desde que el Gobierno tenía la administración de la Empresa, llamó la atención del Poder Legislativo a la necesidad que había en reorganizarla, o bien, de arrendar el ferrocarril, toda vez

que según él el éxito de las empresas dependía de la economía, y generalmente no eran lo Gobiernos los mejores administradores. También hizo ver que la fuente de mayores gastos provenía del servicio de los vapores, por lo cual consideraba como necesario abandonar ese sistema mixto de transportes y hacer en cambio la prolongación de la línea férrea hasta Puerto Bolillo.

La Empresa prometía por otra parte buenos rendimientos por el hecho de que las Bocas de Ceniza, que habían sido habilitadas por el Gobierno para la navegación, se habían obstruído en poco tiempo, hasta el punto de que el canal en el año de 1882 tenía apenas un fondo de 12 pies, en lugar de 24 con que anteriomente contaba.

Los rendimientos del ferrocarril y la proporción creciente de los gastos, en los primeros diez años, aparecen en el cuadro siguiente, publicado en la Memoria de Hacienda de 1883:

Años económicos.	Producto líquido.	Proporción de gastos.
De 1872 a 1873.....	$ 40,000 26	66 por 100
De 1873 a 1874.....	38,545 96	72 por 100
De 1874 a 1875.....	17,383 50	87 por 100
De 1875 a 1876.....	43,539 ..	71 por 100
De 1876 a 1877..... ..	18,118 80	80 por 100
De 1877 a 1878.....	37,297 65	72 por 100
De 1878 a 1879.....	5,006 ..	95 por 100
De 1879 a 1880.....	28,187 25	79 por 100
De 1880 a 1881.....	20,552 40	87 por 100
De 1881 a 1882.....	51,896 10	75 por 100

Es verdad que en uno de los informes rendidos por el Visitador Fiscal Nacional, referente a esta empresa, constaba que se habían mejorado la vía férrea, los edificios, muelles, etc., y que la principal causa del déficit que aparecía en la explotación, dependía del considerable número de exenciones de fletes que el Gobierno otorgaba a otras empresas particulares (*Diario Oficial* número 5544).

El 25 de octubre de 1882 tuvo lugar la inauguración de los trabajos de prolongación de la línea férrea, de acuerdo con el contrato celebrado con el señor Holguín y aprobado por la Ley 45 de 1882. El acta de la diligencia está publicada en el *Diario Oficial* número 5558. La obra quedó suspendida más tarde, y el Gobierno resolvió sacar a licitación pública el contrato de arrendamiento del ferrocarril, el que fue adjudicado al señor Luis G. Rivas. Con tal motivo se celebró en firme el 1.° de junio de 1883, y la empresa le fue entregada, por riguroso inventario y avalúo.

En el *Diario Oficial* número 5737 está publicada el acta de licitación y el contrato de arrendamiento, en el cual Rivas se obligó a pagar al Gobierno la suma de $ 30,650 por año y el 6 por 100 del producto bruto de la empresa y a suministrar los peones necesarios para la carga y descarga de los bultos que llegaran a la Aduana de Barranquilla. Estas erogaciones representaban para el Gobierno, anualmente, cerca de $ 54,650. Además, el arrendatario concedió el derecho de transporte gratis para la fuerza pública, los empleados nacionales en ejercicio de sus funciones y los efectos del Gobierno. El arrendamiento debía durar hasta el día en que se entregara terminada la prolongación de la línea, pero en ningún caso después de transcurridos nueve años.

El contratista Holguín, en memorial de 15 de junio de 1883, pidió que el Poder Ejecutivo nombrara el ingeniero que debía estudiar la línea conveniente para la prolongación, y que los gastos que ese estudio ocasionara se repartieran por mitad entre el Gobierno y el contratista; que se indicara en el río Magdalena el sitio en donde debía construírse el muelle, y que mientras tanto se le concediera una prórroga por el tiempo que se estimare necesario para acometer los trabajos.

El Ministerio de Hacienda accedió a que se hiciera un nuevo estudio de la línea, y recomendó, en efecto, al ingeniero señor G. Eberhard, de la Compañía del Canal Interoceánico, quien por esa época había hecho el reconocimiento del muelle de Buenaventura, pero manifestó que los gastos que se ocasionaran debían ser de cuenta del contratista; y en cuanto a la prórroga, resolvió que cuando se hubiera dado principio efecti-

vo a los trabajos y el Gobierno se hubiera persuadido de que la obra había entrado en estado práctico, se concederían todas las prórrogas que fueran necesarias, siempre que ocurrieran los casos que para ello estaban previstos en el contrato.

El señor Cisneros, como empresario de la navegación del río Magdalena, pidió permiso al Gobierno para construír por su cuenta una carrilera desde el muelle o atracadero de los buques hasta la línea del ferrocarril de Bolívar, y atender al gasto que ocasionara el servicio de los carros para transporte de carga. Antes de resolver lo conveniente, el Ministerio solicitó un informe del Administrador del Ferrocarril, y en vista de él se accedió a lo pedido, por Resolución de 21 de junio de 1883.

El Secretario de Hacienda, en oficio de 27 de septiembre de 1883, manifestó al Senado que sería conveniente se tomara en consideración el contrato de arrendamiento del ferrocarril y telégrafo de Bolívar, que se había sometido a su consideración, toda vez que la empresa en manos del Gobierno era un verdadero cáncer de la Hacienda Pública. La Cámara manifestó, en respuesta, que el contrato de arrendamiento celebrado con el señor Luis G. Rivas, aunque no era de sus simpatías, lo encontraba ajustado a derecho, y que por tanto no requería la aprobación del Congreso, pero recomendó al Poder Ejecutivo que recabara algunas adiciones y enmiendas a ciertas cláusulas, en los términos que indicó la Comisión que estudió para segundo debate el proyecto aprobatorio del contrato mencionado.

El Poder Ejecutivo celebró pues, definitivamente y de acuerdo con la resolución del Senado, el contrato de 8 de octubre de 1883, publicado en el *Diario Oficial* número 5879, por el cual se redujo a cinco años, en vez de nueve, el término del arrendamiento y se pactaron otras estipulaciones de relativa importancia.

El contratista comunicó al Gobierno que había cedido en favor de la Compañía del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, constituída en Bogotá, los derechos y acciones de los contratos de 1.º de junio y 8 de octubre de 1883, y el Ministerio de Hacienda aceptó el traspaso.

La entrega de la empresa al Administrador de la Compañía tuvo lugar del 13 al 27 de noviembre de 1883, por inventario y avalúo de todos los objetos que, según el convenio, debía pagar al contado el contratista. Los documentos y diligencias correspondientes se publicaron en el *Diario Oficial* números 5965 y 5966.

La Secretaría de Hacienda solicitó pues de la Compañía del Ferrocarril de Panamá el envío de un ingenier oque se trasladara a Barranquilla y entregara el ferrocarril. Para tal fin fue nombrado el señor J. Canelle, a quien se le reconocieron 900 dólares como valor de sus honorarios y gastos de viaje. Al dar en arrendamiento el Gobierno esa empresa, puso término a todas las irregularidades que venían cometiéndose por la viciosa administración oficial, que había convertido el ferrocarril "en asilo del más inepto parasitismo," según frase del Secretario de Fomento.

Más tarde el Gobierno encontró más ventajoso enajenar la empresa, y con tal motivo celebró con el señor Carlos Uribe el contrato de 5 de julio de 1884, que fue remitido a la consideración del Congreso, con oficio del 22 del mismo mes. Se llamó la atención del Senado a que era indispensable también aprobar el contrato de 30 de enero de 1883, celebrado con el señor Salomón Koppel, relativo a los términos de pago de la suma que el Gobierno aún le adeudaba. Así pues la Ley 49 de 1884 aprobó, con modificaciones, el contrato sobre enajenación del ferrocarril de Bolívar, que quedó definitivamente así:

Por el artículo 1.° el Gobierno dio en venta a Uribe el ferrocarril, con todas sus anexidades y dependencias, aunque exceptuó de ella los almacenes, patios y casillas de que hacía uso la Aduana de Barranquilla, los que ocupaban los Resguardos de ésta y Salgar y los que necesitaba la Nación en Campoalegre, pero tales propiedades quedarían de uso común para el ferrocarril, la Aduana y los Resguardos.

El valor de la venta se fijó en $ 600,000, pero como el contratista se comprometió a prolongar la línea hasta Puerto Belillo y a construír el muelle y sus dependencias, se estipuló que en los dos primeros años no se haría pago alguno por cuenta

del capital, pero se reconocerían al Gobierno los intereses, a razón del 7 por 100 anual, y además, al Estado de Bolívar, la subvención correspondiente por todo el término del privilegio. En ocho años debía Uribe pagar el capital y los intereses de dos años, o sean $ 684,000, por contados semestrales de a $ 100,000 cada uno, desde el tercer año en adelante, contado a partir de la entrega del ferrocarril, y hasta la extinción total de la deuda.

Las sumas procedentes de ese contrato deberían entregarse a Cisneros, como concesionario del Ferrocarril de Girardot, en virtud de los arreglos celebrados por el Gobierno en esa época.

Uribe se comprometió: 1.°, a establecer cinco trenes diarios entre Barranquilla y Puerto Salgar, o entre los puertos extremos de la línea, cuando ésta quedara prolongada; 2.°, a rebajar las tarifas en una tercera parte; 3º, a prolongar el ferrocarril hasta Puerto Belillo, diez y ocho meses después de que le fuera entregado; 4.°, a construír en este puerto, en el término de dos años, un muelle de hierro en las condiciones estipuladas en el contrato delebrado con Holguín.

Hecho el muelle, el concesionario cobraría, durante cuarenta años, un derecho de cinco centavos por cada carga de 125 kilogramos de peso, que se repartiría así: 40 por 100 para el Gobierno y 60 por 100 para el concesionario, o quien lo representare. El Administrador de Aduana de Barranquilla estaría encargado de hacer el cobro. El contratista debería construír, además, almacenes de hierro para el buen servicio de la empresa, los cuales compraría el Gobierno con el producto del muelle. La carga y descarga de los buques debería hacerce con intervención directa y vigilancia de la Aduana de Barranquilla y del Resguardo.

La venta se hizo con el derecho de retracto, o retroventa, así: a los veinte años, contados desde el día en que el ferrocarril fuera prolongado hasta Puerto Belillo y dado al servício público, el Gobierno rescataría la empresa con sus anexidades y dependencias, por el precio que le fijaran peritos avaluadores; al cabo de los diez años subsiguientes, el rescate se haría por el avalúo, menos un 20 por 100; al cabo de los diez años subsiguientes éste se haría en los mismos términos, menos un 40 por 100.

En caso de que el Gobierno no rescatare el ferrocarril, caducaría para la República ese derecho.

El Gobierno se comprometió a mantener siempre habilitado para la importación y exportación el puerto situado en el extremo de la vía férrea.

Más tarde la concesión fue traspasada al señor Cisneros, lo que aceptó el Ministerio de Hacienda por Resolución de 6 de octubre de 1884. La escritura de venta se hizo por instrumento número 145, otorgado en Barranquilla el 5 de diciembre de 1885 ante el Notario 2.°, y en ella se insertaron el inventario de la empresa, las tarifas y la Ley 49 de 1884.

El 19 de marzo de 1885 Cisneros elevó a la Secretaría de Hacienda un memorial en que pedía se le autorizara para elevar a escritura pública el traspaso de compra del ferrocarril de Bolívar, una vez que tenía que otorgar una fianza hipotecaria por $ 100,000, después de que estuviera restablecido el orden público, turbado en aquella época, y por cuanto que la falta de autenticación de una firma y el trastorno del orden le habían impedido llenar tal formalidad. Solicitó igualmente que se hiciera practicar una inspección sobre el estado en que se hallaba el ferrocarril, y que en la escritura que se otorgara se comprendieran los muebles y edificios vendidos. La Secretaría de Hacienda resolvió el 21 de abril, de acuerdo con la petición, y expresó con respecto a la inspección, que la Nación salvaba su responsabilidad por los daños que hubiera sufrido la obra desde el 23 de noviembre en adelante, por causa de la guerra, pero que al contratista le quedaba el derecho de hacer las reclamaciones del caso, como particular. Por escritura número 1362 de la Notaria 3.ª del Circuito de Bogotá, el peticionario otorgó la fianza impuesta en el contrato.

Según se dijo, el señor Cisneros había venido al país contratado por el Gobierno de Antioquia para construír el ferrocarril de ese Departamento, y se hizo cargo de ejecutar los del Cauca y Girardot, por cuenta del Gobierno Nacional. Los tropiezos que halló para desarrollar estas y otras empresas de progreso, como la navegación por vapor del río Magdalena y la terminación del ferrocarril de La Dorada, principalmente por

la guerra civil de 1885, le obligaron a abandonar las obras ferroviarias de Antioquia y del Cauca. Ese fue el origen del contrato número 39 de 1885, celebrado por dicho empresario y el Ministro del Tesoro, referente a la liquidación y pago de los créditos que se le adeudaban por la rescisión de todos los contratos para construír los citados ferrocarriles. Así pues se dejó en su poder el importe total del ferrocarril de Bolívar y los intereses de la primera anualidad, mientras el tercer árbitro en discordia dictaba el fallo final que habría de poner punto a la liquidación de todas las cuentas pendientes.

En el Informe del Ministerio de Tesoro, de 1888, se dejó constancia de que Cisneros pagó una parte del precio del ferrocarril de Bolívar con una libranza por valor nominal de $ 420,000, que el Gobierno de Antioquia había girado contra el Tesoro de la República, por cuenta de la rescisión del contrato de construcción de la línea férrea y que le había sido entregada para cubrirle $ 350,000, como aparece del convenio que se publicó en el *Diario Oficial* número 6470.

Como el Gobierno aún adeudaba a la Compañía primitiva del Ferrocarril de Bolívar un saldo proveniente de la compraventa de la empresa, fue preciso celebrar el 30 de enero de 1883 un contrato con el apoderado de ella, relativo al pago de $ 130,500 de plazo cumplido, y de $ 60,000 más con sus intereses. El Congreso aprobó dicho convenio por medio de la Ley 40 de 1884, en la cual se halla inserto.

El pago se hizo en bonos, admisibles en el 5 por 100 de los derechos de aduana, que no vinieron a quedar amortizados sino algunos años después, en virtud de las autorizaciones que dio al Ejecutivo la Ley 124 de 1887, por haberse encargado el Banco Nacional de la deuda, y haber aceptado la cesión de los bonos y sus intereses liquidados hasta el 26 de abril de 1888, fecha de la celebración del contrato correspondiente, en la siguiente forma: por capital, $ 342,600, y por intereses, $ 118,326. De esta manera quedaron transigidas las diferencias suscitadas con la antigua Compañía, que el señor Koppel representaba, motivadas por el cambio que venía sufriendo la moneda nacional, y se canceló totalmente la deuda pendiente.

El Inspector de la Empresa, nombrado por el Gobierno, informó que los trabajos de prolongación de la línea habían quedado terminados el 13 de junio de 1887. Los del muelle comenzaron en esa misma fecha, en virtud del permiso que concedió el Ministerio de Hacienda para remplazar provisionalmente el de hierro por otro de madera, que permitiera suspender el tráfico embarazoso de los remolcadores. El empresario, sin embargo, debía dejar definitivamente concluídas las obras permanentes, las de prolongación de la línea, el muelle y los edificios determinados en el contrato, a más tardar el 1.° de enero de 1888. El apoderado del contratista solicitó del Gobierno la expedición de los reglamentos y disposiciones sobre tráfico que debían regir para el nuevo puerto, pero como la obra fue destruída por el mar, no pudo darse al servicio público.

El 22 de julio de 1886 se firmó un convenio entre el Secretario de Hacienda y Cisneros, en que se hizo constar que por cuanto éste había celebrado con el Secretario del Tesoro, el 5 de noviembre de 1885, un contrato sobre liquidación de varios créditos y pago de $ 42,000 por intereses de $ 600,000, en un año, en la inteligencia de que el contrato de compra había quedado perfeccionado desde que se hizo la entrega material de la empresa, y no desde el 5 de diciembre de 1885, fecha en la cual se otorgó la escritura correspondiente, según lo decidió una sentencia arbitral de 8 de junio de 1886, y por cuanto Cisneros debía a la República por arrendamientos de la misma empresa, y como subarrendatario de Rivas, a razón de $ 30,650 por año, más el 6 por 100 del producto bruto, desde el 17 de noviembre de 1884 hasta el 4 de diciembre de 1885, menos los días en que el ferrocarril estuvo ocupado por la revolución, y como a su vez Cisneros había anticipado los intereses del 7 por 100 sobre $ 600,000, importe de la empresa, quedó convenido que se devolvieran a Rivas los $ 42,000, así: $ 16,403-05 que se abonaban como arrendamiento en el tiempo dicho, y el resto, en cuatro mensualidades iguales. Las partes contratantes hicieron declaración de que así quedaban terminadas todas las reclamaciones pendientes con motivo del arrendamiento del ferrocarril de Bolívar. (*Diario Oficial* número 6754).

Por escritura pública número 115, otorgada el 10 de mayo de 1887 ante el Notario 1.º de Barranquilla, Cisneros hizo traspaso a la Compañía inglesa denominada The Barranquilla Railway & Pier Company Limited, de la empresa del ferrocarril y telégrafo de Bolívar, el muelle, los bongos, remolcadores, etc., y los derechos, acciones y privilegios de los contratos. El Ministerio de Hacienda aceptó el traspaso por Resolución de 4 de junio de 1888, y dispuso que se extendiera una diligencia, que se firmó el 8 del mismo mes, en la cual se hizo constar que el apoderado de la Compañía aceptaba en su nombre todas las obligaciones impuestas en el convenio que había aprobado con modificaciones la Ley 49 de 1884.

El traspaso se hizo por la suma de £ 100,000 en obligaciones del 6 por 100 de interés anual, y por 19,992 acciones de £ 10 cada una, pero el vendedor se obligó a concluír la obra, construír un muelle de madera, aumentar el material rodante y reparar la línea y demás obras que no estuvieren en perfecto estado de servicio. Para el cumplimiento de esas obligaciones, Cisneros organizó un sindicato que suministró los fondos necesarios, que montaron a £ 35,000, según aparece del Informe del Ministerio de Hacienda de 1888.

Dados los estragos y daños que sufrió la carrilera, destruída en tres ocasiones, solicitó el contratista se le permitiera cambiar la dirección de la línea y construír el muelle en otro punto de la bahía de Sabanilla. El Ministerio de Hacienda concedió el permiso del caso el 3 de julio de 1888, y fijó el término de tres años para la conclusión de esas obras. Los trabajos continuaron, y más tarde el contratista pidió al Gobierno que le permitiera variar el nombre de Puerto Cupino por el de Puerto Colombia. La inauguración de la línea férrea, del muelle y los edificios anexos en Puerto Colombia, tuvo lugar el 31 de diciembre de 1888, y el acta se publicó en el *Diario Oficial* números 7732 y 7733.

El Gobierno expidió entonces, el de 22 agosto de 1889, el Decreto número 701 (*Diario Oficial* número 7867), por el cual reglamentó los servicios de carga y descarga en Puerto Colombia, así como los de transportes por el ferrocarril, y estableció

las relaciones entre esta Empresa y la Aduana de Barranquilla. Fijó la tarifa de pasajes, trenes expresos y fletes de las embarcaciones. Dispuso que hubiera en servicio dos trenes diarios de pasajeros; que los equipajes se reconocieran en las estaciones del ferrocarril, con intervención de sus empleados; que el trabajo de carga y descarga de los buques marítimos que llegaban al Puerto por la noche y en los días feriados, se hiciera por cuenta de aquéllos, excepto la vigilancia; que los empleados del Ferrocarril debían hacer los arrumes en los almacenes, que estarían abiertos de seis a seis y cuando lo exigieran el Ferrocaril en los días feriados; que la Empresa debía suministrar los peones para las secciones de reconocimiento, y que un empleado de la Aduana debería intervenir en la carga y descarga de los buques y del correo.

Este Decreto derogó, además, todas las disposiciones anteriores sobre la materia. Más tarde se reglamentó la intervención y vigilancia de la Aduana de Barranquilla por Decreto número 403 de 1891, que fue adicionado por otro, marcado con el número 319, de 1892, sobre carga y descarga de los buques con intervención de la Empresa y la Aduana

El servicio del ferrocarril era defectuoso, principalmente por la escasez del material rodante, por el mal estado de la línea y por falta de edificios adecuados para recibir la carga. Tanto el comercio como los agentes de las Compañías de transportes marítimos presentaron repetidas quejas al Gobierno. Por otra parte, el cambio que venía sufriendo la moneda nacional afectó las tarifas que cobraba la Empresa, la cual se creyó autorizada para modificarlas sin anuencia del Gobierno.

Las quejas aumentaron hasta el punto de que el Congreso tuvo que autorizar al Poder Ejecutivo, por medio de la Ley 83 de 4 diciembre de 1892, para que fijara la inteligencia del contrato de venta del ferrocarril y terminara las diferencias pendientes, sin que se causara erogación al Tesoro, ni el contrato necesitara la aprobación del Cuerpo Legislativo.

Así pues el Ministro de Hacienda y el señor Cisneros, como apoderado de la Compañía del Ferrocarril, celebraron un con-

trato que está publicado en el *Diario Oficial* número 9014, sobre las siguientes bases:

1ª En consideración a que la Compañía había gastado en la prolongación de la línea hasta Puerto Colombia y en la construcción del muelle de acero de 4,000 metros de largo, una suma mayor de la que presupuso el contrato de 1884; a que las obras fueron destruídas varias veces por el mar; a que la Compañía renunciaba el derecho de reclamar perjuicios del Gobierno por haber derogado los artículos 15 y 18 del Decreto 403 de 1891, convenían las partes contratantes en que desde el 1.° de enero de 1893 los precios de la tarifa que podía cobrar la Compañía serían los detallados en el Decreto 704 de 1877 (*Diario Oficial* número 4080), fijados en moneda colombiana, y recargados, los de importación, con el 18 por 100, pero la Compañía quedaba con la obligación de verificar, por su cuenta, la descarga, movilización y arrumaje de los bultos en la Aduana; que los precios de la tarifa de pasajeros y equipajes, serían los fijados en el Decreto de 1877, rebajados en una tercara parte; los precios subirían o bajarían proporcionalmente con el aumento o reducción de las letras sobre Londres, en Barranquilla, pero esas modificaciones no podían hacerse sino dos veces en el año: los últimos días de enero y de julio, y cuando hubiera variaciones bruscas, mayores de un 15 por 100, que tuvieran más de un mes de permanencia. Para tal efecto se fijó el tipo de cambio en la fecha en que se hizo el contrato, en el 200 por 100. Ambas partes renunciaron, en absoluto, al derecho de reclamar la falta de cumplimiento del contrato de 1884, en el tiempo anterior, y declararon sin efecto las resoluciones por las cuales la Administración de la Aduana había impuesto multas a la Empresa por no haber transportado oportunamente los cargamentos. Se autorizó a la Compañía para exigir anticipadamente el valor de sus servicios. El Gobierno contrajo el compromiso de no permitir que se retiraran de la Aduana los bultos, sin que aquélla presentara la atestación de haberse satisfecho los derechos causados en el ferrocarril, y se estipuló que podía cobrar por vía de depósito, en favor del Gobierno, $ 0-10 diarios por cada carga retenida por falta de pago. Se dispuso que la Compa-

ñía cobraría los derechos de muelle, de que habla el artículo 8º del contrato de 1884, y que mensualmente pasaría al Gobierno el 40 por 100 que le correspondía. Se la autorizó para fijar libremente los derechos que pagarían los buques que atracaran al muelle. El Gobierno se obligó a no hacer modificaciones al Decreto número 403, sino de acuerdo con la Compañía. El contrato fue aprobado por el Ejecutivo el 14 de diciembre de 1892.

El 15 de junio de 1893 fue inaugurado al servicio público el muelle de Puerto Colombia. El acta de la diligencia correspondiente fue publicada en el *Diario Oficial* número 9218, y allí aparece que la obra mide 4,000 pies de longitud y 50 de anchura, es toda de acero, reposa sobre pilotes de hierro, y constituye uno de los mejores adelantos alcanzados en el país en ese tiempo.

Por ser la ciudad de Barranquilla el punto terminal del ferrocarril y estar allí establecida la Aduana, hasta el presente no ha prosperado Puerto Colombia como era de suponerse. La prensa del país, en todo tiempo, ha llamado la atención pública a la necesidad que hay de mejorar, de manera digna para la Nación, esta puerta de comunicación con el Exterior. Probablemente no esté lejano el día en que se organice un sindicato de capitalistas nacionales que propenda por el fomento y mejora de aquel lugar; establezca allí hoteles y balnearios, y haga todo esfuerzo por quitarle el triste aspecto que hoy presenta.

El Gobierno ha dado ya el primer paso en este sentido con la reciente construcción de la Estación Sanitaria, formada por varios elegantes y cómodos edificios que están al cuidado de competentes médicos y empleados oficiales.

A principios de 1891 la Compañía intentó reclamar a la Nación una suma fuerte por el servicio de transportes de correos, desde 1885 hasta 1891, y presentó al Ministerio de Gobierno, el 18 de octubre de 1892, las bases del contrato que debía celebrarse para continuar haciendo la conducción de aquéllos, a razón de $ 2,000 anuales.

Estudiado el asunto, y de acuerdo con el Consejo de Estado, el Ministerio de Gobierno dictó la Resolución de 11 de junio de 1893, en la cual manifestó que de conformidad con el contrato

de 9 de noviembre de 1867, que había sido elevado a la categoría de ley de la República, los concesionarios para la construcción del ferrocarril de Bolívar debían cumplir estrictamente con todas las obligaciones que les imponía el contrato, entre las cuales estaba la de conducir gratuitamente los correos nacionales por todo el tiempo de duración del privilegio concedido por el Estado de Bolívar; que mientras éste no quedare extinguido, la Compañía no tenía derecho a que se le reconociera suma alguna por tal servicio desde que cesó la garantía de interés, ni por el que siguiera prestando en lo sucesivo; que por consiguiente no había lugar a celebrar ningún arreglo sobre el particular, pues además la Compañía había gozado de todos los derechos que le reconocía el contrato de 9 de noviembre, ya citado, como exenciones de distinta naturaleza, concesión de tierras baldías, etc., y había constancia de que al señor Cisneros se le habían entregado, con fecha 1.° de septiembre de 1887, títulos por 50,000 hectáreas, de conformidad con el artículo 16 del contrato referido. Los documentos relacionados con este reclamo se publicaron en el *Diario Oficial* número 9213.

Cisneros pidió revocatoria de la resolución anterior, por memorial de 23 de mayo de 1894, y el Ministerio de Gobierno dispuso que se practicara la liquidación de cuentas por servicios recíprocos, prestados entre el Gobierno y la Compañía. Terminada ésta, se procedió a celebrar un contrato el día 29 de abril de 1896 (*Diario Oficial* número 10034), por el cual el Gobierno le reconoció a la Compañía, como saldo resultante, la suma de $ 143,713, y se declararon mutuamente a paz y salvo de todo reclamo, con excepción de algunas cuentas pendientes que no habían podido ser consideradas por el liquidador. Se estipuló, además, que el contrato aprobado por la Ley 24 de 1868 no tenía aplicación a los reclamos pendientes, y que, por tanto, el Gobierno pagaría a la Empresa todo servicio que ésta prestase por el transporte de carga y pasajes de empleados y tropa, y que a su vez aquélla pagaría al Gobierno los derechos de importación de los efectos que introdujera para el servicio de la Empresa. Se hizo constar que por el pasaje de empleados y militares solamen-

te se cobraría el 50 por 100 de los que excedieren de veinte, en un día. No quedaron comprendidos en este arreglo los correos y la transmisión de telegramas, por existir un arreglo especial sobre los primeros, y estar estipulada en un contrato la franquicia telegráfica. Este convenio fue aprobado por el Poder Ejecutivo el 1.° de mayo de 1896.

Entre el Gobierno y el representante de Cisneros se celebró el 28 de octubre de 1897 otro contrato relativo a la prolongación del ferrocarril de Bolívar hasta Sabanalarga o Usiacurí (*Diario Oficial* número 10511), mediante una subvención de $ 8,000 por kilómetro; el otorgamiento de un privilegio por cincuenta años para explotar la obra; concesión de tierras baldías, en la proporción de 200 hectáreas por kilómetro, y las demás exenciones y privilegios que autorizó la Ley 104 de 1892, general de ferrocarriles.

El contrato quedó modificado el 25 de abril de 1898 por otro convenio publicado en el *Diario Oficial* número 10679, en el cual se dispuso que la prolongación debía hacerse hasta el punto en donde se verificara el empalme con el ferrocarril de Cartagena, en San Estanislao; y de que la subvención fuera de $ 10,000 por kilómetro para el trayecto comprendido entre Usiacurí y el empalme con la línea de Cartagena. Pero el contrato no alcanzó a sufrir los debates reglamentarios en el Congreso de 1898, a cuyo estudio pasó, por apartarse de los términos de la Ley 104 de 1892. Más tarde ocurrió la muerte del señor Cisneros, y no llegó a tener efecto ninguno.

La Compañía manifestó al Gobierno que el Ferrocarril no gozaba de subvención oficial, sino que antes tenía que pagar sumas de consideración a la Nación y al Departamento de Bolívar, y pidió se le concediera rebaja de los derechos de importación para el carbón que necesitaba. El Ministerio de Hacienda halló justa esa reclamación, y celebró un contrato sobre exención de tales derechos, por el término de cinco años, para el carbón que viniere del Exterior para la Empresa, pero ésta se obligó a venderle al Gobierno ese artículo a precio de costo. En caso de que llegare a comprobarse que le daba al carbón una inversión diferente, caducaría de hecho el convenio. El contrato se firmó el

12 de enero de 1897, y se publicó en el *Diario Oficial* número 10241.

Vencido el plazo fijado, las partes contratantes, según se dispuso por Resolución de 14 de enero de 1902, fijaron otros cinco años de duración de aquella concesión.

Posteriormente, en 7 de marzo de 1897, celebraron las mismas partes un contrato que aprobó la Ley 40 de 1898, adicional al de enajenación del ferrocarril de Bolívar, por el cual el Gobierno se obligó a devolver a la Compañía las sumas cobradas por derechos de aduana, de materiales pedidos para la Empresa desde mayo de 1896 en adelante; y a no cobrarle derechos no liquidados en la fecha del convenio, pues se concedió a la Compañía exención de los mismos para la maquinaria, herramientas y demás materiales destinados al ferrocarril. La Compañía, en cambio, se comprometió a reemplazar en el término de diez años el material rodante y fijo por otro de calidad superior (*Diario Oficial* número 10602).

Pero según informó el Procurador de Hacienda al Gobierno, después de la visita que practicó a la Empresa, en 1911 la Compañía no había cumplido con esa obligación.

Pasada la guerra que estalló en el país en 1899, sufrió la moneda nacional un cambio extraordinario, y por tal motivo la Compañía y el Departamento de Bolívar celebraron, el 18 de marzo de 1905, un contrato por el cual la Compañía se obligó a pagar al Departamento la cantidad de $ 200 oro mensuales como equivalente de la subvención fijada en el contrato primitivo del año de 1868.

El desarrollo creciente del comercio en el país hizo deficientes los almacenes de la Aduana de Barranquilla. La Compañía, por medio de su apoderado en Bogotá, propuso ensancharlos y anticipar el dinero necesario, que se amortizaría con la participación del Gobierno en los derechos del muelle de Puerto Colombia. Por Resolución de 4 de junio de 1904 se pidieron las bases del contrato correspondiente, y aprobadas que fueron se dieron las autorizaciones al Administrador de Aduana para que contratara en firme. Así pues, con fecha 11 de agosto de 1905 el Administrador de la aduana y el apoderado general del

Ferrocarril de Bolívar, con autorización de la Junta Directiva de la Compañía, celebraron el contrato referente al ensanche de los almacenes de depósito, de los patios de la Aduana y del Ferrocarril, obras necesarias para el buen servicio de los trenes y la seguridad de los intereses comerciales. Por este contrato, aprobado por el Poder Ejecutivo el 6 de noviembre de 1905, y publicado en el *Diario Oficial* número 12518, la Compañía se obligó a traspasarle al Gobierno la mitad de la propiedad de un terreno contiguo a los patios de la Aduana y del Ferrocarril, por la mitad del precio en que lo compró en 1904 a la Empresa del Tranvía; a traspasarle la mitad de la propiedad de otro terreno situado al Noroeste y contiguo a los patios referidos, junto con un edificio de mampostería situado en dicho terreno, por la suma de $ 19,634-40; y también la mitad de la propiedad de otros terrenos anexos, por el 50 por 100 de lo que le costaren al Ferrocarril, inclusive la mitad de una faja de terreno, no menor de 60 pies de anchura, situada al noroeste de la línea principal, comprendida desde la casa llamada *La Muralla*, en la esquina del callejón de *El Roble*, hacia el Suroeste y hasta el patio número 6; a pagar a los dueños de estas propiedades el valor de la indemnización correspondiente a la expropiación que hubiere necesidad de decretar, caso en que los dueños no vendieren o pidieran más de lo justo; a ceder al Gobierno, por el precio que fijaran dos peritos, el edificio en que el Ferrocarril tenía sus oficinas administrativas, dándole el plazo necesario para levantar otro; a construír una muralla circular que encerrara en una misma superficie los terrenos a que se refiere este contrato y los demás que poseían en común la Aduana y el Ferrocarril, y a hacer las reparaciones que con el tiempo se necesitaren, pero debía ser de cuenta del Gobierno la mitad del costo de las murallas y de las reparaciones; a construír para uso de la Nación, dentro del área encerrada por la muralla, tres grandes almacenes de hierro para la carga, con capacidad para 5,000 bultos cada uno, los cuales se pagarían por el costo de la obra a reconstruír por cuenta de la Nación el edificio que sirve de Resguardo de la Aduana, haciéndole un piso alto, galerías y una garita; a suministrar los fondos necesarios para

estas compras y obras, sin cobrar comisión, pero cargaría al Gobierno el 6 por 100 de interés en la cuenta que al efecto debía abrirse; a principiar las obras dos meses después de aprobado el contrato, y a concluírlas dos años más tarde; y últimamente, a traspasar al Gobierno por la mitad del precio que fijaren peritos, la mitad de la propiedad de un terreno en figura de triángulo, situado al frente de los almacenes de la Aduana y de la estación Montoya, para formar en él una plazuela para servicio de coches y carretas.

El Gobierno, por su parte, se obligó: a amortizar la deuda contraída en este contrato, con el 40 por 100 que le correspondía por el impuesto de $ 0-05 con que está gravada cada carga que pasa por el muelle de Puerto Colombia. La amortización debía hacerse mensualmente, a la presentación de las cuentas de cobro en la Administración de Hacienda, por un valor igual al que se hubiere consignado en la Aduana por el producto del 40 por 100; a conceder exención de derechos de importación para los materiales que se necesitaren para las obras contratadas, y de derechos de registro y notaría para las escrituras que se desprendan del contrato, así como de impuesto de timbre para las cuentas de cobro. El Gobierno quedó autorizado para "inspecionar, por medio de sus agentes, aquí o en el Exterior, los procedimientos y manejo del ferrocarril, lo mismo que las obras en construcción."

La Compañía otorgó la escritura correspondiente el 25 de mayo de 1906, por instrumento número 498, en la Notaría de Barranquilla.

Los pagos duraron hasta el mes de abril de 1911, en que se verificó el último, y se abonaron $ 3,000 oro por los edificios y $ 16,217-81 por el valor de los terrenos y sus intereses, según aparece en los libros de contabilidad del Ministerio de Obras Públicas.

Las obras y propiedades fueron entregadas por la Compañía al Administrador de la Aduana con fechas 22 de agosto de 1906 y 16 de diciembre de 1907. Dicho empleado otorgó el 24 de abril de 1912 la escritura número 399, ante el Notario 1º de Barranquilla, referente al pago de los $ 3,000 oro, pero faltaba otorgar

en ese tiempo la correspondiente al otro pago, con el fin de cancelar la escritura número 498, según informó el Procurador de Hacienda al Gobierno en 1913.

El 15 de septiembre de 1906 la Compañía llamó la atención del Gobierno a la necesidad que había de ensanchar por lo menos en 120 pies el muelle de Puerto Colombia, insuficiente ya para el atraque de los vapores marítimos. El Ministerio de Obras Públicas encontró aceptable la indicación, y pidió al apoderado de aquélla las bases correspondientes del contrato que debía celebrarse.

Pero no pudo perfeccionarse ningún arreglo, pues la Compañía exigía que el Gobierno renunciara el derecho de rescate que se reservó la Nación, según el inciso 2.º del artículo 14 del contrato aprobado por la Ley 49 de 1884, y que le concediera además un privilegio por el término de noventa y nueve años, contados desde la aprobación del contrato, para la explotación del ferrocarril y del muelle. Además proponía:

Que traspasaría gratuitamente al Gobierno, al finalizarse los noventa y nueve años, la propiedad del ferrocarril y las obras adicionales, libres de todo gravamen y en buen estado de servicio, de acuerdo con el inventario que debía practicarse dentro de los treinta días siguientes a la aprobación del contrato. Igualmente cancelaría la cuenta que le adeudaba el Gobierno por razón del contrato de 11 de agosto de 1905;

Que el impuesto de cinco centavos por cada carga de ciento veinticinco kilogramos fijado en el contrato de compraventa de 1884, del cual recibía la Compañía el 60 por 100 y el Gobierno el 40 por 100, continuara cobrándose por todo el tiempo del privilegio, íntegramente para la Compañía, lo mismo que los derechos que causaran los buques de vela y de vapor por atracar en el muelle de Puerto Colombia, y que ella estuviera facultada para fijarlo libremente;

Que prolongaría el muelle todo cuanto fuere nesesario, a fin de que los buques marítimos no sufrieran repetidas demoras por falta de lugar para atracar, descargar y cargar sus mercancías.

Que el Gobierno le garantizara a la Compañía que durante el término del privilegio no permitiría la construcción de ninguna otra vía férrea, paralela en una zona de cincuenta kilómetros a uno y otro lado de la vía; pero sí podrían cortar o atravesar esta zona los ferrocariles o caminos que gozaran de privilegios posteriores, siempre que no estuvieran destinados a ligar entre sí los extremos o puntos intermedios de la línea de que trata esta propuesta, ni permitir la construcción o mantención de obras que pudieran causar daño al puerto habilitado hoy en la bahía de Sabanilla, ni subvencionar directa o indirectamente empresas de transportes o cualesquiera otras que pudieran hacer competencia al ferrocarril o al muelle; y que además debía conservar la bahía, en todo tiempo, en condiciones necesarias para la comodidad del tráfico de importación y exportación.

En ese mismo año el señor Guillermo Torres creyó que había llegado para la Nación la época de ejercitar el derecho de retracto estipulado en el contrato que aprobó la Ley 49 de 1884, celebró con el Gobierno el contrato de 25 de julio de 1906, y recibió de éste los poderes del caso para entenderse con la Compañía inglesa sobre el particular.

No obstante haber sido notificada la Empresa, en 11 de junio de 1907, de que la intención del Gobierno era ejercitar ese derecho en Londres, ella nombró un representante en Colombia para que gestionara el asunto ante los Tribunales del país.

Mientras se decidía el punto judicialmente, pactó el Gobierno un contrato con el H & T. Sindycate, el 21 de agosto de 1907, por el cual se obligaba la Nación a traspasarle al Sindicato el ferrocarril de Bolívar cuando fuere readquirido.

Se fijó para la vigencia del contrato un plazo de seis meses, pero el Sindicato podía aceptarlo dentro de cuatro años más, siempre que lo avisara oportunamente al Gobierno. Con fecha 6 de febrero de 1908 esta entidad dio el aviso del caso ante un Notario, en la ciudad de Londres, pero el Gobierno, por Resolución de 7 de abril de ese mismo año, manifestó que la asociación no tenía existencia legal en Colombia por no haber cumplido

con los requisitos impuestos por la ley y los Decretos legislativos números 2 y 37 de 1906, sobre compañías extranjeras.

El juicio se promovió ante la Corte Suprema de Justicia por el personero especial del Gobierno, y fue fallado el 15 de diciembre de 1908 en favor de The Barranquilla Railway & Pier Company Limited, la cual quedó absuelta de todos los cargos aducidos en la demanda. La sentencia dejó pues sin efectos ulteriores el contrato Torres.

El Ministerio de Obras Públicas dictó, en consecuencia, la Resolución de 30 de enero de 1909, por la cual declaró que Torres no tenía derecho a denunciar, como bien oculto, la compra del ferrocarril de Bolívar, porque no había llegado la época de ejercitar ese derecho y porque esa obligación no la había desconocido la Compañía.

El proponente pidió revocatoria de lo resuelto, pero el Ministerio no accedió a ella, el 17 de marzo de 1910 (*Diario Oficial* número 13973), y dispuso pasar al Procurador General de la Nación todos los documentos, para que se hicieran valer los derechos de la República en lo que se relacionaba con el contrato de compraventa de esa empresa.

El 11 de mayo de 1910 el apoderado de la Compañía inglesa presentó nuevamente las bases del contrato que deseaba celebrar para modificar el de 1884, pero el Ministerio las encontró inaceptables, según lo manifestó por Resolución de 17 de junio de 1910, en que hizo saber que el Gobierno no encontraba de conveniencia nacional modificar el espíritu de los contratos, y que se abstenía por tanto de pedir autorizaciones al Congreso para reformar la concesión vigente.

Pero como se insistiera una vez más y ofreciera la Compañía que se haría cargo de construír nuevas estaciones en los puntos terminales de la vía, prolongar el muelle y ejecutar otras obras adicionales, siempre que el Gobierno renunciara el derecho de rescate, le prorrogara el privilegio por noventa y nueve años e hiciera otras concesiones a la Compañía, se tomaron aquéllas de nuevo en consideración.

Pactadas las bases del contrato correspondiente entre el Ministerio de Obras Públicas y la Compañía, fueron remitidas

el 22 de marzo de 1912 al estudio de la Gobernación del Departamento del Atlántico, y pasaron luégo a la consideración de la Asamblea del Departamento, reunida por aquel tiempo.

Con fecha 1º de junio de 1912 se firmó, con modificaciones sustanciales, el contrato definitivo, que fue aprobado por el Poder Ejecutivo. Posteriormente se remitió al estudio del Congreso, con el proyecto de ley aprobatorio, el día 22 de julio de 1912, pero no alcanzó a sufrir los debates reglamentarios, y fue archivado. Mientras tanto venció el primer plazo en que la Nacion podía rescatar el ferrocarril, en 15 de junio de 1913, sin que hubiera ejercitado ese derecho.

En vista de las autorizaciones dadas al Poder Ejecutivo por la Ley 77 de 1912, sobre ejecución de algunas obras en los puertos de la República, celebró el Ministerio de Obras Públicas con el apoderado de la Compañía, el 5 de agosto de 1913, el contrato sobre prolongación del muelle y remoción de algunas rocas en la bahía de Puerto Colombia, y se destinó al pago de esas obras la parte que pertenece a la Nación en el impuesto de cinco centavos de que trata el artículo 8.º, reformado, del contrato que aprobó la Ley 49 de 1884, hasta cubrir el precio de ellas, más un 25 por 100 sobre la suma que se compruebe haberse invertido. (*Diario Oficial* número 15017).

Con fecha 20 de marzo de 1914 la Compañía avisó que había dado principio a los trabajos de prolongación del muelle y demás obras, de acuerdo con los contratos celebrados.

Practicadas las exploraciones preliminares, se hallaron en la bahía de Puerto Colombia algunos bancos de arena que presentaban peligros para los buques que entraban al puerto. Por este motivo, el 23 de marzo de 1914 celebró el Ministerio con el señor Frank A. Koppel un contrato adicional al de 5 de agosto de 1913, por el cual se estipuló que la Compañía se comprometía a remover 30,000 yardas cúbicas de arena por su propia cuenta, pero que en caso de rescate de la empresa por el Gobierno, en el año de 1923, pagaría éste a aquélla la suma que se comprobara haber invertido en esta obra, según cuentas debidamente autenticadas y cuyo monto total no pasaría de £ 5,000.

También compraría el Gobierno a la Compañía la planta que empleara para esas obras, que consistía en un buque-draga de vapor, provisto de una grúa, las herramientas y los enseres necesarios, valor que se estimó en £ 4,000. El contrato fue aprobado por el Poder Ejecutivo y por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, y está publicado en el *Diario Oficial* número 15206.

La Empresa ha mejorado la línea férrea con la construcción de las siguientes obras, edificios y compra de material:

Una nueva estación en Barranquilla, una bodega y una tornamesa, por valor de.....	$ 50,020
Una bodega y algunos edificios para empleados en Puerto Colombia.....	3,578
Dos locomotoras (números 17 y 18), diez y nueve carros de carga y un carro de pasajeros de primera clase.....	52,558
Prolongación del muelle en 100 metros más, en concreto, gastado hasta hoy.....	152,955
Remoción de las rocas y dragaje.....	36,563

También ha propuesto al Gobierno un contrato por el cual se encarga de reforzar, con una capa de concreto, toda la antigua estructura de acero y hierro del muelle, construír la plataforma en cemento y levantar algunos edificios, mediante una suma que no sufrirá el descuento correspondiente en caso de que el Gobierno rescate la empresa, según los contratos primitivos, pero la propuesta no se ha perfeccionado, y está aún al estudio del Congreso.

Se sabe también que ha cambiado los antiguos rieles de la línea, de 41 libras por yarda, por otros de 60 libras, que permiten el uso de máquinas más potentes para el tráfico.

La Ley 4 de 1907 dispuso que las empresas férreas sean inspeccionadas por el Gobierno, tanto en la explotación como en la parte técnica de la obra y sus anexidades. El Poder Ejecutivo no ha hecho el nombramiento del Inspector para cada empresa ferroviaria, y por tanto no hay sobre el ferrocarril de Bolívar ningún informe de importancia.

Equipo—Por los datos que la misma Empresa ha suministrado recientemente, a solicitud del Ministerio de Obras Públicas, se sabe que el material rodante en servicio se compone de 15 locomotoras, 15 carros de pasajeros, con capacidad para quinientas sesenta y tres personas, en su totalidad; 209 vagones de carga, que alcanzan a transportar 1,861 toneladas.

Estaciones—Hay ocho estaciones, situadas en los lugares, de Barranquilla, Camacho, La Playa, Buenavista, Rincón, Salgar, Puerto Colombia y en el muelle del mismo nombre.

Línea—La longitud de la línea es de 28 kilómetros 208 metros. La anchura entre rieles es de 1 metro 08. La pendiente máxima de 1 por 100.

Puede considerarse como un ferrocarril local destinado a comunicar la ciudad de Barranquilla con Puerto Colombia, y es una de las principales arterias por donde circula la carga de importación y exportación de una gran parte del país que sube y baja por el río Magdalena.

Estadística—El tráfico obtenido en los últimos años fue el siguiente:

	AÑOS			
	1910	1911	1912	1913
Número de pasajeros.....	141,223	166,026	186,491	167,169
Toneladas de carga.....	81,811	57,042	103,280	119,003
Valor del pasaje .....$	16,350	19,773	23,336	29,813
Valor de los fletes.....	207,149	136,485	254,912	279,139
Producto total.....	223,500	207,863	310,046	372,076
Gastos en el año.....	No constan.	138,577	147,659	No constan.
Rendimiento	No consta.	69,286	162,387	No consta.
Kilómetros en explotación, 28.				

	Años				
	1914	1915	1916	1917	1918
Número de pasajeros.....	147,902	158,481	128.276	191,059	157,327
Número de toneladas de carga....	99,663	96,568	82.325	98,792	88,499
Valor de pasajes..$	27,418	No consta.	26,582	27,447	27,912
Valor de los fletes..	246,206	No consta.	309,240	236,996	258,908
Producto total y varios.....	331,156	No consta.	336,666	335,716	286,820
Gastos en el año...	No constan.	No constan.	No constan.	196,465	No constan.
Rendimiento neto...	No consta.	No consta.	No consta.	139,251	No consta.

Tarifas—La tarifa hoy vigente es la que en seguida se expresa:

Pasajeros de primera clase, por kilómetro.....$ 0,026
Pasajeros de segunda clase, por kilómetro..... 0,016
No hay servicio de tercera clase.
Tonelada de carga de importación, por kilómetro.. 0,18
Tonelada de carga de exportación, por kilómetro.. 0,084
Hay varias clases que pagan derechos intermediarios entre los anteriores.

The Barranquilla Railway & Pier Company Limited, actual usufructuaria de la Empresa, tiene su domicilio en Londres: 39 Coleman Street, E. C. El capital social se compone de £ 200,000 en acciones pagadas de £ 10 cada una y de £ 100,000 en bonos hipotecarios del 6 por 100, que se cotizan de 103 a 106 en la Bolsa inglesa.

BIBLIOGRAFÍA

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.
Memorias de los Ministros de Obras Públicas, Hacienda y Tesoro.
Leyes nacionales.
Diario Oficial.

Ferrocarril de Santa Marta. Aspecto de la bahía.

Ferrocarril de Santa Marta. Un tren de carga.

Ferrocarril de Santa Marta. Bananeras que atraviesa el ferrocarril.

CAPITULO XVI

Historia del ferrocarril de Caldas—Contratos y leyes vigentes—Iniciación de los trabajos—Inauguración de la obra—Tarifas—Estado de la empresa.

El próspero y rico Departamento de Caldas, que fue creado en el año de 1905 y formaba parte del de Antioquia, se encuentra situado en el corazón de la Cordillera Central, en clima sano y terreno apto para la agricultura de los productos de todas las zonas, principalmente café, tabaco, algodón, y para las industrias mineras y de ganadería. De ahí que su principal anhelo se haya concretado a construír vías de comunicación que la pongan en rápido contacto con las principales arterias fluviales, como son el ferrocarril al río Cauca.

En 2 de diciembre de 1911 celebró con el Gobierno Nacional un contrato por medio del cual, y al tenor de la Ley 61 de 1896, la Nación subvencionaría la Empresa férrea que tenía en proyecto y que estaba destinada a comunicar su capital, Manizales, con el río Cauca, en un puerto navegable para buques de vapor. Como única obligación se impuso a la Empresa la de someter a la aprobación del Gobierno, según lo dispone la Ley 27 de 1888, los nombramientos de Gerente y miembros de la Junta Directiva.

La Asamblea Departamental declaró de necesidad y utilidad públicas la construcción de esa obra por medio de la Ordenanza número 24 de 1911, que creó una Junta, semejante a la del Ferrocarril de Antioquia, la cual debe presidir el Gobernador y estará constituída con tres miembros, el Ingeniero Director de los trabajos y un Secretario, y tiene facultad para contratar la obra y conseguir empréstitos, conceder privilegios y otorgar subvenciones que permitan la pronta realización de la proyectada obra.

La Ordenanza anterior fue adicionada en 23 de abril de 1912 por la número 27, que aumentó a cuatro el número de los miembros de la Junta, y dispuso, entre otras cosas, que se ejecutara la obra por administración y que se hicieran las gestiones conducentes con el fin de obtener un empréstito que podría garantizarse con algunas rentas importantes. Al mismo tiem-

po se organizó la primera Junta, con aprobación del Gobierno, la cual comisionó a un Agente para que obtuviera en el Exterior un empréstito de £ 200,000, con garantía de la renta de tabaco, del 50 por 100 de la renta de degüello y de la subvención nacional, pero la operación no pudo perfeccionarse oportunamente.

El ingeniero señor Felipe Zapata presentó a la Empresa, en 1.º de enero de 1912, como resultado del estudio y reconocimiento que hizo en el terreno, un informe, en el cual estimó en $ 2.000,000 el presupuesto de costo del ferrocarril, para trocha de 60 centímetros y 80 kilómetros de longitud, entre Manizales y Cartago, colocadas a 2,160 metros y 920 metros de altura sobre el nivel del mar. La obra podría ser ejecutada en el curso de cuatro años, y una vez que estuviera terminada, serviría para una región de 79,000 habitantes, con un tráfico anual de 18,000 toneladas de carga. Además, dicho ingeniero proponía que se ejecutara un ramal hasta Armenia, dada la importancia comercial que diariamente toma esa progresista ciudad.

La Junta comisionó al señor Jorge Páez para que hiciera los estudios en el terreno, y al efecto en 1º de mayo de 1912 dicho ingeniero rindió un informe, en que se manifiesta partidario del sistema americano, de construír, con cierto capital, el mayor número posible de kilómetros, los que con los productos del tráfico se van terminando y mejorando; proponía también que se adoptara la trocha de una yarda, en atención a que esa vía está llamada a empalmar con las líneas del Pacífico y Amagá, de igual paralela.

Asociado más tarde a los ingenieros Héctor Acebedo, Julián Arango y Alonso Restrepo, ejecutaron el trazado de la línea desde el río Cauca hasta el kilómetro 36, con las siguientes características que aparecen en el informe de 30 de enero de 1913, que se presentó a la Junta: pendiente máxima del 2 por 100, compensada; radios mínimos de las curvas, 71 metros 85 centímetros; tangentes menores hasta 35 metros; presupuesto de costo y equipo correspondiente, sin computar el valor de las zonas que los propietarios ofrecen ceder gratuitamente, $ 912,556, que equivale aproximadamente a $ 25,000 por kilómetro.

Procediendo con muy buen acierto, la Junta ha ordenado que se elaboren por las faldas escarpadas de la cordillera sobre la cual está situada la ciudad de Manizales, diferentes estudios técnicos, desde el 36 en adelante, que han estado a cargo de los ingenieros señores Enrique Uribe C., Julián Arango y otros, medida muy justificada si se tiene en cuenta que un solo kilómetro de vía férrea que logre acortarse, compensa con creces el gasto que impliquen los estudios consiguientes.

También ha preocupado a los dirigentes de la Empresa buscar una línea de empalme con la férrea de Amagá, y encomendó al ingeniero señor Alvaro Mejía el estudio taquimétrico correspondiente, el cual rindió un informe que fue publicado en *El Ferrocarril de Caldas*, periódico que sirve de órgano de esa Empresa.

DISPOSICIONES LEGALES VIGENTES

De acuerdo con el contrato primitivo, la subvención que se concedió a la Empresa era de $ 9,950 por kilómetro, un poco menor que la que concede la Ley 61 de 1896. Más tarde, por la Ley 105 de 1914, se aumentó a $ 15,000 por kilómetro, siempre que la obra se sujetara a las condiciones técnicas en ella estipuladas, que conviene hacer conocer: anchura entre rieles, una yarda; peso de éstos, 55 libras por yarda; número de traviesas por kilómetro, 1,500; balasto en cantidad suficiente, a razón de un metro cúbico por metro lineal; pendiente máxima, 3 por 100, compensada en las curvas, radio mínimo de éstas, 80 metros; longitud mínima de las tangentes, 40 metros entre curvas reversas. Los puentes serán metálicos, y las obras de arte tendrán en general carácter definitivo. Para poder principiar los trabajos es indispensable que se sometan los planos y perfiles a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, tanto de la obra como de las variantes que se hagan. La Nación debe construír por su cuenta un puente metálico y un ramal que sirvan para el empalme del ferrocarril con el del Pacífico, cuando éste llegue a la ciudad de Cartago. Para efecto de conceder la subvención no se computarán los apartaderos ni las líneas de servicio, y podrá concederse por trayectos no menores de 5 ki-

lómetros que se den al servicio público y que se reciban a satisfacción del Gobierno. El Departamento no podrá conceder privilegios para la construcción y explotación de la obra, la cual se deberá hacer por administración directa o por contratos de construcción.

El artículo 17 de la Ley 26 de 1915 disminuyó el radio mínimo de las curvas hasta 70 metros de longitud. Esta misma Ley disponía que el Gobierno hiciera estudiar el ramal que partiera de Cartago hasta empalmar con la línea de Amagá, sobre el río Poblanco, o a otro punto adecuado para verificar el empalme con las líneas antioqueñas. Posteriormente el Congreso dispuso subvencionar con $ 15,000 cada kilómetro de la línea que parta de San Francisco en el ferrocarril de Caldas, siga por las hoyas de los ríos Chinchiná y Cauca a empalmar con la línea de Amagá en el río Arma (Ley 114 de 1919). Además, en el Presupuesto para la vigencia económica de 1920 se incluyó una partida de $ 90,000 para el puente sobre el río de La Vieja, de 70 metros de longitud, y el ramal de Cartago, obra que en caso de que la Nación no pueda ejecutar directamente, delegará al Departamente de Caldas la facultad de construírla por administración directa. El puente ha sido pedido, y muy pronto quedará instalado.

Los planos para la línea desde el río Cauca hasta Quiebra Vásquez fueron elaborados por el ingeniero señor Jorge Páez, y se pasaron el 12 de abril de 1915 a la censura del Gobierno, el cual los aprobó, siempre que, de acuerdo con el concepto que sobre ellos emitió la Sociedad Colombiana de Ingenieros, se ampliaran las curvas de radios menores de 80 metros y las tangentes inferiores a 40 metros entre curvas reversas, a fin de que las condiciones técnicas de la obra estuvieran de acuerdo con las estipuladas en la ley. Dicha aprobación permitió autorizar la promoción de los juicios sobre expropiación de terrenos necesarios para la vía y sus estaciones, y más tarde comenzaron los trabajos en el mes de agosto de 1915, bajo la dirección del ingeniero señor Luis A. Isaza. Al localizar sobre el terreno la línea definitiva, se vio que era más conveniente acercarla a la ciudad de Cartago llevándola por la banda derecha del río de La

Vieja, sobre terreno sólido y menos montañoso que el trazado anterior.

Con el fin de que pudieran ser inaugurados al servicio público los primeros 10 kilómetros, construídos entre el río Cauca y la ciudad de Cartago, en la fecha clásica de nuestra Independencia, y por haber sido comisionados por el Gobierno para recibirlos, partímos de Bogotá, atravesámos la Cordillera Central y llegámos a Cartago el 1.° de julio de 1917. Al siguiente día tuvo lugar la ceremonia de recibo y entrega, y al efecto elaborámos el informe del caso para el Gobierno, que dice:

Señor Ministro de Obras Públicas—En su Despacho.

En cumplimiento de la Resolución de Su Señoría, de fecha 10 de los corrientes, por medio de la cual se me comisiona para recibir en nombre del Gobierno Nacional el primer trayecto de 10 kilómetros de ferrocarril que el Departamento de Caldas ha construído por administración, entre el río Cauca y el camino de Cartago a Manizales, tengo el honor de rendir el siguiente informe:

Asociado a los señores ingenieros Alfonso Bernal, Superintendente de la Empresa, y Jorge Escobar, Ingeniero Director del Ferrocarril, se procedió a examinar detenidamente y a medir la línea construída, desde el origen, en Puerto Caldas, hasta el poste kilométrico número 10, situado dentro de una curva de once grados y diez y ocho centésimos de grado, y a una distancia de 129 m. 92, del Puerto Caldas. Se tomó nota detenida de las obras de arte, edificios, material rodante y demás anexidades de la empresa, y se recorrió además la carrilera en un tren compuesto de la locomotora *Zapata*, de 17½ toneladas, un carro de pasajeros de segunda clase y tres plataformas, a una velocidad que llegó en algunos trayectos hasta 30 kilómetros por hora.

Por haber encontrado la obra construída en condiciones satisfactorias la di por recibida en nombre del Gobierno Nacional, según consta en el acta correspondiente número 1.", que remito a Su Señoría adjunta al presente informe, y en tal virtud el señor Gobernador de Caldas la declaró oficialmente inaugurada al servicio público.

El estado en que se encuentra el ferrocarril es el siguiente.

Línea. El punto de arranque de la carrilera está situado en la extremidad del cobertizo para vagones de la estación de Puerto Caldas, y tiene de cota 903 m. 95 sobre el nivel del mar. La carrilera toma la hoya del río de La Vieja en ascenso continuo hasta llegar a la cota 956 m. 50 en el kilómetro 10. Sube 52 m. 55 en trayectos de pendiente del 2 por 100 como máximum, que alterna con gradientes menores y secciones a nivel. La longitud total de éstas

es de 4,693 m. y de los trayectos en pendiente de 5,307 m. El alineamiento mide 6,784 m. 80 en tangentes, y en curvas 3,215 m. 20. El radio mínimum no llega a 80 m., que es el límite fijado por la Ley 105 de 1914. Los rieles pesan 27 kilos por metro lineal. Miden de longitud 9 m. 14, y están soportados por catorce traviesas, lo cual da un total de 1,526 por kilómetro. Tienen las junturas alternadas en todo el trayecto, y están unidos por eclisas angulares. El ancho de la plataforma en corte es de 4 m. 50, y en corona de 5 m. Las traviesas son de diferentes maderas, entre las cuales prevalecen el dinde, el comino, el olor, etc. La carrilera está toda balastada con cascajo.

Obras de arte. Las obras de arte tienen carácter definitivo, como lo exige la ley. En la abscisa 3,340 hay un puente metálico de 12 m. de luz, y 5 m. 50 de altura, con estribos de hormigón sobre la quebrada *Chapas*. En la de San Pablo hay un pontón de madera, que se sustituirá próximamente por otro metálico, que mide 2 m. 20 de luz. Hay tres alcantarillas de 0 m. 60 de luz, y una de 1 m. 50, todas de arco de medio punto. Los desagües laterales están establecidos por cunetas, y los transversales por tubos metálicos de hierro galvanizado, corrugado, de 0 m. 0015 de espesor, protegidos por una capa de cemento. Hay once tubos de 0 m. 44 de diámetro y una longitud de 126 m. 50, y nueve tubos de 0 m. 61 de diámetro y 150 m. 10 de longitud.

Edificios. En Puerto Caldas existen los siguientes edificios para la empresa: un cobertizo en construcción y uno terminado; dos bodegas para carga; un almacén; una fragua, un hotel y un tejar. En la abscisa 7,720 existe la estación denominada *Villegas*, y una casa para el personal de ingenieros. En la extremidad del trayecto recibido y sobre el camino de Cartago hay una bodega de carga. Tienen todos ellos cubierta de teja metálica y muros de adobe.

Cambios y apartaderos. Hay un cambio en cada una de las estaciones de Puerto Caldas y La Marina, y un apartadero en la primera de éstas. Falta construír la Y simétrica de cambio para las máquinas.

Material rodante. Hoy tiene en servicio la Empresa una locomotora de 17½ toneladas en orden de marcha; un carro de pasajeros de segunda clase, de buena apariencia; ocho carros de carga; dos más para ganado mayor; seis plataformas y dos carros de empuje. Ha pedido una segunda locomotora de 35 toneladas. En memoria del ingeniero señor Felipe Zapata bautizó su primera máquina, e intenta seguir denominándolas con los apellidos de los demás ingenieros a su servicio.

Anexidades. La carrilera está dentro de una zona de 30 metros de anchura, cercada con alambre de púas, que la independiza de los predios vecinos. Esta anchura impedirá los incendios que ocasionen las locomotoras, siempre que se la mantenga completamente limpia. La demarcación kilométrica está hecha con postes de madera barnizados. Hay un estanque elevado en Puerto

Caldas, que se alimenta con una bomba de mano, y tiene 12 m. 3 de capacidad. La Empresa instaló una línea telefónica para el servicio de las estaciones de la línea férrea. Actualmente no existe el taller de maquinaria, y las reparaciones se hacen en una fragua establecida en Puerto Caldas.

Observaciones. El aspecto general de la línea es satisfactorio; los cortes tienen su talud pulido y con la inclinación que corresponde a tierras y cascajo conglomerado; por consiguiente no hay riesgo de que se presenten deslizamientos sobre la zona. Como se trata de una línea recientemente construída, que es necesario atender continuamente, principalmente en los terraplenes, no se han establecido aún las curvas de transición entre las tangentes y las curvas de empalme. Con todo, la línea es suave y da la sensación de solidez al paso de los trenes. El peralte en las curvas se ha hecho en la proporción de 0,046 por grado de curva.

Los trabajos en la época de la visita estaban establecidos en unos 5 kilómetros más, en donde cerca de cuatrocientos trabajadores se ocupaban en establecer la banca y tajar enormes cortes sobre el terreno. Contaban para el transporte de la tierra con 2 kilómetros de carrilera y cuarenta vagonetas *decauville*. La Empresa tenía rieles listos para tenderlos en una longitud de 10 kilómetros más de línea principal.

El 17 de enero de 1919 se inauguró el trayecto comprendido hasta el kilómetro 15, en la estación Villegas, y se tuvo conocimiento de que los trabajos avanzaban rápidamente hasta el kilómetro 38-730 metros en la ciudad de Pereira.

La parte más difícil de la obra quedó comprendida entre los kilómetros 15 y 21, en donde hay cortes en roca que tienen hasta 50 metros de altura, pero una vez que se hayan vencido las dificultades de construcción, los rieles llegarán al valle de Pereira, en donde podrán colocarse rápidamente, hasta Quiebra Vásquez, que está a pocos kilómetros de Santa Rosa.

De esa ciudad a Manizales no existe aún un trazado definitivo, sino estudios preliminares, pues desde allí comienza la parte más difícil del trayecto. La Empresa con buen sentido práctico, contrató los servicios de un ingeniero electricista de los Estados Unidos, para que hiciera un reconocimiento sobre el terreno y estudiara la posibilidad de establecer un ferrocarril eléctrico que aproveche las caídas de agua que abundan en esa región montañosa de la Cordillera Central.

Del estudio del ingeniero mencionado, señor E. W. Wilson, se deduce que la línea férrea para tracción de vapor entre Pereira y Manizales, con una pendiente máxima de 3 por 100 y radios de curva de 70 metros, como mínimum, mediría 71 kilómetros 570 metros; que la construcción y equipo, estaciones y demás dependencias, costaría $ 3,744,630, e implicaría por otra parte un costo de explotación anual de $ 228,205. Que la electrificación de la vía, en cambio, permitiría emplear pendientes máximas del 5 por 100, con lo cual se acorta la línea y se reduce a 55 kilómetros 870 metros entre los mismos puntos; que según se usen carros eléctricos de corriente alternada, monofácica, o bien, locomotoras eléctricas, de corriente directa, el presupuesto variaba desde $ 3.251,477 para el primer caso, hasta $ 3.775,879 para el segundo; que los gastos de explotación de $ 184,815, o de 198,265, para uno u otro caso, serían inferiores siempre a los de la tracción por vapor. Otra consideración que se impone para adoptar el sistema eléctrico, consiste en la abundancia de agua disponible en la región; en la disminución de la leña, como combustible, y en la escasez de la hulla, si se empleara el sistema de vapor.

La Empresa tiene en servicio tres locomotoras de 16, 35 y 37 toneladas, que ha bautizado con los nombres de los ingenieros señores Zapata, Páez e Isaza, como homenaje consagrado a estos ingenieros, y para continuar esa tradición, ha pedido a los Estados Unidos la locomotora número 4, que llevará el nombre de *Escobar*. Hay además un carro de pasajeros, dos para ganado, diez vagones de carga y seis plataformas de 10 toneladas cada una, y cuatro carros de empuje.

El tráfico en el año de 1917 dio el siguiente resultado:

Número de pasajeros transportados	27,317	
Número de toneladas de carga	5,359	
Valor de los pasajes		$ 2,434 51
Valor de los fletes		5,227 66
Valor de los productos varios		100 98
Producto total		$ 7,763 15
Pasan		$ 7,763 15

Vienen..... .....$	7,763	15
Gastos de explotación.....	4,340	15
Saldo líquido.....$	3,423	..

Kilómetros en explotación..... 10

El producto de la empresa en el año de 1919 fue el siguiente:

Número de pasajeros transportados.	32,577	
Número de toneladas de carga.....	7,598	5
Valor de los pasajes..... ..... $	3,394	55
Valor de los fletes.....	11,725	47
Producto total, incluyendo entradas varias..	15,612	46
Gastos de explotación y sostenimiento de vía.	25,977	99
Saldo a cargo del tráfico.....	10,255	53
Kilómetros en explotación.....	15	
Gastos en construcciones en el año.....	203,467	55

Para hacer frente a los gastos, la Empresa celebró con los Bancos de *Caldas* y *El Ruiz* un contrato de empréstito por la suma de $ 600,000, con interés a razón del 10 por 100 anual, amortizable en el curso de diez años y con garantía de hipoteca constituída sobre la empresa.

Este contrato fue celebrado el día 24 de mayo de 1919.

Los productos de esta minúscula línea férrea están destinados a aumentar considerablemente con el tiempo, según lo hará ver más tarde la estadística, pues esta vía será un eslabón obligado de los ferrocarriles del Pacífico y de Amagá, y se conectará con el ferrocarril del Tolima, pasando por Armenia, según estudio que desde Caldas está llevando a cabo el ingeniero señor Julián Arango.

El personal técnico está organizado de la siguiente manera:

Ingeniero Jefe, señor Eleuterio Serna.

Jefe de la Sección de Construcción, señor J. Lues.

Ingeniero Ayudante, señor G. Mejía Villa.

Jefe de la Sección de Trazado, señor Julián Arango.

Ayudante, señor Rafael Botero S.

Ingeniero de Sostenimiento, señor Carlos V. de la Cuesta.

Ingenieros encargados del estudio de la electrificación de la línea, señores Mayor A. F. Morris y Capitán E. W. Wilson, de los Estados Unidos.

La Asamblea del Departamento eligió a los señores Daniel Gutiérrez, Miguel Salazar, Sinforoso Ocampo y Olimpo Montes para miembros de la Junta Directiva durante el período que vencería el 30 de junio de 1921. Es Superintendente del Ferrocarril el señor Leonidas Villegas, y representante de la Empresa en Bogotá el señor Juan de Dios Gutiérrez.

Bibliografía, archivo del Ministerio de Obras Públicas.

CAPITULO XVII

Historia del ferrocarril de Cartagena—Antecedentes—Contrato vigente—Modificaciones—Inauguración de la obra—Muelle—Datos estadísticos. Tarifas—Visita a la empresa.

El Poder Ejecutivo debía fomentar de preferencia, de acuerdo con la Ley de 28 de mayo de 1864, sobre fomento de varias mejoras materiales, la apertura de un camino de ruedas, de cualquier sistema que fuera, que pusiera en comunicación la bahía de Cartagena con el río Magdalena, y además, la ejecución de los trabajos necesarios para facilitar en la bahía la entrada y salida de buques de alto bordo.

En tal virtud, en 10 de febrero 1865 celebró el Secretario de Hacienda y Fomento con el súbdito inglés señor W. F. Kelly un contrato sobre establecimiento de un ferrocarril, entre los puntos atrás citados, el cual fue modificado con fecha 21 de septiembre de ese mismo año. El contratista se obligó a organizar una compañía que debía encargarse de ejecutar la obra, con un capital de $ 2.500,000, al cual se le otorgaba la garantía oficial para el interés, al 7 por 100 anual, asegurado con el 15 por 100 del producto de la renta de aduanas.

Se ignora el curso que hubieran tomado estas negociaciones, que probablemente fracasaron, pero años después, en virtud

de las gestiones hechas en el Exterior por el Gobernador del Departamento de Bolívar, los señores H. E. Oving Jr., de la ciudad de Rotterdam, manifestaron que estaban dispuestos a venir hasta Bogotá con el fin de obtener la concesión del contrato para construír el ferrocarril de Cartagena al río Magdalena, cerca de la ciudad de Magangué, con un ramal hasta Ciénaga de Oro u otro punto conveniente, según aparece en el oficio de 7 de septiembre de 1888, que dichos señores dirigieron al extinguido Ministerio de Fomento, hoy de Obras Públicas.

Mientras tanto, esa Gobernación celebró el contrato de fecha 11 de julio de 1889, con los señores Forwood Brothers & Compañía, de Londres, para construír una línea férrea de Cartagena al río Magdalena, en un punto situado entre Ponedera y Magangué.

Al mismo tiempo el Gobierno Nacional recibió otras propuestas para la misma línea férrea, que no llegaron a considerarse, por haber sido presentadas durante el tiempo en que estuvo vigente el contrato anterior; pero como los contratistas no lograron conseguir el capital para la empresa, y aun cuando solicitaron una prórroga del término fijado para aceptar en firme la concesión, el Gobierno se abstuvo de considerarla, según Resolución de fecha 28 de octubre de 1889. Declarada la caducidad, la Gobernación, por conducto del Secretario de Gobierno, celebró el 18 de noviembre de 1889 con el señor Samuel B. Mac Connico el contrato que está hoy vigente, y que aprobó el Poder Ejecutivo Nacional el 4 de enero de 1890 (*Diario Oficial* número 7986).

Por dicho convenio se concedió al Concesionario un privilegio para construír y usufructuar por el término de cincuenta años una vía férrea, servida por vapor, que se extendería desde el río Magdalena hasta el punto más adecuado de la bahía de Cartagena, en conexión con la Aduana por medio de un tranvía.

Durante el tiempo de duración del privilegio no podrá establecerse ninguna otra línea férrea, de vapor, de sangre o eléctrica, que tenga por objeto única y exclusivamente poner en comunicación los puntos que disten menos de 50 kilómetros de

los más próximos de la carrilera construída por el Concesionario.

Al expirar el privilegio, el Gobierno, o el Departamento, podrán comprar el ferrocarril y sus anexidades, previo aviso que darán al Concesionario, con un año de anticipación, abonando al contado la sumas en que las obras sean avaluadas por cuatro peritos, nombrados dos por el Gobierno y dos por el Concesionario.

En tanto que no se haga uso del derecho de compra, el Concesionario continuará explotando la vía por veinticinco años más, sin que pueda impedir la construcción de otras líneas férreas dentro de la zona privilegiada.

Si pasados los últimos veinticinco años no se comprare la empresa, continuará el Concesionario explotándola durante otros veinticinco años más, y el Gobierno tendrá derecho a percibir durante este tiempo el 15 por 100 de las utilidades netas, y a que se le entregue después de este término, inmediatamente y sin remuneración ninguna, el ferrocarril y sus anexidades, en perfecto estado de servicio.

El Gobierno concedió también al Concesionario un privilegio especial para la construcción de otras líneas férreas, transversales, que partan de la principal, con destino a cualquier punto del Departamento, pero el Gobierno podrá contratar cualquiera de dichos ramales, en caso de que el Concesionario no se obligue a tomar la construcción a su cargo, dentro de un plazo que no sería menor del término que faltare para concluír la línea principal o algún ramal anteriormente comenzado.

Seis meses después de aprobado el contrato, deberá estudiarse y fijarse la línea principal, y la construcción comenzaría tres meses después. La obra debería quedar terminada tres años más tarde, contados desde la fecha en que fue firmado el contrato, sin perjuicio de los plazos que el Gobierno concediera cuando fueren solicitados por razón de fuerza mayor, debidamente comprobada.

El Concesionario quedó autorizado, entre otras cosas, para tomar maderas, piedras, arena, carbón y demás materiales para las necesidades de la empresa, de las tierras baldías adyacentes

a la línea y de las cercanas al río Magdalena y sus tributarios; para unir sus estaciones, talleres, oficinas, etc., con hilos telegráficos y telefónicos para el exclusivo servicio de la línea; para dictar los reglamentos de la empresa; para construír y explotar muelles, desembarcaderos, talleres y depósitos en los puntos terminales de la línea y mediante permiso del Gobierno; para organizar en el Exterior una compañía encargada de la ejecución de las obras y para hipotecar a dicha compañía sus derechos, obligaciones y franquicias, dando cuenta al Gobierno; pero organizada la empresa, no se podrá ceder ni traspasar sus derechos y obligaciones a ninguna persona o compañía sin la aprobación del Gobierno, y en ningún tiempo ni caso, a Gobierno extranjero. Se le autorizó también para distribuír en acciones y obligaciones sobre el capital destinado a la ejecución de esas obras y para hipotecar la empresa; para fijar y variar los itinerarios de los trenes, las tarifas de fletes y pasajes y los derechos de muelles, puentes y bodegas, sin exceder los límites de la tarifa que señaló el contrato.

También quedó facultado el Concesionario para construír en la bahía de Cartagena un muelle cubierto, provisto de rieles, tornamesas, cambios, etc., así como los edificios de madera y hierro inmediatos al muelle, destinados para el servicio de pasajeros, depósitos, talleres y reconocimiento, por parte de la Aduana, de las mercancías de importación.

Para comunicar el muelle con la Aduana se debía construír un tranvía de vapor, del mismo ancho y estilo que el ferrocarril, y dentro de la zona que fijara la Gobernación.

En la estación terminal, sobre el río Magdalena, deberían construírse un muelle, depósitos para carga, sala de espera, talleres y demás anexidades que requiera el buen servicio de la estación y de todas las demás que se establecieran en puntos intermedios.

Los puentes deberían construírse en forma, extensión y clase adecuados para que en ningún caso dificultaran la navegación de los ríos, ciénagas y canales por donde haya de pasar la vía.

Para que el ferrocarril no redundara en perjuicio de los caminos ni de los predios que tenga que atravesar, deberían construirse barreras, cercados, entarimados y rampas.

Por el inciso 9.° se estipularon las condiciones técnicas de la vía, entre las cuales se fijó para la carrilera el ancho de un metro entre rieles.

Se eximió a la Empresa del pago de impuestos de carácter nacional, departamental o municipal, para sus máquinas, carros, edificios, materiales y útiles destinados a la construcción, conservación y buen servicio del ferrocarril y sus anexidades. Los oficiales, empleados y trabajadores que están permanentemente al servicio de la vía, no están obligados a pagar impuestos personales, prestar servicios militares ni servir empleos onerosos.

El Gobierno debía ceder al Concesionario a título gratuito cien mil hectáreas de tierras baldías situadas a inmediaciones de la vía, o en otra parte del país, y los títulos correspondientes serían entregados seis meses después de comenzados los trabajos.

Los empleados públicos que viajen en servicio y los conductores de correos de correspondencia y sus valijas, transitarán gratuitamente por la vía, y los empleados militares, conductores de correos de encomiendas, tropas y material de guerra, pagarán la mitad de la tarifa.

Para garantizar el cumplimiento del contrato, el Concesionario estaba obligado a prestar una fianza de $ 25,000 oro americano, que se cancelaría tan pronto como los trabajos importaran más de $ 50,000.

El artículo 14 señaló las causales de caducidad, y por el 15 se estipuló que las divergencias que ocasionara la inteligencia del contrato se decidirían por tres Magistrados de la Corte Suprema de Justicia, como amigables componedores, los cuales serían designados uno por el Gobierno Nacional, otro por la Gobernación del Departamento de Bolívar, y el tercero por el Concesionario.

Algunas cláusulas del contrato quedaron modificadas posteriormente por la Gobernación, según Resoluciones de fechas 12 de febrero y 10 de julio de 1890, en lo referente a la zona privi-

legiada para el ferrocarril; a la equivalencia en oro americano de las tarifas de fletes y pasajes que deberían ser cobrados en moneda nacional; en suprimir uno de los árbitros por cuenta del Departamento, y en el cambio de la anchura de un metro entre rieles por la de tres pies ingleses. Además, la Gobernación, fundándose en las disposiciones de la Ley 50 de 1890, sobre subvención de los Departamentos a los tranvías que se establecieran dentro de su territorio, concedió a la Empresa el auxilio de $ 5,000 en oro, por kilometro, pues juzgó que se trataba de una obra de interés general, no solamente para la ciudad de Cartagena y el centro del Departamento de Bolívar, sino para el interior de la República.

Como se ha visto, el contrato había quedado perfeccionado y aceptado sin que el Concesionario hubiera exigido subvención de ninguna clase para la Empresa; sin embargo, el Congreso, por medio de la Ley 42 de 1892, autorizó al Gobierno para conceder al Ferrocarril de Cartagena gratuitamente y sin exigir en cambio acciones en la empresa u otras ventajas para el Departamento o la Nación, una subvención de $ 8,000 por kilómetro, siempre que el total no excediere de $ 760,000 oro. Estos fueron dados a la Compañía en bonos sin interés, cuando el ferrocarril se dio al servicio público, con sus estaciones, muelles y demás obras. Para amortizar los bonos, la ley destinó el 5 por 100 del producto de las Aduanas del Atlántico, y en caso de que tal suma fuese insuficiente, debería completarse con los demás fondos comunes del Tesoro Nacional.

El Gobierno celebró, pues, con la Compañía el contrato número 88 de 16 de noviembre de 1892, que corre publicado en el *Diario Oficial* número 9736, en el cual, además de la subvención de que se ha hablado, le dio una prórroga de dos años para concluír la obra y sus anexidades.

En ese tiempo la Compañía solicitó del Gobierno exención de los derechos de registro para la escritura de hipoteca sobre la empresa con que aseguraba los bonos emitidos por ella, por $ 1.200,000 oro, destinados para la obra. También pidió el permiso del caso para establecer en oro las tarifas de fletes y pasajes, en atención a los frecuentes cambios que sufría la moneda na-

cional, y aun cuando en principio no se accedió a esa petición, en vista de las repetidas solicitudes que continuó haciendo, obtuvo que la Gobernación le concediera esa facultad por Resolución de 8 de febrero de 1890, adicional y aclaratoria del contrato. El Gobierno Nacional objetó la reforma, y no vino a impartirle la aprobación sino años más tarde, como consta de la Resolución de 31 de diciembre de 1894, que aceptó el Concesionario y por la cual la Empresa quedó facultada para cobrar en oro americano los servicios que presten el ferrocarril, el muelle y las bodegas.

La obra fue inaugurada al servicio público el día 1.° de agosto de 1894, según aparece de la declaración oficial hecha por el Ministerio de Fomento el 29 de octubre de ese mismo año. Además se hizo constar que la Compañía había dado cumplimiento a las obligaciones contraídas en los contratos de 1889 y 1892, y por tanto se ordenó la entrega de los bonos de la subvención concedida, por $ 760,000, que hizo el Ministerio del Tesoro.

Algún tiempo después de haberse dado el ferrocarril al servicio público, ocurrrieron serias diferencias entre el comercio de Cartagena y la Compañía, que ocasionaron la demora del transporte de carga, mientras se aclaraba el sentido que debía darse a la palabra *tonelada*. Como no pudo el Gobierno llegar a un acuerdo con la Empresa, se pasó el asunto en consulta al Consejo de Estado, el cual resolvió que de los términos del contrato relativo al muelle de Cartagena, que aprobó la Ley 108 de 1892, no podía deducirse que la tonelada de que allí se trataba fuera, en algunos casos, medida de capacidad, y en otros, medida de peso; que si el Gobierno no lograba ponerse de acuerdo con el Contratista, debería someterse la controversia a la decisión arbitral; que en caso de que se arreglara esa diferencia, era necesario celebrar el contrato respectivo, que debería someterse a la aprobación del Congreso.

El Tribunal de arbitramento que fue preciso organizar, resolvió, el 21 de noviembre de 1896, que la Compañía podía aforar la carga y considerar como tonelada una medida de peso de mil kilos para los efectos de poco volumen y de mucho peso, y

una medida de volumen de un metro cúbico para los artículos de poco peso y de mucho volumen. Con esta decisión terminó el incidente, y los documentos pertinentes se publicaron en el *Diario Oficial* número 10210.

Muelle—Los señores Vélez e Hijos vendieron a la Empresa el privilegio que tenían por contrato de 12 mayo de 1884, para cargar y descargar en el muelle de Cartagena. Como fuere necesario prolongar su estructura y construir algunas obras, celebró la Gobernación del Departamento, previa autorización del Ministerio de Hacienda, un contrato con la Compañía del Ferrocarril, reformatorio del anterior de 1884, el cual fue aprobado por medio de la Ley 108 de 1892, con algunas modificaciones.

Por dicho convenio la Compañía se comprometió a construír en la bahía de Cartagena y en el sitio denominado *La Machina*, un muelle de 200 metros de largo por 13 metros de ancho, con materiales de buena calidad, a fin de que la obra fuera sólida y capaz para la carga y descarga de todos los buques de alto bordo que entraren en la bahía. A construír los edificios necesarios para el buen servicio del muelle y el reconocimiento de la Aduana, habitación para el Resguardo, un salón de pasajeros y depósitos de mercancías; a mantener permanentemente los elementos y útiles indispensables para el servicio de los buques y el movimiento de la carga. Todas estas obras deberían ejecutarse en el término de un año, contado desde la fecha de la aprobación del contrato.

Al finalizar la época del privilegio concedido al Ferrocarril, el muelle pasará a ser de propiedad del Gobierno, con todas sus anexidades y dependencias, previo avalúo y con arreglo a las estipulaciones y condiciones convenidas en el mencionado contrato. Los derechos concedidos a la Compañía continuarían durante todo el término de duración del privilegio del ferrocarril, y en ese término ella tendrá un derecho exclusivo de construir y administrar muelles, poseer y explotar el servicio de planchas para carga y descarga, remolcadas por buques de vapor en la bahía. Quedó obligada también a aumentar el número y dimensiones de los muelles, almacenes, vehículos, a medida que lo

vayan requiriendo las exigencias del tráfico. En caso de que se estableciere un nuevo ferrocarril, fuera de la zona privilegiada fijada en el contrato para él, la Empresa le prestará al nuevo ferrocarril amplias facultades en sus muelles y líneas, bajo términos semejantes a los demás embarcadores o importadores, y si esto no conviniere a los intereses de la actual Empresa, podrá ésta permitir a la nueva Compañía del Ferrocarril la construcción de muelles para su uso especial, exigiendo el pago de una indemnización, que se fijará de acuerdo con el Gobierno.

La Compañía quedó autorizada para cobrar por los servicios que presten sus empleados y obras, ciertos derechos cuyo máximo se fijó en el contrato, pero las naves o vehículos de mar y de río, al servicio de la Nación, no pagarán derecho alguno.

Al Gobierno le corresponde el 5 por 100 del producto líquido de la empresa, el cual se le pagará por trimestres vencidos.

Se estipularon también en el contrato exenciones de impuestos nacionales, departamentales y municipales, para los materiales, útiles, etc. del muelle y sus anexidades, durante el término del privilegio; y se introdujeron algunas cláusulas, análogas a las del contrato del ferrocarril, en lo referente al traspaso de la empresa y al arreglo de las diferencias que puedan surgir sobre la inteligencia de los contratos.

La Empresa solicitó del Gobierno la aprobación correspondiente para traspasar las concesiones de que era dueña a la Compañía denominada The Cartagena (Colombia) Railway Company Limited, la cual quedó subrogada en todos los derechos y obligaciones que tenían las dos Compañías anteriores, dueñas del ferrocarril y del muelle de Cartagena. El traspaso fue aceptado por el Gobierno según Resolución de fecha 9 de julio de 1906. Más tarde el Ministerio de Obras Públicas tomó nota de que ella había cambiado de nombre, por el que hoy lleva, de Colombia, Railways & Navigation Company, Limited, y que había cumplido con los requisitos de los Decretos legislativos números 2 y 37 de 1906, según lo declaró el Gobierno el 15 de febrero de 1915.

TRÁFICO DE LA EMPRESA

	1914	1915	1917	1918
Pasajeros transportados..	39,257	35,331	51,190	50,295
Toneladas de carga transportadas....	44,604	39,634	46,901	43,936
Producto de los pasajes.$	36,927	34,772	49,107	No consta
Producto de los fletes.....	144,615	125,904	140,225	No consta
Productos varios	18,664	33,922	42,178	No consta
Producto total.....	200,206	194,588	230,511	218,702
Gastos de explotación....	No constan.	No constan.	No constan.	172,034
Producto líquido.....	No consta.	No consta.	No consta.	40,667

No hay datos de 1916.

AÑO DE 1919

Número de pasajeros transportados.

1ª clase.....	18,175	
2ª clase.....	25,239	43,414

Número de toneladas de carga.

Importación. Toneladas.....	16,964
Exportación. Toneladas.....	23,335
Comercio interno. Toneladas...	19,169
Total.....	59,468

Producto de pasajes .....$	60,185	27
Producto de fletes.....	188,263	05
Productos varios.....	27,869	14
Total.....$	276,317	46

Gastos en el año, no fueron suministrados.

Kilómetros en explotación, 105.

Las tarifas vigentes son las siguientes:

Pasajeros de 1.ª clase..... .....$ 0,024 por kilómetro

Pasajeros de 2.ª clase.... ..... 0,014 por kilómetro

No hay servicio de tercera clase.

Por tonelada de carga de cualquier clase, por kilómetro, $ 0-045.

VISITA A LA LÍNEA FÉRREA

El vapor del río Magdalena que nos conducía arribó al puerto de Calamar antes de las seis de la tarde. Un momento después llegó el tren que debía regresar a Cartagena, y pasámos a ocupar el asiento del coche de pasajeros. Más de tres horas se emplearon en las faenas de preparar la máquina, descargar y cargar los vagones, arreglar los carros, etc.; así fue que el tren se puso en marcha cerca de las nueve de la noche. Esa circunstancia nos impidió conocer la línea y las obras de arte, entre las cuales merece mención especial un puente sobre el Dique, de 222 metros de longitud, con un tramo central, giratorio. La línea está tendida en terreno plano y seco. Las pequeñas poblaciones de Calamar, Soplaviento, Arenal, Arjona y Turbaco, en cuyas estaciones el tren se demoraba un momento, iban quedando atrás, rápidamente, y apenas se notaban por la exigua luz que se escapaba de alguna ventana.

Unos kilómetros antes de Cartagena se presiente la ciudad por la claridad fosforescente que refleja la bruma en el horizonte. Momentos después se ven rielar sobre las aguas marinas de la bahía las bombillas del alumbrado público. Se aprietan los frenos, y el tren modera su marcha; se detiene, y a nuestra derecha, a pocos pasos, vemos las almenadas murallas, sobre las cuales se yergue airosa una atalaya, que domina la gloriosa ciudad.

La estación, aun cuando el patio principal carece de cubierta, presenta buen aspecto. La línea mide 105 kilómetros de longitud y tiene una yarda entre rieles. Estos pesan en proporción de 25 kilogramos por metro lineal. La carrilera es sólida, lo que demuestra que está bien balastada y que se atiende a su conservación. Las traviesas están repartidas a razón de 1,600 por kilómetro. Hay 3 puentes de hierro y 82 de madera. El material rodante es ya insuficiente para el tráfico. Los trenes no tienen itinerarios fijos, pues su marcha depende de la salida de los buques del río, de Barranquilla. Son mixtos, de carga y pasajeros, lo cual hace penoso el viaje por las demoras en las estaciones intermedias. El servicio hasta el muelle marítimo de

La Machina se presta cuando llegan vapores, y se cobran cinco centavos por persona.

Debido a las necesidades del tráfico, cada vez más creciente, el Gobierno ha llamado la atención a la Empresa al cumplimiento de la obligación de la cláusula v del contrato de 1892, referente al ensanche que debe hacerse de la capacidad de sus bodegas y al aumento del material rodante, que es hoy insuficiente. Sería conveniente también que se estableciera un carro-restaurante, como en la línea de Girardot, y un hospital para atender a los empleados al servicio de la Empresa.

El movimiento anual de carga permanece casi constante, debido en parte a que aún no están explotados los terrenos que atraviesa la línea, en los cuales la maleza impera lujuriante, y a que no hay todavía empresas agrícolas de consideración.

La Empresa cuenta con el siguiente material rodante:

3 coches de primera clase, para 60 pasajeros.

3 coches de segunda clase, para 60 pasajeros.

2 coches de primera clase y equipajes, para 30 pasajeros.

1 coche de segunda clase y equipajes, para 30 pasajeros.

117 carros de carga, para equipajes, ganado y mercancías, de 12 toneladas cada uno.

7 locomotoras en servicio.

La dirección de la Compañía es Finsbury Court, Finsbury Pavement London, y el personal dirigente se compone de los señores Alfredo Sim, Director en Colombia, H. L. Tyrer, Gerente en Cartagena, y Charles Pooley, Ingeniero Jefe.

El capital de la Compañía es de £ 1.500,000, distribuídas así:

Acciones ordinarias, £ 750,000, y acciones preferidas, £ 750,000.

Obras consultadas:

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

Colección del *Diario Oficial*.

Colección de Leyes nacionales.

Colección de Memorias e Informes al Congreso, de los Ministerios de Hacienda, Fomento, Tesoro y Obras Públicas.

CAPITULO XVIII

Historia del ferrocarril de Cúcuta—Antecedentes—Camino de ruedas—Contrato de privilegio para el ferrocarril—Inauguración de la obra—Tranvía de San José—Ferrocarril a la frontera venezolana del Táchira—Tráfico de la empresa—Tarifas—Antecedentes del ferrocarril al río Magdalena.

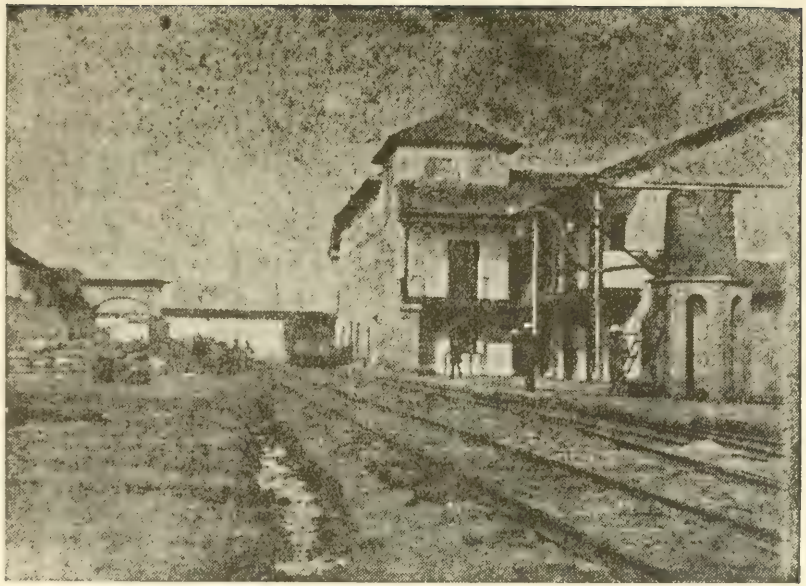
Puede considerarse que el camino carretero de Cúcuta al río Zulia fue el precursor del ferrocarril actual, que une los dos puntos mencionados, por lo cual conviene recordar que ya en 5 de abril de 1848, durante la progresista Administración del General Mosquera, se celebró el contrato de privilegio para la apertura del camino que debía comunicar el sitio de *Batatas*, cerca de la ciudad de Cúcuta, con el puerto de Los Cachos, contrato que fue suscrito por el señor Manuel M. Mallarino, en su carácter de Secretario de Relaciones Exteriores y Mejoras Materiales, con los señores Francisco Ramírez R. y Pedro Dordelli, en nombre del Concejo Municipal de Cúcuta. (*Gaceta Oficial* número 972).

No se conoce el curso que hubiera tomado esa negociación, ni las circunstancias por las cuales, más tarde, el señor Juan I. Aranguren vino a adquirir un privilegio para la apertura de esta misma carretera, que se consideraba como una obra de especial interés para el comercio y para dar salida al Mar Caribe a los artículos de exportación de esa importante sección del país.

El contrato correspondiente fue celebrado el 15 de julio de 1865, y en él obtuvo el contratista que el Cabildo de Cúcuta le cediera el derecho íntegro de los productos de las bodegas que se establecieran en el puerto de Los Cachos, a cambio de la tercera parte del costo de la vía, cuando ésta quedara terminada.

Cerca de diez años y medio se emplearon en la construcción de la obra, y en ella se invirtieron $ 700,000 en moneda corriente.

Cuando ocurrió el terremoto de 1875, que destruyó aquella ciudad, con el fin de aliviar el comercio, que atravesaba una situación muy angustiosa, el Municipio dio por recibida la obra,



Ferrocarril del Sur. Estación.

no obstante estar aún inconclusa, y así quedó establecida al servicio público desde aquella época.

Muy pronto se vio que el tráfico de la carretera era insuficiente para atender a las necesidades comerciales de esa laboriosa región, y por tal motivo la Municipalidad de San José comisionó al doctor Marco A. Estrada para conseguir un privilegio referente a la construcción de una vía férrea hasta el puerto de San Buenaventura, hoy Villamizar. El contrato se celebró el 4 de septiembre de 1876.

Por escritura pública número 23, otorgada el 12 de enero de 1878 en la Notaría del Circuito de Cúcuta, se hizo constar la aceptación del Gobierno del Estado de Santander a las modificaciones hechas al contrato celebrado con la Compañía del Camino a San Buenaventura, propuestas por la misma Compañía empresaria a la Asamblea Legislativa de aquel Estado.

En esa escritura se insertó el contrato de privilegio para construír y explotar el ferrocarril, cuyas cláusulas principales son las siguientes:

Por el artículo 1º la Compañía concesionaria se obligó a tender, por la vía carretera, un ferrocarril de vía angosta, desde San José de Cúcuta hasta Puerto Villamizar, sobre el río Zulia.

Por el artículo 2.° se estipularon algunas condiciones técnicas para la obra y se fijó el número de estaciones de la línea y de locomotoras y carros para el servicio de la misma.

La Compañía se obligó a construír igualmente un muelle con sus aparatos y máquinas necesarios para facilitar, en Puerto Villamizar, las operaciones de carga y descarga de las embarcaciones, y a tender una línea telegráfica como anexidad del ferrocarril.

Quedó autorizada también para abrir al tráfico las secciones que fuera construyendo, de 18 kilómetros lo menos.

Se fijaron en el contrato las tarifas de pasajes y fletes.

Los trabajos debían comenzarse diez y ocho meses después de aprobado el contrato por la Asamblea, y el primer trayecto de 18 kilómetros se entregaría concluído diez y ocho meses después de que fueran comenzados aquéllos; transcurrido un

año, debería entregarse otro trayecto de 18 kilómetros; y el resto, o sean 18 kilómetros, debería concluírse y darse al servicio público un año después de hecha la segunda entrega. Los plazos señalados se podían prorrogar, en caso fortuito o de fuerza mayor, a juicio del Gobierno.

El privilegio para explotar el ferrocarril se otorgó por el término de noventa y nueve años, contados desde el día en que toda la línea se diera al servicio público, y durante ese tiempo el Gobierno no permitirá la construcción de ninguna otra vía férrea que ponga en comunicación el río Zulia con el Departamento de Cúcuta. La Compañía tiene también derecho de preferencia para construír líneas férreas que partan de cualquier punto del Departamento citado y terminen en la vía, o a 5 kilómetros de ella.

El Gobierno del Estado cedió a la Empresa, a título gratuito, 36,000 hectáreas de tierras baldías, además de 50,000 hectáreas de que trata la Ley nacional 64 de 1876 y de las 14,000 hectáreas que pertenecían a la misma Compañía por el contrato del 15 de julio de 1865, relativo al camino carretero de San Buenaventura.

Le concedió también exención de todo impuesto público directo, por el término de veinte años, sobre las propiedades que a inmediaciones de la vía adquieran los individuos que se ocuparen en la construcción del ferrocarril, y eximió a éstos de todo servicio civil o militar, mientras estuvieran empleados por la Compañía.

Durante el término del privilegio, el ferrocarril, sus anexidades y productos, no podrán gravarse con ninguna contribución del Estado o municipal.

Al terminar los noventa y nueve años del privilegio, el ferrocarril, con sus anexidades y dependencias, pasará, a título gratuito sin indemnización ninguna, a ser de propiedad del Gobierno de Santander.

En el contrato se fijaron las tarifas para la explotación del ferrocarril, las exenciones a que tienen derecho los empleados nacionales y del Estado, y los correos de correspondencia que se movilicen por los trenes y la rebaja del 50 por 100 de las tarifas para el transporte de tropas y efectos del Estado.

Se estipularon también las causales de caducidad, las cláusulas sobre traspaso, y algunas otras de menor importancia.

Las Leyes 10 y 89 de 1880, del antiguo Estado de Santander, autorizaron al Gobierno para modificar los contratos relativos a la construcción de la carretera y del ferrocarril, y por este motivo, el 11 de abril de 1881 se celebró un segundo contrato, sobre prórroga, hasta el 28 de octubre del año citado, para entregar terminada la segunda sección de vía férrea, y hasta un año después, para entregar la tercera y última parte del ferrocarril. Este contrato contenía otras estipulaciones sobre la forma en que se debían pagar las tarifas de la Empresa, en monedas de oro o plata legales, y se elevó a escritura pública por instrumento número 119, de 23 de abril de 1881.

Aun cuando la empresa es departamental, el Gobierno de la Nación fomentó su desarrollo por medio de las Leyes 40 de 1864, sobre auxilio a la carretera de Cúcuta al río Zulia, que no llegó a tener efecto; 41 de 1865 y 51 de 1872, sobre exención de los derechos de importación para los elementos que se introdujeren por las Aduanas con destino al camino y al ferrocarril; 64 de 1876, sobre garantía del 7 por 100 anual, durante veinticinco años, de $ 1.500,000, que no se efectuó; 15 de 1880, referente a una prórroga para esta misma exención y para hacer donación gratuita de los elementos de propiedad nacional, aplicables a la construcción de ferrocarriles.

El primer trayecto comprendido entre Puerto Villamizar y *La Jarra*, en una extensión de 14 kilómetros, se inauguró al servicio público el 1.° de febrero de 1880, y posteriormente se construyeron 4 kilómetros más para completar la primera tercera parte de la línea, cuyo costo fue de $ 330,000. La segunda parte se ejecutó en tres años cuatro meses, costó $ 550,000 y se dio al servicio público el 1.° de enero de 1884. Como la Empresa no pudo concluír el ferrocarril dentro del plazo fijado en el contrato sobre prórroga, se celebró el 30 de junio de 1885 un convenio, que fue elevado a escritura pública por instrumento número 118, otorgado en la Notaría 1.ª de la ciudad del Socorro el 3 de julio de ese mismo año, en el cual se fijó, hasta el 30 de junio de 1888, el plazo para terminar el ferrocarril. Este contrato

fue celebrado en virtud de las autorizaciones dadas al Gobierno del Estado por la Ley 24, de 2 de noviembre de 1881, y quedó firmado por el señor Francisco Rueda Gómez, Secretario de Hacienda, y el señor Alejandro Galvis, representante de la Compañía del camino y del ferrocarril.

Con motivo de los acontecimientos políticos que tuvieron lugar en el año de 1885, el Gobierno Nacional expropió temporalmente la empresa, la puso a su servicio y nombró un Administrador, el cual rindió un informe detallado sobre el estado del ferrocarril, que puede verse publicado en el *Diario Oficial* número 6484. A pesar de la protesta formal de la Compañía, el Gobierno tomó posesión de la empresa el 6 de junio de 1885, y más tarde, por Resolución del 17 de octubre de 1887, asumió el manejo de las 1,500 acciones de propiedad del Distrito de Cúcuta, nombró su representante y manifestó que estaba dispuesto a expropiar la obra si llegaba a comprobarse que los empresarios aparecían comprometidos en el movimiento contra el orden público que tuvo lugar por aquel tiempo. (*Diario Oficial* número 7207).

Con fecha 2 de julio de 1888 la Compañía avisó al Gobierno Nacional que había hecho entrega del último trayecto de ferrocarril hasta el kilómetro 55, el cual fue inaugurado al servicio público, junto con la estación terminal en Cúcuta, según consta en el acta que se firmó el 30 de junio de ese mismo año y corre publicada en el *Diario Oficial* número 7470. En ella aparece que la obra estaba construída de acuerdo con las estipulaciones del contrato de 4 de septiembre de 1876 y que se había entregado dentro de la prórroga concedida el 30 de junio de 1885. El Gobernador del Departamento declaró a la Empresa en pleno goce de sus derechos, y manifestó que ella había cumplido los compromisos que se desprendían de los contratos referidos.

El costo de la obra se estimó en $ 2.551,873, así:

En la construcción de la carretera.. .....$	450,000
En la construcción del ferrocarril.	2.101,873

El día 16 de julio de 1888 firmó el Gobierno Nacional un contrato con el apoderado general del Distrito de San José de Cúcuta, en que se estipuló que la Nación haría la restitución al Distrito, de las acciones y títulos de su propiedad, siempre que éste se obligara a no ceder, vender, transmitir ni gravar en forma alguna los títulos ni los dividendos de tales acciones, sin previo conocimiento y permiso del Gobierno, y que, además, debería aplicar los rendimientos liquidos que le correspondieran a obras de utilidad pública, y principalmente al fomento de escuelas y hospitales de caridad. Este contrato está publicado en el *Diario Oficial* número 7461.

La Compañía del Ferrocarril intentó una reclamación contra el Gobierno Nacional por motivo de la expropiación que se le hizo y para transigirla celebró la Secretaría de Guerra, con su representante, el contrato de fecha 19 de diciembre de 1885, por el cual se comprometió el Gobierno a emitir y pagar a la Empresa la suma de $ 152,000 en libranzas contra las Aduanas de Barranquilla, Cartagena y Cúcuta.

Posteriormente, en el año de 1895, el Gobierno celebró un contrato de arrendamiento del ferrocarril, por motivos de orden público, y reconoció por ese servicio y por los daños causados durante la administración oficial, la suma de $ 100,000 en moneda corriente. Para pagar esta suma el Congreso expidió la Ley 45 de 1896, por la cual se abrió el crédito correspondiente, adicional al Presupuesto de gastos de la vigencia de dicho año.

TRANVÍA DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA

La Ley 3 de 10 de julio de 1880, del Estado de Santander, autorizó al Presidente del Estado para conecder un privilegio para la construcción y explotación de una línea de tranvía en la ciudad de San José de Cúcuta; el contrato se celebró con fecha 21 de agosto de 1880, en el cual el señor Elías Luján Ruiz se comprometió a construír dicha obra entre la estación del ferrocarril de Cúcuta y el edificio de la Aduana, en la ciudad de San José.

El Gobierno de Santander concedió en el contrato el privilegio para explotar la obra por veinticinco años, y fijó además las condiciones técnicas de la obra y otras cláusulas respecto de tarifas, etc.

Más tarde celebró otro contrato adicional del anterior, con fecha 22 de septiembre de 1886, por el cual se señaló al Contratista un término de diez meses para construír y terminar la obra, contàdo a partir desde la fecha en que quedara terminada y puesta al servicio público la última tercera parte del ferrocarril a Puerto Villamizar.

Los dos contratos anteriores y el traspaso que hizo de ellos el señor Luján Ruiz en favor del doctor Alejandro Galvis, se insertaron en la escritura pública número 503, de fecha 22 de septiembre de 1886, otorgada en la Notaría 1.ª del Circuito de Bucaramanga.

El privilegio empezó a contarse desde el 30 de abril de 1889 y venció el 30 de abril de 1914. En consecuencia, el Municipio entró en posesión de la empresa y solicitó del Gobierno Nacional el permiso correspondiente para arrendarla por el término de quince años.

FERROCARRIL A LA FRONTERA VENEZOLANA

Entre el Secretario de Hacienda de la Gobernación del Departamento de Santander y el doctor José María Villamizar Gallardo, apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta, se celebró en la ciudad de Bucaramanga el contrato de fecha 17 de abril de 1893, en el cual se refundieron en una sola pieza todas las cláusulas del convenio de 30 de mayo de 1892, que aprobó con algunas modificaciones la Asamblea Departamental por medio de la Ordenanza número 65, de 10 agosto de ese mismo año, junto con las modificaciones hechas por el Ministerio de Fomento al citado contrato. El Gobierno concedió así a la Compañía citada el privilegio para construír y explotar un ferrocarril de San José de Cúcuta hasta la orilla del río Táchira, en la frontera con la República de Venezuela.

La construcción de la obra debía principiar en el término de diez y ocho meses, contados después de aprobado el contrato, y se

terminaría tres años más tarde, bajo pena de una multa en dinero efectivo, si no se diere cumplimiento a estas obligaciones.

Se concedió también a la Empresa: un privilegio por setenta años, contados desde el día en que se hiciera entrega del ferrocarril al servicio público, para que, en una zona de 40 kilómetros, a lado y lado de la vía, no se pudiera construír, sin permiso de la Compañía, ninguna otra vía férrea o de cables de alambre; el derecho, de preferencia, para construír ramales dentro de la zona privilegiada; el usufructo exclusivo del ferrocarril, sus ramales y anexidades durante los setenta años del privilegio, terminados los cuales, la empresa pasará a ser propiedad del Gobierno, libre de todo gravamen y sin indemnización ninguna a favor de la Compañía; la cesión gratuita de los terrenos de propiedad nacional, o departamental, que requiera la obra; la garantía del 6 por 100 de interés sobre $ 30,000 por kilómetro de ferrocarril, o una subvención del Tesoro Nacional de $ 5,000 por kilómetro, pagadera en cuatro anualidades que principiarían a contarse desde el día en que se concluyera la obra; la exención de derechos de importación para los materiales de construcción del ferrocarril; la exención de toda clase de contribuciones, excepto de las de degüello y aguardiente; y la concesión de 200 hectáreas de tierras baldías por cada kilómetro de vía férrea.

Se fijaron las tarifas máximas de la empresa y algunas pocas estipulaciones técnicas a que debía sujetarse la obra; se determinaron las condiciones de caducidad del contrato y otras cláusulas de menor importancia.

El contrato, aprobado por la Gobernación y por el Gobierno Nacional, está publicado en la *Gaceta Judicial* de Santander, número 2683, de 1893, y se elevó a escritura pública por instrumento número 697, de 16 de septiembre de 1893, otorgado en la Notaría 1.ª del Circuito de Bucaramanga.

Los trabajos comenzaron dentro del plazo fijado en el contrato, pero quedaron suspendidos más tarde por motivo de los acontecimientos políticos de 1895. Por esta razón la Compañía solicitó del Gobierno una prórroga de diez y ocho meses, contados a partir del 6 de agosto de 1896, en que se vencía el término

para entregar la obra. Concedida ésta por Resolución de la Gobernación de Santander, de 9 de abril de 1896, el ferrocarril quedó concluído el 9 de septiembre del año siguiente. Para recibirlo oficialmente fueron comisionados por el Departamento los ingenieros señores Domingo Díaz y Pedro C. Monticoni, quienes desempeñaron su cargo el 18 de julio de 1898 y rindieron el informe del caso. En dicho documento consta que la línea mide 16 kilómetros 200 metros de longitud; tiene siete estaciones, un puente de hierro de alguna importancia sobre el río Pamplonita, y que había sido construída satisfactoriamente. El trazado fue hecho por el ingeniero señor C. P. Yeatman. Como la anchura entre rieles de esta línea era de un metro, se podía verificar el empalme de su carrilera con la del ferrocarril de Cúcuta y con la de la línea de tranvía de esa ciudad.

Recibido el ferrocarril, el apoderado de la Compañía manifestó al Gobierno que la Empresa prefería la subvención en cambio de la garantía de intereses correspondiente. Esta fue concedida por Resolución del Ministerio de Hacienda, de fecha 26 de julio de 1898, por un total de $ 81,000, que se entregó en bonos, los que deberían amortizarse en cuatro anualidades, pero no llegaron a cubrirse en la Aduana de Cúcuta.

Algún tiempo después el apoderado de la Empresa solicitó del Gobierno el reconocimiento de los intereses de los bonos de la subvención, y fundó su petición en lo dispuesto por la Ley 104 de 1892, pero el Ministerio no accedió a lo pedido, según Resolución de 19 de julio de 1898.

Más tarde estalló la guerra, y la Empresa sufrió las consecuencias de la suspensión del tráfico y consiguiente disminución de sus entradas, que le impidió atender a la conservación de ella.

En vista de las gestiones hechas por el apoderado de la Compañía, el Gobierno Nacional celebró el contrato de 27 agosto de 1908, sobre reconocimiento y pago de la subvención correspondiente, pues se tuvo en consideración que el contrato primitivo de 1893 no estipuló la clase de moneda en que debió haberse verificado la amortización de los bonos; que la Empresa prestaba grandes servicios al país; que tenía una deuda de con-

sideración en el Exterior, y que los bonos de la subvención no ganaban intereses. Por estos motivos el Gobierno se obligó a pagar, como único auxilio, la suma de $ 50,000 oro, por la Tesorería General de la República, y la Compañía se comprometió a destinar esa suma al servicio de los intereses de su deuda en el Exterior y a devolver cancelados los títulos por $ 81,000, los cuales se pasaron a la Oficina de Crédito Público para que fueran incinerados. Este contrato se publicó en el *Diario Oficial* número 13400.

Las líneas del ferrocarril de Cúcuta a Puerto Villamizar, del tranvía y de la frontera, están a cargo de una misma Compañía, que periódicamente rinde al Gobierno un informe anual y somete a su aprobación los nombramientos que hace para la Junta Directiva.

En dichos informes consta la marcha, cada día más próspera, de esta importante Empresa, no obstante las dificultades que de tiempo en tiempo se le presentan.

Su explotación y conservación están bajo la dependencia de la Junta Directiva, que la forman en la actualidad los siguientes caballeros:

Señores JOSÉ AGUSTÍN BERTI, Presidente; *Julio Ramírez B.*, primer Vicepresidente; *Manuel E. Estrada*, segundo Vicepresidente, miembros principales.

Andrés B. Fernández, Personero Municipal; *Luis Febres Cordero*, Tesorero; *Melitón Angulo Heredia*, Secretario, y sus suplentes correspondientes.

La línea principal mide 55 kilómetros de longitud hasta Puerto Villamizar y 16 kilómetros hasta la frontera. Su paralela es de un metro entre rieles; la pendiente máxima es del 2½ por 100. Las estaciones son: Cúcuta, en el kilómetro 55; Puerto Villamizar, en el kilómetro 1; El Salado, Aguablanca, Oripaya, El Edén, Altoviento, La Tarra, situadas en los kilómetros 50, 36, 31, 25, 18 y 13. Las estaciones terminales son edificios de mampostería de buena construcción. Las de la de la línea a la frontera son: Rosetal, Pamplonita, Escobal, Bocono, Lomitas Rosario y Frontera, en los kilómetros 0, 2-5, 4-700, 6-900, 11, 14-250 y 16-250, respectivamente.

La construcción de la línea principal fue llevada a cabo por un Cuerpo de ingenieros colombianos, formado por los señores Juan N. González Vásquez, como Director, Enrique y Alejo Morales, Paulo Pinzón, Luis M. Lobo Guerrero, Rafael Torres M., Alejandro González T., Manuel Serrano, Segundo Gutiérrez, Luis David Castro y Pompilio Beltrán.

El movimiento obtenido en los últimos años de explotación, reducido a oro, ha sido el siguiente:

	AÑOS				
	1910	1911	1912	1913	1914
Número de pasajeros transportados	52,016	49,388	58,914	59,480	61,043
Número de toneladas de carga transportadas	17,192	19,534	22,803	28,013	26,940
Valor de pasajes (moneda de plata) ...$	18,442	17,624	22,246	24,497	11,932
Valor de los fletes	364,021	455,330	493,095	584,150	258,384
Producto total	383,091	514,197	517,209	609,710	317,078
Gastos en el año	No constan	266,808	238,644	299,152	302,642
Saldo líquido	No consta	247,389	278,565	310,558	14,436

Las tarifas del tráfico, que hemos convertido en oro para efecto de poderlas comparar con las de otras empresas férreas, son las siguientes, por kilómetro:

Pasajeros de 1.ª clase ...$	0,014
Pasajeros de 2.ª clase	0,0056
No tiene servicio de 3.ª clase.	
Tonelada de carga de importación	0,2544
Tonelada de carga de exportación	0,1088
Tonelada de víveres, carga local, etc.	0,056

Material rodante.

La Empresa tiene a su servicio 12 coches de pasajeros de primera y de segunda clase, con capacidad de 495 pasajeros;

85 vagones de carga, plataformas, con capacidad para transportar 517 toneladas; y

12 locomotoras.

El capital de la Compañía es de $ 1.800,000 oro, y la Empresa tiene ya cancelada su deuda hipotecaria, por lo cual, en la actualidad no existe gravamen de ninguna clase sobre ella.

ANTECEDENTES DEL FERROCARRIL DE CÚCUTA A TAMALAMEQUE

Aun cuando hasta la fecha en que se escriben estas líneas no hay el primer riel de la línea férrea que haya de comunicar a Cúcuta con el río Magdalena, haremos un recuento breve de los actos administrativos que se han llevado a cabo para procurar la ejecución de esa obra, de grande importancia comercial y estratégica y cuya apertura se impone muy en breve, para solucionar las dificultades y tropiezos que por motivos de diverso orden se presentan a la importante región que deberá servir dicha línea.

Desde el 28 de mayo de 1864 se dictó la ley que ordenaba la apertura de un camino de Cúcuta al río Magdalena, obra a que debería darse preferente realización, según lo dispuso la Ley 3 de 1867. Posteriormente se destinaron $ 12,000 para los gastos de exploración del camino, el cual debería pasar por la ciudad de Ocaña, para seguir aproximadamente el trazado que había indicado el General Codazzi en el año de 1850, cuando se ocupaba en levantar la carta geográfica del país. Hecha la exploración, el Poder Ejecutivo quedaba autorizado para organizar una compañía que ejecutara los trabajos, en la cual podía tomar acciones hasta por $ 100,000 que se pagarían con la mitad de los productos líquidos de la Aduana de Cúcuta, que debería cerrarse para la importación y exportación, una vez que quedara concluído el camino.

En cumplimiento pues a estas disposiciones y a las de la Ley de 26 de mayo de 1869, el Gobierno contrató los servicios del ingeniero señor Nepomuceno González Vásquez, el día 16 de enero de 1871, a fin de que hiciera los estudios de la vía, mediante el pago de $ 4,000. Al mismo tiempo, el Congreso autorizaba nuevamente al Ejecutivo para contratar la contrucción de ese camino, que debía ser de herradura, pero con trazado para carretera.

El señor González Vásquez exploró la línea entre Puerto Villamizar y Tamalameque, llegó hasta construír por su propia cuenta algunos kilómetros del camino, y rindió al Gobierno un luminoso informe sobre la facilidad de construír la obra, pero ésta no pudo llevarse a cabo por la guerra civil que estalló en esa época.

El Congreso juzgaba entonces, como hoy, que con la expedición de leyes se pueden ejecutar importantes y costosas obras de progreso, y así expidió las siguientes: 52 de 1872, sobre construcción de un ferrocarril de vapor entre San José de Cúcuta y el lago de Paturia, en el río Magdalena; 21 de 1874, y 22 de 1876, sobre auxilio al Estado de Santander de sumas en dinero para la construcción del camino de herradura, que sirvieron para que pudieran organizarse los trabajos en 1875, por el trazado que había hecho el ingeniero señor Alejandro Ortega, de 1872 a 1874.

Parece que el dinero alcanzaría solamente para dejar establecida una trocha, pues años más tarde el Gobierno, en vista de nuevas autorizaciones que le confirió la Ley 26 de 1887, celebró con los señores José María Durán y Lino Leal Villamizar un contrato de exploración, apertura y explotación de la vía que comunicará a Cúcuta con el río Magdalena, que corre publicado en el *Diario Oficial* número 7033, y más tarde subvencionó la obra con $ 1,500 por legua, siempre que el camino midiera 40 leguas solamente.

El General Ramón González Valencia, como apoderado de la Compañía constructora de este camino, celebró con el Ministro de Fomento el contrato de 13 de octubre de 1890, que fue aprobado por el Congreso por medio de la Ley 66 del año ya citado.

Por este convenio se concedió un privilegio para la construcción y explotación de un ferrocarril por el término de noventa y nueve años, dentro de una zona privilegiada de 40 kilómetros, a lado y lado de la vía, la cual debía seguir, hasta donde fuera posible, el trazado del camino de herradura contratado con los señores Durán y Villamizar.

El Gobierno subvencionaba la obra con $ 8,000 oro por kilómetro, que se pagarían en bonos que ganaban el 6 por 100 de interés anual y debían amortizarse treinta años después de emitidos. Además de todas las exenciones concedidas a la Empresa, figuraba la cesión gratuita de 20,000 hectáreas de tierras baldías. La obra debía principiar dos años después de la fecha en que se diera al servicio público el camino de herradura de Cúcuta al Magdalena, y quedaría terminada diez años después de comenzada.

Posteriormente el Ministro de Fomento celebró el contrato número 78 de 1892, adicional y reformatorio del de fecha 13 de octubre de 1890, que sometido a la aprobación del Congreso fue elevado a la categoría de Ley, la número 97 de 1892.

De acuerdo con él, la construcción debería principiar dos años después de que quedara terminado y se diera al servicio público el camino de herradura contratado el 23 de abril de 1887; se concedía a la Compañía un auxilio de 60,000 hectáreas de tierras baldías, las cuales se entregarían en dos contados, así: el primero, cuando se hubiere concluído la mitad de la vía, y el segundo, cuando fuera dada al servicio público; la subvención en bonos de que trata el inciso 4.º del artículo 5º del contrato de 1890, se daría por trayectos de a 10 kilómetros construídos de línea férrea; se concedió exención de derechos de aduana para los materiales que requirieran la construcción y explotación del ferrocarril, y se hicieron otras estipulaciones de poca monta.

Con el fin de prorrogar los términos señalados en dichos contratos y en el adicional y modificatorio, de fecha 20 de febrero de 1888, celebrado por las mismas partes, aprobó el Gobierno, el 11 de septiembre de 1905, el convenio celebrado por el Ministerio de Obras Públicas con el doctor González Valencia, en su carácter de apoderado de la Sociedad denominada Leal González y Compañía, cesionaria de los contratos antes mencionados.

La mencionada Compañía no pudo ejecutar la obra, aun cuando dejó establecida una trocha de Cúcuta al río Magdalena. Más tarde vino a Bogotá el Barón George de Slane, apode

rado de la Sociedad civil francesa de estudios y trabajos en Colombia, el cual presentó a la consideración del Gobierno varias propuestas sobre construcción de líneas férreas en el territorio colombiano, entre las cuales se encontraba la referente al ferrocarril de Tamalameque, sobre el río Magdalena, que debía venir a empalmar con la línea férrea de Cúcuta, en Puerto Villamizar.

A fin de poder considerar este contrato, el Gobierno y la Compañía de Leal González y Compañía convinieron en rescindir todos los contratos anteriores celebrados para esta misma vía, y con fecha 8 de agosto de 1907 se firmó el convenio respectivo, en el cual se obligó el Gobierno a entregar a la Compañía diez mil hectáreas de tierras baldías, de las que debía dar a la Sociedad francesa, cuando ésta construyera el ferrocarril en referencia, y $ 90,000 oro en bonos de primera clase tan pronto como fuese aprobado en firme el contrato hecho con la Sociedad que Slane representaba, sin que la Nación asumiera responsabilidad de ninguna clase, ni tuviera que pagar indemnización por el hecho de que la Compañía no recibiera, por falta de formalizarse la negociación, la cantidad expresada. Se estipuló igualmente que el Gobierno quedaba en libertad de contratar la obra con la persona que tuviere por conveniente.

Así pues, el día 8 de agosto de 1907 se firmó entre el Gobierno y el señor Slane el contrato de opción que corre publicado en el *Diario Oficial* números 13067 y 13068, por el cual el concesionario Slane se obligó a construír, conservar y explotar durante cincuenta años las líneas férreas siguientes:

Línea A). Que debía principiar en la ribera oriental del río Magdalena, cerca de Tamalameque, y terminar en Puerto Villamizar para conexionarse con el ferrocarril de Cúcuta.

Línea B). Que debía desprenderse de un punto apropiado de la línea *A*) y debía terminar en Ocaña; y

Línea C). Que debía principiar en Tamalameque, o sus cercanías en el río Magdalena, y empalmar con la línea de Puerto Wilches, cerca de Puerto Santos. Las condiciones del contrato eran análogas a las que generalmente se han adoptado para esta clase de empresas, que no entraremos a determi-

nar, pues como el término que se fijó a la Sociedad para aceptar en firme la concesión se venció a pesar de diferentes prórrogas que le fueron otorgadas, el Gobierno caducó la concesión, junto con los contratos que la misma Sociedad tenía sobre construcción del ferrocarril a Bahíahonda, con un ramal a la frontera venezolana y otros a la Sierra Nevada de Santa Marta y a Bucaramanga, que habían sido pactados con los contratistas Mauricio Brochet y Andrés Lefebre. También quedaron sin valor ni efecto las negociaciones pactadas con Leal González y Compañía, de que ya se habló.

Diversas tentativas se hicieron más tarde para contratar de nuevo la construcción de esta importante obra, que el Gobierno no consideró porque fueron presentadas por entidades que no tenían capital suficiente para acometer los trabajos.

El Congreso dictó la Ley 89 de 1912, que estableció bases para contratar en condiciones ventajosas, pues autorizó al Gobierno para que hiciera estudiar previamente el trazado más conveniente por una Comisión técnica, la que debía principiar desde Cúcuta o de Puerto Villamizar y seguir al río Magdalena, con el fin de saber cuál sería la ruta más favorable y tener una base del costo de la obra. Hechos los estudios, el Gobierno quedaba facultado para contratar la construcción y equipo de la línea, ya fuera mediante el pago de una suma fija por kilómetro, o bien por administración oficial, y con los fondos que el Gobierno suministrara para esa obra. La empresa debería ser de la Nación, y la administración de ella se haría por una compañía, a la cual se le señalaría una retribución fija por sus servicios, o también por medio de agentes directos del Gobierno.

Se fijó el 25 por 100 del producto bruto de la Aduana de Cúcuta y el 2 por 100 del de las Aduanas del Atlántico, para atender a los gastos, para garantizar el empréstito que requiriera la construcción, como también para garantizar los documentos de crédito público del 8 por 100 que emitiera el Gobierno para esta Empresa.

Una vez que la Ley quedó sancionada por el Poder Ejecutivo, el 16 de noviembre de 1912, se hizo el nombramiento de la

Comisión de Ingenieros, que se compuso de los señores Fabio González T., Jefe, Jenaro Rueda y Salvador Uribe, Ayudantes.

Después de ejecutar una labor muy larga, la Comisión presentó los estudios correspondientes a la consideración del Gobierno, pero por motivos de la guerra europea, que impidió la consecución de capitales en el Exterior y por las dificultades consiguientes, que han surgido posteriormente, aún no se ha celebrado el contrato de construcción a que la ley se refiere.

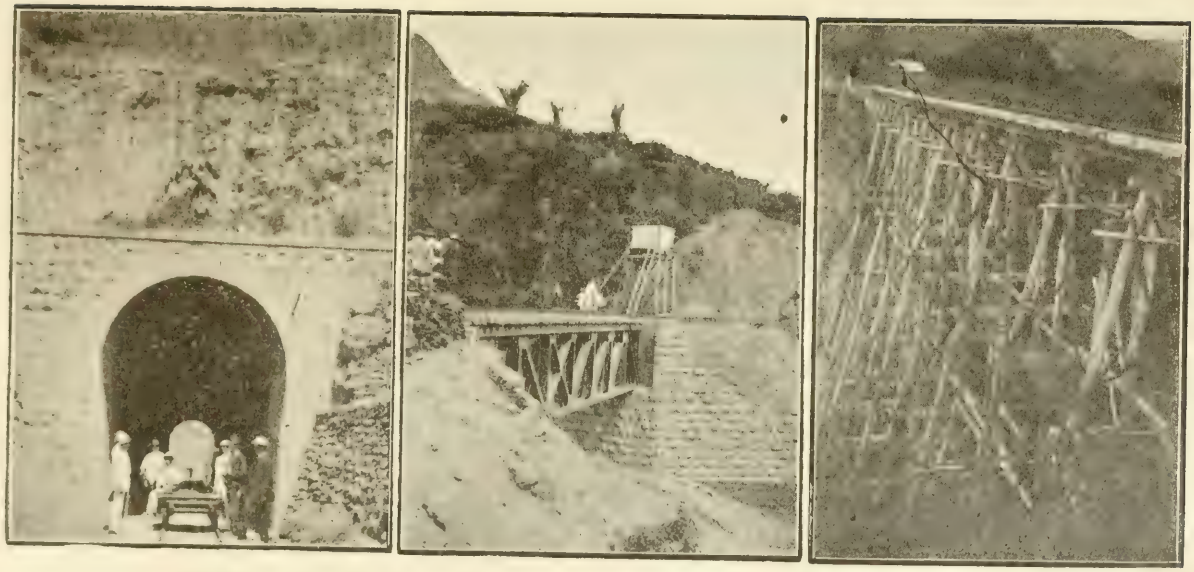
Obras consultadas:
Archivo del Ministerio de Obras Públicas.
Colección del *Diario Oficial.*
Colección de leyes nacionales.
Colección de Informes del Presidente del Ferrocarril de Cúcuta a los accionistas.

CAPITULO XIX

Historia del ferrocarril de La Dorada—Contratos celebrados—Ejecución de la obra—Inauguración del ferrocarril—Trayecto hasta Ambalema—Informe sobre la empresa—Datos estadísticos—Tarifas—Material rodante.

El contrato primitivo para la construcción del ferrocarril de La Dorada y de un puente sobre el río Magdalena, en la ciudad de Honda, fue celebrado por el Gobierno Nacional con el señor Nicolás Pereira Gamba, y quedó firmado el 6 de noviembre de 1872. El Congreso sancionó el convenio por la Ley 108 de 16 de junio de 1873.

Posteriormente se celebró un contrato reformatorio del anterior, para garantizar el interés anual, a la rata del 7 por 100, sobre un capital no mayor de $ 1.500,000 moneda corriente, y para conceder a la Empresa del Ferrocarril un auxilio de 25,000 hectáreas de tierras baldías situadas en el paraje más inmediato a la línea férrea. El contrato fue aprobado por la Ley 6.ª de 1874, y más tarde quedó modificado por la Ley 52 de 1875, en el sentido de que la garantía se concedería por un tér



Ferrocarril del Tolima. Un túnel, un puente metálico, viaducto de madera.

mino de veinticinco años; se autorizó, además, al Poder Ejecutivo para que celebrara con el Concesionario un nuevo arreglo, mediante el cual se debería comprobar el monto de las sumas invertidas en la ejecución del ferrocarril, en la construcción del puente sobre el río Magdalena y en la conservación y administración de esas obras, siempre que el gasto no excediere de $ 1.500,000, para efecto de la garantía de interés.

En vista de estas autorizaciones, el Gobierno Nacional celebró con el señor Pereira Gamba, el 3 de agosto de 1875, el contrato que corre publicado en el *Diario Oficial* número 3517, para la construcción de una línea férrea que uniera el puerto de Conejo con un punto situado antes del Salto de Honda. El ferrocarril debería tener una extensión aproximadamente de 33 kilómetros, y quedaría concluído en el curso de seis años, contados después de la aprobación del contrato. La garantía de interés se concedió por veinticinco años, que principiarían a contarse desde la fecha en que el ferrocarril y el puente sobre el río Magdalena fueran construídos en las condiciones que se pactaron. Todos los contratos anteriores que se habían celebrado para la ejecución de estas mismas obras quedaron sin valor ni efecto.

La concesión se traspasó al señor Francisco B. Módica, apoderado de la Compañía denominada Magdalena Rail Road Company, previo permiso que se solicitó del Ministerio de Hacienda y Fomento, el cual fue concedido por Resolución de 12 de junio de 1879.

El Gobierno celebró con el señor Módica el convenio de 30 de junio de ese mismo año, que está publicado en el *Diario Oficial* número 4457, por el cual se modificó la concesión en ciertos artículos, como cambio en la garantía de interés por una subvención de $ 7,000 en moneda colombiana por cada milla de carrilera que se construyera y se diera al servicio público por secciones continuas de diez millas cada una. Como la Compañía cesionaria no pudo cumplir el contrato, el Gobierno lo declaró nulo.

Pero posteriormente el Congreso expidió la Ley 50 de 1881, que autorizó al Poder Ejecutivo para contratar con el señor

Francisco J. Cisneros la construcción del ferrocarril de Honda a La Dorada, que se estimaba como de vital importancia para comunicar el Alto con el Bajo Magdalena, y que sería al mismo tiempo el complemento obligado del ferrocarril de Girardot, que por entonces ya se trataba de construír. La ley fijó entre otras, estas condiciones: que el ancho de la línea férrea sería de tres pies ingleses; que el pago de $ 7,000 de la subvención se haría cuando el Concesionario hubiera construído cada milla de carrilera, y que el Gobierno abonaría un interés del 7 por 100 anual en caso de demora; que los trabajos deberían principiar antes del 1.° de febrero de 1882, y que el ferrocarril y el puente de hierro sobre el río Magdalena deberían entregarse terminados el 1 de agosto de 1886; que todas las cláusulas del contrato de 1879, celebrado con el señor Módica, que no hubieran sido modificadas o derogadas por la ley, quedarían en toda su fuerza y vigor.

El contrato con el señor Cisneros quedó firmado el 14 de junio de 1881, corre publicado en el *Diario Oficial* número 5054, y fue aprobado con alguna modificación por la Ley 5ª de 1882. También fue necesario someterlo a la aprobación del Gobierno del Estado del Tolima, con el cual debía entenderse el Contratista, para el arreglo de todos los asuntos que no eran de competencia del Gobierno Nacional.

La primera milla de carrilera entre Caracolí y Honda se dio al servicio público el 15 de diciembre de 1881 (*Diario Oficial* número 5252), y posteriormente, con fecha 1.° de noviembre de 1882, quedó inaugurado todo el trayecto comprendido entre La Noria y la quebrada de *El Peñón*, situada a 2250 pies abajo de Caracolí (*Diario Oficial* número 5547).

Con el Cabildo de Honda se pactó también un contrato, que fue firmado el 3 de marzo de 1882, por el cual en cambio de la cesión a título gratuito de una zona de 12 metros de anchura, por la longitud que se necesitara dentro de los ejidos del Distrito para la construcción del ferrocarril, el señor Cisneros debía abonar a las rentas municipales la cantidad de cinco centavos por cada carga de 150 kilogramos que transitara de un extremo a otro de la línea, hasta el número de 100,000, y de dos y medio centavos por cada una de las que excedieran de este número.

Más tarde se celebró con el Municipio de Honda el contrato de 31 de agosto de 1886, por el cual se cambió el pago de cinco centavos y la compensación que se había pactado con el Gobierno del Estado del Tolima, en el contrato de fecha 7 de junio de 1881, por una anualidad fija de $ 4,000 en moneda legal y corriente. También se estipularon otras concesiones en favor de la Empresa y en beneficio del Municipio.

El señor Cisneros, mediante el permiso que le concedió el Ministerio de Fomento por Resolución de 18 de marzo de 1889, traspasó sus contratos a la Compañía inglesa denominada The Dorada Railway Company, Limited, la cual nombró representante al señor Tomás Germán Ribón, y como apoderado en Bogotá, al señor Julio D. Mallarino.

En vista de las quejas del comercio de Honda sobre las irregularidades del servicio de la línea férrea, el Ministerio de Fomento comisionó, el 12 de diciembre de 1890, al ingeniero señor Modesto Garcés para que visitara el ferrocarril y rindiera un informe. El 10 de enero de 1891 comunicó el señor Garcés que las condiciones de la línea férrea no eran satisfactorias, pues los viaductos y puentes eran de madera, y no prestaban seguridad ninguna; que se hacía preciso cambiarlos por obras de hierro y mampostería; que el trazado de la línea era defectuoso, pues tenía curvas y contracurvas innecesarias, y pendientes hasta del 4 por 100; que la vía estaba deformada, por no haberse tenido en cuenta la separación que deben tener entre sí los rieles para la dilatación; que los edificios de la Empresa tenían carácter provisional y no ofrecían seguridad para el comercio.

Dado este informe, el Gobierno celebró el contrato de 30 de octubre de 1890, que se encuentra publicado en el *Diario Oficial* número 8263, por el cual la Compañía se comprometió a mejorar el ferrocarril y a construir puentes de hierro sobre la *Quebrada Seca* y los ríos Guali, Perico y Guarinó; a dotar la línea con material rodante en número suficiente para el tráfico; a prolongar la carrilera desde el puerto de Arrancaplumas hasta el de Cambao; a construir un puente de hierro sobre el río Magdalena; a llevar el ferrocarril por la carretera de Cambao hasta

el sitio de Los Manzanos en la altiplanicie, para empalmarlo con el de la Sabana; y a construír los muelles, estaciones, bodegas y demás anexidades que la obra requiriera para el buen servicio.

Este contrato fue aprobado por la Ley 91 de 1890, que lo modificó en el sentido de que si el ferrocarril, en vez de ascender a la altiplanicie, se prolongaba hasta Flandes o Girardot, la Nación le garantizaría al concesionario un interés del 5 por 100 anual sobre $ 20,000 oro por kilómetro, en lugar de la garantía de $ 500 por kilómetro que se había otorgado para la sección comprendida entre Cambao y Los Manzanos.

Los trabajos no se llevaron a cabo a pesar de la prórroga que se le concedió a la Compañía, y más tarde la Junta Directiva en Londres solicitó del Gobierno que se modificara el contrato, lo cual tuvo efecto más tarde.

Mientras tanto el Ministerio de Fomento, por Resolución de 25 de febrero de 1893, dispuso que por medio de un contrato se dejara constancia de la obligación que contraía la Empresa de reparar satisfactoriamente el ferrocarril, y que se declararan cumplidas las obligaciones que le correspondían al Gobierno y a los Concesionarios. El contrato se firmó el 4 de marzo de 1893, y está publicado en el *Diario Oficial* número 9142. Quedaron así cancelados por dicho convenio los contratos de 14 de junio de 1881, 20 de febrero de 1883, 16 de enero de 1886 y todos los demás relacionados con este asunto. Solamente quedaron en pie los derechos de la Compañía sobre explotación de la vía durante el tiempo del privilegio, y los del Gobierno relacionados con el recibo del ferrocarril a la expiración del privilegio.

El señor Ribón presentó al estudio del Gobierno las bases de un contrato para prolongar el ferrocarril hasta el puerto de Conejo, mediante una subvención de $ 10,000 en oro por kilómetro de vía férrea, que se pagaría en bonos amortizables en las Aduanas, en la cuota parte que les correspondiera en el 10 por 100 de los derechos de importación de que trata la Ley 104 de 1892. El contrato quedó firmado el 11 de marzo de 1893, y está publicado en el *Diario Oficial* número 9136. Los trabajos de prolongación se inauguraron el 3 de abril de 1893.

Celebró además el representante de la Compañía con el Gobierno el contrato número 75 de 1893, para prolongar el ferrocarril hasta Flandes y Girardot y para construír un puente de hierro sobre el río Magdalena. Este convenio, que se encuentra publicado en el *Diario Oficial* número 9169, fue traspasado, con el anterior, a la Compañía inglesa denominada The Dorada Railway Company, Limited.

El Gobierno recibió nuevas quejas del comercio de Honda sobre las irregularidades del servicio de transportes del ferrocarril, y para resolver lo conveniente se comisionó al ingeniero señor Abelardo Ramos para que visitara la obra e informara sobre el estado de la empresa.

El 22 de noviembre de 1894, por el informe rendido, tuvo conocimiento el Gobierno que el ferrocarril estaba dado al servicio público entre los puertos de Arrancaplumas y de Yeguas, en una extensión de 22½ kilómetros; que los trabajos de prolongación en dirección al puerto de La María avanzaban con rapidez y estaban establecidos en mejores condiciones que los de la parte ya construída; que las obras de arte tenían carácter permanente y se estaban ejecutando con esmero satisfactorio; que la línea en explotación se había reparado de una manera completa, de acuerdo con las ideas norteamericanas, que pueden resumirse así:

"Hacer hoy apenas lo indispensable para que la locomotora pase, y perfeccionarlo todo mañana con los rendimientos de la obra misma."

El señor Ramos opinaba que estas ideas debían tener limitada aplicación, porque "en las regiones tropicales, sobre todo en las localidades donde la humedad y la alta temperatura destruyen fácil y rápidamente las maderas, conviene al ingeniero restringirse mucho en la aceptación de obras transitorias. Donde el aire que se respira es mortífero, donde los elementos de trabajo son costosos y de difícil adquisición, parece cuerdo hacer el esfuerzo de una sola vez, máxime cuando la obra promete buenos rendimientos."

Por motivo de orden público, el Gobierno se vio en el caso de tomar por su cuenta el ferrocarril de La Dorada desde el 24

de enero hasta el 31 de octubre del año de 1895, y se comprometió a pagar diariamente a razón de $ 500 en moneda corriente, pero debía quedar a su favor el producto de la empresa durante el tiempo que estuviera a su cargo.

La obra debía concluírse el 31 de diciembre de 1894, pero la Compañía tuvo que solicitar del Gobierno tres prórrogas consecutivas, de doce meses, diez meses y cinco meses más, respectivamente, que le fueron otorgadas por el Ministerio de Hacienda; pero en la última se estipuló que si la Compañía no cumplía la obligación de dar el ferrocarril al servicio público desde Yeguas hasta Conejo, el Gobierno, por su parte, no se consideraría obligado a pagar el resto de la subvención correspondiente a los 13 kilómetros de longitud que medía la carrilera en dichas secciones.

El 11 de junio de 1897 se manifestó al Gobierno que la inauguración del ferrocarril tendría lugar el 1.° de julio siguiente, y se solicitó que concurriera un representante que recibiera la línea construída. En vista del informe que rindió el comisionado, el Ministro de Hacienda, por Resolución de 16 de julio de 1897, dio por recibido el ferrocarril y se dispuso que el Ministerio del Tesoro expidiera y entregara a la Compañía los bonos de la subvención correspondiente a 4 kilómetros y 386 metros, que era el saldo que se adeudaba, por haberse pagado anteriormente la relativa a 9 kilómetros de vía férrea, según lo dispuesto en la Resolución de 29 de febrero de 1896.

La Compañía solicitó que se le hiciera entrega de los títulos de tierras baldías a que tenía derecho por el artículo 11 del contrato de 1893, en proporción de 300 hectáreas por cada kilómetro de vía férrea, y sobre un total de 4,038 hectáreas que correspondían a 13 kilómetros y 460 metros de carrilera. Por Resolución de 13 de agosto de 1897 se ordenó la expedición de los títulos respectivos.

El día 16 de noviembre de 1897 fue recibida por el Gobierno la bodega de carga construída en el puerto de La María, que se tomó como estación terminal del ferrocarril, en lugar del puerto de Conejo, de que trataba la concesión.

Sección de Honda a Ambalema—De acuerdo con las estipulaciones del contrato número 75 de 1893, de que ya se ha hablado, los trabajos de prolongación hacia Girardot se iniciaron el 15 de marzo de 1899, pero por motivo de la guerra civil quedaron suspendidos indefinidamente, y el Ministerio de Obras Públicas declaró caducada esta concesión el día 26 de mayo de 1905. Sin embargo, a principios de ese mismo año el apoderado de la Compañía dirigió desde París un cable al Gobierno en que le comunicaba que había logrado interesar en la construcción de esta obra a la Casa inglesa denominada S. Pearson & Son, y que estaba dispuesto a dar principio a los trabajos si se le otorgaba la concesión.

El Gobierno aceptó la proposición y firmó el contrato de 26 de julio de 1905, publicado en el *Diario Oficial* número 12422, en el cual se concedió un privilegio por el término de cincuenta años, para usufructuar el ferrocarril cuya construcción se pensaba hacer. Vencido este término, el Concesionario continuará explotando el ferrocarril en asocio del Gobierno por cincuenta años más. Se otorgó una subvención de $ 9,900 oro por kilómetro, que se pagaría en bonos amortizables en las Aduanas del Atlántico y estarían sujetos a las disposiciones de la Ley 104 de 1892. Se concedieron otras exenciones para la Empresa.

Los trabajos comenzaron en el mes de septiembre de 1905 y se llevaron a cabo a la mayor brevedad posible, según informó al Ministerio de Obras Públicas el Ingeniero Interventor nombrado por el Gobierno.

Con permiso del Ministerio se traspasó el contrato a la Compañía inglesa denominada The Dorada Railway Extension Company, Limited, a la cual se le hizo cesión, igualmente, de la empresa del ferrocarril comprendido entre Arrancaplumas y el puerto de La Dorada.

Con el fin de uniformar el término del privilegio sobre la explotación del ferrocarril, formado de distintos ramales construídos por diversos contratos, el señor Ribón, en su carácter de representante legal de la Compañía ya mencionada, celebró con el Gobierno el contrato de 20 de diciembre de 1905, en que se hizo constar que las diferentes secciones del ferrocarril de La

Dorada formaban una sola línea que deberá regirse con arreglo a las cláusulas del contrato número 75 de 1893, modificado por los dos contratos de 26 de julio y 27 de noviembre de 1905.

Este último contrato se celebró con el fin de introducir algunas modificaciones que armonizaran con las estipulaciones consignadas en los contratos anteriores relativos al ferrocarril de La Dorada. Está publicado en el *Diario Oficial* número 12552, de 22 de enero de 1906. Se encuentran allí también publicados el contrato de 20 de diciembre de 1905 y el que en esta misma fecha se celebró con el señor Ribón, por el cual se hizo constar que la Empresa del Ferrocarril quedaba a paz y salvo con el Departamento del Tolima por las obligaciones que habían sido contraídas con dicho Departamento en convenios anteriores. También se hizo constar que la Compañía desistía de reclamar la suma de $ 51,191 oro por servicios prestados y daños sufridos durante la última guerra. Esos tres contratos se traspasaron a la Compañía inglesa, conforme a la autorización que dio el Ministerio de Obras Públicas el 11 de enero de 1906.

El señor Ribón celebró además con el Gobierno otro arreglo en que se estipuló que con el fin de activar los trabajos de prolongación del ferrocarril, se entregarían al Concesionario los bonos de la subvención correspondiente al trayecto comprendido entre Honda y La Dorada, los cuales quedarían sujetos a las estipulaciones de los contratos anteriores y a la Ley 104 de 1892.

En virtud de este convenio le fueron entregados al Contratista $ 877,338 oro, en bonos, que debían amortizarse en las Aduanas del Atlántico con tres unidades de las destinadas por la Ley 104 de 1892.

Para dejar cancelados los reclamos que pudiera hacer el Municipio de Honda con motivo de las obligaciones que contrajo el señor Cisneros, se celebró el 5 de septiembre de 1906 un contrato por el cual, entre otras estipulaciones, la Compañía del Ferrocarril se obligaba a facilitarle al Municipio la suma necesaria para construír un mercado en Honda. Aunque el contrato fue aprobado por el Poder Ejecutivo y se elevó a escritura pública, no produjo efecto, porque el Cabildo lo consideró lesivo

a sus intereses, y lo improbó entonces, pero más tarde se llegó a un arreglo favorable.

La sección comprendida entre Honda y Ambalema quedó inaugurada al servicio público por el señor Presidente de la República en septiembre de 1907, y por Resolución de 9 de mayo de 1908 se nombró la Comisión Técnica que debía recibir el ferrocarril en nombre del Gobierno. Esta rindió un informe satisfactorio el 16 de mayo del año citado, que se publicó en el *Diario Oficial* número 13327.

El 29 de marzo de 1910 el Ministerio declaró caducado el privilegio para prolongar el ferrocarril desde Ambalema hasta Fiandes o Girardot, por haberse suspendido dicha obra y por no haberse dado cumplimiento a las disposiciones del artículo 20 del contrato de 9 de abril de 1906. La Resolución le fue notificada personalmente al señor Frank Koppel, representante de la Compañía, en reemplazo del finado señor Mallarino.

Con el fin de dar idea sobre el estado de la empresa reproducimos el informe que tuvimos que rendir al Gobierno en enero de 1911, que dice:

"De conformidad con la Resolución dictada el día 1.° de diciembre del año próximo pasado, procedí a visitar la línea del ferrocarril de La Dorada en asocio de su Administrador, el señor Tomás Miller, quien galantemente me suministró todos los datos que tuve a bien pedirle, y facilitó la manera de visitar los talleres, oficinas y demás anexidades de la empresa.

"La línea férrea puede considerarse dividida en dos secciones, así: una, comprendida entre Ambalema y Honda, construída recientemente, de conformidad con el contrato celebrado en 1905 con el señor Tomás Germán Ribón, y otra, entre Honda y La Dorada, con un ramal a Arrancaplumas, que fue construída según los contratos celebrados con el señor Francisco J. Cisneros y otros.

"La primera sección se encuentra correctamente nivelada, balastada, desmalezada, tiene sus desagües longitudinales y transversales corrientes. Las curvas de empalme tienen radios amplios, que en muy pocos casos alcanzan a medir 140 metros de longitud mínima. Los tramos horizontales y los trayectos

en pendientes están unidos por medio de curvas de 0°22. La mayor pendiente existe en el trayecto de Honda a Mariquita, y apenas alcanza un 2 por 100.

"Las traviesas son de maderas duras, como guayacán y cumulá; están aserradas a escuadra y repartidas a razón de trece por riel, lo que da un total de mil cuatrocientas veintiuna traviesas por kilómetro. Tienen de longitud 1 metro 83 centímetros, por 23 centímetros de ancho y 13 centímetros de espesor.

"Los rieles son de acero, miden 9 metros 10 centímetros de longitud, y pesan a razón de 25 kilos por metro lineal. Están unidos por eclisas angulares de cuatro pernos, sujetas con escarpias; las junturas se encuentran suspendidas y con la correspondiente separación para atender las variaciones que sufren por causa de la temperatura.

"El balasto es de piedra triturada y arena. Esta última tiene el inconveniente de levantarse en remolinos cuando pasan los trenes, lo que ocasionará el desgaste del material rodante. La anchura de la carrilera entre rieles es de 0,914 milímetros, y por consiguiente podrá empalmar, si se prolonga, con la del ferrocarril de Girardot. Como las traviesas no están aplantilladas, los rieles no tienen la inclinación conveniente para soportar la presión de las ruedas en sentido normal, dada la conicidad de la periferia. El señor Miller me manifestó que se había considerado inútil esa precaución por la dureza de las maderas empleadas en la línea.

"La demarcación kilométrica está hecha con postes numerados, y arranca desde La Dorada, como punto de origen. La longitud total de la carrilera es de 111 kilómetros, hasta Ambalema.

"El terreno que atraviesa la línea es sólido en su mayor parte; como ésta tiene pocos cortes y terraplenes, se puede atender descansadamente a su conservación con un personal de ciento sesenta peones solamente, distribuídos en cuadrillas.

"El contrato para la construcción de este ferrocarril no le impuso a la Compañía la obligación de mantener cercada la zona de la carrilera y las estaciones. Por este motivo es muy frecuente encontrar partidas de animales que circulan por la vía, y que

no solamente desarreglan los taludes de los terraplenes, sino que también pueden ser un peligro para los trenes. Sería conveniente que la Empresa, para evitar responsabilidades, diera cumplimiento a las disposiciones de la Ley 62 de 1887, y ejecutara las obras necesarias para el aislamiento de la carrilera en los lugares en que cruza los caminos públicos y privados y en aquellos en que ocupe las vías públicas, como sucede antes de llegar a la ciudad de Honda. Esta obligación sí está prevista en el contrato de 26 de julio de 1905, artículos 13 y 14, cuyo cumplimiento debiera exigir el Gobierno.

"La sección comprendida entre Honda y La Dorada se ha mejorado notablemente, y en ella se han hecho recientemente las siguientes obras: se ha corregido el trazado de la línea, que tenía pendientes y curvas innecesarias; se ha balastado y desmalezado la zona; se han cambiado las traviesas deterioradas y los rieles livianos.

"La Empresa piensa sustituír el puente metálico que está sobre el río Perico por otro más fuerte, que esté de acuerdo con el peso de las nuevas locomotoras. El señor Miller me informó que el puente que se iba a quitar se le daría a la Municipalidad de Honda, para que sea colocado en una de sus calles principales sobre el río Gualí.

"Existen algunas alcantarillas que pudieran sustituírse por tubería de cemento, y algunos pontones de madera, que cuando se cambien por obras metálicas, dejarán esta parte de la línea en condiciones casi iguales a las de la sección de Honda a Ambalema.

"Los trabajos para la construcción de la variante cerca de La Dorada están bastante adelantados, y con esta obra se evitará la suspensión del tráfico que pudiera ocurrir si no se abandonara la línea por el trazado que actualmente tiene, pues la zona está amenazada por las avenidas del río Magdalena, que han destruído la barranca, no obstante las obras de defensa que se le han hecho para protegerla. El presupuesto de costo de la variante, que tiene una longitud aproximada de un kilómetro, se ha calculado en la cantidad de $ 33,777 oro.

"Entre Honda y La Dorada se encuentran abandonadas muchas piezas metálicas del puente para el río Magdalena, pedido por el señor Cisneros o por el señor Ribón, que no tienen destino ninguno, pues la Empresa no cree tener derecho a ellas.

"*Obras de arte—Puentes.* Estos, en lo general, son de acero y descansan sobre estribos de mampostería. Las principales obras de esta clase que hay en la línea son las siguientes:

"Puente de acero sobre *La Porquera*, de 32 metros de luz.

"Puente de vigas de hierro sobre la quebrada *El Penitente*, de 15 metros de luz.

"Puente sobre el río Sabandija, que descansa sobre estribos de piedra y cemento, con una pilastra central; tiene de luz 80 metros.

"Puente sobre la quebrada *Santo Domingo*, de vigas de hierro de doble *T*, y 10 metros de luz.

"Puente sobre el río Viejo, de 5 metros de luz.

"Puente sobre el río Lagunilla, de 15 metros de luz.

"Puente sobre el río Padilla, de 20 metros de luz.

"Puente sobre la quebrada *Calunga*, de 25 metros de luz.

"Puente sobre el río Gualí, de 120 metros de luz.

"Puente sobre el río Embarcadero, de 24 metros 70 centímetros de luz.

"Puente sobre la quebrada *Peñón*, de 10 metros de luz.

"Puente sobre el río Perico, de 49 metros 41 centímetros de luz.

"Puente sobre la quebrada de *Las Burras*, de 34 metros de luz.

"Puente sobre la quebrada de *Las Yeguas*, de 36 metros de luz.

"Puente sobre el río Purnio, de 75 metros de luz.

"Puente sobre la quebrada *Humareda*, de 18 metros 30 centímetros de luz.

"Entre pontones, alcantarillas y desagües transversales hay cerca de noventa y seis obras.

"*Estaciones*—Hay doce edificios destinados para estaciones, que en lo general no corresponden a la categoría del ferrocarril aque se hace referencia. Fueron construídos económicamente

con muros de bahareque y cubierta de teja metálica. Tienen pavimento de tierra pisada, y parecen estrechos e incómodos para el tráfico. El señor Miller, a quien llamé la atención sobre este particular, me manifestó que la Compañía pensaba construír en Honda y Mariquita dos buenos edificios de hormigón para estaciones de la línea.

"*Talleres*—El antiguo taller de la Compañía, que estaba establecido en Honda, se trasladó a Mariquita, a un espacioso local construído para tal efecto. Allí funciona con el mayor orden, y en la disposición de su maquinaria se nota la competencia del Jefe a cuyo cargo está.

"*Bodegas*—En Beltrán y La Dorada existen unos edificios amplios, destinados para recibir la carga que llega a estas estaciones terminales. Tienen los muros y la cubierta de metal, y su capacidad es suficiente para satisfacer las necesidades del tráfico actual.

"*Oficinas*—La Empresa tiene en Honda un edificio de cal y canto, de dos pisos, destinado para las oficinas de la Administración. Es de buen aspecto arquitectónico.

"*Obras accesorias*—Para el servicio de las locomotoras existen siete estanques metálicos, colocados a distancias convenientes; de éstos hay dos que se surten de agua por medio de bombas que funcionan con motores de viento. El estanque de Mariquita recibe las aguas del acueducto que construyó la Compañía para servicio de la población que se pensó fundar cerca de la estación del ferrocarril.

"En La Dorada se está terminando la construcción de un gran muro de piedra y pilotes de hierro, para defender las bodegas de las avenidas del río Magdalena. Cuando esté concluída la obra, prestará buenos servicios como muelle, para el atraque de vapores, con lo cual se facilitará la manera de transportar la carga que hace uso de la línea férrea. En esta obra se han empleado rieles inservibles, los cuales se clavan con un martinete de vapor, montado sobre una lancha. El presupuesto de costo de esta obra es de $ 26,000. También se han construído varios espolones de piedra y pilotes de hierro para defender los orillas del río en los lugares en que están amenazadas.

"El servicio telegráfico y telefónico se halla bien establecido, y se presta en todas las estaciones de la línea.

"Como la Empresa no tiene hospital para recibir los empleados que enferman, se contratan en Honda los servicios de un médico que atiende a los diversos casos que puedan presentarse.

"*Explotación del ferrocarril*—Además del personal de empleados, como Jefes de Estación, Telegrafistas, Maquinistas, etc., la Empresa tiene un Administrador Contador, un Jefe de talleres, un Ingeniero, un Almacenista, un Subinspector de vía, un Tenedor de Libros y un Abogado.

"El material rodante con que cuenta la Empresa se compone de los siguientes elementos:

"Siete locomotoras de cincuenta toneladas, que consumen de ocho a diez toneladas de leña por viaje redondo de 220 kilómetros, y cerca de cincuenta toneladas de agua.

"Cuatro carros de primera clase, para treinta y seis pasajeros cada uno.

"Siete carros de tercera clase, para cuarenta pasajeros.

"Treinta y un vagones de hierro para carga, con capacidad de quince toneladas cada uno.

"Veinte vagones de madera para carga, con capacidad de diez toneladas cada uno.

"Treinta góndolas de quince toneladas cada una.

"Diez plataformas de diez toneladas cada una.

"Doce carros para transportar ganado, de quince toneladas cada uno.

"Dos grúas y un automóvil para inspeccionar la vía.

"Los itinerarios que rigen son los siguientes:

"ESTACIONES	Llega a. m.	Sale p. m.
"Honda	7.45	4.40
"Mariquita	9	4
"San Felipe (paradero)	9.20	3.25
"Guayabal	9.45	3
"San Lorenzo	10.10	2.40
"Santuario (paradero)	10.49	2
"Beltrán	11.30	1.20

"ESTACIONES	Llega a. m.	Sale p. m.
"Ambalema	11.30	1
"Mariquita	7	5.30
"Honda	8.30	4.45
"Perico (paradero)	8.50	3.10
"Guarinocito	9.10	2.50
"La Dorada	10	2

"Estos itinerarios se cumplen con regularidad. Los trenes marchan a la velocidad de 25 kilómetros por hora, y la velocidad comercial es de 17 a 20 kilómetros por hora.

"El señor Miller puso a mi disposición los libros de la Empresa, de los cuales tomé los datos que creí de interés por relacionarse con la estadística del tráfico.

"Número de pasajeros transportados en el primer semestre de 1910	45,797
"Número de toneladas de carga de importación	12,451
"Número de toneladas de carga de exportación	9,315
"Número de cabezas de ganado mayor	6,287
"Producto bruto, oro	$ 138,300

"En las relaciones que la Compañía presenta a la Junta General de Accionistas en Londres, cuyas copias remite al Ministerio el Agente de ésta, aparecen los siguientes datos:

"ENTRADAS

"1905—Pasajeros	£ 1,267	4	11
"Equipajes	306	2	6
"Mercancías	40,249	0	6
"Bodegajes	119	12	1
"Ganado	35	16	2
"Miscelánea	457	7	2
"Total	£ 42,435	3	4

"1909—Pasajeros.....£	7,534	9	8
"Equipajes.....	604	2	0
"Mercancías.....	43,589	7	3
"Bodegajes.....	2,800	7	7
"Ganado.....	106	8	10
"Miscelánea.....	146	0	4
"£	54,780	15	8

"Las relaciones del año próximo pasado no han sido presentadas todavía al Ministerio. Pero el señor Miller me manifestó que estimaba los productos brutos de este año en £ 63,000.

"Como se ve, las entradas del ferrocarril han principiado a aumentar, circunstancia que coincide con el hecho de haberse puesto al servicio público el ferrocarril de Girardot. Es muy probable que si el ferrocarril de La Dorada llegara hasta el puerto de Girardot y si el servicio de pasajeros en el alto río se prestara en mejores condiciones, por medio de buques que no llevaran carga y que estuvieran bien atendidos, los rendimientos correspondientes a dicho transporte aumentarían considerablemente, pues sería fácil para las empresas de Girardot, de vapores y de La Dorada, establecer viajes de recreo entre Bogotá y Honda, con toda clase de facilidades para el transporte de las familias, que sin duda aprovecharían estos servicios.

"Para dar idea de los gastos de explotación que tiene la empresa, reproducimos los siguientes datos:

"GASTOS

"1905—Mantenimiento de la vía .....£	4,858	5	7
"Departamento de locomotoras.....	4,405	9	11
"Telégrafos y teléfonos.....	244	4	9
"Tráfico.....	5,021	19	0
"Suma .....£	14.529	19	3
"Honorarios en Colombia	4,597	17	2
"Honorarios en Londres.....	1,835	0	10
"Balance neto.....	21.472	6	1
"Total.....£	42,435	3	4

"1909—Mantenimiento de la vía.. ....£	12,919	7	6
"Departamento de locomotoras.....	6,254	11	10
"Telégrafos y teléfonos.....	450	1	10
"Tráfico.....	6,690	10	7
"Suma.....£	26,314	11	9
"Honorarios en Colombia.....	4,616	4	0
"Honorarios en Londres.....	2,757	16	9
"Balance neto.	21,092	3	2
"Total.....£	54,780	15	8

"La Compañía tiene que atender con el producto neto al pago de las siguientes sumas:

"Intereses de los bonos hipotecarios emitidos sobre la empresa, por un total de £ 350,000, a la rata del 6 por 100 anual.

"Fondo de amortización del capital; y

"Pérdidas en el cambio.

"El capital social es de £ 350,000 en acciones ordinarias de £ 10 cada una, que aún no ganan dividendos, y obligaciones en depósito, £ 350,000."

Para completar el informe anterior diremos que los bonos se cotizan del 87 al 89 por 100 en el mercado de Londres, y que la Compañía emitió £ 90,000 en obligaciones hipotecarias del 6 por 100.

Su domicilio está en Londres-Finsbury and Pavement House. Sus Directores son los señores N. G. Burch, R. Cooper, G. R. Upton, P. C. Quilter y L. Pilditch; ingeniero en Colombia, señor J. Moffat.

El tráfico durante los últimos años fue el siguiente:

	AÑOS			
	1910	1911	1912	1913
Número de pasajeros.....	94,947	99,991	107,741	112,972
Toneladas de carga.....	50,774	56,895	72,677	80,518
Valor del pasaje.....$	41,777	45,527	47,891	53,052
Valor del flete.....	257,292	294,096	397,328	431,448
Producto total.....	322,040	355,024	445,220	515,018
Gastos en el año.....	157,849	193,519	184,664	209,070
Saldo líquido.....	164,191	161,505	260,556	305,947

	AÑOS			
	1914	1915	1916	1917
Número de pasajeros	113,707	126,076	120,362	125,145
Número de toneladas de carga.	79,538	78,504	80,482	84,045
Número de cabezas de ganado.	7,543	.....	.....	12,701
Valor de los pasajes.....$	51,293	56,087	58,858	58,858
Valor de los fletes	420,035	372,514	407,997	432,528
Productos varios	17,289	32,907	31,856	24,095
Total de entradas	496,161	461,509	488,712	530,730
Total de gastos	232,085	214,986	197,020	208,971
Producto líquido	264,076	246,523	301,692	321,759

			Valor
1919—Número de pasajeros transportados	190,364	$	95,385 02
Número de cabezas de ganado mayor	12,964		12,859 23
Número de aves	4,796		175 30
			108,419 55
Toneladas de importación	32,262		
Toneladas de exportación	50,934		
Toneladas de comercio interno	26,345		
Total de toneladas	109,541	$	567,198 75
Productos varios			24,135 25
Total de productos.....$			699,753 55
Gastos.....$			350,597 92
Utilidad			349,155 03
Suma.....$			699,753 55

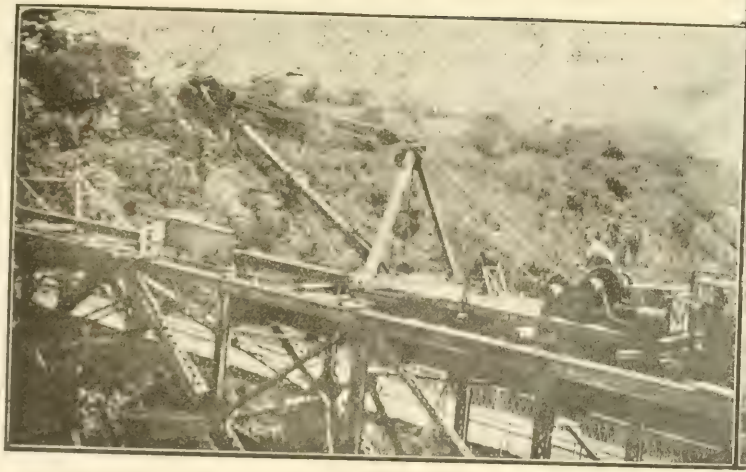
La Empresa cuenta hoy con 12 locomotoras en servicio, 15 vagones de pasajeros y 117 unidades de transporte de carga, con una capacidad total de 1,436 toneladas; cada tren moviliza como mínimum 240 toneladas en cada dirección.

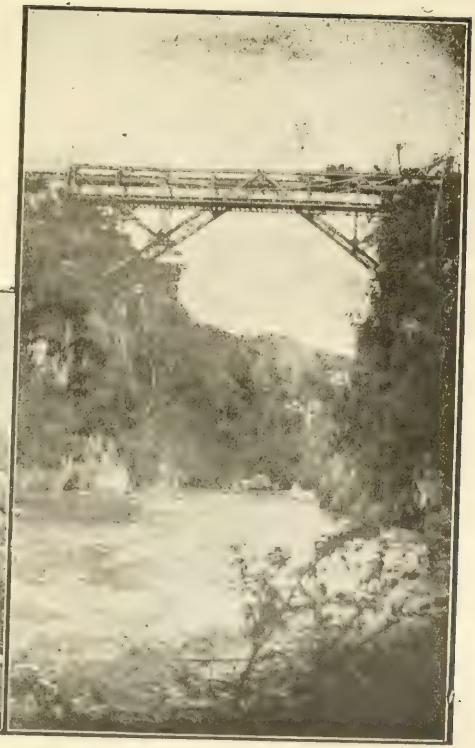
La tarifa kilométrica vigente es la que en seguida se indica:

Pasajeros de primera clase.....$	0,0164
Pasajeros de tercera clase	0,050

FERROCARRIL DEL TOLIMA

PUENTE SOBRE EL RÍO COELLO





Fletes.

Tonelada de carga de primera clase.....	$ 0 20	Mercancía de importación, cacao, café, etc.
Tonelada de carga de segunda clase.....	0 14	Maquinaria, minerales.
Tonelada de carga de tercera clase.....	0 10	Víveres, carbón, etc.

Pagan flete doble los ácidos, fósforos y materias inflamables.

Pagan flete triple las materias explosivas.

El ganado mayor paga un flete equivalente a 250 kilos de primera clase, y el ganado menor paga uno correspondiente a 125 kilos.

Obras consultadas:

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

Colección del *Diario Oficial.*

Colección de leyes nacionales.

Colección de Memorias al Congreso de los Ministerios de Hacienda, Fomento, Tesoro y Obras Públicas.

CAPITULO XX

Historia del ferrocarril de Girardot—Contratos primitivos—Ejecución de la obra—Contratos con la Compañía inglesa—Terminación de la obra. Datos estadísticos—Tarifas—Material rodante.

Los antecedentes relacionados con la construcción del ferrocarril de Girardot se encuentran íntimamente ligados con la historia del ferrocarril de la Sabana, por lo cual nos ocuparemos aquí en las leyes que cristalizaron el deseo de unir, a la mayor brevedad posible, la ciudad de Bogotá con un puerto navegable del río Magdalena.

Las Leyes 23 y 62 de 1878 autorizaron al Poder Ejecutivo para construír, después de hacer estudiar sobre el terreno, una línea férrea que comunicara la capital de la República con el río Magdalena, y se destinaron para esa obra los materiales y elementos que habían pertenecido a la extinguida Compañía del

Ferrocarril del Norte. En vista de los diferentes estudios técnicos que se hicieron por ingenieros distinguidos, de las vías probables, y del informe que rindieron al Gobierno el 27 de diciembre de 1880, el Congreso facultó al Ejecutivo, por medio de la Ley 78 de ese mismo año, para que acometiera la construcción del ferrocarril de Girardot y adoptara para los trabajos la forma más conveniente. También dispuso que los contratos que al efecto celebrara no necesitarían ulterior aprobación del Congreso.

Al año siguiente se expidió la Ley 58 de 1881, por la cual se creó una Junta Directiva para que manejara la empresa, se apropiaron los fondos destinados a la obra, de los cuales contribuiría la Nación con $ 500,000 por año, que deberían tomarse de las rentas públicas, y Cundinamarca con $ 100,000 anuales, y se dictaron también algunas disposiciones administrativas, importantes, sobre contabilidad y organización de los trabajos.

Ya por ese tiempo el señor Francisco J. Cisneros había dado a conocer sus grandes dotes de empresario, como iniciador de las líneas férreas de Antioquia, el Cauca, La Dorada y la navegación del río Magdalena, y por tal motivo el Gobierno celebró con dicho ingeniero el contrato de 21 de junio de 1881 para construír el primer trayecto, desde la población de Girardot, sobre el río Magdalena, hasta Tocaima, en una longitud de 33 kilómetros. Iniciados los trabajos satisfactoriamente, más tarde, en 24 de octubre de 1884, la Junta Directiva de esta Empresa celebró con el mencionado Cisneros el contrato para la prolongación de la línea hasta Juntas de Apulo (*Diario Oficial* número 6234), pero la obra no pudo terminarse por la guerra civil que estalló en 1885, y que transformó completamente el plan que Cisneros se había formado, de establecer una gran empresa de transportes que sirviera a los centros más poblados de la República. Así fue que el contrato anterior quedó rescindido por otro convenio el 19 de abril de 1886, que puede verse publicado en el *Diario Oficial* número 6659.

El Gobierno tomó entonces a su cargo el ferrocarril, y el 1º de mayo del año citado continuó la termiuación, bajo la administración del señor Carlos Sáenz.

En enero del año de 1887 se continuó la prolongación de la línea, que llegaba entonces hasta la estación de Portillo (kilómetro 32), en dirección a Juntas de Apulo (kilómetro 39), adonde llegó el 31 de diciembre de 1888.

El día 17 de septiembre de 1887 el Gobierno celebró con el señor Carlos Uribe un contrato para la construcción de una vía férrea que, partiendo de Juntas de Apulo, viniera a empalmar con el ferrocarril de la Sabana, o terminara en Bogotá. Este contrato está publicado en el *Diario Oficial* número 7183, de 1887.

Entre otras estipulaciones figuraba una por la cual se estimaba en $ 900,000 el valor del ferrocarril construído entre Girardot y Juntas de Apulo. Se tenía al Gobierno como accionista de la empresa, y para fijar la cuantía de las acciones que debían corresponderle, se establecía como valor kilométrico la cantidad de $ 35,000 en moneda corriente de ese tiempo.

Este contrato fue traspasado por el señor Uribe al señor Cisneros, según aparece en el documento publicado en el *Diario Oficial* número 7223, en donde se halla también la aprobación que el Gobierno dio al traspaso el 4 de noviembre de 1887.

El contrato anterior fue adicionado y reformado por los dos convenios de fechas 8 de diciembre de 1887 y 20 de abril de 1888, que están publicados en el *Diario Oficial* números 7252 y 7383, respectivamente, los cuales se refieren a modificaciones de las tarifas, y a prorrogar el plazo señalado para la aceptación en firme del contrato primitivo; pero por Resolución dictada en 19 de diciembre de 1888 se declaró definitivamente caducado el contrato celebrado con el señor Uribe, por haber dejado vencer los plazos señalados para construír la obra.

El ferrocarril estuvo a cargo de un Sindicato hasta el día 23 de septiembre de 1890, en que se celebró el contrato número 25, entre el Gobierno Nacional y el señor don Luis Nieto, en su carácter de apoderado de la Compañía denominada The River Plate, Loan and Agency, Company Limited, de Londres. Este contrato se encuentra publicado en el *Diario Oficial* número 8194, de 30 de septiembre de 1890. Es de observarse que entre las estipulaciones principales figuraba la de autorizar al

Concesionario para cambiar el ancho de la carrillera a un metro, afin de que pudiera empalmarse con la del ferrocarril de la Sabana.

Por Resolución de fecha 23 de mayo de 1892 el Gobierno declaró resuelto el contrato a que se hace referencia, por no haber cumplido el Concesionario ninguna de las estipulaciones.

Más tarde el Congreso sancionó la Ley 86 de 1892, por la cual se aprobó el contrato celebrado por el señor Ministro de Fomento con el señor John H. Pennington, el día 24 de mayo de ese año, el cual está inserto en el *Diario Oficial* número 9026.

En este contrato se estipulaba el valor kilométrico de la vía férrea en la cantidad de $ 20,000 en moneda corriente, o en $ 10,000 oro, a juicio del Gobierno, los cuales se pagarían en bonos que ganaban un interés del 6 por 100 anual, amortizables en las Aduanas de la República con la cuota parte que les correspondiera en el 10 por 100 de los derechos de importación, destinados por la Ley 104 de 1892, de ferrocarriles.

En virtud de este contrato, el Gobierno ordenó al Administrador que hiciera entrega de la empresa al apoderado del contratista, con todo el material fijo y rodante, enseres, útiles, etc., diligencia que tuvo lugar el día 19 de marzo de 1893. La Junta Directiva y Administrativa del Ferrocarril suspendió sus sesiones y envió al Ministerio de Fomento los asuntos pendientes, junto con los libros y el archivo de la Junta.

El día 13 de diciembre de 1893 el señor Francisco J. Otero manifestó al Gobierno que era apoderado general del señor Pennington, y que en virtud del poder conferido había hecho venta al señor Carlos Tanco del privilegio, la concesión y los derechos que su poderdante tenía en la empresa, y que el comprador, señor Tanco, se obligaba a cumplir con todas las obligaciones derivadas del contrato. El Gobierno declaró nulo el traspaso, en vista de que el concesionario no estaba autorizado para traspasar la concesión.

Mientras el señor Tanco estuvo como director de los trabajos, los reorganizó, restableció el servicio del tráfico y prolongó la línea en un kilómetro de longitud.

Por Resolución de fecha 29 de noviembre de 1894 el Gobierno declaró caducado el contrato celebrado con Pennington en el año de 1892, en vista de que el concesionario tenía abandonada la obra y había suspendido los trabajos por más de seis meses, sin que hubiesen mediado casos fortuitos o de fuerza mayor (*Diario Oficial* número 9647). La empresa pasó a ser administrada de nuevo por el Gobierno, hasta el 16 mayo de 1895, en que el señor Samuel B. Mac Connico se hizo cargo de ella en virtud del contrato que celebró el 26 de diciembre de 1894, y corre publicado en el *Diario Oficial* número 9689.

Este contratista nombró Gerente de la empresa al señor José Manuel Goenaga, y le confirió poderes suficientes para que lo representara en todos los asuntos que tuvieran que rozarse con el Gobierno o con los particulares.

Con fecha 3 de julio de 1895 manifestó el Gerente que los trabajos de prolongación del ferrocarril se habían comenzado de Anserma hacia Anapoima, bajo la dirección del Ingeniero en Jefe señor George G. Odell.

Por escritura pública otorgada en Nueva York el 25 de marzo de 1895, el concesionario Mac Connico traspasó sus derechos a la Sociedad denominada The Great Colombian Railway Company, y el Gobierno aceptó el traspaso.

Más tarde el señor John C. Gibney, en su calidad de apoderado general de la Compañía arriba mencionada, manifestó al Gobierno, con fecha 31 de julio de 1897, que traspasaba la concesión del ferrocarril de Girardot en favor del señor José Manuel Goenaga. Este traspaso fue aceptado, según Resolución del Ministerio de Hacienda, el día 24 de agosto de 1897, por la cual quedó obligado Goenaga a constituír la fianza que Mac Connico no había otorgado.

El día 3 de enero de 1898 Goenaga traspasó a su vez el contrato en favor del señor Juan B. Mainero y Truco, según consta del memorial y la resolución favorable que a el recayó, publicados en el *Diario Oficial* número 10554. En este mismo *Diario* puede verse también el contrato de 7 de enero, del mismo año citado, adicional y reformatorio del celebrado con el señor Mac Connico, en el cual se estipuló una prórroga de cinco años

para la construcción del ferrocarril; se dispuso que el concesionario debía cambiar a un metro la anchura entre rieles, y que éstos tuvieran un peso de veinte kilogramos por metro lineal, y se introdujeron algunas modificaciones al contrato primitivo.

Con fecha 20 de octubre de 1898 se avisó al Gobierno que estaba terminado definitivamente el trayecto de 5 kilómetros comprendido entre la población de Juntas de Apulo y el paradero denominado Anserma; y un año más tarde, el 22 de noviembre de 1899, quedó recibido oficialmente un trayecto de 10 kilómetros entre las poblaciones de Juntas de Apulo y Anapoima, sin que se hubiera tenido en cuenta la importante estipulación relativa al ensanche de la carrilera a un metro. Una parte de los trabajos fue ejecutada bajo la dirección del ingeniero señor Manuel H. Peña, y era administrador de la empresa y director de los trabajos de prolongación el ingeniero señor Rafael Alvarez Salas.

Con el fin de ajustar el contrato celebrado a las estipulaciones de la Ley 104 de 1892, sobre ferrocarriles, celebró el Gobierno con el señor Mainero y Truco el de fecha 27 de julio de 1898, reformatorio del contrato número 23 de 1894, y adicional al de 7 de enero de 1898, el cual está publicado en el *Diario Oficial* número 10822, de 29 de noviembre de 1898. Entre las estipulaciones principales se encuentra una por la cual se destinaron tres unidades, de las diez que fija la Ley 104, para amortizar los bonos del Ferrocarril de Girardot.

En 9 de enero de 1900 el señor Ramón B. Jimeno puso en conocimiento del Gobierno que su poderdante, el señor Mainero y Truco, había traspasado la concesión, con todos sus derechos y obligaciones, a la Sociedad inglesa denominada The Colombian National Railway Company Limited; por tanto, el Ministerio de Hacienda aceptó el traspaso, y tuvo como apoderado de dicha Compañía al señor George G. Odell.

Como en el *Diario Oficial* número 11269 estaba publicado el certificado de legalización de la Compañía mencionada, expedido en el Juzgado 6.° Civil del Circuito de Bogotá, fechado el 25 de abril de 1900, y como además el Gobierno recibió los

Estatutos de la Compañía, la tuvo como concesionaria de los contratos celebrados anteriormente, según consta de la Resolución dictada por el Ministerio de Hacienda el día 29 de abril de 1900. En ella se dispuso además que la Compañía otorgaría una fianza personal por valor de $ 50,000 oro, como garantía de las obligaciones estipuladas en los referidos contratos, fianza que constituyó el señor Ricardo O'Leary el día 22 de marzo de 1905, por instrumento número doscientos nueve, otorgado en la Notaría 3.ª de Bogotá. Además, para dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 43 del contrato número 23 de 1894, la Compañía debería entregar al Gobierno el 15 por 100 de las acciones que había emitido por un total de £ 900,000, lo que en efecto se hizo.

La Sociedad inglesa ya denominada se constituyó en la ciudad de Londres el día 19 de junio de 1899, y el 2 de enero de 1900 protocolizó en la Notaría 2ª del Circuito de Bogotá la escritura número 3, que contiene sus Estatutos.

La Compañía despachó de Inglaterra un Cuerpo de ingenieros y gran cantidad de materiales para continuar los trabajos de la línea férrea, desde la estación de Anapoima en adelante. El Ingeniero en Jefe, señor John C. Gibney, y cuatro ingenieros más, sucumbieron en Girardot, poco tiempo después de haber llegado a esa población.

Debido a que la Compañía tenía autorización por el contrato primitivo para emitir bonos sobre la empresa, la Junta Directiva en Londres acordó una primera emisión el 27 de octubre de 1899, y al efecto, su apoderado en Bogotá, el señor William Lidston, otorgó el 6 de diciembre de 1901, ante el Notario 3.º del Circuito, la escritura número 1254, por medio de la cual la Compañía constituyó una primera hipoteca sobre el usufructo de la empresa, en favor de los señores Rowland Hills y Edward Eyre Williams, por la cantidad de £ 200,000 en bonos de £ 100 cada uno, que ganaban interés del 6 por 100 anual. Dicha escritura fue aceptada por Odell como representante o apoderado especial de los fideicomisarios de los tenedores de bonos de esa primera emisión.

El Gobierno reconoció igualmente a Odell como apoderado de la Compañía constructora denominada The Railway Concessions and Contract Company Limited, por Resolución de 12 de septiembre de 1904, la cual protocolizó sus Estatutos y Reglamentos el 14 de junio de 1904, en la misma Notaría 3.ª, y estaba encargada de los trabajos, según contrato hecho con la Compañía concesionaria. Odell propuso al Gobierno que se modificara el contrato cambiando el sistema de simple adhesión por el de cremallera para ascender hasta la Sabana de Bogotá por el lado del Sur, desde El Hospicio hasta Barroblanco, siempre que se aumentaran la subvención kilométrica y las unidades de aduana destinadas a la amortización de los bonos, pero el Gobierno no juzgó prudente aceptar la modificación propuesta.

Con el dinero obtenido en la venta de los bonos hipotecarios al 70 por 100 de precio, en el mercado inglés, la Compañía emprendió los trabajos de prolongación desde Anapoima hasta San Joaquín, en el kilómetro 58, trayecto que se dio al servicio público el 18 de febrero de 1905.

En ese tiempo Odell tuvo la audacia de presentar una reclamación contra la Nación por supuestos perjuicios sufridos por la Empresa durante la última guerra civil de los tres años corridos de 1899 a 1902, que el Gobierno rechazó enérgicamente.

Agotado el dinero, la Compañía lanzó al mercado inglés una segunda emisión de bonos hipotecarios por £ 400,000, que se constituyó sobre el usufructo, las herramientas, enseres, derechos y acciones que tuviera la Empresa, según escritura número 2264, que se otorgó en la Notaría 2.ª del Circuito de Bogotá el día 24 de diciembre de 1904, en favor de los fideicomisarios o representantes de los tenedores de los bonos de segunda emisión, señores John Edward Cliffe y Edward Wallington, representados por Mr. C. E. West. El interés de estos bonos, al 6 por 100 anual, era abonable pero no pagable, hasta que no llegara el ferrocarril a la Sabana de Bogotá. De este modo se dio al servicio público un trayecto más de 10 kilometros, hasta el kilómetro 68, el cual se inauguró el 2 de noviembre de 1905.

Ya por entonces estaba encargado del Gobierno el General Reyes, y para impulsar vigorosamente los trabajos, el Ministerio de Guerra puso a disposición de la Empresa un Cuerpo de zapadores del Ejército, con las herramientas necesarias para hacer la excavación y banqueo entre los kilómetros 72 a 77.

Los soldados trabajaron bajo la dirección del ingeniero militar señor José Domingo Paz; removieron cerca de 28,000 metros cúbicos de tierra, y construyeron 3,000 metros cúbicos de terraplén. La Compañía pagó por este trabajo $ 29,854, sin contar el valor de los jornales que devengaron mil cuatrocientos cincuenta obreros más, entre peones, albañiles, etc. Muy pronto estuvo inaugurado al servicio público el trayecto comprendido hasta la estación de El Hospicio, en el kilómetro 77, y más tarde, con fecha 20 de junio de 1906, la Compañía avisó al Gobierno, por conducto del Ministerio de Obras Públicas, que los trabajos de prolongación avanzaban con rapidez y se encontraban ya en el kilómetro 97.

Fue entonces cuando el Gobierno manifestó al representante de la Compañía que sería conveniente cambiar la dirección del trazado, con el fin de buscar el empalme con el ferrocarril del Sur, por ser esta vía más corta, según constaba en el estudio que hizo el ingeniero señor Enrique Morales, pero O'Dell hizo presente que la Compañía que él representaba estaba autorizada por su contrato para elegir libremente la vía que tuviera mayores ventajas, y que había recibido instrucciones de sus directores para seguir el trazado en dirección a la población de Anolaima, con el fin de empalmar el ferrocarril con el de la Sabana, en la estación de Facatativá.

Por cable fechado el 25 de enero de 1906 dio aviso la Compañía que había ordenado la suspensión de los trabajos de prolongación mientras resolvía cuál ruta debía escogerse para llegar a la altiplanicie. Es probable que los gastos que exigía la construcción de la obra sobrepasaban el monto de los presupuestos elaborados por los ingenieros ingleses, y se ordenaba la suspensión de los trabajos mientras podía solucionarse el problema fiscal que se presentaba. Debido a las activas gestiones del Gobierno, la Compañía ordenó por cable de fecha 25 de febrero de

1906 que continuaran nuevamente los trabajos de prolongación, de acuerdo con las estipulaciones de los contratos.

Pero a pesar de todos los esfuerzos hechos, no podía concluírse la obra dentro del plazo fijado, que estaba para vencerse. Era pues necesario celebrar un nuevo contrato, reformatorio de los anteriores, y con este motivo la Compañía envió al señor James T. Ford con poderes suficientes para que la representara ante el Gobierno en todos los asuntos referentes al ferrocarril de Girardot, como consta por escritura pública número 723, fechada el 3 de julio de 1906, otorgada en la Notaría 4ª del Circuito de Bogotá. El señor Ford vino también como apoderado de la Compañía constructora.

Con fecha 28 de julio de 1906 el Ministerio de Obras Públicas celebró con Ford un contrato que modificaba todos los anteriores y los reformaba por un nuevo convenio, que está publicado en el *Diario Oficial* número 12739, de fecha 7 de septiembre de 1906.

Como principales estipulaciones figuraban: el cambio de la subvención kilométrica, por una garantía de intereses del 7 por 100, destinada para amortizar el capital y pagar los intereses de las sumas que se invirtieran en la prolongación del ferrocarril, desde la estación de El Hospicio hasta la población de Facatativá, para lo cual se computaba el valor de cada kilómetro en $ 30,000 oro.

El Gobierno entraría como socio a explotar el ferrocarril costruído, ya fuera en compañía del concesionario o de la Compañía que éste organizara. Tendría intervención en la administración de la empresa, y en tal virtud podía modificar las tarifas y ejecutar otros actos como dueño de ella.

Se reconocía el valor legal de los bonos hipotecarios que había emitido la compañía, pero se facultaba al concesionario o a la compañía que se organizara, para emitir nuevos bonos, hipotecando para tal fin los 77 kilómetros construídos, computando a $ 20,000 cada kilómetro; los bonos ganarían un interés del 6 por 100 anual y servirían para recoger o cambiar los de las emisiones anteriores.

Este contrato, favorable a los intereses nacionales, no fue aprobado por la Compañía, y por otro arreglo celebrado en Londres con el Agente Fiscal del Gobierno el 11 de marzo de 1907, se modificó, por estimar que el apoderado había extralimitado las funciones que le correspondían. El nuevo contrato, que está publicado en el *Diario Oficial* número 12957, obligó a la Compañía a entregar concluído el ferrocarril en el término preciso de dos años, contados desde la fecha de la celebración del nuevo arreglo. Se administraría y explotaría el ferrocarril de acuerdo con los primitivos contratos de 1894 y sus dos adicionales de 1898, que quedaban en vigor nuevamente, pero el Gobierno tendría la inspección de la empresa, y la ejercería por medio de un Ingeniero Interventor, un Revisor de Cuentas en Colombia, y dos miembros en la Junta Directiva, en Londres.

El Gobierno autorizaba a la Compañía para hacer una nueva emisión de bonos de tercera hipoteca, por valor de £ 430,000, que ganarían intereses del 6 por 100 anual, a cargo del Gobierno, pero se estipulaba que una vez que fuera concluído el ferrocarril, la garantía del Gobierno quedaría limitada a servir la diferencia que existiera entre las sumas que la Compañía dedicara semestralmente al pago de dichos intereses y el verdadero monto de ellos.

De los productos brutos del ferrocarril se pagarían, entre otros gastos, los intereses de los bonos de primera, de segunda y de tercera hipotecas, junto con el fondo de amortización correspondiente. El saldo restante se distribuiría entre los accionistas de la empresa.

En atención a que los trabajos comprendidos entre El Hospicio y Anolaima estaban bastante adelantados, la Compañía podía disponer de £ 200,000 en bonos, cuyo valor alcanzaba a cubrir el costo de construcción de este primer trayecto.

Por el inciso e) del artículo 11 *la Compañía se comprometió a pagar los intereses de los bonos de primera y de segunda hipotecas durante el tiempo de la construcción del ferrocarril hasta Facatativá.*

En compensación de la garantía de intereses por cuenta del Gobierno, la Compañía invertiría la cantidad de £ 21,000 en la

construcción de un hotel y otras obras en la población de Juntas de Apulo; le entregaría al Gobierno ciento sesenta y cinco mil acciones, que, agregadas a las ciento treinta y cinco mil que poseía anteriormente, constituían la tercera parte de la empresa; se obligaba también a procurar que la Compañía constructora desistiera de todo reclamo que pretendiera tener contra el Gobierno por los acontecimientos ocasionados en el tiempo en que estuvo alterado el orden público, pero se hacía constar que tal renuncia no implicaba, en ningún caso, el reconocimiento del Gobierno a esas reclamaciones.

La Compañía explotaría el ferrocarril por el término estipulado en el contrato de fecha 26 de diciembre de 1904, pero el Gobierno se reservaba el derecho de comprar la empresa, con todas sus obras accesorias, después de transcurridos los diez años subsiguientes a la fecha en que el ferrocarril quedara terminado y dado al servicio público. En caso de compra por el Gobierno, quedaría éste obligado a pagar las obligaciones de primera, de segunda y de tercera hipotecas, con sus intereses respectivos y el beneficio de la Compañía por el tiempo restante del privilegio.

En cuanto a la construcción de la obra, se reprodujeron las cláusulas pertinentes a la parte técnica, fijadas en los contratos anteriores, se otorgaron las exenciones de que gozaba la empresa como obra de utilidad pública, y se señalaron las causales de caducidad de la concesión, etc.

El Gobierno celebró el 1.° de agosto de 1907 un nuevo contrato aclaratorio, adicional y reformatorio del celebrado en Londres, el cual está publicado en el *Diario Oficial* número 13058; fue firmado por el señor Thomas Makinson Sanders, en nombre y representación de la Compañía inglesa, y en él se estipuló la forma en que el Gobierno pagaría, con bonos de tercera hipoteca, las secciones de vía férrea que se fueran entregando construídas; se comprometió la Compañía a comprar por £21 000, dinero efectivo, £ 30,000 en bonos, al 70 por 100 de precio, para atender a la construcción de las obras de Juntas de Apulo. Además, el Gobierno destinaría para esas mismas obras los $ 80,000 oro en bonos de la subvención que se debía a la Empre-

sa, como valor de la última sección de ocho kilómetros construídos hasta el Hospicio.

El Gobierno autorizó más tarde al Secretario de la Legación de Colombia en la Gran Bretaña, para que celebrara con la Compañía inglesa un nuevo contrato, aclaratorio y adicional de los de fecha 11 de marzo y 1.° de agosto de 1907, que se firmó en Londres el 10 de enero de 1908, en el cual se estipuló que la Compañía, autorizada por el Gobierno de Colombia, disponía cambiar la emisión de £ 430,000, que se había hecho en obligaciones de tercera hipoteca, por otra emisión de obligaciones o bonos hipotecarios al portador, de un monto total igual, que se haría en los mismos términos y condiciones expresados en el contrato de 11 de marzo, pero que llevaría el nombre de *bonos destinados a la terminación del ferrocarril de Girardot.* Para garantizar el pago de los intereses se destinaba expresamente el 3 por 100 de la renta nacional de aduanas, para responder con él de los intereses que devengasen tales bonos, siendo entendido que el Gobierno supliría de sus rentas generales la diferencia que hubiere. El producto de los nuevos bonos no podía ser otro que el pago de los intereses de las obligaciones de primera y de segunda hipotecas, la terminación del ferrocarril, sus dependencias y equipo.

El *control* sería ejercido por medio de los dos Directores de la Junta Directiva en Londres, del Ingeniero Interventor, del Revisor de Cuentas y del Agente del Gobierno, todos los cuales tendrían el derecho de inspección y fiscalización en su ramo. Este contrato está publicado en el *Diario Oficial* números 13289 y 13290.

La Compañía nombró Ingeniero Director de los trabajos de construcción al señor Alexander R. Gulliver, el cual vino recomendado como ingeniero competente, que practicó en la construcción del Ferrocarril Transandino entre la Argentina y Chile.

El nuevo Director reorganizó la marcha de los trabajos y estuvo al frente de ellos hasta terminar el trazado y las obras de banqueo en la población de Facatativá. Fue reemplazado por el ingeniero señor Enrique Morales, y por renuncia de éste, quedó encargado el ingeniero señor Ricardo Pérez.

El señor Gulliver calculó en £ 100,000 la suma que debía gastarse para concluír el ferrocarril y reconstruír la línea antigua hasta Girardot, en que la carrilera era inadecuada para el tráfico de máquinas de cincuenta toneladas de capacidad.

Como los fondos se habían agotado, el Gobierno autorizó un nuevo contrato, por el cual se hizo una cuarta emisión de bonos hipotecarios para atender a la terminación y reconstrucción de la línea férrea.

El contrato se celebró en Londres el día 31 de julio de 1908, y en él se autorizó a la Compañía para que emitiera £ 350,000, cuya inversión se determinó claramente en este convenio. Las dos Compañías inglesas, la concesionaria y la constructora, celebraron también un contrato por el cual dejaron canceladas todas las obligaciones que tenían entre sí, y se declararon a paz y salvo de toda reclamación que pudiera suscitarse con motivo de los asuntos referentes al ferrocarril y su obra. El Gobierno quedó encargado de concluír los trabajos y se hizo cargo de la planta de construcción, obligándose a devolverla cuando se terminara el ferrocarril. Este último contrato está publicado en el *Diario Oficial* número 13599.

La empresa fue entregada al señor Camilo Carrizosa, Director indicado por el Gobierno y nombrado por The Colombian National Railway Limited. La diligencia de entrega y recibo se verificó el 17 de septiembre de 1908, y la Comisión rindió un informe pormenorizado de la situación en que se encontraba la línea férrea en explotación, como del estado de los trabajos referentes a la prolongación.

El 22 de septiembre de ese mismo año pudo el señor Presidente de la República, en compañía del Ministro de Obras Públicas, practicar una visita de inspección a toda la línea desde la población de Facatativá hasta Girardot.

El Gobierno autorizó a su Agente en Londres para que modificara el contrato de 31 de julio a que se hizo referencia, y así, pues, el 22 de septiembre de 1908 se celebró nuevo arreglo por medio del cual se aumentó a £ 450,000 la emisión que debía hacerse en bonos del 6 por 100 anual de intereses, garanti-

zados por el Gobierno de Colombia, mediante el 4 por 100 de la renta de aduanas; pero en caso de que fuere insuficiente dicha entrada, se supliría el saldo con las demás rentas del país. El contrato fue publicado en el *Diario Oficial* número 13718.

Además se declararon cancelados o fenecidos todos los contratos anteriores celebrados entre el Gobierno y la Compañía, pero sin que la cancelación afectara los derechos de los accionistas, o de los tenedores de bonos hipotecarios, o el derecho de la Compañía a las propiedades gravadas por dichas obligaciones hipotecarias.

El Gobierno se comprometió a prestar ayuda a la Compañía y a suministrarle con tal fin las sumas que fueren necesarias para concluír la obra o para verificar cualquier otro pago, y en consecuencia se destinaron para cubrir el monto de intereses acumulados de los bonos de primera y de segunda emisión, £ 190,000 en obligaciones de cuarta hipoteca. Los cupones correspondientes a dicha deuda fueron entregados, debidamente cancelados, al Gobierno por medio del Consulado en Londres, así: desde el núnero 1 hasta el 15, por intereses devengados desde el día 30 de mayo de 1900, hasta el 30 del mismo mes de 1907, por £ 180,000, más el cupón número 17, que no se había cubierto, junto con otros correspondientes a la primera hipoteca, que valían £ 18,000, pero se redujeron a £ 10,000 en bonos de la última emisión. Por Resolución de 28 de mayo de 1909 se dispuso que fueran pedidos al Consulado tales cupones con el fin de incinerarlos públicamente.

Esta serie no interrumpida de contratos causó fundada alarma en el público, que no podía seguir con cuidado el curso de las operaciones financieras, y por la prensa y el Congreso se hicieron fuertes cargos al Gobierno. Es evidente que desde el principio, cuando se acometieron los primeros trabajos en Girardot, o más tarde, cuando se continuaron de Juntas en adelante, se hubiera tenido como base de contrato un estudio serio y detenido, se habría ejecutado la obra en mejores condiciones y con menor costo para la Nación.

Las negociaciones pactadas crearon una situación que puede resumirse así:

La Compañía atendería al pago y amortización de las dos primeras emisiones de bonos hipotecarios por £ 600,000, creadas sobre el usufructo de la empresa, en tanto que el Gobierno garantizaba las dos últimas emisiones por £ 880,000 y sus intereses, con el 7 por 100 del producto de las Aduanas. Este tenía la dirección completa sobre la empresa, que ejercía por medio de dos de los tres Directores de la Junta Directiva en Londres. El Gerente en Colombia era también indicado por el Gobierno, para que fuera nombrado por la Junta.

La Compañía estaba obligada a devolver al Gobierno las sumas que este diera para atender al pago de intereses, o para fondo de amortización o para cualquier otro gasto destinado a la empresa, pero se abonaría un interés compuesto, anual, del 6 por 100. De manera que la situación de la Nación era ventajosa y podría haberse mejorado, si posteriormente se hubieran manejado las negociaciones con verdadero acierto. Pero no sucedió así.

Como la Compañía no tenía un centavo en caja, y los productos de la línea no alcanzaban para atender a los gastos de explotación, era imposible que pudieran pagarse los intereses de los bonos. Los tenedores de primera ocurrieron al Gobierno y le ofrecieron el 10 por 100 en bonos de su emisión, siempre que se les garantizaran sus intereses. Aceptada la oferta, se pactó el convenio de 5 de marzo de 1910, que suscribieron con la Compañía los señores José Vicente Concha y Santiago Pérez Triana, en nombre del Gobierno. La mencionada garantía debía principiar con el cupón vencido en julio de 1909. La Compañía quedó obligada a pagarle al Gobierno intereses sobre las sumas que, por concepto de este contrato, anticipara la Nación, como también intereses compuestos del 6 por 100 anual sobre la sumas que ésta le adeudara, por pagos anteriores.

Halagados los tenedores de bonos de segunda, ocurrieron igualmante en solicitud de la garantía oficial ante el Agente Fiscal, y pactaron, ad referéndum, un arreglo en que hacían rebaja de su deuda en el 10 por 100, pero el Gobierno se abstuvo de aceptar la propuesta por no tener facultad del Congreso para contratar. Entonces los acredores pidieron que fuera deposita-

do judicialmente el ferrocarril en manos de su agente, Newgass, pero el Gobierno, con el apoyo de los tenedores de primera, logró impedir el nombramiento indicado. Trataron aquéllos de comprar los bonos de primera, con el fin de dominar la situación, pero como no pudieron adquirirlos, insistieron nuevamente, y ofrecieron que a cambio de la garantía oficial para sus bonos, darían el 20 por 100 de la deuda, más la renuncia al cobro de siete cupones semestrales vencidos, pero no pagados, todo lo cual representaría para la Nación una utilidad de $ 620,000.

En vista de que el Gobierno no resolvía nada definitivo, los tenedores de bonos de segunda ocurrieron a los Tribunales ingleses para pedir que fuera rematado el ferrocarril y se liquidara la Compañía. Esta actitud alarmó al Gobierno, que bajo la sugestión de su Agente Fiscal en Londres, consideró que era mejor hacer un nuevo arreglo por el cual se convirtieran las cuatro series de hipoteca en una sola, y este error echó sobre el país un nuevo gravamen, pues se capitalizó la deuda de los intereses de segunda, la Nación no adquirió la propiedad absoluta del ferrocarril, como se le hizo creer, y la deuda exterior aumentó, según vimos ya en el capítulo IX de esta obra.

El contrato fue firmado el 23 de enero de 1913 por el señor Jorge Roa, como Agente del Gobierno, con J. C. Duncan, representante de los tenedores de obligaciones hipotecarias. Por él se autorizó al Gobierno para crear y emitir bonos por un valor total de £ 1.500,000, del 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortización, garantizados con siete unidades de las Aduanas, los cuales servirían para recoger £ 1.480,000, monto total de las cuatro emisiones.

El contratista alcanzó a cambiar bonos por un total de £ 1.183,320. Además halló que una cantidad de £ 74,000, en bonos de las cuatro series, estaba destruída o perdida. Con todo, el resultado fue tan halagüeño que aquél no tuvo inconveniente en cubrir la multa del 5 por 100 sobre los bonos que no alcanzó a convertir, y en consecuencia entregó al Agente Fiscal £ 15,160 en efectivo, que ayudaron a los gastos de la operación.

Ya que el Gobierno había otorgado la garantía para los bonos de primera, hubiera podido concederla también para los de segunda, operación que habría representado una economía de $ 620,000, como vimos antes. También hubiera podido dejar que el Tribunal inglés acogiera la solicitud de los acreedores, y en ese caso se habría puesto la empresa en manos de un Síndico, que habría procedido de acuerdo con las reglas y prácticas acostumbradas en estos casos, y así se habría impuesto la reorganización de la empresa, de conformidad con el plan que los financistas nombrados por el Gobierno y la Compañía debían elaborar. Por tanto, se habría hecho una reducción del capital y de los intereses, se habrían desalojado los bonos del 6 por 100, los cuales se habrían cambiado por otros, de menor tipo de interés; y si a pesar de la reducción del capital los productos líquidos de la empresa no alcanzaban para cubrir los gastos de explotación y el servicio de la deuda, habría podido presentarse el Gobierno a prestar ayuda a la Compañía, pero imponiendo condiciones favorables, como aumento de acciones en su favor, reducción del número de años de explotación del ferrocarril por la Compañía, rebaja de las tarifas, etc.

En 1911 los productos brutos de la empresa ascendían a $ 382,714, y los gastos de explotación a $ 293,307. Quedaba pues un saldo líquido de $ 89,407 para atender al pago de los intereses, cuando el monto de éstos era de $ 444,000 por año; el ferrocarril estaba aún inconcluso, necesitaba material rodante, como también la ejecución de algunas obras adicionales y la terminación de su reconstrucción, todo lo cual exigía poderosa ayuda financiera. La situación de la Compañía era realmente alarmante, y los accionistas llegaron hasta ofrecer por £ 30,000 en dinero efectivo sus acciones al Gobierno, pero éste manifestó que no tenía facultad legal para verificar la compra, operación que de haberse hecho, sí le hubiera dado la propiedad de la empresa y su manejo absoluto, sin intervención de la Junta en Londres, que habría quedado eliminada.

De los informes rendidos al Gobierno por el Ingeniero Interventor se tenía conocimiento de la marcha de los trabajos, y muy pronto se supo que los rieles habían llegado ya a la estación

terminal de Facatativá. El Ministerio de Obras Públicas quiso conocer el estado de la obra, y al efecto dispuso que el Ingeniero Jefe de la Sección de Ferrocarriles, cargo que por esa época desempeñaba el autor de estas líneas, practicara una visita detenida a la empresa y rindiera el informe del caso. Verificada la inspección, fue necesario informar que la línea, en su totalidad, carecía de balasto; que las traviesas estaban en un estado deplorable, principalmente en la parte baja, que era más antigua; que la reconstrucción del trayecto entre Juntas y Girardot no estaba concluída; que había grandes deslizamientos que impedían dar al servicio público el ferrocarril; que era urgente reconstruír muchas obras de arte, como muros de sostenimiento, alcantarillas y estribos de los puentes; que aún existían obras de carácter provisional, como viaductos de madera, hechos desde la época del contratista Cisneros, que estaban en malas condiciones, y se hacía necesariolos sustituír por obras de hierro y mampostería, y por último, que el material rodante era insuficiente. Por las razones expuestas, la vía no pudo ser recibida oficialmente.

El Gerente, sin embargo, hizo esfuerzos para que provisionalmente se diera al servicio público, y el Ministerio de Obras Públicas impartió la aprobación a los reglamentos del tráfico y a las tarifas, que entraron en vigor desde septiembre de 1909.

El invierno en ese tiempo ocasionó serios daños que obligaron a suspender el servicio, y para evitar la ruina total de la empresa, ocurrió el Gerente ante el Gobierno en solicitud de un auxilio que sirviera para atender a los gastos más urgentes. El Ministerio, por Decreto 428 de 1910, abrió un crédito extraordinario por $ 100,000, que se entregaron junto con $ 8,000 que anteriormente se habían dado, y así muy pronto volvió a quedar restablecido el tráfico de tan importante línea. Posteriormente se hicieron otros préstamos para traer material rodante, y ya en 1913 la deuda de la Compañía con el Gobierno, según aparecía de los informes rendidos anualmente por la Junta Directiva en Londres a los accionistas, llegaba a £ 467,885.

Los Gerentes colombianos que ha tenido la Empresa, desde que se dio su control al Gobierno, señores Carrizosa, Osorio,

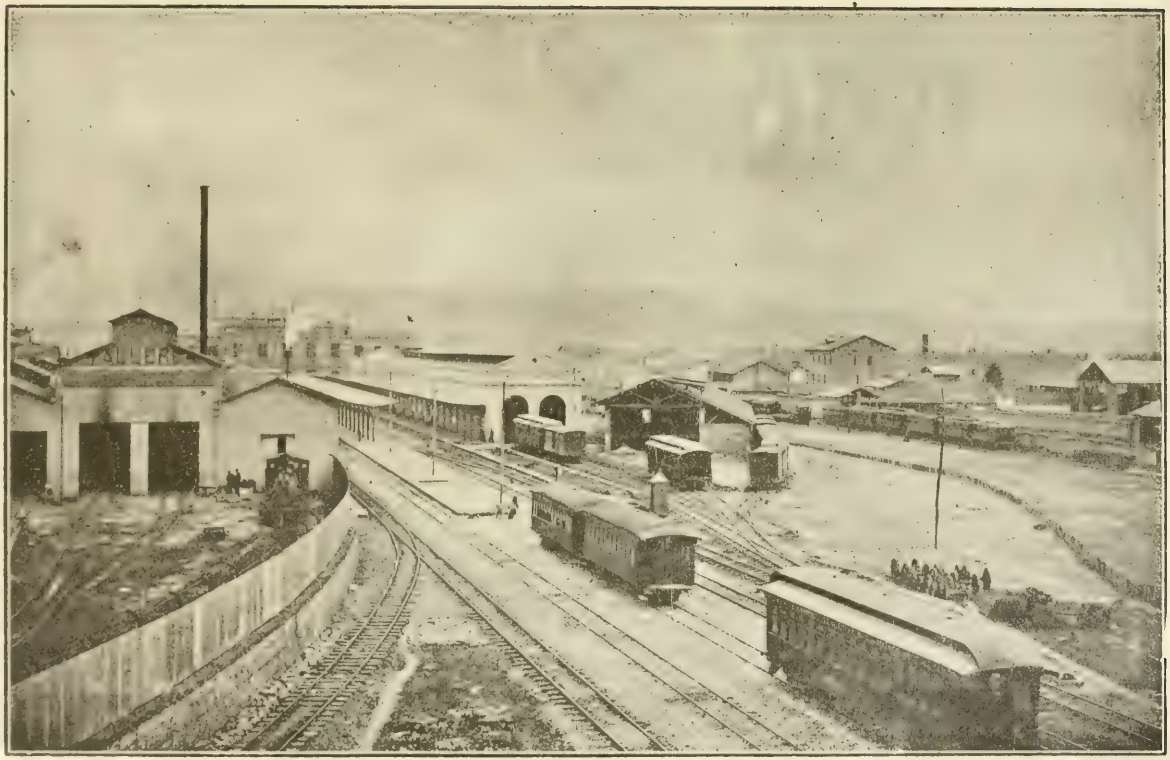
Morales y Reyes, se han preocupado con verdadero interés en mejorar el ferrocarril y sacarlo del estado angustioso en que estuvo por algún tiempo. Así, hoy, con el servicio de dos Ingenieros para la línea y un Jefe de talleres, se puede atender descansadamente a la conservación del material fijo y rodante. En la actualidad desempeñan el cargo de Ingenieros de la línea los señores Gabriel Suárez y Héctor Acebedo, y es Jefe de los talleres el señor J. A. Halder.

La línea del ferrocarril de Girardot es una de las más interesantes del país, no sólo por su pintoresco aspecto, sino por la variedad de climas que el viajero en pocas horas recorre, apropiados para toda clase de cultivos, desde los propios de la zona tórrida, hasta los templados de la fría altiplanicie. Mide 131 kilómetros 903 metros de longitud, desde Girardot, en las orillas del río Magdalena, a 325 metros de altura sobre el nivel del mar, hasta la estación de Facatativá, en la Sabana de Bogotá, a 2,614 metros de altura sobre el mismo nivel.

La carrilera tiene una yarda entre rieles, los que pesan en proporción de 25 kilos por metro lineal. Está muy bien balastada, con cascajo triturado, en capas que tienen un espesor hasta de cuarenta centímetros. Las traviesas son de maderas duras, como guayacán, cumulá y otras de larga duración.

Entre las obras de alguna importancia figuran: un túnel de 155 metros de largo, en el kilómetro 114-300; varios viaductos, uno de ellos de 17 metros de altura por 40 metros de longitud; algunos puentes metálicos sobre el río Apulo y sus afluentes, y numerosas alcantarillas y pontones, con elevados muros de mampostería.

Después de recorrer la hoya del río Bogotá, la carrilera continúa de Juntas en adelante por la del río Apulo, en pendiente positiva, hasta llegar a los flancos de la cordillera, en el sitio de *Las Margaritas*. Luégo principia el ascenso en una serie de curvas, contracurvas y un zigzag, con pendiente más fuerte, que llega al 4 por 100 en algunos trayectos. En pocas horas el tren que recorre la línea, llega hasta la parte más elevada de la cordillera, en *El Chuscal* a 2,729 metros sobre el ni-



Ferrocarril de la Sabana. Estación central.

vel del mar, y luégo desciende hasta la estación terminal de Facatativá.

Existen las siguientes estaciones:

	Kilómetros.	
Girardot	0	
La Virginia	15	
Tocaima	28	
Portillo	31	
Juntas	39	
Anapoima	51	
San Joaquín	58	
La Mesa	72	
El Hospicio	77	
La Esperanza	83	
Cachipay	90	
Anolaima	95	
Zipacón	117	
Facatativá	131	903

El sistema de tracción, en la parte montañosa, se presta con máquinas Mallet, de 60 toneladas, sistema Compound, que han dado muy buenos resultados.

La tarifa kilométrica es la siguiente:

PASAJES

	Entre Girardot y San Joaquín.	Entre San Joaquín y Facatativá.
Pasajeros de primera clase.....$	0,0175	0,0263
Pasajeros de segunda clase.....	0,0150	0,0225
Pasajeros de tercera clase.....	0,0100	0,0150

FLETES

Carga de primera clase, la tonelada....	0,1500	0,2250
Carga de segunda clase, la tonelada..	0,0800	0,1200
Carga de tercera clase, la tonelada....	0,0500	0,0750

Los siguientes cuadros estadísticos indican el tráfico del ferrocarril:

	AÑOS			
	1910	1911	1912	1913
Número de pasajeros	No constan.	95,605	103,540	134,462
Número de toneladas de carga	No constan.	29,161	47,579	66,082
Valor de los pasajes $	109,200	116,562	133,414	161,654 41
Valor de los fletes	175,692	227,547	366,089	467,845 ..
Producto total	297,291	382,714	500,174	637,975 68
Gastos en el año	No constan.	293,307	251,433	284,749 28
Saldo líquido	No consta.	9,407	248,741	353,226 40

	AÑOS			
	1916		1918	1919
Producto total en el año $	723,238	719,524	752,352	913,747 06
Gastos	426,808	434,597	435,483	458,786 04
Producto líquido	296,430	284,927	316,869	454,961 02

OTROS GASTOS			
Reconstrucción de la línea	12,793	115,366	127,319
Derechos de la vía	320	6,774	3,484
Equipo del ferrocarril	24,189	22,137	95,717

La Empresa cuenta actualmente con el siguiente material:

		Pasajeros.
7	coches de primera clase, con capacidad para	310
8	coches de segunda clase, con capacidad para	325
10	coches de tercera clase, con capacidad para	570
1	coche de observación, con capacidad para	35
1	coche dormitorio, con capacidad para	40
1	coche para enfermos, con capacidad para	15
28	coches, con capacidad para	1,295

27 locomotoras, 128 vehículos para transporte de carga, entre carros, vagones, góndolas y plataformas, con una capacidad total de 2,215 toneladas.

El capital total de la Compañía es de £ 900,000, dividido en acciones de £ 1, del cual corresponde al Gobierno una tercera parte.

Su domicilio está en Londres, Walter House, 418 Strand.

La Junta Directiva está formada así:

Presidente, doctor Nicolás J. Casas; miembros, Mr. Francisco B. Kindersley y señor Luis E. Bonilla.

Bibliografía:

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

Colección del *Diario Oficial.*

Colección de Memorias e Informes al Congreso de los Ministerios de Hacienda, Tesoro, Fomento y Obras Públicas.

CAPITULO XXI

Antecedentes del ferrocarril de Nariño.

Como antecedentes relacionados con el ferrocarril de Nariño figuran los trabajos elaborados por la Comisión de ingenieros americanos que estudió el Ferrocarril Intercontinental, de los que haremos un rápido resumen.

De conformidad con la Ley 8ª de 1890 el Gobierno de Colombia quedó autorizado para adherirse al dictamen internacional, firmado en Washington, sobre construcción de un ferrocarril que ligara todas o la mayor parte de las naciones que estuvieron representadas en aquella ciudad en el Congreso Internacional de 1889 y 1890. Por consiguiente, constribuyó con la cuota correspondiente, la cual se apropió en el presupuesto de gastos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Cada nación interesada debía aportar la suma de $ 1,000 oro en proporción a cada millón de habitantes, y solamente se excusaron de contribuír las Repúblicas de Méjico, la Argentina y el Uruguay. El Gobierno de los Estados Unidos apropió $ 130,000 para el bienio de 1891 a 1892. Del informe rendido por la Comición Internacional, que en copia se envió por la Legación de los Estados Unidos en Bogotá al Ministerio de Relaciones Exteriores, se tuvo conocimiento que la Comisión del Ferrocarril Intercontinental estaba organizada desde el 4 de diciembre de 1890, trabajaba en el estudio de una línea forroviaria que debía enlazar la red de los Estados Unidos y de Méjico con las líneas construídas en la América Meridional, y que aquélla, después de un detenido estudio, había adoptado el siguiente plan:

"Los ferrocarriles existentes en Méjico enlazan el sistema de vías férreas de Estados Unidos con la ciudad de Méjico. Está proyectada y trazada una línea de ferrocarril de la ciudad de Méjico a Ayutla, en la frontera de Guatemala. En tal virtud se eligió la ciudad de Ayutla como punto de partida de las exploraciones al Mediodía.

"De Ayutla la proyectada línea sigue paralela a la costa del Pacífico, pasando por Mazatenango a Santa Lucía; de allí, por Cujinijilapa a Santa Ana, en El Salvador; de allí, por Nuevo San Salvador y San Miguel, a Guascorán en la República de Honduras. De Guascorán continúa la línea a lo largo del golfo de Fonseca por el Estado de Choluteca, a la ciudad del mismo nombre; de allí, por Chinadega, en Nicaragua, a Rivas, y siguiendo la costa del lago de Nicaragua, por Alajuela, en Costa Rica, y luégo por San José a Puerto Limón, y de allí, siguiendo el Istmo de Panamá, al valle del Atrato en Colombia.

"En Colombia la línea cruzará la Cordillera Occidental de los Andes para caer en el valle del Cauca y seguir este valle hasta Popayán. Se hará el ensayo de un trazado para un ramal que desprendiéndose de la línea principal vaya a la ciudad de Bogotá.

"De Popayán seguirá la línea por las montañas hasta Pasto, y de allí seguirá al Ecuador por las ciudades de Tulcán, Ibarra, Quito, Cuenca, Loja, y entrará al Perú.

"En el Perú la línea elegida pasará por las Provincias de Cajamarca y del Amazonas hasta el río Marañón, y por este valle a Cerro Pasco; de allí, por el río Perone siguiendo hasta Santa Ana; de allí al Cuzco, a Santa Rosa y Puno, y por toda la orilla del lago Titicaca a la frontera de Bolivia.

"En Bolivia pasará la línea por las ciudades de La Paz y Oruro a Huanchaca, donde rematará la línea principal. De Huanchaca pueden tenderse líneas de ramificación que entren a Chile, la República Argentina, Paraguay y Uruguay.

"Venezuela se enlazará con el tronco principal por una línea que arranque del punto más adecuado del valle del Cauca hasta Medellín, donde empalmará con un ferrocarril allí existente y que llega a la población de Puerto Berrío, sobre el Magda-

lena, y seguirá por Bucaramanga, San José de Cúcuta y Mérida a Valencia."

Adoptada definitivamente la línea que se acaba de bosquejar, se organizaron tres Comisiones de ingenieros, de las cuales una se puso a órdenes del señor M. M. Macomb, formada de Oficiales indicados por el Departamento de Guerra de los Estados Unidos, la cual partió el 20 de abril de 1891 para emprender trabajos hacia el Sur, desde la población de Ayutla hasta la parte septentrional del Istmo de Panamá; las otras dos Comisiones quedaron a cargo de los Ingenieros Jefes señores William F. Shunk y J. Imbric Miller, respectivamente, y de un Cuerpo de ingenieros civiles, compuesto así para la Comisión que vino a Colombia:

Jefe, señor William F. Shunk, Ingeniero Jefe.
Señor Roberto Burgos, Ingeniero Ayudante.
Señor William J. O'Connel, Topógrafo.
Señor James Parker, Ayudante.
Señor Tomás F. Dempsey, Portamira.
Señor Frederik F. Dempsey, Médico de la Marina.

Estas Comisiones se embarcaron el 10 de abril de 1891, con destino a Guayaquil, con el fin de seguir a Quito y organizar allí los trabajos correspondientes. Debían estudiar, de preferencia, el paso de la Cordillera comprendido entre Pasto y Popayán, denominado Nudo de los Andes, y que se consideraba como el problema más difícil. El 6 de agosto de 1891 penetró al territorio colombiano por la frontera de la República del Ecuador la expedición de ingenieros, la cual fijó el paso de los Andes y se dividió en dos Cuerpos, que debían trabajar independientemente, el uno hacia el Sur, en los territorios de la República del Ecuador, Perú y Bolivia, y el otro hacia el Norte, por el territorio colombiano, hasta el Istmo de Panamá.

Equipada convenientemente esta última, siguió por Pasto a Popayán, y de ahí al valle del Cauca, pasando por Cali y luégo hasta Cartago. Siguió por Caramanta hasta la ciudad de Medellín, y regresó, para estudiar otro paso de la Cordillera. Transmontó ésta por Cañasgordas, para continuar sus explora-

ciones hacia el Norte. Pasó por el valle superior del río Porce hasta Cáceres en el río Cauca, siguió el curso de este río hasta aral, tocó en Ayapel, efectuó el cruzamiento del río San Jorge, pasando por las poblaciones de Corozal y el Carmen, y siguió hasta llegar a Mahates, en donde se enlazaron sus estudios con los del ferrocarril de Cartagena. Luégo se embarcó la Comisión para Puerto Limón, y en la ciudad de San José emprendieron los ingenieros un estudio hacia el Suroeste, por el territorio de Costa Rica y por el Istmo de Panamá hasta Yaviza. Hicieron luégo un estudio por la hoya del río Atrato, que se enlazó con la línea principal en Cañasgordas. La Comisión regresó luégo a Nueva York, adonde llegó el 12 de junio de 1893. Preparó el informe del caso y los mapas correspondientes, que, con los informes de otras dos Comisiones, se editaron lujosamente en seis volúmenes. La carencia de fondos impidió hacer el estudio hacia Venezuela, que debía terminar en Valencia.

Los instrumentos empleados en estos reconocimientos fueron la estadía y el odómetro, para medir las distancias, y el aneroide, para las alturas. Algunos puntos importantes se fijaron por medio de operaciones de geodesia. Los mapas se hicieron en escala de 1.24,000, y los presupuestos se calcularon para una línea férrea de 1 m. 44½ de anchura. La longitud que tendría el ferrocarril desde Ayutla hacia el río Carchi, cerca de Ipiales, en la línea divisoria de Colombia con el Ecuador, es de 3,857 kilómetros, de los cuales existían construídos y en explotación 340 kilómetros por todo, en la época en que se hizo este estudio.

Más tarde el Gobierno colombiano celebró con fecha 10 de agosto de 1905 un contrato con el señor José María Bucheli para la construcción, equipo y explotación del ferrocarril que debía comunicar la ciudad de Pasto con el Océano Pacífico, el cual caducó más tarde por falta de cumplimiento.

Posteriormente, la Ley 65 de 1912 reconoció como obra de utilidad pública la construcción de esa línea, la cual debía prolongarse hasta el Putumayo, pasando por la ciudad de Pasto, y destinó para su construcción un porcientaje del producto

bruto de las Aduanas del Pacífico. Dicha obra debía construírse por cuenta de la Nación y del Departamento de Nariño, y se ejecutaría por ingenieros y empresarios colombianos.

En cumplimiento de esta disposición legislativa, el Gobierno organizó, el 15 de abril de 1913, una Comisión técnica, creada por Decreto ejecutivo número 366, la cual practicó varios reconocimientos en la costa, entre Guapi y Tumaco, y en las bahías de Tapaje, Iscuandé, Sanquianga y la punta del Cascajal, y halló estas dos últimas como más favorables para puertos terminales, principalmente por estar en la desembocadura de un río navegable en unos 25 kilómetros, donde podría establecerse un puerto que evitaría la construcción de la carrilera por regiones desiertas, cubiertas de manglares, que abundan en los esteros propios de las costas del Pacífico.

La misma Comisión, integrada por ingenieros competentes, procedió a verificar exploraciones en el terreno, por la depresión de la Cordillera Oriental, las hoyas de los ríos Patía, Guáitara y Pasto, dejó establecida una línea preliminar de 305 kilómetros de longitud, que se calculó en $ 11.200,000 como precio de construcción, sin equipo ni estaciones.

En 1914 sucumbió el médico de la expedición y se retiraron los ingenieros señores Bunch, Santacruz y Caicedo, y más tarde, el 8 de marzo de 1915, el Jefe de la Comisión, señor Ricardo Pérez, y los demás miembros que reemplazaron a los ingenieros retirados, presentaron renuncia de sus puestos, por haber suprimido el Gobierno, en vista de las dificultades fiscales de aquella época, la partida destinada al ferrocarril de Nariño.

Conviene recordar también que el 15 de enero de 1913 el Gobernador de Nariño presentó al Gobierno una propuesta de contrato con los señores Sir Alexander Pwdler y otros, para construír el ferrocarril de Tumaco a Pasto, pasando por Barbacoas, Túquerres e Ipiales, en una longitud de 400 kilómetros, y mediante un privilegio para explotar la empresa durante cien años, el Gobierno garantizaría el interés del 6 por 100 anual y 1 por 100 de amortización sobre el capital que se emitiera en bonos, a razón de $ 30,000 por kilómetro durante treinta y tres

años. De modo pues que el capital que se requería para construír la obra sería de $ 12.000,000, que representaba para la Nación un gravamen anual de $ 840,000 para pago de los intereses y fondo de amortización.

Además, los contratistas pedían 300 hectáreas de tierras baldías por kilómetro de línea férrea, lo que equivalía a una superficie de 120,000 hectáreas.

El contrato no llegó a perfeccionarse, pero da idea del costo que exige, el cual no guarda relación con los escasos productos de las Aduanas del Pacífico destinados a esa obra, de acuerdo con la Ley 65 de 1921.

Más tarde el Congreso expidió la Ley 26 de 1915, que está hoy vigente, y que ordena al Gobierno hacer practicar los estudios técnicos correspondientes a los ramales del ferrocarril del Pacífico, que por orden de importancia enumeró así: *a*) El de Popayán a la frontera de Carchi, pasando por la ciudad de Pasto; *b*)....; *c*) El llamado a poner en comunicación a la ciudad de Pasto u otro punto del ramal designado antes con la letra *a*) con la parte baja del río Patía o con el litoral del Pacífico; *d*) El que ha de conectar el mismo ramal *a*) con el Alto Putumayo, o con alguno de los afluentes navegables de éste, partiendo de Pasto o de otro punto que se encuentre en mejores condiciones. El artículo 14 de la misma Ley destinó a la construcción de estos ramales treinta unidades del producto libre de las Aduanas del Pacífico, que tampoco será suficiente en los actuales momentos.

En cumplimiento de esta disposición, el Gobierno creó por Decreto número 2009, de 23 de octubre de 1919, dos Comisiones técnicas compuestas cada una de un Ingeniero Jefe, cuatro Ingenieros Ayudantes y un Oficial de Estado Mayor, que quedaron encargadas de ejecutar los reconocimientos, estudios y trazados de los ramales designados con las letras *c*) y *d*) de que trata el artículo 1.° de la Ley citada. De éstas solamente llegó a organizarse formalmente la que estudió el ramal *c*), a cargo del ingeniero señor Marco Tulio Gómez, quien con fecha 30 de abril de 1920 rindió al Ministerio de Obras Públicas un informe referente a los trabajos llevados a cabo por la Comisión a sus órde-

nes, y en el cual se estima el costo de construcción kilométrico en $ 40,000 para el ferrocarril de Pasto al Océano Pacífico, pasando por Ipiales y Chimangual, en una longitud de 290 kilómetros, que representará un valor total de $ 11.600,000.

La solución más favorable para el Departamento de Nariño vendrá a ser la construcción del ferrocarril del Pacífico por Pasto, Popayán, Cali y Buenaventura, que tendrá una longitud aproximada de 584 kilómetros, de los cuales hay ya 204 construídos desde este puerto hasta Guachinte, y en obra y en estudio todo el trayecto hasta Popayán. De modo pues que solamente faltan por estudiar unos 240 kilómetros del trayecto final, que podrá medir el desarrollo de la línea férrea de Popayán a Pasto. Por otra parte, la construcción de la obra está a cargo de una entidad nacional que cuenta con un personal de ingenieros competentes, con larga experiencia, y tiene recursos superiores a los que puedan destinarse a la obra directa de Pasto a Guapi, o a otro puerto del Pacífico, para lo cual son superiores los gastos a los recursos de la región.

Creen algunos que la longitud de la línea a Buenaventura podría influír desfavorablemente contra el desarrollo del comercio y la agricultura de Nariño, y que el ferrocarril del Ecuador, que avanza hacia nuestra frontera, vendrá a establecerle una competencia desastrosa. Pero debe observarse que las empresas ferroviarias pueden defenderse con el establecimiento de tarifas diferenciales que van disminuyendo por secciones, en proporción con el aumento de la distancia recorrida, la cual se divide en zonas de cierto número de kilómetros cada una, en donde la tarifa va siendo cada vez menor. En el caso presente, por ejemplo, si hoy paga la tonelada-kilómetro de mercancías extranjeras $ 0-20, puede bajarse a $ 0-10 para la distancia total de Pasto a Buenaventura, y aun más, si fuere necesario, para los intereses de esa importante región.

Esta vía además suministrará combustible, pues parece que en las cordilleras del Departamento de Nariño hasta hoy no se ha encontrado la hulla.

Terminada la línea a Pasto, llegará el momento de continuarla, dividiéndola en varios ramales, uno a la frontera, otro al Pacífico, y uno tercero a la región del Putumayo, obras que ya será fácil ejecutar con un costo que estará en proporción con la riqueza que el ferrocarril creará muy pronto por aquella época.

Bibliografía:
Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

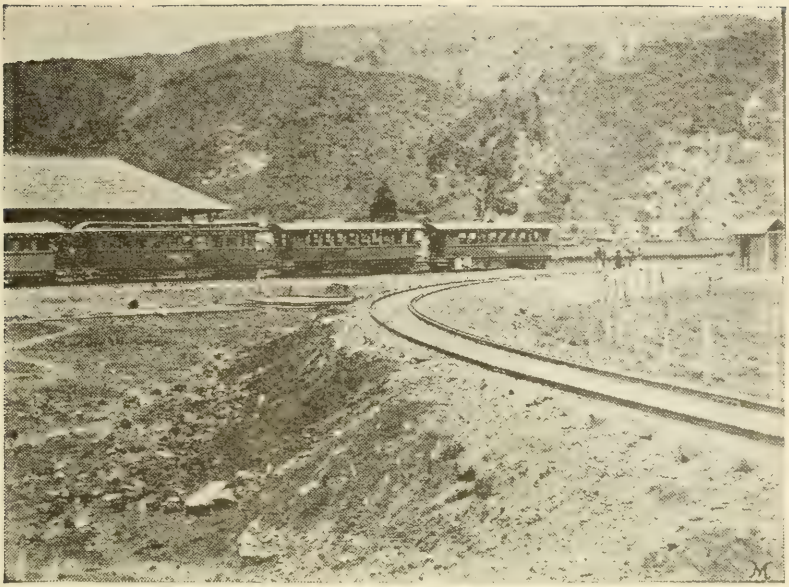
CAPITULO XXII

Historia de ferrocarril del Norte—Antecedentes—Estudios y trabajos—Fracaso del proyecto—Nuevos contratos—Trayecto de Bogotá a Zipaquirá—Inauguración de la obra—Prolongación a Nemocón—Traspaso al Gobierno—Continuación de los trabajos—Estadística—Tarifas—Material rodante—Capital social de la Compañía inglesa.

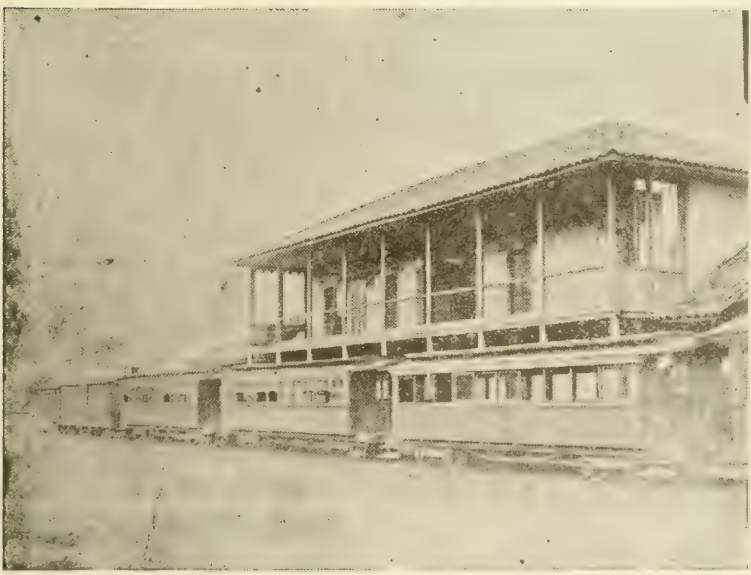
El anhelo del país ha sido poder comunicar las diferentes capitales de sus Estados, hoy Departamentos, con el río Magdalena, que es la principal arteria navegable que lo recorre en su mayor longitud y lleva sus aguas al Mar Caribe. El Presidente don Eustorgio Salgar, durante su progresista Administración, sancionó la Ley 69 de 1871, que cristalizaba el deseo de establecer caminos carreteros y de herradura, mejorar los ríos navegables, construír puentes, colonizar tierras baldías y fomentar las vías férreas que sirvieran mejor al proyectado plan.

El Gobierno quedaba autorizado para conceder durante veinticinco años la garantía del 7 por 100 anual de interés, sobre un capital de $ 11.900,000 que se invirtiera en todas la obras que la mencionada Ley determinaba, entre las cuales figuraba el ferrocarril que debía comunicar a Bogotá con el Magdalena, por la vía del Norte, a fin de que pudiera servir a Boyacá y Santander, de extenso, rico y poblado territorio.

Para atender al servicio de la garantía de interés, se ordenaba al Ejecutivo imponer nuevos gravámenes sobre las rentas de aduanas y salinas oficiales, tan pronto como se juzgase necesario. Además, deberían estudiarse detenidamente en el terreno,



Ferrocarril del Norte. Estación de Nemocón.



Ferrocarril del Sur. Estación Santa Isabel.

previas las exploraciones del caso, las líneas que se requirieran para elegir la más conveniente.

En cumplimiento a esta disposición, el Gobierno comisionó al ingeniero señor Verhany para que practicara algunos estudios preliminares, y en consecuencia se indicó la vía por donde corre el río Carare, como la más apropiada para llevar por ella el ferrocarril.

Dejaremos, para tratar en la historia del ferrocarril de la Sabana, los diversos proyectos ideados desde el tiempo de la Colonia para abrir por dicha zona un simple camino de herradura que sirviera para comunicar la altiplanicie con el río Magdalena, zona por donde penetraron al interior los conquistadores españoles en 1537, y en la cual se rregló una senda que sirvió para establecer algún tráfico, principalmente de harinas, que comerciantes ingleses sacaban a espaldas de esclavos negros, para llevar a la plaza de Cartagena.

Más tarde la República ha venido haciendo toda clase de esfuerzos por mejorar la región indicada, colonizarla y abrirle vías de comunicación, entre las cuales figura el proyectado ferrocarril del Norte, pero aún se ha retardado la entrada del progreso, a pesar de la riqueza natural contenida en productos diferentes, como hulla, petróleo, asfalto, resinas, maderas de construcción y de ebanistería, tagua, plantas medicinales, etc. La falta de recursos, el clima insalubre, la extensión del territorio, dentro del cual aún existen tribus salvajes en estado primitivo, han sido las causas principales que se han opuesto a la obra civilizadora, ayudadas de otras, secundarias, como la falta de dinero, las guerras civiles, las ardientes luchas de la política, etc. A estas ultimas, tal vez, se deba el fracaso del proyectado ferrocarril, que hubiera contribuído poderosamente a la labor colonizadora, y cuya historia haremos en este capítulo.

Le correspondió al Gobierno del doctor Murillo Toro, que sucedió al de Salgar, prestar especial atención a la proyectada obra, por medio de la Secretaría de Hacienda, que estaba a cargo del doctor Aquileo Parra, principal promotor del ferrocarril. La Comisión de ingenieros ingleses que vino al país y que el Gobierno, por conducto del Ministro de Colombia en Londres, había

contratado el 10 de enero de 1872, hizo en el terreno los estudios, planos, presupuestos y memorias de la línea férrea de que se trata.

Por oficio de 10 de abril de 1872 dicha Secretaría había comunicado al señor William Ridley, Jefe de la Comisión, las instrucciones del caso sobre la dirección probable que debería llevar el ferrocarril, e indicó como practicable la que bajara en dirección del río Carare, hasta encontrar aguas navegables por buques de vapor; o la que siguiera por el cauce del río Suárez, o por uno de sus afluentes, en dirección al río Magdalena, o hasta un punto en que pudiera comunicarse la línea férrea con la del proyectado ferrocarril de Paturia, contratado entonces con Mr. Joy.

La segunda vía contaba con las simpatías del Gobierno, por cuanto evitaría la construcción de ramales accesorios, serviría mejor a las poblaciones de Boyacá y Santander, llevaría el tráfico a un puerto del río Magdalena de navegación ya fácil en todas las estaciones del año, haría parte de la vía interoceánica, podría comunicarse directamente con el ferrocarril de Cúcuta y daría salida, por territorio colombiano, a la gran cantidad de productos exportables de esa rica sección del país.

Hecha una exploración preliminar, se informó al Gobierno, con fecha 26 de mayo de 1872, sobre los distintos proyectos, y se indicó como más ventajosa la vía del Carare, menos costosa y difícil, y de la cual se haría partir fácilmente un ramal a buscar el ferrocarril proyectado de Paturia, que debería terminar en la ciudad de Piedecuesta. En consecuencia se pactó con la Comisión el contrato para hacer en el terreno el trazado y estudio correspondientes.

Terminadas las exploraciones, el señor Ridley anticipó un concepto erróneo, pues estimó el costo del ferrocarril y de sus ramales en la cantidad aproximada de $ 12.500,000. En consecuencia, fue comisionado el señor Salomón Koppel por el Gobierno para que, de acuerdo con la Legación de Colombia en Londres, promoviera la organización de la compañía que debería encargarse de suscribir el capital y de llevar a cabo la obra

en proyecto, y al efecto le remitió las bases preliminares en que debería pactar la negociación, junto con las instrucciones y demás documentos pertinentes.

El señor Koppel celebró, en consecuencia, el 5 de febrero de 1873, un contrato ad referéndum con la Compañía Public Works Construction Company Ltd., que había enviado al país la Comisión de ingenieros y tenía preferencia sobre otros contratistas que quisieran acometer la misma obra. Algunos términos del contrato se apartaron de los que había comunicado el Gobierno, pues en vez de veinticinco años como duración del privilegio, se fijaron cincuenta para explotar la empresa, dentro de una zona de 25 millas a cada lado de la línea. Terminados los cincuenta años, la Compañía continuaría explotando el ferrocarril, sin privilegio, por cincuenta años más, en lugar de veinticinco, vencidos los cuales entregaría el ferrocarril a la Nación sin indemnización ninguna y a título gratuito.

Se modificaron los términos para la garantía de interés, durante veinticinco años, pues en lugar de ser del 7 por 100 sobre el monto de las sumas que se invirtieran en la obra y siempre que no excediera de $ 1.000,000 anuales, se fijó el 7 por 100 de interés, más el 1, 3/5 por 100 como fondo acumulativo de amortización, y se suprimió la estipulación de que cesaría la obligación de servir el interés garantizado si la empresa, en el curso de cinco años consecutivos, producía una utilidad neta igual a la suma que se ofrecía garantizar. Se agregó que el Gobierno tenía derecho a ser reembolsado de las sumas con que hubiere contribuído por razón de la garantía de interés, cuando las utilidades netas excedieran del 9 por 100 anual sobre el capital invertido. Terminado el reembolso, dicho excedente debería repartirse por iguales partes entre la Nación y la Compañía.

Podría emitirse el capital necesario para el ferrocarril en bonos u obligaciones garantizadas por el Gobierno, en la proporción del 7 por 100 y del 1,3/5, por 100 para el interés y el fondo de amortización, y además lanzarse acciones por las sumas totales que a bien se tuviera, sin garantía nacional y con derecho a dividendos, tan pronto como estuviere pagado el in-

terés y el fondo de amortización anual y se hubiera reintegrado al Gobierno del monto total de las sumas con que hubiera contribuído por razón de su garantía.

En el contrato se concedían como estímulo a los contratistas: *a*) 1.000,000 de hectáreas de tierras baldías; *b*) exenciones de derechos de aduana para los materiales y elementos de construcción del ferrocarril; del servicio militar, para los empleados y trabajadores; de todo impuesto nacional, provincial o municipal, para las propiedades de la empresa. Las tarifas se fijarían de mutuo acuerdo entre el Gobierno y la Compañía, y los oficiales y tropas tendrían derecho a una rebaja, que se convendría más tarde.

Aun cuando la Ley 52 de 1872 facultaba a la Nación para tomar a su cargo la construcción del ferrocarril del Norte, por formar parte de la línea interoceánica ideada por el doctor Murillo Toro, y autorizaba para garantizar el 7 por 100 de interés sobre el capital que se invirtiera en la obra, y como la Ley 58 del mismo año disponía que la garantía que se acordara no debía pasar de un millón de pesos anuales, el Gobierno se abstuvo de aprobar el contrato anterior, y lo sometió al estudio del Congreso el 29 de marzo de 1873. Al mismo tiempo indicó a la Compañía las reformas que deberían hacerse para modificar algunas cláusulas desfavorables a la Nación y para introducir otras, como la correspondiente a la caución que asegurara las obligaciones que iba aquélla a contraer.

Parecía pues que la obra se realizaría fácilmente. El monto de los nuevos impuestos fijados en la Ley 69 de 1871 era suficiente para atender al pago de la garantía, según informó el Secretario de Hacienda al Congreso, pues alcanzaría a $ 1.200,000 anuales, haciendo inclusión de las sumas con que Cundinamarca, Boyacá y Santander debían contribuír para la obra. La Nación había celebrado, además, con los tenedores de la deuda exterior el arreglo de 1.° de enero de 1873, sobre conversión de la deuda antigua por nuevos bonos; la paz parecía asegurada, y las industrias prometían ir en desarrollo.

Pero la Comisión técnica, que se había trasladado a Londres, hizo los presupuestos definitivos con los datos recogidos

en el terreno, e informó que el ferrocarril no costaría menos de $ 30.000,000 oro.

La noticia produjo el desaliento consiguiente en el país, y el proyecto fue rudamente combatido por los adversarios en el Congreso, pero el doctor Parra no perdió la fe en su obra y trabajó con mayor entusiasmo por hacerla prevalecer, como se ve del siguiente párrafo de sus Memorias:

Con tal motivo me vi en la necesidad de volver a estudiar la cuestión en todas sus fases; de recoger opiniones autorizadas, y de copiar datos estadísticos de otros países para contraponer a los argumentos que aducían en contra de la empresa y someter el resultado de este estudio al ilustrado criterio del Congreso que debía ser juez en la materia.

Debido a esos esfuerzos se expidió la Ley 89 de 1873, que dio amplias facultades al Ejecutivo para acometer la obra. Puede decirse que si la construcción de una obra dependiera solamente de la voluntad del Gobierno, sostenida con obstinación, se habría realizado desde aquel tiempo el tan deseado ferrocarril del Norte.

En efecto, la mencionada Ley lo autorizó ampliamente para contratar su construcción, de conformidad con los planos y estudios que debía presentarle la Compañía inglesa, encargada de elaborarlos, y si esto no era posible, quedaba facultado para mandar hacer nuevas exploraciones y estudios en el terreno.

La construcción podría realizarse de acuerdo con los siguientes planes: por un privilegio de cincuenta años, que el Gobierno otorgaría a una compañía para usufructar la empresa, en el transcurso del cual, y por veinticinco años más, le garantizaría un 7 por 100 anual sobre el capital hasta de $ 20.000,000 que ella invirtiera en la obra; o

Por la emisión de obligaciones del Gobierno, a la rata del 7 por 100 de interés, por un total de $ 20.000,000, amortizables en un término de veinticinco a cincuenta años, por medio de un fondo acumulativo, que también garantizaba la Nación; o

Por medio de un empréstito cuyo valor nominal no fuera mayor de $ 20.000,000, que se obtuviera, en términos análogos a los anteriores, cuyo producto neto, después de hacer la deducción de la suma destinada al pago de los intereses y fondo

acumulativo, se destinaría a la construcción del ferrocarril por una compañía que diera las garatías suficientes de llevarlo a cabo. Con el fin de estimular la obra podía el Gobierno conceder acciones en la empresa, sin garantía de interés, en cantidad equivalente a la duodécima parte del capital efectivo que la compañía invirtiera en ello.

La ley concedió exenciones de impuestos y de contribuciones para el ferrocarril y sus dependencias, tanto nacionales como de los Estados, por cuyo territorio pasara la línea férrea.

Para el pago de los intereses del capital, podía el Gobierno comprometer especialmente el producto de los fondos que la Ley de 5 de junio de 1871 había mandado crear, y lo facultaba para gravar la renta de sal con un derecho adicional hasta de $ 0-20 por cada 12½ kilogramos.

No entraremos a relatar los demás artículos que deberían tenerse en cuenta al celebrar el contrato, referentes a exenciones, etc., y solamente indicaremos que la ley ordenaba que si a pesar de todas las facilidades que se ofrecían no podía el Poder Ejecutivo llevar a cabo la obra por ninguno de los medios ya indicados, quedaba facultado entonces el Gobierno para acometerla directamente, con los recursos propios de la Nación, en los términos que acordara la Legislatura de 1874.

Pero el Congreso, sin tener en cuenta que la sola construcción de este ferrocarril impondría a la Nación un pesado gravamen, por un tiempo más o menos largo, en una época en que los recursos eran muy limitados y en que el Tesoro se veía en dificultades para atender cumplida y oportunamente a los compromisos de la deuda exterior, incluyó en la misma Ley 89 de que se viene tratando, otras autorizaciones al Ejecutivo, para la construcción de vías férreas en el Estado de Bolívar; señaló nuevos ramales para el ferrocarril del Norte; dispuso que se hiciera la prolongación del de Bolívar, desde Salgar hasta Nisperal; autorizó la construcción del ferrocarril de Santa Marta al río Magdalena, y concedió la garantía del 7 por 100 sobre el capital que se invirtiera en las obras ya indicadas y en otras empresas en el Estado de Panamá, con lo cual entorpeció el proyecto primordial.

El Secretario de Hacienda continuó haciendo nuevos esfuerzos en favor del proyecto y se dirigió a los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander en solicitud de un informe acerca del monto de las rentas con que debían *auxiliar* la empresa, ya fuera pagando una parte de su construcción o comprometiéndose a ayudar al pago de la garantía que se estipulara.

La Comisión que debía gestionar en el Exterior la negociación del ferrocarril, de la cual formó parte el Ministro de Colombia en Londres, recibió del Gobierno el pliego de instrucciones correspondientes, acompañado de todas las leyes y demás documentos relativos a la obra. Impuesto de la poca buena voluntad que la Compañía mostraba en favor de la empresa, pasó al estudio de otros compañías los planos y presupuestos elaborados, sin obtener ningún éxito. Entonces resolvió apelar al concepto de un competente ingeniero, y se dirigió al señor W. Martineau, quien opinó que el ferrocarril era practicable, aun cuando se presentaban graves dificultades que podrían desaparecer al ejecutar los trabajos y después de que se hicieran nuevos y más detenidos estudios. (Memoria de Hacienda de 1875).

Este informe infundió alguna esperanza y el Congreso, por medio de la Ley 31 de 1874, autorizó al Gobierno para que hiciera practicar otras exploraciones sobre el terreno.

En consecuencia el Poder Ejecutivo creó una Comisión de ingenieros nacionales que bajo la competente dirección del señor Juan N. González Vásquez, después de seis meses de estudio, informó que había encontrado una ruta practicable, de mayor longitud, pero que tenía mejores condiciones para un ferrocarril que la adoptada por Ridley.

Al mismo tiempo el Gobierno promovió la formación de una compañía anónima nacional que se hiciera cargo de llevar a cabo la obra, y celebró con ella el contrato de 25 de enero de 1875, sobre reanudación de los trabajos y estudios para el ferrocarril, establecimiento de colonias agrícolas en el valle del río Carare, compra de elementos para el ferrocarril, suscripción del empréstito necesario para acometerla, etc.

La Compañía se organizó con el siguiente personal:

Principales de la Asamblea Delegataria, Joaquín Sarmiento, Vicente Lafaurie, Silvestre Samper, Pedro Cortés H., Diego Uribe, y los respectivos suplentes.

La Asamblea nombró la Junta Directiva, que formaron los siguientes caballeros:

Joaquín Sarmiento, Silvestre Samper, Vicente Lafaurie, Aquileo Parra, Secretario de Hacienda y Fomento, quien a solicitud pública había continuado en el desempeño de esa Cartera durante el régimen presidencial del doctor Santiago Pérez, que sucedió al del doctor Murillo Toro.

La Compañía suscribió un capital en acciones por un valor de $ 15.000,000, de las cuales el Gobierno tomó $ 12.000,000, y el resto se ofreció a los Estados y Municipios interesados en la obra, y a los particulares.

Se fundo la colonia agrícola en el Carare, en donde el Gobierno adjudicó baldíos a quienes los solicitaron, y se organizó un Cuerpo técnico para que hiciera el trazado de la nueva vía, bajo la dirección del señor González Vásquez.

La Comisión quedó integrada con el siguiente personal de ingenieros:

Señor Manuel Ponce de León, Jefe de la primera sección, comprendida entre Bogotá y Aguafría;

Señor Manuel H. Peña, Subjefe.

Señores Julio D. Mallarino y José D. Paz, como Ayudantes.

Señor Joaquín Barriga, Jefe de la segunda sección, comprendida entre Susatá y Nemocón.

Señor Rafael María Vargas, Ayudante.

Señor Honorato Espinosa, Adjunto.

Señor Nicolás Caicedo D'Elhuyart, Jefe de la tercera sección, comprendida entre la laguna de Suesca y el *Rabanal.*

Señor Orencio Fajardo, Ayudante.

Señor Manuel A Jiménez, Adjunto.

Para atender a los gastos consiguientes, el Gobierno pagó tres instalamentos de sus acciones, en bonos, por valor de $2.400,000, y comisionó al doctor Felipe Zapata, Ministro de Colombia en

Londres, para que gestionara, por cuantos medios estuvieran a su alcance, la consecución de un empréstito para la obra, en los términos de la Ley 31 de 1874.

En 27 de noviembre de 1874 se rindió al Gobierno un primer informe sobre el trazado de la línea, en el cual consta que su longitud entre Saboyá y el Carare era de 210 kilómetros, y que tendría numerosas obras de arte, dada la topografía montañosa del terreno.

Mientras tanto logró el Gobierno organizar en Londres una Compañía que debería encargarse de construír el ferrocarril, y solicitó los servicios del ingeniero señor H. Brandener, para que viniera al país, visitara los trabajos y rindiera un informe sobre ellos. El informe fue favorable a la empresa, y se halla publicado en el *Diario Oficial* número 3537.

Por su parte, la nueva Compañía comisionó a los ingenieros señores Enrique F. Ross, constructor de ferrocarriles, y Frank Geneste, quien había acompañado a Ridley en los estudios preliminares sobre el terreno, para que informaran sobre la proyectada obra, antes de que se hiciera la suscripción del capital que debía destinarse a su construcción.

El señor Ross, después de examinar los dos trazados por la vía del Carare, prestó atención a la central, que el Gobierno había indicado primeramente a Ridley, y más tarde, en 1876, celebró con el Gobierno el contrato sobre construcción del ferrocarril de Bogotá al lago de Paturia, autorizado por la Ley 9 de 1873, del cual se hablará al tratar de las negociaciones hechas para el ferrocarril central de Puerto Wilches.

En el mes de febrero de 1876 el Gobierno ordenó a los ingenieros nacionales que hicieran entrega de los trabajos a la Comisión inglesa, y como hubiera estallado en el país una nueva guerra civil, el proyecto fracasó definitivamente, lo cual también dependió de varias circunstancias, entre las cuales podríamos indicar como principales: la turbación del orden público, que amedrentó la venida al país del capital extranjero y afectó el crédito de la Nación; el poco conocimiento que se tenía de un país, en relativa penuria y lejano de los mercados financieros; la falta de estudios técnicos completos, basados en la estadística,

que hubieran contribuído a determinar, sin vacilaciones, la dirección más conveniente de la vía férrea; el afán de acometer el ferrocarril antes de que se hubieran elaborado los estudios y presupuestos de las diferentes vías probables.

El país dejó de ocuparse en la vía férrea por el Carare, y dirigió su atención al ferrocarril central, pero pronto se desilusionó, cuando el Gobierno tuvo que declarar la caducidad del contrato Ross, por falta de cumplimiento, según se verá al tratar de las negociaciones del ferrocarril de Puerto Wilches.

Herida de muerte la empresa, quedó ya poco por hacer. El Congreso dispuso por la Ley 42 de 1877 que se liquidara la Compañía nacional, operación necesaria para poder celebrar el contrato Ross. El Gobierno, en consecuencia, excitó al Presidente para que procediera de conformidad pero éste manifestó que la asociación se pondría en liquidación una vez que tuviera el convencimiento de que el nuevo contratista iba a cumplir sus compromisos, y que hubiera construído por lo menos un miriámetro de ferrocarril. Convenidas las bases respectivas, se firmó el contrato el 26 de febrero de 1878, pero como el contratista Ross no cumplió con sus obligaciones y mucho menos dio principio a los trabajos, la Compañía reclamó del Gobierno que cumpliera las que para con ella tenía estipuladas, en virtud del contrato de 23 de enero de 1875.

A fin de llegar a un arreglo definitivo se pactaron nuevas bases, y en 10 de septiembre de 1879 se firmó el convenio por el cual se obligó el Gobierno a reconocer en favor de los accionistas el saldo de sus cuentas corrientes por instalamentos consignados y por intereses no pagados hasta la fecha de la liquidación, a razón del 7 por 100 anual; se hizo cargo además de todos los créditos activos y pasivos de la Compañía, y entró en posesión de los planos, estudios materiales pedidos al Exterior para la obra, etc. La Compañía, alcazó a invertir en todos los trabajos que ejecutó, en su organización y demás gastos que hizo, la suma de $ 111,926, y el Gobierno pagó por su cuenta en gastos para la misma empresa, $ 150,000, lo cual dio una pérdida efectiva para la Nación de $ 261,926.

Los rieles, locomotora y demás elementos que la Compañía había pedido, los tomó el Gobierno y sirvieron para auxiliar con ellos otros ferrocarriles en construcción, como los de la Sabana, Puerto Wilches y Girardot.

Con respecto al ferrocarril central, nos ocuparemos en las disposiciones del Congreso relacionadas con él, en la historia del ferrocarril de Puerto Wilches, donde se hablará de las Leyes 62 de 1878, 51 de 1879 y 78 de 1880, que determinaron los auxilios que la Nación debía dar a los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander para la construcción de la línea férrea que ellos contrataran para unirse entre sí y con el río Magdalena, en el caso de que no llegare a tener efecto el contrato del ferrocarril del Norte. A ellas se acogieron Cundinamarca, para solicitar más tarde, en 1889, el auxilio que sirvió para construír el ferrocarril entre Bogotá y Zipaquirá, como se verá adelante, y Santander, para acometer en asocio de la Nación la parte de carrilera de Puerto Wilches hacia Piedecuesta, que quedó en 1885 en completo abandono.

Más tarde la Asamblea de Cundinamarca, por la Ley de 27 de noviembre de 1877, autorizó al Gobernador del Estado para que promoviera la liquidación de la Compañía del Ferrocarril del Norte, y aplicara las sumas que había destinado a esa empresa a la construcción del ferrocarril de Occidente, o de la Sabana, que por aquel tiempo se trataba de construír.

Con fecha 17 de junio de 1882 los señores Charles G. Brown y Charles Rodgers celebraron con la Gobernación el contrato para la construcción del ferrocarril de Bogotá a Zipaquirá, el cual, aprobado por la Ley 13 de ese año, fue adicionado por el convenio de 30 de diciembre de 1882, pero no tuvo efecto por la circustancia de que dichos contratistas carecían de capital, y así la negociación fue improbada por la Ley 21 da 1883.

La Asamblea, por medio de la Ley 30 de 1884, aprobó después el contrato celebrado por el Secretario de Fomento con los señores Juan M. Fonnegra y Alberto Urdaneta, referente a la construcción del ferrocarril de Bogotá a Zipaquirá, contrato

que está aún vigente, y por él se concedió a los concesionarios un privilegio por el término de cuarenta y cinco años, durante los cuales ninguna persona, compañía o corporación, podrán construír líneas férreas entre los puntos expresados, ni entre dos ni más puntos intermedios, pero se exceptuaron las extremidades de otros ferrocarriles que puedan terminar en cualquiera de las ciudades del tránsito.

Quedaron facultados los contratistas para prolongar la línea férrea hasta la frontera de Boyacá, obra que ejecutarían siempre que dieran aviso oportuno al Gobierno y dentro de las condiciones pactadas en el contrato a que se hace referencia.

Adquirieron el derecho de usufructuar la empresa durante noventa y nueve años, contados desde el día en que pusieran en explotación toda la línea. A la expiración de este término la empresa, con sus anexidades y dependencias, pasaría a ser de la exclusiva propiedad de Cundinamarca.

El contrato fijó algunas condiciones técnicas para la obra, entre las cuales estipuló en tres pies el ancho de la vía, pero permitió que se cambiara por la de un metro, si los trabajos del Ferrocarril de la Sabana hubieran avanzado por lo menos en una tercera parte de su extensión. La calidad de los rieles debería ser de primera clase, sin perjuicio de que pudieran emplearse los que, por ese tiempo, se trataba de construír en la ferrería de la Pradera, cercana a la línea en proyecto.

Cundinamarca debería suministrar a los Concesionarios el terreno para la vía, sus estaciones y demás anexidades, y a cambio de esta concesión, adquirió el Gobierno el derecho de percibir, durante los primeros veinte años de explotación, el 5 por 100 del producto bruto de la empresa; el 10 por 100 en los veinte años siguientes, y el 15 por 100 hasta el fin del usufructo, pero esta cláusula quedó modificada posteriormente por otro contrato.

Se concedieron a la Empresa exenciones para el pago de contribuciones ordinarias; se declaró la obra de utilidad pública; se le permitió establecer tarifas, cuyo máximum se determinó en el contrato; para el Gobierno se fijó el derecho a una rebaja en el 50 por 100 por el transporte de los empleados y la

carga oficial; pero los correos nacionales y del Estado, así como los empleados de Policía, deberían ser transportados gratuitamente.

El contrato fue aprobado el 20 de octubre de 1884 con algunas modificaciones, entre las cuales figuraba la de que no podría llevarse a efecto la obra sino en el caso de que caducara el convenio celebrado con los señores Brown y Rodgers, de que ya se habló, y se elevó después a escritura pública por instrumento número 1206, otorgado en la Notaría 2.ª del Círculo de Bogotá, en la misma fecha de su aprobación.

Por aquella época el señor Carlos Tanco, Gerente del Ferrocarril de la Sabana, celebró el 14 de abril de 1887 un contrato con el Ministerio de Fomento, referente a la construcción de una vía férrea transversal, de Zipaquirá a la Boca del Monte, el cual quedó sin efecto ninguno (*Diario Oficial* número 7040).

Por causa de la guerra que estalló en el año de 1885, los Concesionarios no pudieron dar principio a los trabajos, ni cumplir con las obligaciones estipuladas en el artículo 5.º de su concesión, y pidieron una prórroga de seis meses. La Gobernación de Cundinamarca, en 19 de octubre de 1887, manifestó en respuesta que a virtud de la transformación política que sufrió el país en esa época, había quedado extinguido el Estado de Cundinamarca; que el Departamento, que lo reemplazó, carecía de autorizaciones legales para conceder la prórroga, y que, por tanto, se abstenía de intervenir en el asunto.

El Contratista apeló de esta resolución ante el Gobierno Nacional, insistió en la solicitud de prórroga y fundó su petición en la circunstancia de que debía estar ya caducado el contrato Brown y Rodgers, condición indispensable para que pudiera tener validez el que él y su socio Urdaneta habían pactado.

El Ministerio de Fomento, para resolver la petición, tuvo en cuenta que los Concesionarios habían aceptado las modificaciones que la Ley 30 de 1884 había introducido al convenio, desde el 21 de octubre de 1886, fecha desde la cual principiaban a correrles los términos administrativos allí fijados; que la solicitud había sido presentada en tiempo hábil; por estos y otros motivos de menor importancia, entre los cuales estaba el de considerar

caducado el contrato Brown y Rodgers, les concedió la prórroga pedida el 22 de febrero de 1889.

Por haber ocurrido la muerte del socio Urdaneta, Fonnegra adquirió los derechos correspondientes, según lo manifestó al Ministerio de Fomento el 15 de febrero de 1889, y el 26 de ese mismo mes celebró con el Gobierno un contrato sobre auxilio a la empresa del ferrocarril de Zipaquirá, a razón de $ 15,000 por cada kilómetro de vía férrea que se construyera, de acuerdo con este convenio y con el contrato de 20 de octubre de 1884.

El auxilio se concedió con carácter devolutivo, y principiaría a reembolsarse al Gobierno, por partidas de $ 100,000, dadas cada cinco años, después de inaugurada toda la línea al servicio público. El ferrocarril quedaba especial y expresamente hipotecado, como garantía, en favor de la Nación. En el contrato se estipuló también que la anchura de la carrilera debía ser la de un metro entre rieles; se pactaron otras estipulaciones respecto de tarifas, etc., entre las cuales se dio autorización al Concesionario para aumentar en un 25 por 100 los precios de la tarifa ordinaria para la carga y los pasajeros que no recorrieran toda la línea.

El Gobierno concedió a la Empresa exenciones de derechos de importación, de impuesto fluvial y de cualquiera otro, para los materiales del ferrocarril y sus anexidades; la eximió de pagar contribuciones nacionales, departamentales y municipales, empréstitos forzosos y de guerra; le otorgó 50,000 hectáreas de tierras baldías a título gratuito. Se estipuló que para el caso que el Concesionario quisiera hacer la prolongación del ferrocarril desde Zipaquirá en adelante, debería celebrar un contrato adicional con el Gobierno. Se dejó constancia de que el convenio no necesitaba la aprobación del Congreso por haberse celebrado de conformidad con los artículos pertinentes de las Leyes 89 de 1873 y 42 de 1877 (*Diario Oficial* número 7723).

El 6 de marzo de 1889 el Concesionario celebró un contrato adicional del anterior, en que se dispuso que los trabajos de construcción podrían empezar antes de que se prestara la fianza y se organizara la compañía que debería encargarse de esta empresa, obligaciones que aún no estaban cumplidas.

Solicitó el contratista del Ministerio de Fomento otra prórroga de seis meses, la cual fue concedida el 25 de agosto de 1889, pues tuvo en cuenta el Ministerio que se habían organizado ya los trabajos desde el 1.º de marzo de ese mismo año, bajo la dirección del ingeniero señor Enrique Morales.

Los propietarios de las zonas por donde debía llevarse la carrilera presentaron seria oposición a la Empresa, y por este motivo el Concesionario se vio obligado a suspender la obra y a pedir al Gobierno que no le computara el tiempo que fuera necesario para vencer las dificultades que se le presentaban. Aun cuando a ello accedió el Ministerio, al tener noticia de que estaban suspendidos los trabajos, que no se había otorgado la fianza, ni organizado la compañía, pidió que se cumplieran esas obligaciones, a fin de poner a disposición de la Empresa la faja de tierra necesaria para la carrilera y de cumplir con las demás formalidades que eran de incumbencia del Gobierno.

El 16 de diciembre de 1889, entre el Gobierno, el Gerente del Banco Nacional y el Contratista, se celebró un contrato por el cual se destinó el 4 por 100 del producto bruto de los derechos de importación de las Aduanas del Atlántico al pago exclusivo del auxilio de $ 15,000 por kilómetro, que se había concedido en los contratos anteriores, y se estipuló que en caso de demora el Gobierno pagaría a la Empresa un interés del 10 por 100 anual. Este convenio fue aprobado por el Poder Ejecutivo.

El 13 de enero de 1890 pudo ya el Concesionario comunicar al Ministerio de Fomento que había organizado una Compañía nacional que se haría cargo de la construcción del ferrocarril, según escritura pública número 53, otorgada en la Notaría 2.ª del Círculo de Bogotá, cuya copia registrada envió al Ministerio.

La Compañía ofrecía prestar la fianza de $ 100,000, y solicitó que le fuera entregada la faja de terreno necesaria para construír la carrilera desde Chapinero en adelante.

El Ministerio de Fomento manifestó, respecto de la zona entre Bogotá y Chapinero, que estaba dispuesto a cederla a la Empresa si los dueños convenían en venderla por un precio equi-

tativo; que en cuanto a la de Chapinero hacia el Puente del Común, el Gobierno daría para la vía férrea la antigua carretera del Norte, siempre que se le indemnizara por la diferencia que se obtuviera usando la carretera en lugar de hacer pasar la línea por terrenos de particulares. Exigió además que fueran elevados a escritura pública todos los contratos que la Compañía había celebrado con el Gobierno, formalidad que se cumplió el 10 de marzo de 1890 por instrumento número 400, otorgado en la Notaría 2.ª de Bogotá.

Por escritura pública número 343, de 1.° de marzo de 1890, la Compañía prestó la fianza exigida en el contrato, pero dejó vencer el término señalado para concluír el ferrocarril. Así pues, el Ministerio le hizo presente, el 10 de junio de 1891, que aun cuando había llegado el caso de declarar caducada la concesión, el Gobierno, con el fin de no perjudicar la empresa, estaba dispuesto a comprar el ferrocarril por la suma de $ 200,000. Aceptada la propuesta, en principio, la Compañía pidió por él $ 202,500, más el auxilio de $ 30,000 que le correspondía por la construcción de los kilómetros 5.° y 6.°, que había terminado, pero el Gobierno no encontró equitativo ese precio.

Fue necesario pedir a la Corte Suprema de Justicia, por conducto del Procurador General de la Nación, un concepto respecto de la interpretación que debía darse al artículo 9.° del contrato de 1884, pues la Compañía pretendía que el Gobierno estaba obligado a suministrar la zona del ferrocarril mientras que el Ministerio conceptuaba que su obligación consistia únicamente en facilitar los medios para que aquélla la pudiera adquirir de los propietarios.

El Procurador manifestó que para fijar la inteligencia de los contratos en los puntos en que hubiera desacuerdo, entre los cuales era el principal la mora en que hubieran podido incurrir los Concesionarios por la interpretación dada por ellos a la cláusula sobre zonas, se hacía necesario entablar un juicio ordinario contra la Empresa y pedir la declaración de caducidad de la concesión. Entablada la demanda contra la Compañía por violación de contratos, se hicieron llegar al juicio los docu-

mentos y pruebas pertinentes, pero el pleito terminó más tarde por desistimiento de las partes, según se verá adelante.

Las gestiones por parte de la Compañía ante el Gobierno para que éste comprara la empresa y pusiera término al pleito iniciado, continuaron, y en memorial de 12 de febrero de 1892 presentó varias propuestas de contrato sobre compraventa del ferrocarril y la concesión, por la suma de $ 245,700 en moneda corriente, que no fueron tampoco aceptadas.

En esta situación, el señor Tomás Castellanos, en su carácter de Presidente del Consejo Directivo de la Compañía, ajustó con el General Juan M. Dávila un contrato sobre traspaso de la concesión, y solicitó del Gobierno la aprobación correspondiente, la cual fue concedida el 18 de mayo de 1892.

El General Dávila manifestó al Gobierno que era necesario que la Corte Suprema suspendiera el juicio iniciado, a fin de poder celebrar un contrato modificatorio de todos los anteriores, dentro de las bases que al efecto presentó.

Aceptada la propuesta, por Resolución del 10 de junio de 1892 se celebró el convenio de 15 de junio de dicho año, en el cual constaron las siguientes cláusulas:

El Gobierno concedió al Concesionario permiso para construír el ferrocarril hasta el Puente del Común, por la antigua carretera del Norte, y el Concesionario pagaría por este servicio $ 100,000 en la misma fecha en que devolviera a la Nación el último contado de $ 100,000 de la subvención estipulada en el contrato de 1889. Se convino que la zona que ocupaba el ferrocarril y la que necesitara para unirlo con el de la Sabana, la expropiaría y pagaría el Gobierno, y la que se necesitara del Puente del Común en adelente, la expropiaría el Gobierno, pero la pagaría el Concesionario; se fijó en dos años el plazo para concluír el ferrocarril, que principiarían a contarse desde la fecha del contrato; la subvención que correspondía al ferrocarril se estimó en $ 1.050,000 por un total de 70 kilómetros, y se entregaría de una sola vez en documentos emitidos por el Banco Nacional, con interés del 7 por 100 anual, admisibles por capital e intereses en el 6 por 100 del producto bruto de los

derechos de importación que se causaran en las Aduanas de la República. De esa suma deberían deducirse $ 60,000, que habían sido entregados ya a la Compañía, por la construcción de los primeros 4 kilómetros, y se reconocieron $ 30,000 al Concesionario por la subvención de los kilómetros 5.° y 6.°, ya construídos y recibidos por una Comisión oficial de ingenieros.

En virtud de este arreglo, el Concesionario renunciaba al derecho de reclamar del Banco Nacional las cantidades que tuviera en depósito, de acuerdo con el contrato de 19 de diciembre de 1889. Los planos y perfiles de todo el trayecto, y los demás estudios y presupuestos de la vía, deberían presentarse por el Concesionario al Ministerio, antes del 31 de marzo de 1893.

Además, se canceló la fianza de $ 100,000 y la respectiva hipoteca que había prestado la antigua Compañía, y se convino en otorgar nueva fianza por $ 100,000, que se constituiría sobre toda la empresa del ferrocarril que el Concesionario había adquirido por $ 360,000.

Quedó facultado Dávila para constituír sobre la empresa y sus anexidades, tan pronto como la línea llegara al Puente del Común, una primera hipoteca por $ 500,000, a fin de conseguir fondos para la obra. El contrato dejó vigentes los artículos de los convenios anteriores, que no fueron modificados, y se publicó en el *Diario Oficial* número 8841.

Celebrado el contrato, el Ministerio de Fomento puso en conocimiento del Procurador de la Nación que en esta transacción se le reconocía al Gobierno el derecho y la justicia que le asistía en la interpretación que había dado a la cláusula que motivó la demanda contra la Compañía del Ferrocarril, y que en consecuencia se desistía del pleito iniciado. Por tanto, el 22 de julio de 1892 se devolvieron para el archivo del Ministerio todos los documentos pertinentes.

Con el fin de obtener la zona ocupada por la línea entre Bogotá y Chapinero, el Ministerio llegó a un arreglo amigable con los propietarios, por el cual logró adquirirla en la cantidad de $ 329,080, con inclusión de una superficie de 9,600 metros cuadrados, situada entre la carrilera y el cementerio inglés. Los contratos correspondientes fueron publicados en el *Diario Ofi-*

cial, y se estipuló que los dueños otorgarían las respectivas escrituras públicas tan pronto como la Tesorería de la Nación les cubriera el valor de las respectivas órdenes de pago, formalidad que dejaron de cumplir algunos de ellos.

La Ley 66 de 1894 autorizó al Gobierno para entregar a la Empresa la antigua carretera nacional, lo cual ocasionó enojosas reclamaciones de los dueños de tierras que quedaron incomunicados con la nueva carretera que se construyó por el pie de la serranía, situada al oriente de la línea férrea. Para atender a los reclamantes, el Congreso, por medio de la Ley 133 de 1896, autorizó al Gobierno para hacer construír cinco caminos transversales y otros más, paralelos al ferrocarril, con el fin de dar salida a las haciendas hacia la Carretera del Norte.

Por Resolución de 1.° de febrero de 1893 el Ministerio de Fomento dispuso que debían principiar a contarse desde esa fecha los plazos señalados en el contrato número 17 de 1892, para terminar y dar al servicio público el ferrocarril hasta Zipaquirá, en atención a que el Gobierno había cubierto ya el valor de todas las zonas necesarias para la carrilera, y señaló igualmente un término a los propietarios para que cercaran sus predios en la parte que atravesaba la línea, toda vez que el Gobierno les había pagado, junto con el valor del terreno, el precio de las paredes correspondientes.

La Empresa presentó al Ministerio, el 29 de abril de 1893, los planos y perfiles de la línea entre Bogotá y Zipaquirá, y solicitó permiso para constituír una primera hipoteca, por £ 150,000, que le fue concedido el 5 de julio del año citado.

El 20 de julio de 1894 se inauguró al servicio público el trayecto hasta el Puente del Común, el cual fue recibido por el Ingeniero oficial, señor Manuel Ponce de León.

Las tarifas de la Empresa fueron modificadas en virtud de la Resolución de fecha 21 de septiembre de 1894, que recayó al memorial que el Concesionario elevó al Ministerio de Fomento, y en que hizo presente los daños que le ocasionaban a la Empresa los frecuentes cambios que sufría la moneda nacional respecto de las letras sobre el Exterior. Esta Resolución fue revo-

cada más tarde, por el Ministerio de Obras Públicas, el 3 de septiembre de 1913 (*Diario Oficial* número 14987).

Cuando estalló la revuelta de 1895, el Gobierno tomó por su cuenta el ferrocarril y celebró el contrato de 9 de febrero de ese mismo año, sobre pago de $ 500 diarios, por el tiempo en que estuviera la empresa por cuenta del Ministerio de Guerra. El 8 de junio siguiente cesó el contrato, y con el fin de avaluar los daños que se hubieran ocasionado se nombró una Comisión de peritos. Para cubrir el valor del arrendamiento, el Congreso autorizó al Gobierno para hacer el pago por medio de la Ley 66 de 1896.

Como no pudo terminarse el ferrocarril dentro del plazo fijado en el contrato, solicitó el Contratista, del Gobierno, las prórrogas correspondientes, las cuales le fueron concedidas en distintas fechas. Pero a pesar de ellas, por las dificultades con que tropezó el Concesionario, no pudo concluír la obra, y se vio en el caso de solicitar una última prórroga. El Ministerio de Hacienda resolvió concederla, siempre que el peticionario presentara las bases del contrato que para tal efecto debía celebrarse.

El Contratista manifestó que las prórrogas se derivaban de los varios contratos celebrados con el Gobierno, y el Ministerio pidió al Consejo de Estado que dilucidara la cuestión. Esta corporación fue de concepto que era conveniente conceder la prórroga pedida, y que para cualquiera otra modificación que afectara el contrato de 1892 debía celebrarse un convenio adicional. En consecuencia, el 20 de octubre de 1896 se dictó la Resolución ejecutiva que fijó el 31 de diciembre de 1897 como término para entregar el ferrocarril definitivamente concluído.

El 6 de diciembre de 1896 se verificó la inauguración del trayecto hasta la estación de Cajicá.

El Concesionario se dirigió al Ministerio del Tesoro para pedir el pago total de la subvención que le correspondía a la Empresa, según sus contratos. Para resolver lo conveniente, se pasaron en consulta los memoriales del peticionario y los docu-

mentos pertinentes al Ministerio de Hacienda, que, después de estudio detenido, dictó la Resolución de 13 de septiembre de 1895, en la cual se hizo constar que la subvención ofrecida sobre 70 kilómetros comprendía una línea doble, que debería construírse entre Bogotá y Chapinero; los apartaderos y ramales que unieran esta línea con la de la Sabana; los ramales de Cajicá y del *Papayo*, y todos los cambios y apartaderos del servicio. Que la Empresa, según aparecía del informe rendido por el Ingeniero Jefe de los trabajos, debería construír un total de 70 kilómetros de línea. Así pues, resolvió hacer el pago correspondiente de la subvención, previa la deducción de las sumas que se hubieran anticipado al Concesionario. Manifestó también que si al concluír el ferrocarril resultaban menos kilómetros de los estipulados, el Concesionario estaría obligado a devolver las sumas excedentes, en proporción de $ 15,000 por kilómetro.

Más tarde se solicitó del Consejo de Estado que diera un concepto sobre la legalidad del cobro de $ 51,000 que hizo el Concesionario por intereses de los bonos, de acuerdo con la cláusula 5.ª del contrato de 1892, y respecto de si, por el hecho de que la distancia entre Bogotá y Zipaquirá no pasaba de 50 kilómetros, había llegado al caso de pedir la devolución de los bonos que se habían dado de más al Contratista.

El Consejo, en nota de fecha 26 de octubre de 1896, manifestó en respuesta al Ministerio de Hacienda lo siguiente:

Al punto primero. El artículo 9.° del contrato de 1884 quedó derogado en todas sus partes y subrogado por el artículo 1.° del contrato de 15 de junio de 1892, y por tanto, no puede haber lugar a compensación ninguna.

Al punto segundo. Entre la estación del ferrocarril de la Sabana y la ciudad de Zipaquirá se deben calcular 70 kilómetros de vía sencilla, midiendo de consiguiente, por separado, los apartaderos, cambiavías, etc., de acuerdo con el artículo 4.° del contrato de 15 de junio de 1892, sobre construcción del ferrocarril de Zipaquirá, y de acuerdo con la Resolución de 13 de septiembre de 1895, interpretativa de aquel contrato.

Al punto tercero. Los intereses deben pagarse sobre la totalidad de los bonos emitidos en cunplimiento del artículo 5.° del contrato de 1892, sin más deducciones que las provenientes de las amortizaciones efectuadas.

Al punto cuarto. La subvención de $ 15,000 por kilómetro comprende los cambiavías, apartaderos y dobles vías que sean necesarios para el tráfico y el buen servicio, como está estipulado en la parte final del artículo 2.° del contrato de 26 de octubre de 1889 y en el artículo 4.° del contrato de 15 de junio de 1892 y explicado en el considerando 2.° de la Resolución de 13 de septiembre de 1895.

Al punto quinto. Debe entenderse que hoy, para cumplir sus obligaciones legalmente, está el Gobierno en el caso de hacer el reconocimiento de intereses, según la cuenta presentada por el Concesionario el 31 de mayo de 1896, visada y hallada corriente por el Tesorero General; y en el de cubrirlos todos sin pagar intereses de intereses.

Al punto sexto. En el caso de devolución de que trata el artículo 4.° de la Resolución de 13 de septiembre de 1895, aquélla debe comprender también los intereses recibidos, proporcionales a la subvención de los kilómetros cuyo valor debe devolverse, pero sin intereses de intereses.

En vista de este concepto, el Ministerio de Hacienda, por Resolución de 31 de diciembre de 1896 ordenó que se expidiera la orden de pago correspondiente a los intereses de los bonos emitidos a favor de la Empresa.

El Concesionario manifestó que de conformidad con los contratos, el ferrocarril debía ser hipotecado en favor de la Nación, con el fin de asegurar la inversión de las sumas que a título de subvención reembolsable había recibido la Empresa, y para garantizar su devolución, que como aún no se había cumplido con esa obligación, por cuanto no existía ferrocarrril, proponía organizar una compañía, cuyo capital estuviera representado por el valor del trayecto comprendido entre Bogotá y Zipaquirá; que de dicho capital depositaría una prenda de £ 85,000 en acciones que le serían devueltas en proporción de las cantidades en dinero que la Empresa devolviera al Gobierno. Hizo saber al mismo tiempo, que la estación terminal de la línea se situaría en el lugar denominado *Portachuelo*, dadas las dificultades técnicas que había para llevar la carrilera hasta el centro de la población de Zipaquirá, y las facilidades que este punto tenía para prolongar la línea hacia el Norte. El Ministerio, después de considerar que efectivamente no estaba contituída aún la hipoteca del ferrocarril en favor del Gobierno; que éste había permitido que la empresa fuera gravada para conseguir fondos, y que ha-

bía conveniencia en garantizar con una prenda el cumplimiento del contrato y la devolución de las sumas que se habían dado al Concesionario, aceptó la propuesta, siempre que se aumentara el número de las acciones del depósito.

Accedió también al cambio propuesto para localizar la estación terminal, después de oír el concepto de la Comisión de ingenieros que hizo un estudio de este asunto, pero impuso al peticionario la obligación de construír una línea férrea entre este punto y la ciudad de Zipaquirá, que prestara el mismo servicio que la línea principal.

Y por último, que para dejar constancia de todas estas obligaciones, debería celebrarse un contrato, sobre las siguientes bases:

Obligación para el Contratista de organizar una Compañía cuyo capital estuviera representado en la empresa del ferrocarril; que de dicho capital debían depositarse en poder del Gobierno £ 100,000, en títulos de acciones de la empresa, que daban derecho a cobrar los dividendos que les correspondieran, o a enajenarlas, si no se cumplía el contrato; que las acciones se devolverían al Concesionario en proporción a las sumas que fuera pagando para amortizar el préstamo que la Nación le había hecho; que se aceptaba el *Portachuelo* como estación terminal, siempre que en el curso de seis meses el Contratista construyera una línea férrea hasta Zipaquirá; que para tal efecto podría ocuparse la faja de camino público no mayor de dos kilómetros, siempre que el Contratista pagara su valor y que estuviera dispuesto a cumplir lo estipulado por la Ley 104 de 1892, general de ferrocarriles.

Aceptadas estas condiciones, se firmó el 21 de abril de 1897 el contrato adicional de todos los anteriores, que está publicado en el *Diario Oficial* número 10364.

En el año de 1898 el Concesionario comunicó al Gobierno que había terminado el ferrocarril hasta la ciudad de Zipaquirá y que se daría al servicio público desde el 15 de abril de ese mismo año. El Ministerio de Hacienda nombró una Comisión de ingenieros, compuesta de los señores Juan N. González Vásquez y

Manuel H. Peña, para que examinara la vía y diera un informe sobre ella. En vista del dictamen de los ingenieros se dictó la Resolución de 23 de abril de 1898, que dio por recibida la obra, pero impuso a la Empresa la obligación, no cumplida aún en parte, de aislar completamente toda la carrilera y de aumentar el número de los vehículos.

El Concesionario puso en conocimiento del Ministerio de Hacienda que había traspasado sus derechos a una compañía inglesa denominada The Colombian Northern Railway Company Limited, domiciliada en Londres, según contrato contenido en la escritura pública número 698 de 24 de abril de ese mismo año, y que había sido nombrado apoderado de ella para representarla en Colombia ante el Gobierno.

El Ministerio aceptó el traspaso por Resolución de fecha 4 de mayo, y tuvo al General Dávila como apoderado de la Compañía. En la escritura antes mencionada se insertó el contrato de que se habló anteriormente. El traspaso se hizo por la suma de £ 299,930, representadas en 29,993 acciones de la empresa, completamente pagadas, y por £ 132,000 en obligaciones hipotacarias, del 6 por 100 anual, amortizables en noventa años, y que pertenecían a una primera emisión de bonos, hecha sobre la empresa, por un total de £ 150,000.

El Concesionario se obligó a terminar y equipar por su cuenta el ferrocarril y a entregarlo a la Compañía dentro de un término que se fijó hasta el 28 de julio de 1898.

En varias ocasiones la Empresa había manifestado al Gobierno que deseaba cancelar la deuda pendiente pagándola por semestres vencidos. Por Resolución de 21 de abril de 1897 el Ministerio de Hacienda aceptó la propuesta, y llegó a celebrar el contrato respectivo, que no tuvo efecto. Más tarde, en 16 de junio de 1892, el apoderado de la Compañía ofreció cancelar la deuda, pagando de contado la suma de £ 11,000, a que equivalía entonces. El Gobierno exigió más bien acciones de la empresa por un total de £ 30,000, las cuales deberían entregarse previa la celebración del contrato correspondiente. Aceptado esto, se firmó en 28 de junio del año citado el contrato, que fue

publicado en el *Diario Oficial* número 11707, y por el cual se convino en cambiar la acreencia de $ 1.150,000, en moneda corriente, por acciones completamente pagadas sobre la empresa, por valor de £ 30,000, que deberían entregarse en el curso de seis meses, hecho lo cual quedarían la Compañía y el Gobierno a paz y salvo. Las acciones darían derecho al Gobierno en proporción al monto de ellas, y sobre la base de que el capital social de la Compañía estaba constituído por £ 300,000.

Vencido el plazo de seis meses, el apoderado manifestó que la Compañía aceptaba el convenio, pero no hizo la entrega de los títulos, con lo cual el contrato quedó sin valor alguno, y el Gobierno se vio obligado a demandar a la Compañía ante la Corte Suprema.

Prolongación de la vía férrea—En el mes de octubre de 1897 el señor James Edward Buckley presentó a la consideración del Gobierno las bases de un contrato para prolongar el ferrocarril desde Zipaquirá hasta la ciudad de Bucaramanga, con el fin de unirlo al de Puerto Wilches, que por aquella época había contratado él mismo con la Gobernación del Departamento de Santander. La circunstancia de que no pudo consignar el depósito estipulado como fianza, hizo que fuera declarada la caducidad de la concesión departamental, y así el Gobierno no entró a considerar la nueva propuesta que se le hacía.

Más tarde, en 25 de agosto de 1905, el Gobierno aprobó las bases generales que sirvieron para celebrar un contrato con el representante de la Compañía del Ferrocarril del Norte, mediante el cual se pondría término a las diferencias pendientes entre las dos partes contratantes, por motivo de las deudas de que ya se ha hablado, y podría hacerse la prolongación de la línea férrea hasta la población de Chiquinquirá. El contrato quedó firmado el 22 de septiembre de 1905, se publicó en el *Diario Oficial* número 12530 y fue aprobado por la Compañía, en Londres, el 24 de noviembre del mismo año. Una vez que éste estuvo perfeccionado, solicitó la Compañía del Gobierno que se desistiera del pleito que la Nación había promovido contra ella, lo que en efecto se hizo.

El contrato en referencia obligó a la Compañía, por el artículo primero, a prolongar la línea hasta la población de Chiquinquirá, mediante el pago de una subvención de $ 9,990 oro por kilómetro. Los planos y perfiles del trayecto hasta Nemocón se deberían presentar a la aprobación del Gobierno seis meses después de que quedara perfeccionado el contrato, y los del resto de la línea, hasta Chinquiquirá, en el término de diez y ocho meses. Los trabajos principiarían seis meses después de aprobado el contrato, y la Compañía entregaría construída la vía férrea por trayectos no menores de 15 kilómetros cada uno, y la terminaría dentro de ocho años, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor.

El Gobierno concedía a la Empresa un privilegio por cincuenta años contados desde el día en que se diera al servicio público todo el ferrocarril para explotarlo, dentro de una zona de 20 kilómetros a cada lado del eje de la vía, en la cual no podrían construírse otros ferrocarriles sin permiso de la Compañía, con excepción de aquellos que gozaran de privilegios anteriores, o que no estuvieran destinados a ligar entre sí extremos o puntos intermedios de la línea férrea.

Expirados los cincuenta años del privilegio, la Compañía usufructuaría la empresa por veinticinco años más, con la obligación de venderla al Gobierno por el precio que le fijarían peritos avaluadores, y si durante ese término no se le hubiese comprado continuaría ella usufructuándola por el tiempo que faltara, hasta que vencieran los noventa y nueve años que señala el artículo 3.° del contrato de 20 de octubre de 1884, para el usufructo del ferrocarril de Bogotá a Zipaquirá. Durante este último período la Compañía estaría obligada a vender la empresa al Gobierno, por la mitad del precio que le fijaran los peritos, y a dividir el producto líquido del ferrocarril con el Gobierno. Al finalizar la época del usufructo, la empresa sería de propiedad de la Nación, sin indemnización ninguna para los Contratistas.

La Compañía quedó autorizada para hipotecar el ferrocarril y emitir bonos sobre sus productos. También podía traspasar la concesión libremente, durante los nueve meses siguientes a la

fecha en que quedara perfeccionado el contrato. Con respecto a la acreencia con el Gobierno, se estipuló lo siguiente:

Artículo 43. Se fija de común acuerdo en $ 400,000 oro el monto del saldo de las prestaciones pecuniarias que la Compañía debe al Gobierno por causa de la subvención reembolsable que ha recibido para la construcción del ferrocarril de Bogotá a Zipaquirá; por el valor del terreno de la carretera del Norte ocupado por la carrilera del ferrocarril entre Chapinero y el Puente del Común; por el valor del terreno de los pedazos o trayectos de camino público ocupados por la misma carrilera entre el punto del *Banco* y las *Manas* de *Cajicá* y entre el punto del *Portachuelo* y la ciudad de Zipaquirá, y por causa de las demás prestaciones pecuniarias que la Compañía debiera hacer al Gobierno, según los varios contratos que los Concesionarios del ferrocarril de Zipaquirá han celebrado hasta hoy con el Gobierno de la República.

Artículo 45. La Compañía se obliga a pagar los $ 400,000 oro, con 8,000 acciones de £ 10 cada una de la empresa que se obliga a organizar para la prolongación del ferrocarril hasta Chiquinquirá. Las acciones serán de primera clase, se referirán al capital que se invierta en la obra, capital que se calcula por aproximación en la suma de $ 2.800,000 oro, se considerarán completamente pagadas, darán al Gobierno un derecho real y proporcional sobre el ferrocarril y los derechos de accionista de la empresa en relación con el número de sus acciones.

La Campañía debía entregar al Ministerio de Obras Públicas los títulos de las acciones, debidamente arreglados, tan pronto como se organizara la nueva empresa y fueran emitidos; si así no se verificaba, podría el Gobierno cobrar su crédito en dinero contante.

En caso que no se construyeran 15 kilómetros de vía, en el término de dos años, contados desde la fecha en que se perfeccionara el contrato, se pagarían al Gobierno los $ 400,000, más sus intereses al 6 por 100 anual.

Con el fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones que ella contrajo en el contrato, hipotecó el derecho que le pertenecía en los bienes de la empresa de la ferrería de La Pradera, lo que se hizo por escritura pública número 342, de 10 de marzo de 1906, otorgada en la Notaría 2ª del Circuito de Bogotá.

El contrato contenía además las estipulaciones referentes a exenciones para la empresa, tarifas, causales de caducidad etc., que se ha acostumbrado fijar en contratos análogos.

La empresa se organizó en Londres con el nombre de The Colombian Central Railway Company Limited, y entregó al Gobierno el certificado correspondiente de las 8,000 acciones que le correspondían, el cual se remitió, con la firma de aceptación del Ministerio de Hacienda, al Consulado de Colombia en Londres. Por instrumento número 761, de fecha 31 de mayo de 1906, otorgado en la misma Notaría 2ª, la antigua Compañía cedió y transfirió a la nueva Compañía todos los derechos que le correspondían en el contrato de 22 de septiembre de 1905 a que se hizo referencia.

Esta última Compañía se constituyó con un capital de £ 300,000, representado por 30,000 acciones de a £ 10 cada una. Adjudicó a la Compañía cedente, en pago del valor de la cesión, 22,000 acciones completamente pagadas, y entregó al Gobierno 8,000, en cumplimiento del artículo 45 del contrato.

La Compañía cesionaria se obligó a hacer cuanto estuviera de su parte para obtener la cancelación de la hipoteca constituída el 10 de marzo de 1906.

El señor Pedro Cortés C. fue nombrado apoderado de la nueva Compañía el 4 de enero de 1906, y aceptó el traspaso hecho.

Los trabajos de prolongación comenzaron de Zipaquirá hacia Nemocón el día 20 de marzo de 1906, bajo la dirección del ingeniero señor Alejo Morales, quien había tenido los de la línea entre el Puente del Común y Zipaquirá. El 7 de mayo de 1906 fueron aprobados por el Ministerio los planos y perfiles de este primer trayecto; la obra quedó terminada el 28 de mayo de 1907, en una extensión de 15 kilómetros 284 metros, y se dio al servicio público el 5 de junio de ese mismo año.

Los estudios del trayecto hasta Chiquinquirá se entregaron el 5 de agosto de 1907, planos correspondientes a 90 kilómetros, entre Nemocón y Chiquinquirá, que fueron aprobados por el Gobierno.

Recibido oficialmente el primer trayecto, el Ministerio de Obras Públicas dictó la Resolución de 21 de octubre de 1907, que ordenaba la entrega de los bonos de la subvención, los cuales

no fueron recibidos por el apoderado de la Compañía, pues ésta deseaba introducir una modificación al contrato, en el sentido de cambiar la subvención por una garantía de interés para las obligaciones que había emitido con el fin de levantar fondos para esta obra, pero el Gobierno no quiso acceder a las repetidas solicitudes que sobre el particular se le hicieron por la Compañía.

El monto total de dichas obligaciones creadas sobre la empresa era de £ 750,000, de las cuales habían sido emitidas en Londres £ 105,000. Ganaban el 6 por 100 de interés anual, estaban garantizadas por la Compañía por cinco años, que principiaban a contarse desde el 1.° de septiembre de 1906. Para garantizar esta emisión se constituyó una hipoteca, en calidad de escritura de fideicomiso, que fue registrada el 30 de enero de 1906, y en la cual se había comprometido la concesión de 22 de septiembre de 1905, más el ferrocarril construído, junto con sus estaciones, anexidades y cualesquiera otras tierras que pertenecieran a la Compañía, de acuerdo con su contrato.

Los trabajos de prolongación fueron entonces suspendidos de Nemocón en adelante, y el Congreso más tarde dictó la Ley 119 de 1913, que declaró de necesidad y utilidad públicas la construcción de la vía férrea de Nemocón hacia el río Magdalena, la cual deberá pasar por Chiquinquirá, y se ramificará hasta Pamplona y Cúcuta, pasando por Tunja, Santa Rosa y Soatá.

La misma Ley autorizó al Poder Ejecutivo para llevar a cabo esta obra por el sistema de administración, y por el artículo 3.° dispuso lo siguiente:

Antes de hacer uso del derecho de declarar la caducidad del contrato celebrado con la Colombian Northern Railway Company, para la construcción del ferrocarril hasta Chiquinquirá, y que en la parte relativa al trayecto de Zipaquirá a aquella ciudad, fue cedida por esta Compañía a la Colombian Central Railway Company, el Gobierno queda autorizado para negociar con quien represente los derechos de los tenedores de bonos y con el representante legal de esta última entidad, hoy en liquidación, el traspaso a favor del Gobierno de las obligaciones que gravan la concesión y que hayan sido emitidas por la Compañía, en el mercado de Londres o en cualquiera otro, cuyo valor nominal excede de £ 120,000.

El Gobierno quedó autorizado además para hacer una nueva emisión de bonos en proporción de £ 5,000, valor nominal, por cada uno de los kilómetros que hubiere construídos entre Zipaquirá y Nemocón. Estos bonos deberían ser garantizados por la totalidad de las rentas del Gobierno, ganarían un interés del 5 por 100 anual y tendrían un fondo de amortización del 1½ por 100 anual. En cambio de estos bonos deberá el Gobierno obtener de la Compañía Central la totalidad de los que ésta hubiere emitido sobre la empresa, y además la entrega formal a la Nación del trayecto construído entre Zipaquirá y Nemocón, con todos los derechos y anexidades provenientes de la concesión que esta Compañía obtuvo de la Northern Railway Company, trayecto que debería quedar completamente libre de todo gravamen.

La Ley citada autorizó además al Gobierno para pagar a la Compañía Central, por el trayecto construído, la subvención ofrecida por el Gobierno, en acciones de la referida Compañía, de propiedad nacional, y para que, caso de que dificultades imprevistas impidieren la realización de esta operación, se llevará a cabo la continuación de los trabajos de Nemocón en adelante, previa la declaración de caducidad de la concesión. Al efecto se destinó una suma anual de $ 250,000 para iniciar y proseguir las obras a que la Ley se refería.

Celebrado el contrato respectivo para el traspaso, por el Ministerio de Obras Públicas con el apoderado de la Compañía, quedó perfeccionado el 21 de agosto de 1915, y desde esa fecha principiaron a contarse los plazos para el pago de los intereses y del fondo de amortización, sobre £ 80,000 en bonos, en que se fijó el precio de compra del trayecto construído por la Empresa. En ncia se paga a la Compañía la cantidad de $ 26,000 anuales, por semetres vencidos, por razón de esa deuda. Como esta sección carecía de material rodante, el Gobierno celebró con la Compañía que explota el ferrocarril de Zipaquirá un contrato sobre administración del trayecto a Nemocón, prestando ésta el material rodante necesario, y recibiendo por ese servicio el 25 por 100 de los productos líquidos de la explotación, más el 25 por 100 por los gastos de conservación.

Por Decreto número 902 de 1919 el Gobierno organizó la Comisión Técnica encargada de localizar la línea para la prolongación del ferrocarril de Nemocón en adelante, por el trazado estudiado en años anteriores por el ingeniero señor Nepomuceno González Vásquez y la variante que habían indicado los ingenieros Alejo Morales y Luis Lobo Guerrero. Los trabajos se establecieron en una longitud de 15 kilómetros, y para atender a los gastos correspondientes se apropió una partida de $ 250,000 en bonos colombianos de deuda interna.

El Gobierno pidió a los Estados Unidos rieles, varios puentes metálicos y material rodante para equipar este trayecto, cuya construcción está a cargo de una Comisión Técnica, integrada por los ingenieros señores Lobo Guerrero, como Jefe, Joaquín E. Cardoso y Pablo E. Salazar, Ayudantes, y José D. Gómez, Dibujante.

El material con que cuenta la empresa se compone de los siguientes elementos:

7 coches de primera clase para 62 pasajeros.....	434
1 coche de primera clase para 50 pasajeros..... ...	50
9 coches de segunda clase para 50 pasajeros.....	450
2 coches de segunda clase para 64 pasajeros....	128
13 coches de tercera clase para 50 pasajeros.....	650
11 coches de tercera clase para 120 pasajeros	1,320
43 coches.	Pasajeros 3,032.

125 vehículos de carga, entre vagones, góndolas, plataformas, para 1,375 toneladas.

12 locomotoras en servicio.

Diariamente recorren la línea cuatro trenes de pasajeros y cuatro mixtos.

Estadística. Anualmente, como ocurre con las demás líneas férreas que se explotan en el país, aumenta el movimiento del tráfico, según aparece de los datos que se dan a continuación, los cuales corresponden a todo el trayecto entre Bogotá y Nemocón.

	1910	1911	1912	1913
Pasajeros transportados	398,455	379,102	437,451	457,044
Toneladas de carga transportadas	57,056	58,490	79,390	51,933
Valor de pasajes $	122,153	119,028	134,531	144,731
Valor de los fletes	114,322	103,498	127,163	150,773
Producto total oro $	236,475	222,526	261,694	295,504

	1914	1915	1916	1917	1918
Pasajeros transportados	509,640	493,833	528,115	612,594	654,240
Animales	9,815	9,600	16,174	12,228	10,019
Toneladas de carga transportadas	56,740	59,798	73,355	90,459	95,792
Valor de los pasajes $	160,294	158,177	168,377	181,936	183,709
Valor de los fletes	140,226	153,800	166,305	215,747	247,500
Productos varios	4,629	2,780	3,878	4,644	2,960
Total $	304,549	314,757	338,560	402,332	434,169

El producto de pasajes es de consideración, debido a lo alto de las tarifas. En la actualidad se cobran por kilómetro los siguientes precios:

Pasajeros de primera clase $	0,03
Pasajeros de segunda clase	0,02
Pasajeros de tercera clase	0,01
Por fletes:	
Tonelada de carga de primera clase	0,16
Tonelada de segunda clase	0,08
Tonelada de tercera clase	0,04

La línea tiene una anchura de un metro entre rieles. Las estaciones y su distancia kilométrica a la capital, son las siguientes:

Chapinero, 5 kilómetros.
Uribe, 16 kilómetros.
Caro, 29 kilómetros.
Cajicá, 35 kilómetros.
Zipaquirá, 47 kilómetros.
Nemocón, 62 kilómetros.

Ferrocarril del Pacífico. Puente giratorio sobre el río Cauca

La Compañía inglesa tiene su domicilio en Londres, 8 Bishopsgate E. C. 2, y sus Directores son los señores P. C. Matts, Presidente; C. P. Dávila, Gerente, y E. A. Green.

El capital social está constituído así: 30,000 acciones ordinarias a £ 5 cada una; o sean £ 150,000; además £ 180,000 en bonos hipotecarios de primera emisión, del 5 por 100, de los cuales hay £ 22,580 redimidos, y £ 150,000 en bonos de segunda emisión del 5 por 100, de los cuales se han redimido £ 10,370.

Fuentes de consulta:

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

Calección del *Diario Oficial*.

Colección de leyes nacionales.

Leyes y decretos de Cundinamarca.

Colección de Memorias de los Ministerios de Hacienda, Fomento, Tesoro y Obras Públicas.

Aquileo Parra (*Memorias*).

CAPITULO XXIII

Historia del ferrocarril del Pacífico—Antecedentes relacionados con el caminos de Buenaventura—Contratos para el ferrocarril—Iniciación de los trabajos—Interrupción de la obra—Diversas propuestas para su continuación—Compañía del Ferrocarril del Pacífico—Estadística—Tarifas. Material rodante.

Desde la epoca de la Colonia, el Gobierno se había preocupado en abrir caminos que comunicaran el territorio que entonces se denominaba Nuevo Reino de Granada, con las extensas playas del Océano Pacífico, y parece que el Gobernador de Popayán, don Francisco Mosquera de Figueroa, dictó en 1564 las disposiciones del caso para establecer la fácil comunicación entre la ciudad de Cali y dicho Océano, aprovechando la parte navegable del río Dagua, que desemboca en Buenaventura. Más tarde se concedió licencia a don Francisco Jaramillo, en 1582, para abrir un camino por esa misma vía, el cual debió prestar algún servicio, no obstante su defectuosa construcción, al igual que los otros que servían para salir a las costas.

Segun informaba Caldas, "todo el comercio de estas Provincias con las costas se ha hecho hasta hoy cortando el ramo más occidental de la cordillera por diferentes puntos. En Chisquia, en Anchicayá, en Las Juntas cerca de Cali, en San Agustín frente a Cartago, en Chami y en Urrao, existen caminos que ha abierto la necesidad o el acaso. Son los más malos de toda la Colonia: no pueden entrar caballerías, excepto por Urrao, y todo se transporta en las espaldas de los hombres." (*Semanario*).

Merece recordarse el nombre de don Manuel Caicedo y Tenorio, Alférez Real de la ciudad de Cali, quien invirtió gran parte de sus bienes en abrir dos sendas desde el valle hasta Buenaventura, que no dieron resultado práctico, por lo cual el mismo iniciador de tan importante obra continuó haciendo gastos hasta que se encontró una tercera senda que evitaba la penosa navegación y ponía a Buenaventura a tres días de aquella ciudad. Este hombre benéfico y generoso era recomendado por Caldas, que citaba su ejemplo como la mejor obra que pudiera darse de patriotismo.

En 1821 el señor Francisco Vallecilla abrió una vía entre Juntas y la parte navegable del río Dagua, que prestó grandes servicios, y algún tiempo después hizo exploraciones por las sendas que había buscado el señor Caicedo infructuosamente.

El Libertador pasó en 1822 por Cali con su Ejército, para la campaña del Sur, y dio orden, en enero de ese mismo año, al Gobernador del Chocó, para que emprendiera la apertura de un canal por el río San Juan a salir al Atrato, obra que no se ejecutó por su elevado costo. Cuando en 20 de diciembre de 1829 regresó a esa misma ciudad, triunfante y victorioso, decretó la apertura del camino a Buenaventura, y encargó los trabajos al Coronel Eusebio Borrero.

Ya en el año de 1846, y por iniciativa del General Tomás C. de Mosquera, el Congreso expedía una ley que decretaba como vía nacional la que partía de Bogotá, pasaba por las poblaciones de La Mesa, Ibagué, Cartago y Cali, llegara a las riberas del Dagua y saliera a Buenaventura. Debido a su celo y entusiasmo se hicieron diversas exploraciones sobre el terreno, entre

Cali y Buenaventura y los ríos Dagua y Anchicayá, que desaguan en la misma bahía, trabajos que estuvieron encomendados al ingeniero polaco señor Estanislao Zawadsky, quien estimó que la vía por el Dagua era preferible a las otras, y calculó su presupuesto en $ 350,000. (*Gaceta Oficial* número 1010 y Memoria de 22 de marzo de 1848).

Por Decreto de 12 de abril de 1854 se concedió al General Mosquera un privilegio exclusivo para construír y explotar, por ochenta años, un camino carretero de Cali a Buenaventura, para toda clase de vehículos de ruedas, y se le facultó para cobrar peajes por el tránsito de ganado y la carga que no fuera de frutos del país. Como auxilio a la empresa se le concedieron 125,000 hectáreas de tierras baldías.

Un año después, y por Decreto de 30 de abril de 1855, se le concedió al señor Juan Nepomuceno Núñez Conto un privilegio por cuarenta años, para abrir un camino de herradura desde la bahía de Buenaventura hasta el valle del Cauca, por la ruta que había descubierto el señor Juan Alberto Sinisterra. El camino debía pasar por el sitio de *Los Chancos* y terminaría cerca de Cali, pero el privilegio otorgado no debería afectar a la empresa del camino de ruedas de que ya se habló. A pesar de las prórrogas que se concedieron al contratista, la obra no se llevó a efecto.

En 1859 organizó el General Mosquera una compañía anónima, a la cual hizo traspaso de los derechos que tenía adquiridos para esta empresa y de los que le había otorgado el Estado del Cauca, por medio de su Legislatura, entre los que estaba la autorización para elevar el capital social a $ 1.000,000, con garantía oficial del 6 por 100 de interés anual.

La Ley de 19 de mayo de 1863, expedida por la Convención de Ríonegro, autorizó al Poder Ejecutivo para contratar en el Exterior un empréstito de un millón de pesos con aplicación especial y única a la apertura de la carretera de que se trata, y para seguridad del empréstito quedó facultado el Gobierno para hipotecar el derecho que tenía la Nación de rescatar el ferrocarril de Panamá y el 15 por 100 del producto bruto de la renta de salinas.

Ya por ese tiempo se presentó a la consideración del Gobierno la primera propuesta para construír el ferrocarril al Pacífico, hecha por el señor Frank Shutz, el 2 de noviembre de 1863, la que fue pasada por el Ministerio de Hacienda y Fomento al estudio de la Gobernación del Cauca, con el concepto previo de que se consideraba opuesta al privilegio del camino de ruedas en que la Nación estaba interesada como accionista principal. Esa consideración influyó sin duda para que fracasara este proyecto.

Recibidas por el Cónsul de Colombia en Londres las autorizaciones del caso, celebró con el señor Guillermo Howard, como Director del Banco London & County, un contrato sobre consecución de £ 200,000, al 6 por 100 de interés anual y el 14 por 100 de descuento inicial, empréstito que debería redimirse totalmente hasta el año de 1884.

Con el dinero adquirido se reorganizó la empresa con el nombre de Compañía Empresaria del Camino de Ruedas de Buenaventura a Cali, y se iniciaron los trabajos bajo la dirección del ingeniero americano Mr. G. Hopkins, quien posteriormente falleció en 1865. Más tarde quedó encargado de dirigirlos hasta su terminación el señor Zawadsky, de quien ya se habló.

En 1864 el Congreso prorrogó en dos años, por Decreto de 13 de mayo, el plazo que la Compañía tenía para entregar la cuarta parte del camino, y el 28 de ese mismo mes dio autorizaciones al Ejecutivo para fomentar la obra y tomar en ella mayor número de acciones, en caso de que el capital no fuera suficiente. También podía contratarse un nuevo empréstito para ésta y otras obras importantes que se determinaron en la ley correspondiente.

Por ese tiempo era Ministro de Colombia en la Gran Bretaña el General Mosquera, y contrató con fecha 27 de octubre de 1865, con Robinson & Fleming, de Londres, un empréstito por £ 1.500,000. También contrató la consecución de rieles y otros elementos para establecer un ferrocarril por esa vía, pero el Poder Legislativo, que había impartido su aprobación al contrato de empréstito, lo suspendió en sus efectos por medio de la Ley de 20 de marzo de 1867, debido quizás al esta-

do angustioso del Tesoro Público, que no podía atender cumplidamente al pago de la deuda exterior y tenía que afrontar una situación penosa respecto al crédito interno.

Parece que la vía no estaba aún terminada en esa época, pues el Congreso, por Decreto de 8 de mayo de 1866, había prorrogado en dos años el término que la Compañía tenía para entregar, en perfecto estado de servicio, todo el camino y cuatro años más para darlo al servicio público en su totalidad. A fin de dar facilidades a la Empresa se declararon libres de derechos de aduana los efectos que se destinaran para los trabajos y que se introdujeran por Buenaventura.

Todavía más, el 12 de mayo de 1878 fue preciso conceder a la Compañía una última prorroga de dos años para entregar la cuarta parte del camino, y de cuatro años para terminarlo, aun cuando fuera en forma de camino de herradura; pero si la Empresa determinaba hacerlo carretero o de rieles, se le concederían seis años más, contados desde el 1.° de julio de 1872. La ley correspondiente fijó desde esa época el producto líquido de las Aduanas de Buenaventura y de Tumaco, deducidos los gastos de administración y las cuotas de la deuda exterior, para atender por cuenta del Gobierno a los gastos de la obra, en la cual, según informó el Ministro de Hacienda, ya tenía invertidos la Nación $ 1.200,000 provenientes del empréstito y sus intereses.

Los trabajos continuaron hasta fines de 1871, seis meses antes del plazo que se había señalado para la caducidad de la concesión y cuando los fondos estaban totalmente agotados. Se alcanzaron a construír 53 kilómetros de camino de herradura, desde Cali hasta Sucre, y más tarde, con el auxilio nacional y el producto de los peajes de esa vía, se terminaron 12 kilómetros hasta Córdoba, sobre el río Dagua, que fueron inaugurados el 15 de enero de 1873. De aquí hasta Buenaventura se abrió una trocha para el tránsito de ganado, y se aprovechó la parte navegable del río para los pasajeros y la carga, servicio peligroso que se prestó hasta el año de 1882, fecha en la cual se inauguró el trayecto de ferrocarril de Buenaventura a Córdoba. Desde entonces quedó el camino como una anexidad de la vía férrea,

y los productos del peaje se destinaron para ayudar a la empresa férrea que se había contratado con el señor Cisneros.

Por el tiempo que se invirtió en ejecutar esta obra se comprende que la Compañía tenía que vencer grandes dificultades en el terreno y que era necesario que estuviera animada de mucho entusiasmo por el progreso, como el que demostraba su socio fundador, el General Mosquera, para no abandonar una empresa en la que no obtuvo provecho pecuniario. La descripción que hace don Rufino Gutiérrez, como Superintendente que fue por algunos años en el ferrocarril del Pacífico, comprueba los peligros de la navegación y las dificultades del terreno. Dice así:

El camino venía (de Buenaventura) por la parte más alta del contrafuerte a cuyo pie está el Boquerón del Dagua, y los contratistas lo trajeron hasta éste y de allí lo subieron un poco por las falda izquierda que estrecha al río, y en ella se labró una extensa y costosa cornisa para salir al punto llamado entonces Las Juntas, porque allí reúnen sus aguas los ríos Dagua y Pepita y era donde empezaba la navegación por canoa. En ese punto atravesó el camino el río y siguió por la banda derecha de éste hasta Córdoba.

De allí para acá, sólo unas cuatro leguas largas, el río tiene algo de más agua y la corriente es relativamente suave, de manera que la navegación en canoas y aun en champanes podía hacerse con menores dificultades; y digo que podía, porque desde que la línea férrea llegó a la estación de Córdoba esa navegación quedó suprimida en absoluto, en términos que hoy no se ven en todo el trayecto desde allí hasta la bahía sino poquísimas diminutas canoas de pescadores. De Juntas (hoy Cisneros) a Córdoba no se ve una sola embarcación, y antes de traer el camino a este último lugar todo el tráfico se hacía en embarcaciones muy chicas. Al ver lo escaso del caudal de agua, sus impetuosas corrientes en algunos trayectos estrellándose contra las grandes moles de piedra diseminadas en todo el cauce del río, la falta absoluta de fondo en los lugares en que se depositan los cascajos y las arenas por falta de declive, las constantes variaciones que sufre la corriente, las cascadas de El Salto y El Saltico, etc.; al ver esto, digo, casi se resiste uno a creer que por allí, y sólo por allí, se hacía todo el tráfico de importación y exportación y de pasajeros desde la Colonia hasta 1867, y recuerda la expresión del Barón de Humboldt, quien hizo esa navegación y dijo de ella para pintar sus peligros y dificultades, que en el Dagua cada boga era un dios y un milagro cada palancazo que daba.

Contratos para el ferrocarril—Los ciudadanos americanos David R. Smith y Frank B. Modica vinieron a Cali y propusie-

Ferrocarril de la Sabana. Locomotora Antioquia.

ron las bases de un contrato para construír un ferrocarril, siempre que la Nación, el Gobierno del Cauca y la Compañía del camino de herradura ofrecieran suficientes concesiones y garantías para asegurar un interés del 7 por 100 sobre el capital que la obra requiriera.

Este proyecto encontró decidido apoyo en el Presidente doctor Manuel Murillo Toro, como que hacía parte del plan de mejoras materiales que tenía deseo de desarrollar y para lo cual estaba facultado ampliamente por el Congreso por la Ley 52 de 14 de mayo de 1872, que ordenaba, entre otras cosas, la construcción de una línea mixta que partiera de Buenaventura, pasara por los Estados del Cauca, Tolima, Cundinamarca, Boyacá y Santander y comunicara entre sí los dos Océanos. Con un mensaje presentó al Congreso el contrato Smith y Modica, de fecha 6 de julio de 1872, que fue aprobado, con modificaciones, por la Ley 66 del año citado, y corre publicado en el *Diario Oficial* número 2590. Por este convenio la Nación tomó a su cargo el pago, en parte, de la garantía de interés del capital que se empleara en la obra, hasta el límite de $ 105,000 anuales en los tres últimos años de la construcción, y de $ 210,000 posteriormente, por el término de veinte años y mientras hubiera déficit en la explotación. El ferrocarril debería tener 0,75 de anchura entre rieles; partiría de Buenaventura, para llegar hasta la ribera occidental del río Cauca. Los trabajos de exploración principiarían a los seis meses de aprobado el contrato; los de construcción, un año después del mismo término, y la obra debería quedar terminada en el curso de cuatro años. El privilegio para explotar la empresa se otorgó por sesenta años, pasados los cuales el ferrocarril con sus anexidades y dependencias, libre de gravámenes, pasaría gratuitamente a poder de la República. En la concesión quedó incluída la construcción y explotación de un muelle en Buenaventura, así como el establecimiento de una línea de vapores en el río Cauca. Los contratistas podrían prolongar el ferrocarril hasta el río Magdalena, por su propia cuenta, pero sin subvención de parte de la Nación.

Para atender al pago de la garantía de intereses se destinaron los productos de las Aduanas de Buenaventura, Tumaco

y Ríosucio, y demás rentas de la Nación, si los primeros eran insuficientes para el objeto a que estaban destinados.

Los Concesionarios debían hacer un depósito de veinticinco mil pesos en oro ($ 25,000), que quedaría como prenda, para garantizar el complimiento del contrato, y si éste caducaba, el depósito pasaría a ser de propiedad nacional.

La obra se consideraba de utilidad pública para que pudiera gozar de las exenciones de la ley.

Los Contratistas comprarían a la Compañía del camino de herradura sus acciones, que pagarían con bonos del 7 por 100 de interés y se amortizarían en treinta años. En cuanto al Estado del Cauca, se convino en que devengaría la parte proporcional en las utilidades del ferrocarril, desde la época en que la Nación entrare en posesión de esa empresa, y de antemano se fijó en $ 7.000,000 el valor total de la obra terminada.

Aprobado legalmente el contrato, los Contratistas partieron a los Estados Unidos para ponerlo en conocimiento de la Compañía Cauca, Valley Mining & Constructing Company, domiciliada en Peoria, de que ellos eran representantes. Después de vencer grandes dificultades para que la Compañía aceptara la negociación, pudieron comenzarse los trabajos a fines de diciembre de 1872, bajo la dirección del ingeniero señor Barton C. Smith, quien hizo el trazado preliminar de la línea, desde Buenaventura hasta el río Cauca; levantó los planos y perfiles, calculó el presupuesto, estudió algunas variantes de la línea, midió, demarcó e hizo el plano de la isla de Buenaventura, y atendió a la conservación del camino de herradura, mientras estuvo en poder de la nueva Compañía.

Tan pronto como se concluyeron los estudios técnicos, la Empresa depositó en Bogotá la suma de $ 25,000, como garantía del contrato, y se reorganizó con el nombre de Buenaventura & Cauca Valley Rail Road Company, en la ciudad de Nueva York. Consiguió allí del Estado un privilegio semejante al que tenía la Compañía del Ferrocarril de Panamá, para trabajar en el Cauca al amparo de la bandera de su país.

El contrato primitivo se adicionó y reformó por otro, de fecha 24 de febrero de 1873 (*Diario Oficial* número 2871), que

aprobó el Congreso con algunas modificaciones, por medio de la Ley 64 de 1873, y en el cual se concedió prórroga de dos años para concluír el camino, siempre que al terminar el plazo de cuatro años que se le había fijado a la Compañía, tuviera ya construída la mitad de la obra.

El tiempo corría mientras se formalizaban los trabajos preliminares, se reorganizaba la Compañía, se hacían las diligencias para la consecución de los fondos y se veucían todas las dificultades propias de una negociación que estaba radicada a gran distancia de sus directores, y el plazo para principiar la obra estaba para vencerse, sin que hubiera podido ejecutarse formalmente.

Por instancia del doctor Murillo Toro, que ya no era Presidente de la República, el Congreso concedió a la Compañía una nueva prórroga de cuatro meses, para que pudieran acometerse los trabajos en grande escala, por medio de la Ley 32 de 1874, la que autorizó al Ejecutivo para que en caso de que caducara el contrato, emprendiera la obra por cuenta de la Nación o celebrara otra negociación con alguna nueva compañía que diera seguridades de ejecutar el ferrocarril sobre las bases que leyes anteriores tenían ya fijadas.

A la sazón llegó a Bogotá el señor Carlos S. Brown, como representante de la Compañía y portador de bonos por valor de tres millones de pesos, que deberían llevar la firma del Gobierno para ser lanzados en los mercados de Londres, para conseguir los fondos de la empresa, pero el Gobierno se abstuvo de aceptarlos por cuanto ya en esa época estaba comisionado el Ministro de Colombia en la Gran Bretaña para lanzar el empréstito para el Ferrocarril del Norte y otras obras importantes del país.

Tampoco fue aceptado el traspaso de los contratos hecho por la Compañía de Peoria a la de Nueva York, y aun cuando siempre se lanzó el empréstito por £ 600,000, no produjo resultado favorable, por la manifestación que hizo el Agente de Colombia de que no sería garantizado por el Gobierno mientras no se hubieran emprendido formalmente los trabajos de cons-

trucción. Vencidos los plazos fijados por los contratos, el Gobierno declaró la caducidad de la concesión.

Otras tentativas se hicieron para llevar a efecto la obra, y entre éstas merecen citarse: el contrato que Brown celebró con el Gobierno para construír el ferrocarril en los mismos términos y condiciones del primitivo contrato, el cual se publicó en el *Diario Oficial* número 3329, pero que no produjo efecto; la propuesta de modificación que hizo Modica como representante de la Compañía, apoyado en su memorial de 2 de junio de 1875, en que manifestaba al Gobierno que ella disponía ya del capital suficiente para la obra, y que aceptaría las reformas que fueren necesarias para obviar toda clase de dificultades que pudieran presentarse en la realización del contrato que había celebrado desde 1872 (*Diario Oficial* número 3512).

A esta última solicitud se manifestó en respuesta que debía presentarse la propuesta en forma de contrato, ratificado por la Compañía, y darse cumplimiento a ciertas formalidades, para poderlo considerar, lo que equivalió al rechazo del proyecto por el Gobierno.

Smith persistió en su idea, y al efecto pactó con el Gobierno del Cauca el contrato de fecha 9 de septiembre de 1876, que autorizaba celebrar la Ley 43 de 1875, y con él logró interesar en los Estados Unidos al señor Benjamín E. Smith, conocido con el nombre del Rey de los Ferrocarriles del Oeste. Regresó de nuevo a Bogotá en 1877 con una nueva propuesta ante el Gobierno Nacional, que no fue considerada en virtud de razones de orden secreto, expuestas al Congreso.

A fin de no perder los esfuerzos hechos, Smith contrató nuevamente con el Gobierno del Cauca la construcción del ferrocarril, en proporción de doce millas por año, sin que se le pagara suma alguna adelantada, con el propósito de que en vista de la obra ejecutada, se contratara su prolongación hasta Bogotá, para lo cual dejaría como prenda de cumplimiento el valor de las primeras doce millas que construyera; pero ya se habían pactado las bases del contrato con el señor Cisneros, y el proyecto con la Compañía americana terminó completamente. Así fue que el Gobierno Nacional no apoyó la última propuesta.

Contrato con Cisneros—El 2 de febrero de 1878 celebró el Gobierno con el señor Francisco J. Cisneros un contrato para la construcción del ferrocarril del Cauca, que aprobó con algunas modificaciones la Ley 25 de dicho año.

Este inteligente y enérgico empresario vino al país a construír el ferrocarril de Antioquia y desarrollar otras obras férreas y de navegación, que fueron la base del sistema de transportes mixtos, que ha servido a una gran parte del territorio, según se ha dicho ya al tratar de los ferrocarriles de Girardot, La Dorada, Antioquia y Bolívar, los cuales están en conexión con la parte navegable del río Magdalena.

En ese tiempo se había celebrado el contrato de 24 de septiembre de 1877 con el señor E. Ross, sobre exploración de la vía del Pacífico, como parte de la línea interoceánica ideada por el doctor Murillo Toro, pero el convenio no tuvo efecto.

Entre las estipulaciones principales del contrato Cisneros figuran las siguientes: el Concesionario se obligó a construír, equipar y explotar un ferrocarril desde la bahía de Buenaventura hasta la ribera occidental del río Cauca, pero debía estudiar una línea que pasara por la ciudad de Cali, que se adoptaría de preferencia a cualquiera otra.

Los trabajos principiarían seis meses después de aprobado el contrato, y se concluirían en el término de seis años.

El costo de la obra se estimó en $ 6.000,000, de los cuales el Gobierno Nacional contribuiría con $ 3.000,000, cualquiera que fuera el costo real del ferrocarril. Para atender a este pago se destinó el 50 por 100 del producto de las Aduanas de Buenaventura, Tumaco y de cualquiera otra que se estableciera en el Cauca. Antioquia auxiliaría la obra con $ 200,000, en virtud de la autorización concedida por la Ley 2 de 1877, de aquel Estado. Los derechos de peaje del camino de herradura de Cali deberían aplicarse también a la obra, y el Gobierno del Cauca se comprometió a subvencionar la Empresa con $ 2,000 mensuales, que se tomarían de sus rentas, pero se estipuló que el Gobierno Nacional no se haría responsable del pago de las sumas que correspondían a los Estados.

Se le otorgaron a la Empresa las siguientes concesiones: exención, durante la construcción y cinco años más, del pago de impuestos nacionales, del Estado, municipales y de aduana; suministro de la zona necesaria para la construcción del ferrocarril; prestación gratuita del servicio de policía; permiso para tomar los materiales que se necesitaran para la obra y que existieran en los bosques y tierras pertenecientes a la Nación; 200,000 hectáreas de tierras baldías, en lotes alternados a cada lado de la línea, así como el derecho a prolongar el ferrocarril hasta Popayán, mediante las mismas exenciones estipuladas para el trayecto hasta el río Cauca, más la cesión, a título gratuito, de un millón de hectáreas.

El privilegio de usufruto se concedió por el término de sesenta años, pero el Gobierno podía comprar la empresa después de transcurridos veinte años de haberse dado al servicio público. Como anexidad del ferrocarril debía construírse en la bahía de Buenaventura un muelle donde pudieran circular los trenes, para facilitar el embarque y desembarque de la carga. Este contrato contenía además otras estipulaciones sobre liquidación de cuentas, causales de caducidad, etc.

La inauguración de los trabajos tuvo lugar el 15 de septiembre de 1878, según consta en el acta publicada en el *Diario Oficial* número 4297, y se adelantaron con rapidez, pues por el informe de 14 de noviembre de ese año aparece que el trazado preliminar de la línea, hasta la quiebra de San José, estaba ya terminado; que los estudios hasta Cali se habían concluído, y que el trayecto media 138 kilómetros; que debían perforarse 15 túneles y construírse 103 puentes, además de otras obras de importancia.

En vista de las dificultades que tuvieron los Estados de Antioquia y del Cauca para hacer el puntual pago de las sumas que se habían comprometido a suministrar para la obra, se celebró el 15 de marzo de 1880 un contrato modificatorio, por el cual se estipuló que el Gobierno Nacional aceptaba la responsabilidad del pago de los fondos con que dichos Estados debían contribuír; se hicieron aclaraciones a los artículos del primitivo convenio, y se sometió a la consideración del Congreso, el cual

lo aprobó, con algunas modificaciones, por la Ley 54 de 1880. (*Diario Oficial* número 4672).

Cisneros recibió del Ministerio de Hacienda y Fomento los títulos de las tierras baldías por 200,000 mil hectáreas (*Diario Oficial* número 4608), pero como algunos terrenos situados cerca del trazado del ferrocarril estaban ya adjudicados a particulares, pidió que se le cambiaran por concesiones hechas en el Estado de Panamá. El Ministerio accedió a la solicitud y dispuso admitir el cambio hasta por veinte mil hectáreas, con las restricciones y reservas del contrato.

El 15 de junio de 1882 el Gobierno recibió aviso de que la inauguración del trayecto de Buenaventura a Córdoba se haría el 20 de julio próximo, como en efecto tuvo lugar. Desde entonces cesó el tráfico en canoa por el río Dagua, y la comunicación se hizo fácil con la ciudad de Cali, por el camino de herradura, que se encontraba en buenas condiciones.

Entre las obras principales, dirigidas por el ingeniero señor J. Thayer, figuran el puente del Piñal, que une la isla de Buenaventura con el continente, y el muelle de la bahía.

Grandes dificultades tuvo que vencer Cisneros para llevar a feliz término esta primera parte, la más difícil de la obra; y por los tropiezos consiguientes a la carencia de dinero, como que no logró organizar en el Exterior una compañía que se hiciera cargo del ferrocarril, solicitó la rescisión de sus contratos. Los Senadores y Representantes del Cauca manifestaron al Gobierno que lamentaban la resolución adoptada por el Contratista, "aconsejada por su delicadeza u ocasionada por innobles decepciones," pero que no debía aceptársele desde el momento en que había construído la parte más difícil de la obra, en un período relativamente corto. Solicitaron además una ley de autorizaciones al Poder Ejecutivo que procurara nuevos recursos y allanara las dificultades que se le hubieran presentado al Contratista (*Diario Oficial* número 4768); al mismo tiempo, el Congreso aprobó una proposición por la cual se dio un voto de felicitación para los iniciadores y empresarios de tan importante ferrocarril.

La tarifa para la explotación de la línea y del muelle se presentó a la censura del Gobierno el 18 de octubre de 1882, y fue publicada con un informe referente a los resultados del tráfico.

El muelle no prestó el servicio para que estaba destinado, pues los buques se negaban a atracar a él, y en atención a los reclamos del comercio del Cauca, el Gobierno contrató a uno de los ingenieros de la Compañía del Canal de Panamá, a fin de que practicara un reconocimiento. El informe fue dado el 23 de mayo de 1883 por el señor G. Eberhard, quien después de practicar 139 sondeos, manifestó que aun cuando la obra estaba bien ejecutada, no era posible hacer la carga directa a los buques que tuvieran un calado mayor de doce pies, pues carecía de algunas condiciones necesarias para la seguridad de aquéllos. En vista de este informe, el Ministerio de Hacienda dictó una resolución por la cual se eximió a los buques de la obligación de atracar al muelle de Buenaventura, y la obra quedó abandonada, no obstante su costo y las reparaciones que se le hicieron, que alcanzaron a $ 80,235.

Cisneros insistió en que se aceptara la propuesta de rescisión, y que los contratos fueran sacados a licitación pública, pues juzgaba que una vez que la organización de la empresa estaba asegurada, no había riesgo de que se perdiera el trabajo hecho. Como no hubo postor, no obstante la publicación que se hizo en el *Diario Oficial* de la licitación, el Gobierno, por Resolución de fecha 19 de febrero de 1883, manifestó después de haber consultado la opinión de los Representantes y Senadores del Estado del Cauca, y en vista del concepto unánime de que la rescisión perjudicaría los intereses nacionales y en especial los de aquel Estado, que se había resuelto definitivamente no aceptar la propuesta, y además ordenó pagar el crédito que se adeudaba a la Empresa.

El Gobierno dispuso también pasar a la consideración del Congreso los documentos relacionados con las quejas de los habitantes del valle del Cauca, motivadas por la lentitud de los trabajos, así como la exposición hecha por el señor Cisneros el 28 de mayo de 1884, para defenderse de los cargos que se le

hacían, junto con otra nueva solicitud sobre rescisión de sus contratos, presentada por cuarta vez, pues deseaba dedicarse a las empresas que por aquel tiempo tenía establecidas en el país, y que por ser menos combatidas, le prometían mejores resultados. La Cámara de Representantes, por nota de 12 de septiembre de 1884, excitó al Poder Ejecutivo para que procediera a rescindir los contratos relativos al ferrocarril del Cauca, y determinara las bases principales del arreglo. Igualmente lo excitó para que enviara una Comisión científica que examinara los trabajos, los libros de la Empresa, el valor de las obras y tomara nota de las sumas suministradas por la Nación y los Estados de Antioquia y Cauca.

En consecuencia se celebró el contrato que aprobó el Poder Ejecutivo el 22 de junio de 1885, y que se publicó en el *Diario Oficial* números 6427 a 6429, junto con sus antecedentes. En él se dispuso llevar a cabo la liquidación de la empresa por medio de peritos, a los cuales se les fijó el pliego de instrucciones correspondiente. Rescindidos los contratos y practicada la liquidación respectiva, la Nación entraba en posesión de la empresa con sus materiales, planos, perfiles, memoria y demás estudios.

El Gobierno nombró perito al ingeniero señor Manuel H. Peña. Cisneros, a su vez, nombró al ingeniero civil señor M. C. Conwel.

Los trabajos de la Comisión pericial se publicaron en el *Diario Oficial* números 6569 a 6571, y de ellos se deduce que la carrilera tenía 27 kilómetros de longitud; que el material rodante se componía de dos locomotoras y de diez y nueve carros; que el puente del Piñal, de 187 metros de longitud, que primitivamente se había hecho con pilotes de guayacán, se había reconstruído, y era una obra de hierro que costaba $ 163,336; que el trazado había llegado hasta el kilómetro 52, y la prolongación de la línea iba hasta el kilómetro 30. Que la empresa se había recibido el 20 de septiembre de 1885, y que además de la línea férrea, se habían entregado diez edificios en Buenaventura, tres en el Piñal, dos en Pailón, cuatro en Córdoba y varias

enramadas. El valor de todas estas obras, junto con el privilegio por sesenta años, y las indemnizaciones que se le reconocieron al Concesionario por perjuicios sufridos en la demora de los pagos que correspondían al Gobierno, se estimó en la cantidad de $ 1.780,882. De estas sumas el Contratista tenía recibidos, desde que principiaron los trabajos, hasta el 15 de octubre de 1887, en que se terminó la diligencia, $ 1.244,945; por tanto quedaba un saldo líquido a su favor de $ 535,937, al cual se le agregaron $ 53,000, fijados por el perito tercero, en los puntos en que no estuvieron de acuerdo los peritos principales.

La empresa quedó entregada a los comisionados del Gobierno, señores Liborio Vergara y Aquilino Aparicio, y desde ese instante cesó toda intervención del Contratista.

Algunos años más tarde, una parte del valor de este saldo se le abonó a cuenta del precio del ferrocarril de Bolívar que Cisneros había comprado al Gobierno, y el resto, por $ 450,000, se le cubrió en bonos especiales del 4 por 100 y del 5 por 100 de interés anual, según lo manifestó el Ministro del Tesoro en el Informe rendido al Congreso en el año de 1888.

Los títulos de las tierras baldías por 190,000 hectáreas, fueron devueltos al Ministerio de Hacienda en el año de 1896, y se incineraron (*Diario Oficial* número 8338). Respecto de los 10,000 restantes, que habían sido entregados por el Concesionario a una compañía organizada en Nueva York, en 1882, para introducir inmigración en el país y colonizar dichas tierras, Cisneros traspasó al Gobierno los derechos que tuviera en la compañía por razón de tales títulos, pero como esta sociedad quedó extinguida, los títulos volvieron a poder de la Nación y se canceló el contrato de 4 de mayo de 1891, referente al traspaso.

Es indudable que aun cuando Cisneros no logró coronar la obra, siempre le dio el impulso necesario para merecer de la Nación, y en especial del pueblo del antiguo Estado del Cauca, la gratitud que le corresponde en justicia como fundador de la empresa. La Compañía del Ferrocarril del Pacífico, en el año de 1907 bautizó con el nombre de este ilustre ingeniero una de

las estaciones de la línea, en cumplimiento a la Ley 34 de aquel año, sobre honores a tan distinguido patriota cubano, que consumió gran parte de su vida en servicio del progreso de Colombia.

Contrato con el Estado del Cauca—El Gobierno del Estado del Cauca, por medio de su representante en Bogotá, se dirigió al Gobierno el 4 de junio de 1885, con el fin de recabar en su favor la cesión de los derechos que tuviera la Nación sobre el ferrocarril en construcción, junto con el 50 por 100 del producto de las Aduanas del Pacífico, para continuar por su cuenta esta obra; así pues, se celebró el contrato de 9 de diciembre de 1885, sobre cesión de esta empresa, mediante ciertas obligaciones, entre las cuales estaba la de continuar los trabajos hasta su terminación; pero si en el curso de cinco años, o antes, se veía que había incapacidad en acometer la obra, o se abandonaba por más de seis meses, o si se aplicaban los fondos a otro fin, debería volver la empresa a manos de la Nación, junto con las tierras baldías que se hubieran entregado como auxilio (*Diario Oficial* número 6552).

Después de la guerra del año de 1885, el régimen central impidió al Estado del Cauca, que pasó a ser Departamento, la realización del ferrocarril, y por este motivo el Congreso expidió la Ley 144 de 1888, sobre autorizaciones al Gobierno para comprar los derechos cedidos por el contrato de 9 de diciembre atrás citado, y para que una vez que se hubiera verificado la compra de esta empresa, continuara la construcción del ferrocarril por administración, o por medio de una compañía nacional o extranjera que quisiera hacerse cargo de ella.

Administración oficial—La Nación tomó de nuevo a su cargo el ferrocarril, y nombró Administrador al señor Miguel Guerrero S., e Ingeniero Director de los trabajos al señor Macario Palomino, y posteriormente, por renuncia de éste, al señor Julián Uribe Uribe.

Para atender a los gastos se destinó el 50 por 100 del producto de las Aduanas del Pacífico, así como el auxilio de $ 300,000 en billetes, autorizado por la Ley 124 de 1887.

Mientras la obra estuvo a cargo del Gobierno, fue necesario emprender la reconstrucción de la línea férrea, que estaba completamente deteriorada; se terminó la reconstrucción del puente del Piñal; se hicieron varios edificios; se adquirió un lote en Buenaventura de 3,000 metros cuadrados; se reparó y aumentó el material rodante, y se instalaron los trabajos hasta el kilómetro 83, aprovechando los materiales existentes, según aparece de uno de los informes del Administrador, rendido al Ministerio de Fomento el 1.° de mayo de 1890.

Para atender a todos estos gastos el Gobierno contribuyó con .....$ 100,243
La Aduana de Buenaventura con..... 412,823
La de Tumaco con..... 99,870
La Administración Provincial de Hacienda con.. 26,000
La explotación de la empresa con..... 141,230

Suma total..... ..... $ 780,166

en moneda corriente de 1891, según consta del último balance que se hizo el 31 de mayo de ese año, cuando pasó el ferrocarril, con sus anexidades y dependencias, a poder del señor James Cherry, de acuerdo con el contrato de 27 de agosto de 1890.

Contrato celebrado con los señores Gaulmin y Conde de Goussencourt—Después de que el señor Cisneros se separó de las empresas ferrocarrileras del Cauca y de Antioquia, llegó a Bogotá la propuesta de contrato presentada por el señor Juan Gaulmin, apoderado del Conde Goussencourt, la cual fue estudiada por el Consejo de Delegatarios, y sirvió para celebrar el contrato de 1.° de junio de 1886, que aprobó la Ley 4 del año citado.

Por este convenio el Gobierno concedió un privilegio por noventa y nueve años para construír y explotar las siguientes líneas férreas: la que debía partir del río Magdalena y pasar por las ciudades de Bucaramanga, Tunja, Zipaquirá, para llegar a Bogotá; la que comunicara el puerto de Buenaventura con el río Cauca; las que unieran el río Magdalena con las ciudades de Medellín o Cartagena, y la de Girardot hasta la ciudad de Cali.

El Gobierno otorgaba una garantía del 7 por 100 sobre $ 42,000 por kilómetro de vía de *un metro entre rieles*. La zona privilegiada tenía 80 kilómetros de anchura. Para asegurar el cumplimiento del contrato se debía hacer un depósito de $ 100,000 en oro.

El Concesionario propuso posteriormente algunas modificaciones al contrato citado, que fueron estudiadas por el Consejo Nacional Legislativo, y aun cuando se prestó la fianza estipulada y se firmó el convenio reformatorio de 6 de mayo de 1887 (*Diario Oficial* número 7046), el Gobierno, por Resolución de 27 de septiembre de 1888, dispuso que el contrato se cumpliera tal como había sido aprobado por la Ley 4 de 1886, sin modificación de ninguna clase.

El Concesionario celebró además con la Gobernación del Cauca un convenio sobre cesión del ferrocarril, que el Ministerio de Fomento improbó, por considerarlo gravoso a los intereses de la Nación, según puede verse en el (*Diario Oficial* números 7613 y 7614, en donde se encuentran publicados el contrato y la Resolusión.

Gaulmin entonces manifestó al Ministerio que por no haber sido aprobada la compraventa de la empresa iba a continuar los trabajos de la línea, de conformidad con el contrato primitivo, pero el Gobierno, en atención a que no se había comprobado debidamente que el Concesionario hubiera dado principio a los trabajos dentro de los plazos estipulados, resolvió declarar definitivamente caducado el contrato de 1.° de junio de 1886 por Resolución de 28 de marzo de 1889, que se publicó en el *Diario Oficial* número 7758.

El Conde de Goussencourt entró entonces a contratar con el Gobierno la construcción del ferrocarril de Buenaventura hasta Manizales, pasando por la ciudad de Cali, y el convenio fue firmado el 8 de mayo de 1889, y se publicó en el *Diario Oficial* número 7856.

El ferrocarril se consideraba dividido en dos secciones: una hasta Cali y la otra hasta Manizales. El Gobierno garantizaba al Concesionario, durante seis años, un interés del 7 por 100

anual sobre 200,000 francos por kilómetro, y sobre 40,000 francos de los ya construídos hasta Córdoba, pues debía ensanchar la vía para dejarla de un metro entre rieles. El privilegio de explotación se concedía por setenta años, y la zona privilegiada tendría una extensión de 40 kilómetros a lado y lado de la vía. Debido al fracaso de la Compañía francesa del Canal Interoceánico, fue imposible levantar el capital necesario para esta obra, y algún tiempo después se celebró el contrato de 30 de julio de 1892, para transigir la reclamación intentada contra el Gobierno por la Compañía Francobelga, a la cual le había traspasado sus derechos el señor Gaulmin, pues se consideraba perjudicada por la Resolución de caducidad de 28 de marzo de 1889. El contrato fue aprobado por la Ley 87 de 1892, y en él se dejó constancia de que la Compañía renunciaba a toda reclamación, y se declaraba nulo y sin valor el privilegio de que era cesionaria. El Gobierno se comprometió a devolver 500,000 francos que habían sido depositados como garantía; a pagar los intereses vencidos sobre esta suma, liquidados hasta el día en que se hiciera su devolución, a la rata del 7 por 100 anual, y a reembolsar a la Compañía la suma de 40,000 francos en que se estipularon los gastos hechos por ella a causa de los contratos. De esta manera quedó terminada la negociación.

Los señores Polidoro de Bucker, ingeniero residente en París, y Augusto Figge, ingeniero civil residente en Londres, presentaron al Gobierno una propuesta de contrato para este ferrocarril, que no se perfeccionó por haberse celebrado, en ese tiempo, el contrato con Cherry, de lamentable recordación.

Contrato Cherry—Declarada la caducidad del contrato Gaulmin, el Ministerio de Fomento, en vista de la Ley 144 de 26 de noviembre de 1888, sobre autorizaciones al Gobierno relativas a la construcción del ferrocarril del Cauca, celebró el 27 de agosto de 1890 un contrato con el señor James L. Cherry, que fue remitido con un mensaje del Poder Ejecutivo al Congreso, y quedó aprobado con algunas modificaciones por la Ley 16 de 13 de octubre de 1890.

Por esta concesión otorgaba el Gobierno: 1.°, un privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un ferrocarril que partiera del puerto de Buenaventura y terminara en la ciudad de Manizales, pasando por Cali; 2.°, el derecho a construír una línea férrea hasta el río Atrato, en el punto en que fuera navegable por buques de alto bordo, y 3.°, otro derecho igual para construír un ferrocarril de Cali a la frontera del Ecuador, con una ramificación hasta Popayán. También tenía preferencia el Concesionario, en igualdad de circunstancias, a la construcción de un ferrocarril que ligara el Alto Cauca con el río Magdalena, así como también para establecer una línea férrea hasta el río Putumayo.

Los trabajos de construcción debían principiarse cuatro meses después de firmado el contrato, y la primera sección hasta la ciudad de Cali quedaría concluída en el curso de cuatro años, salvo caso fortuito. Si se terminaba antes del plazo estipulado, el Gobierno concedía una prima, a razón de mil hectáreas de tierras baldías por cada mes que se anticipara la terminación de la referida sección.

El Gobierno garantizaba el interés del 5 por 100 anual sobre la primera sección, y del 4½ por 100 anual sobre la segunda, durante el término de diez y ocho años, sobre la base de $ 38,000 en oro por kilómetro. Para atender al pago de los intereses se destinó el 50 por 100 del producto bruto de los derechos de importación de las Aduanas del Pacífico, el cual podría entregarse en libranzas del 10 por 100 anual.

El privilegio se otorgaba por setenta años, contados desde la fecha de la aprobación del contrato, y a su terminación pasaba el ferrocarril a ser propiedad de la Nación, sin indemnización a favor del Concesionario.

Se fijó en $ 3,000 en oro por kilómetro el monto de los gastos de administración, conservación y explotación de la empresa, con el fin de poder liquidar el cómputo de los intereses que garantizaba el Gobierno.

Además de la exención del pago de impuestos nacionales, departamentales y municipales, de derechos de impor

tación para los materiales del ferrocarril, se le suministraba gratuitamente al Concesionario la zona necesaria para la obra y sus anexidades; se le concedía el derecho para construír muelles, puertos y atracaderos para servicio de la línea; se le cedía a título gratuito y durante el término del privilegio el usufructo de la parte existente del ferrocarril; se le otorgaban otras concesiones, como la de establecer líneas telegráficas y telefónicas, etc. El Concesionario, en compensación de estos privilegios, otorgaba la *rebaja del 50 por ciento* en los precios de la tarifa para el transporte de las tropas y empleados, valijas de correo, elementos de guerra y material de la Nación. Esta concesión fue traspasada el 29 de noviembre de 1890 a una Compañía americana denominada *Cauca Company*, la cual celebró a su vez un contrato con la Colombian Construtión and Improvement Company para la construcción del ferrocarril. El traspaso fue aceptado por el Ministerio de Fomento el 18 de agosto de 1891.

Los trabajos se iniciaron el 18 de diciembre de 1890, y la empresa fue recibida por el Concesionario el 23 de este mismo mes por riguroso inventario, como consta de los documentos publicados en el *Diario Oficial* número 8350.

Más tarde el apoderado del señor Cherry hizo una solicitud al Gobierno para que en vez de la anchura de un metro entre rieles estipulada en el contrato, se permitiera la continuación del ferrocarril con la misma paralela que tenía la parte ya construída, y el Ministerio de Fomento, por Resolución de 11 de julio de 1891, accedió a lo pedido, con la condición de que el Concesionario ofreciera hacer una rebaja remunerativa por tal concesión.

El 11 de marzo de 1892 se celebró el contrato con el apoderado de Cherry, sobre devolución de la fianza por $ 50,000 oro americano que había sido prestada, la que, según el contrato, debería devolverse cuando se hubieran construído obras por valor de $ 200,000, pues el Contratista se hizo recibir del Gobierno un trayecto de 14 kilómetros, comprendido entre Córdoba y Sucre, en la orilla del río Dagua, y aprovechó para ello parte de la obra que había construído Cisneros hasta el kilómetro 27, que solamente fue necesario reconstruír.

Mientras Cherry tuvo a su cargo el ferrocarril, introdujo dos locomotoras, un carro de pasajeros, otro de ganado, varias toneladas de rieles de 52 libras, algunas carretillas y herramientas, y montó los puentes de hierro sobre el río Dagua, en los sitios de San Cipriano y Sucre, en condiciones defectuosas, pues el primero de ellos fue destruído más tarde por una fuerte avenida. Inauguró de nuevo el servicio público del ferrocarril el 1.º de enero de 1891 hasta Córdoba, y el 1.º de septiembre de 1893 hasta San José, en el kilómetro 36-740. Hizo el trazado de la línea hasta Cali y estableció los trabajos de prolongación en un trayecto de 15 kilómetros. En todas estas obras invirtió la cantidad de $ 233,909 en oro, según el avalúo hecho por los peritos del Gobierno en el enojoso pleito que se suscitó posteriormente, como se verá adelante.

El Gobierno le suministró las siguientes cantidades: por garantía de intereses, $ 166,132 en oro; suma adelantada en la reclamación, $ 200,000; en materiales del ferrocarril que estaban sin colocar, pedidos en la época de la administración oficial, $ 20,000, y por producto bruto de la empresa y del camino de herradura en seis años, $ 234,162, o sea un total de $ 620,294, sin incluír el valor de la reclamación que presentó contra el país. Como los gastos de explotación y conservación de la empresa llegaron en este mismo tiempo a $ 224,868, quedó a su favor un saldo líquido en la administración de $ 9,294, todo lo cual consta de la liquidación que practicaron los peritos del Gobierno.

Cherry no pudo conseguir en el Exterior el capital necesario para la obra, y se le vencieron los plazos fijados en el contrato para terminar el ferrocarril. Por este motivo celebró con el Gobierno el convenio número 98 de 1892, en el cual se le concedía una prórroga de dos años para dar al servicio público la primera sección de línea férrea hasta Cali, y para importar, conforme a las autorizaciones que le dio al Gobierno la Ley 64 de 1892, tres mil chinos para la empresa. Pero el Congreso improbó el contrato anterior, pues era el Cuerpo Legislativo al que le correspondía decidir, y por medio de la Ley 60 de 1894 autorizó al Gobierno para que declarara la caducidad de esta

concesión, continuara la construcción del ferrocarril por administración oficial o por contrato, y destinara para la obra el 50 por 100 de las Aduanas del Pacífico, fijado por la Ley 16 de 1890.

En tal virtud el Ministerio de Hacienda, después de oír el dictamen del Consejo de Ministros y del Procurador General de la Nación, dictó la Resolución de 16 de octubre de 1895, publicada en el *Diario Oficial* número 9857, sobre caducidad del contrato y fijación de un plazo de treinta días para que durante él se constituyera el Tribunal de Arbitros que de acuerdo con el artículo 37 de la concesión debía decidir si había o nó razón para hacer la declaración de caducidad. El plazo se prorrogó por cuarenta días más por Resolución de 7 de noviembre del año antes citado.

El Contratista presentó el 6 de diciembre 1895 un memorial en el cual manifestaba que para poner fin a las diferencias existentes entre el Gobierno y la Compañía que él representaba, sometía a su consideración las siguientes propuestas de arreglo amigable:

a) El Gobierno pagaría a razón de $ 38,000 en oro por kilómetro de ferrocarril construído y dado al servicio público de Córdoba a San José, más los intereses correspondientes hasta la fecha en que se verificara la rescisión del contrato. Además, pagaría la debida indemnización por las obras hechas de San José en adelante, más los gastos de reconstrucción de la línea entre Buenaventura y Córdoba, y los que se hubieran hecho en trazados, perfiles, etc., de la línea hasta Cali. Esta indemnización debía fijarse por peritos competentes nombrados de común acuerdo; o

b) El Gobierno pagaría a la Empresa la suma que hubiera invertido en ella, con un 20 por 100 de recargo como compensación por el tiempo y trabajo empleados e intereses vencidos hasta la fecha de la rescisión; o bien

c) La Compañía continuaría la obra, comprometiéndose a entregar el ferrocarril hasta Cali antes del 1.° de enero de 1900, con la condición de que el 50 por 100 del producto bruto de las Aduanas del Pacífico se pagara sin demora y mensualmente a

la Compañía para que ésta cubriera los intereses devengados; o bien

d) La Compañía llevaba el ferrocarril hasta Juntas antes del 1.° de enero de 1897 y lo explotaba conservándolo en buen estado de servicio y renunciando a continuar la obra, y en ese caso el Gobierno pagaría a la Empresa $ 200,000 en oro americano como indemnización por renunciar el contrato, quedando obligado a comprar la empresa en cualquier tiempo por $ 1.500,000 en oro americano.

El Ministro, después de estudiar el asunto en Consejo de Ministros y de haber obtenido una autorización para optar por un arreglo amigable, dictó la Resolución de 3 de enero de 1896, en que se manifestó que con el fin de llegar a una transacción amigable estaba dispuesto el Gobierno a celebrar con el señor Cherry un convenio que sería sometido a la aprobación del Congreso, por medio del cual quedara terminado justa y equitativamente el referido asunto; que en el contrato podría estipularse el pago de las obras hechas por la Cauca Company, cuyo valor se fijaría en vista del informe que rindiera un ingeniero de la confianza del Gobierno, que examinara las obras, su estado, costo de construcción, valor actual, etc.; que en esa diligencia podía intervenir un ingeniero de la confianza del señor Cherry y un comisionado de la Gobernación del Cauca, con el fin de hacer las observaciones y suministrar los datos necesarios para llevar a cabo la diligencia en los mejores términos posibles; que si el señor Cherry aceptaba lo anterior, se prorrogagaría el plazo fijado para constituír el arbitramento por la Resolución de 16 de octubre de 1895.

El Concesionario optó, bien por la prórroga del plazo fijado para la constitución del Tribunal de Arbitros hasta cuando el Congreso diera autorizaciones al Gobierno para llevar a cabo el arreglo, o por la constitución inmediata del referido Tribunal, toda vez que con el arreglo amigable no quedaría terminado el asunto, como que debería someterse posteriormente a la censura del Congreso.

El Gobierno, por su parte, consideró que la formación del Tribunal a que el contrato se refería era poco menos que impo-

sible, porque de constituírlo habrían surgido inconvenientes de carácter legal, análogos a los que ocurrieron en el caso del ferrocarril de Antioquia, en que fue necesario allanarlos por medio de un decreto de carácter legislativo, y por tanto, estimó impracticable el último término del dilema propuesto por el señor Cherry.

El Ministerio de Hacienda tuvo en cuenta estos hechos, y con el fin de evitarle al país una reclamación enojosa, y para que el Congreso, después de un estudio detenido del asunto, diera al Gobierno las autorizaciones más convenientes, dictó la Resolución de 23 de enero de 1896, que declaró en suspenso los efectos de la Resolución de 16 de octubre de 1895, sobre caducidad del contrato de 1890, hasta que el Congreso resolviera si autorizaba o nó al Gobierno para celebrar un arreglo amigable con la Cauca Company. Que si el Congreso no autorizaba tal arreglo o la Compañía no aceptaba las bases que el Congreso señalara, se procedería a constituír el Tribunal de Arbitramento a que hacía referencia el artículo 37 del contrato primitivo. Que entretanto continuaran cumpliéndose por una y otra parte las obligaciones estipuladas. Que la garantía de intereses correspondientes al año de 1895 se pagaría con arreglo a la liquidación que se hiciera y en vista de los documentos que el caso requiriera. Esta Resolución fue aceptada por Cherry en la fecha en que se dictó.

El Congreso expidió, en consecuencia, la Ley 41 de 1896, que autorizó al Poder Ejecutivo para transigir con el Concesionario del ferrocarril del Cauca las cuestiones o diferencias suscitadas por la declaratoria de caducidad del privilegio a que se refería la Resolución número 9 de 10 de octubre de 1890, o por motivo de las estipulaciones del contrato que aprobó la Ley 16 de ese mismo año. Como condición de arreglo amigable se impuso la renuncia, de parte del Concesionario, del privilegio otorgado, y la entrega inmediata del ferrocarril con todas sus anexidades y dependencias.

La misma Ley dispuso que si no se llegaba a un arreglo amigable, el Poder Ejecutivo debía proceder a constituír el Tri-

bunal de Arbitramento de que trataba la Resolución de 23 de enero de 1896, aceptada por el señor Cherry, como apoderado de The Cauca Company. Que si el Tribunal no podía constituírse dentro de treinta días o no llenare dentro de sesenta más su cometido, el Gobierno comunicaría instrucciones al Procurador General de la Nación, para que promoviera las acciones judiciales a que hubiera lugar, con el fin de exigir el cumplimiento del contrato o su resolución, con indemnización de perjuicios.

Por el artículo 5º se autorizó al Gobierno para continuar la construcción del ferrocarril en la forma que lo creyera más conveniente, para lo cual se conservó la subvención del 50 por 100 del producto de las Aduanas de Buenaventura y de Tumaco.

En virtud de esta Ley, y después de largas conferencias con el señor Cherry, el Ministerio de Hacienda celebró el contrato de 4 de enero de 1897, por el cual el Gobierno de Colombia y la Compañía declararon terminadas todas las diferencias pendientes entre ambas partes por razón del contrato aprobado por la Ley 16 de 1890, mediante las siguientes estipulaciones:

1ª Que la Compañía renunciaría en absoluto al privilegio otorgado por el artículo 1º del contrato antes indicado, y entregaría, quince días después de firmado el convenio, el ferrocarril con todo su material fijo y rodante y demás anexidades. En cambio, el Gobierno pagaría a la Compañía una justa indemnización por las obras y trabajos que hubiera ella ejecutado en el tiempo en que la empresa estuvo a su cargo y por los materiales y elementos que hubiera introducido para esta obra.

2ª Que el Gobierno y la Compañía reconocían de antemano como justa y única indemnización la suma que equivaliera a lo que se comprobara haberse gastado en los trabajos de obras ejecutadas, en compra del material rodante y de los demás elementos introducidos con destino a la misma vía.

3.ª Que para fijar esta indemnización se constituiría una Comisión especial, compuesta de tres miembros, nombrados, uno por el Ministro de Hacienda, otro por el apoderado de la Cauca Company, y el tercero, de común acuerdo entre el Secre-

tario de Estado de los Estados Unidos de América y el Ministro de Colombia en Washington.

4ª Que la referida Comisión quedaba facultada para fijar esta indemnización y tasar las obras, trabajos y materiales, examinar los libros y cuentas de la Compañía, e inspeccionar en el terreno los trabajos ejecutados; que la Comisión debía reunirse en Nueva York dentro de los sesenta días siguientes a la aprobación del contrato, y el fallo que dictara debía ser definitivo e inapelable. Dispondría de ciento cincuenta días, prorrogables por sesenta más, en caso de demoras justificativas.

5.ª Que el Gobierno, con el fin de obtener la inmediata entrega del ferrocarril, le anticipaba a la Compañía, a cuenta de la indemnización, $ 200,000 en oro americano.

6.ª Que los gastos que se ocasionaran se pagarían por mitad entre el Gobierno y la Compañía; y

7.ª Que una vez cumplidas estas estipulaciones quedarían las dos partes a paz y salvo, terminadas las diferencias que entre ellas se habían suscitado y extinguidos los derechos y obligaciones emanados del contrato que aprobó la Ley 16 de 1890.

El Gobierno nombró como miembro de la Comisión arbitral al competente ingeniero señor Manuel H. Peña. Cherry nombró al señor Christian J. Schramme, y el Secretario de Estado y el Ministro de Colombia designaron de común acuerdo al señor Lewis M. Haupt. La Comisión se reunió en Nueva York el 3 de abril de 1897, y eligió como Presidente al señor Haupt, y Secretario al señor H. R. Miller. El Gobierno de Colombia nombró apoderado al señor Francisco J. Cisneros, quien además de ser hábil ingeniero había sido el iniciador de los trabajos del ferrocarril del Cauca. Sería largo entrar en todos los detalles que ocurrieron en las deliberaciones de la Comisión, que constan en las numerosas comunicaciones que dirigieron al Gobierno los señores Peña y Cisneros.

La Compañía presentó su reclamación por $ 962,438 en oro americano. Los apoderados de Colombia fijaron en $ 233,909 la indemnización que debía corresponderle a la Compañía como saldo a su favor entre el valor de lo gastado y la suma que había

recibido. En esta cifra quedaba incluída la partida de $ 200,000 en oro que se había anticipado al señor Cherry, junto con un 32¾ por 100 como honorarios en la dirección y administración de la empresa. Además, alegaron que como la Compañía no había construído el ferrocarril en los términos de su concesión, esta falta, conforme al contrato, implicaba la confiscación de la obra y el quedar sometida a los resultados de un arbitramento.

Aun cuando la Comisión debía mantenerse estrictamente dentro de las limitaciones del convenio celebrado para su constitución, los señores Schramme y Haupt suscitaron desde el principio discusión sobre el significado y alcance del artículo 3º, en lo referente a obras y trabajos ejecutados, aceptaron en la indemnización cifras enormes por servicios imaginarios y condenaron a la Nación a pagar la suma de $ 662,048 oro, y a abonar, en caso de demora, un interés del 5 por 100 anual. En esta suma se incluían los $ 200,000 oro anticipados, más $ 140,000 que reconocían haberse pagado por garantía de intereses, y fijaron como honorarios del Presidente, del Abogado de la Compañía y del Arbitro, la suma de $ 17,200.

El ingeniero Peña protestó contra este escandaloso proceder, se retiró de la Comisión y dio aviso al Gobierno por cable de 22 de octubre de 1897 y por oficio del 23 del mismo mes citado. A pesar de su separación, los interesados dictaron el fallo, aun cuando quedaba viciado de nulidad. Esto permitió iniciar un juicio en nombre del Gobierno de Colombia contra la Compañía, para que se declarara la nulidad del pago y se impidiera el uso de la sentencia condenatoria.

El Gobierno comunicó inmediatamente las autorizaciones del caso al Ministro de Colombia, y la gestión se encomendó al estudio de los abogados Calderón, Carlisle y William G. Johnson, quienes establecieron la demanda judicial contra la Compañía el 15 de diciembre de 1897, ante el Juez de la Corte del Circuito del Estado de Virginia, que era el domicilio de ella. El Juez acogió la demanda, hizo comparecer a los demandados, y después de oírlos, dictó el 13 de enero de 1898 un fallo preliminar por el cual desechó la solicitud de éstos para continuar la

discusión, y declaró que mientras se sentenciaba definitivamente sobre esta causa quedaban impedidos para obtener de cualquiera manera la validez del pretendido fallo a que se refería la demanda, o para establecer o pretender derecho alguno por cualquier reclamación o demanda contra la República de Colombia que pudiera emanar de dicho fallo o de cualquiera cláusula de él; y también para tratar de perjudicar o desacreditar de alguna manera a la parte demandante, hasta no expedirse la decisión final de la causa. Sin embargo, los demandados podían solicitar la nulidad de esta orden y defenderla con testimonios.

El 8 de junio de 1899 se celebró la primera audiencia, y el Juez falló en favor de Colombia la excepción propuesta por la parte contraria, en virtud de la cual pedía que se le negara jurisdicción a la Corte para tratar este asunto, que debía más bien ventilarse diplomáticamente.

El Tribunal dictó su decisión y retiró de la reclamación cuatro partidas cuyo monto era de $ 104,644, pero confirmó el resto de la sentencia por $ 357,404, y sus intereses, liquidados desde el 26 de enero de 1898, fecha fijada por el fallo para hacer el pago. De la decisión apelaron ambas partes ante la Corte de Apelación de Richmond.

Los alegatos tuvieron lugar en noviembre de 1901, y en febrero de 1902 se dictó una sentencia que confirmó en un todo la decisión del Tribunal de Virginia. Se interpuso entonces apelación ante la Corte Suprema de los Estados Unidos, y fue acogida, no obstante que los demandados solicitaron que fuera negada.

El 18 de mayo de 1903 la Corte sentenció a Colombia a pagar $ 193,204 y $ 63,000 por intereses liquidados al 6 por 100 anual desde el 26 de enero de 1898, suma que agregada a la de $ 620,294 como se vio anteriormente, y a la de $ 26,884, valor de los honorarios de los abogados americanos, hizo subir el total entregado a los reclamantes a $ 903,382 oro, sin computar los honorarios y gastos de viaje de los abogados, comisionados o ingenieros de parte de Colombia, los gastos de traducción,

interpretaciones y publicaciones que fue necesario hacer en defensa del país hasta el 12 de diciembre de 1904, en que se dictó el fallo definitivo del juicio, y los perjuicios que sufrió el ferrocarril por el abandono en que se le tuvo, y por la paralización de los trabajos hasta el 26 de enero de 1897, en que fue recibido de nuevo por el Gobierno.

Administración oficial—Una vez firmado el convenio de 4 de enero de 1897 con el señor Cherry, se procedió a la diligencia de recibo y entrega del ferrocarril, la cual quedó terminada el 26 del mismo mes. En ella intervinieron como representantes del Gobierno los señores Julián Uribe Uribe y Rafael González C., y por parte del Contratista el señor Edward Blum. La administración provisional de la empresa quedó a cargo de Uribe Uribe hasta el 25 de febrero, en que se nombró Administrador al señor Ignacio Paláu.

Los trabajos se concretaron a restablecer el servicio del ferrocarril hasta el día 4 de mayo, en que, por virtud del contrato de 9 de abril de 1897, fue puesto en manos de los señores Muñoz y Borrero.

Contrato Muñoz y Borrero—En vista del desastre ocasionado por el contrato Cherry, el Gobierno resolvió atender la propuesta presentada por los señores Víctor Borrero e Ignacio Muñoz, sobre construcción y explotación del ferrocarril del Cauca, y con este motivo celebró un contrato que aprobó el Consejo de Ministros el 9 de abril de 1897 y que fue publicado en el *Diario Oficial* número 10323.

Por el artículo 1.° los Concesionarios se comprometieron a reconstruír y refaccionar en el término de seis meses el trayecto de carrilera existente entre la ciudad de Buenaventura y la estación San José, por la cantidad de $ 320,000 en moneda corriente de aquel tiempo, suma que equivalía aproximadamente a 160,000 en oro.

Además, debían construír y equipar el ferrocarril y llevarlo hasta Palmira, pasando por la ciudad de Cali, diez años después de principiados los trabajos.

Los gastos de conservación y administración que se fijaron en $ 400 en moneda corriente por kilómetro, debían ser de cargo de los constructores, y se aplicarían para este fin los productos de la explotación, tanto del ferrocarril como del camino de herradura. El excedente que hubiere sobre la suma anteriormente indicada, pertenecería al Gobierno.

Las tarifas se fijarían libremente por los Contratistas, pero no podían ser mayores que las existentes en aquella época.

Para ejercer la inspección de la empresa, el Gobierno podía nombrar un Ingeniero Interventor.

Los precios de construcción se fijaron por kilómetro en $ 38,000 en oro, para la parte comprendida entre San José y Juntas; en $ 65,333 en oro, para la extensión aproximada de 12 kilómetros en el Plan del Dagua, y en $ 40,000 en oro, para el trayecto comprendido entre el Plan del Dagua y Palmira.

Los gastos de la obra se atendían con el 50 por 100 del producto bruto de las Aduanas de Buenaventura y de Tumaco, destinado por la Ley 41 de 1896. La deuda que hubiere a cargo del Gobierno, por no ser suficiente dicho producto, se pagaría en libranzas contra dichas Aduanas, que ganarían un interés del 8 por 100 anual, y serían amortizables con el 50 por 100 ya indicado.

Los Concesionarios aseguraban el cumplimiento de sus obligaciones con una fianza de $ 50,000, que quedaría cancelada tan pronto como contruyeran 20 kilómetros de carrilera.

Para estimular la empresa, el Gobierno otorgaba una prima de cien hectáreas de tierras baldías por kilómetro, en los lugares que escogieran los Contratistas. Una vez que el ferrocarril estuviera terminado, los constructores debían ser preferidos, en igualdad de circunstancias, para administrarlo y conservarlo hasta dejar cancelada la deuda que hubiere por motivo de la obra. También serían preferidos para la construcción del ferrocarril hasta Manizales y hasta Popayán, respectivamente, así como para establecer un muelle en Buenaventura.

El 5 de mayo de 1897 principiaron los trabajos de reconstrucción de la línea, y se terminaron el 28 de octubre del año ci-

tado. Los de prolongación se inauguraron el 26 del mismo mes de octubre, y se llevaron sin interrupción hasta el día en que estalló la última guerra civil, en octubre de 1899. El primer kilómetro de carrilera fue recibido el 24 de enero de 1898 por el señor Abelardo Ramos, Ingeniero Interventor, nombrado por el Gobierno.

Del informe que posteriormente rindió este competente ingeniero se deduce que la línea en explotación estaba localizada en condiciones muy defectuosas, principalmente la parte que había sido construída por el señor Cherry; que por las reparaciones continuas que se le hacían, debido a la mala calidad del balasto y de las traviesas, la carrilera se había desperfeccionado y ocasionaba frecuentes descarrilamientos; que no había planos ni perfiles, y por tanto, no era fácil corregir el trazado; que los rieles eran de dos tipos, de quince y de veinte kilogramos, respectivamente; que había dos puentes de hierro de buena clase; que como las curvas eran de radio estrecho, las pendientes muy acentuadas y el corte de los taludes casi vertical, la carrilera estaba en condiciones muy defectuosas.

En cuanto a los trabajos de prolongación acometidos por los constructores, observaba dicho ingeniero que avanzaban hacia Cali, pero que en ellos se había adoptado el mismo sistema antiguo de emplear obras de madera, que era preciso reconstruír continuamente, lo que ocasionaba fuertes gastos en el mantenimiento de la línea. Que valía la pena emprender obras permanentes de hierro y mampostería, y dedicar para ello la parte libre de la explotación del ferrocarril y del camino de herradura, aun cuando fuera necesario hacer menos kilómetros por año de los estipulados en el contrato. Que era preciso sistematizar el empleo de curvas y gradientes, de manera que la tracción de las locomotoras no fuera menor, en ningún caso, que en la de pendiente del 3 por 100, en alineamiento recto. Como el contrato carecía de especificaciones técnicas respecto de la construcción, Ramos formuló las que debía llenar la obra para que fuera ejecutada en condiciones satifactorias. También indicó la conveniencia de aprovechar la depresión de *La Pepita* para evitar el Boquerón del Dagua, como resultado del estudio de exploración que practicó en el terreno.

El Ministerio de Hacienda encontró aceptables estas observaciones y lo facultó para exigir de los Contratistas que mejoraran las obras, por lo menos en los nuevos trayectos que se construyeran, para que no fuera gravosa la conservación de la vía, y porque, dados los precios estipulados en el contrato, el Gobierno podía exigir que se ejecutaran como para un ferrocarril de primera clase.

Los Concesionarios solicitaron algunas modificaciones del contrato, como facultad de poder traspasar la empresa a una compañía extranjera; conseguir la garantía del Gobierno en las libranzas contra las Aduanas, y mejorar algunos otros puntos de menor importancia, pero ni el Consejo de Estado ni el de Ministros accedieron a lo pedido.

Por haberse turbado el orden público, quedaron suspendidos, desde el 20 de noviembre de 1899, los trabajos que estaban establecidos en los kilómetros 11 y 12 de la prolongación. El Gobierno recibió un trayecto de 10 kilómetros de línea férrea, que pagó a razón de $ 38,000 cada uno. Por tanto, lo gastado durante el tiempo en que los señores Muñoz y Borrero tuvieron a su cargo la empresa, alcanzó a la cantidad de $ 540,000 en oro, valor de la reconstrucción de la línea y del trayecto dado al servicio público, sin computar los intereses devengados por las libranzas que se les entregaron, a la rata del 8 por 100 anual.

Administración oficial—El Ministro de Hacienda dictó una resolución por la cual el Gobierno asumió la administración directa del ferrocarril, por motivos de orden público, desde el 15 de diciembre de 1899 en adelante. Fue nombrado Administrador el señor Víctor Borrero, y quedó suprimido el puesto de Ingeniero Interventor.

Más tarde, por Resolución de 6 de marzo de 1900, se declararon suspendidos los efectos del contrato de 9 de abril de 1897 y también los pagos para amortización de libranzas giradas a favor de los Contratistas, mientras subsistiera el estado de guerra.

Los Contratistas manifestaron al Gobierno, el 26 de noviembre de 1900, que por haberse destruído completamente la

estación de San José, se hacía necesario terminar dos kilómetros que faltaban para llegar a la estación Delfina, que estaba situada en mejor clima, y con lo cual se haría un ahorro de 15 kilómetros de camino de herradura. Pedían al mismo tiempo que para estos trabajos se destinara parte de la fuerza pública organizada como cuerpo de zapadores.

El Gobierno aceptó esta solicitud y dispuso que se reanudaran los trabajos si los peticionarios renunciaban a las ventajas que pudieran derivar de las estipulaciones del contrato y siempre que se celebrara un convenio con el Jefe Civil y Militar del Departamento del Cauca, que debería ser sometido a la aprobación del Gobierno, antes de llevarse a efecto. Pero el 24 de diciembre de 1900 el señor Borrero falleció, y la obra de reconstrucción no pudo efectuarse.

Mientras el ferrocarril estuvo a cargo del Gobierno, los trabajos se concretaron únicamente a conservarlo en buen estado de servicio, pero una avenida del río Dagua en el mes de noviembre de 1901, destruyó el puente metálico de 61 metros de longitud, situado en el paso de San Cipriano, y el trayecto recientemente construído quedó abandonado completamente.

Contrato Ignacio Muñoz—Los herederos del señor Borrero traspasaron a Muñoz, con aprobación del Gobierno, los derechos que tenían en el ferrocarril. En el mes de enero de 1903 manifestó dicho señor, por conducto del Gobernador del Cauca, que conforme al artículo 28 del contrato, eran de cargo del Gobierno las pérdidas o deterioros que hubiera sufrido el ferrocarril por causa de la guerra; que la empresa se hallaba completamente arruinada; que la línea había sido invadida por la maleza, y las estructuras de madera, como puentes, viaductos y traviesas, estaban completamente podridas y requerían una renovación inmediata; que el material rodante estaba deteriorado y era insuficiente, y que para dejar la línea en el estado en que estaba antes de la guerra, proponía: 1.°, o celebrar un contrato de reconstrucción por una suma fija; o 2.°, hacer la reconstrucción del ferrocarril por administración y por cuenta de la Nación, y al efecto presentó al Gobierno un proyecto que fue estudiado por el Consejo de Ministros, y quedó aprobado el

18 de marzo de 1903. El 21 del mismo mes se celebró en firme el contrato correspondiente, que se elevó a escritura pública por medio de instrumento número 401, de 31 de marzo de 1903, otorgada ante el Notario 4.° de este Circuito, y se halla publicado en el *Diario Oficial* número 11841.

Por él se obligó Muñoz a reparar el ferrocarril desde Buenaventura hasta el kilómetro 46 y 680 metros; a pedir un puente de hierro que sustituyera el de San Cipriano; a construír provisionalmente un puente de madera para el mismo punto, y a dar al servicio público el ferrocarril en el término de dos años, contados desde la aprobación del contrato.

El Gobierno se obligó a pagar por la obra, inclusive todos los gastos que fuera necesario hacer en la reparación, la suma de $ 75,000 en libranzas de a $ 1,000 cada una, amortizables en las Aduanas del Pacífico con el 50 por 100 del producto bruto; a situar en la línea dos batallones de trescientas plazas cada uno, racionados y equipados por su cuenta y organizados como zapadores.

Una vez que estuvieran terminados los trabajos de reconstrucción, el Contratista podría continuar los de prolongación, principalmente en los dos kilómetros que estaban sin concluír hasta Delfina, y para administrar y conservar el ferrocarril y el camino de herradura debería seguir rigiendo lo dispuesto en el contrato de construcción. El ferrocarril fue recibido oficialmente por el Contratista el 30 de junio de 1903, y posteriormente llegó el Cuerpo de zapadores, pero como su labor fue ineficaz, se hizo indispensable modificar el contrato en referencia.

El Gobierno pidió al ingeniero señor Ramos un informe acerca del estado en que se hallara el ferrocarril, y tuvo conocimiento que no era satisfactorio (*Registro Oficial*, número 142 de 1904). Entonces se dispuso rescindir el contrato, y se comisionó al Gobernador del Cauca para que fijara, de acuerdo con el Contratista, las bases definitivas de arreglo.

Fue nombrado el General Jaime Córdoba comisionado del Gobierno para que se entendiera con el Gobernador y con el Contratista y activara el traspaso, pues era evidente que no

obstante haberse amortizado las libranzas y a pesar de las prórrogas concedidas, la obra no adelantaba. El contrato de traspaso quedó aprobado por el Poder Ejecutivo el 9 de septiembre de 1904, con algunas modificaciones, como la referente a que la Nación se reservaba el derecho de tomar la empresa por su cuenta, si llegaba el caso de que se presentara algún contratista que se comprometiera a terminar y prolongar la línea hasta la capital de la República, y que la entrega del ferrocarril debería hacerse bajo la inmediata inspección de un ingeniero que representara al Gobierno. (*Diario Oficial* número 12203).

Para desempeñar este cargo se nombró al ingeniero señor Modesto Garcés, y por el informe que con fecha 20 de diciembre de 1904 rindió al Gobierno, se tuvo conocimiento que el ferrocarril tenía en general un carácter provisional y de un costo que no representaba las ingentes sumas pagadas para la obra, pues los Contratistas Muñoz y Borrero habían recibido desde 1897 hasta la fecha del informe, $ 588,072, inclusive el valor de los intereses de las libranzas. Que Muñoz estaba en incapacidad de levantar el capital suficiente para seguir los trabajos, y que su acción se limitaba únicamente a construír kilómetros de línea a un precio que le dejara las mayores utilidades.

El Gobierno resolvió entonces que continuara interinamente el Contratista al frente de los trabajos, siempre que se celebrara el contrato del caso, adicional y reformatorio de los anteriores, el cual se firmó el 15 de diciembre de 1904 y se publicó en el *Diario Oficial* número 12245. Por este contrato se prorrogó en un año el tiempo señalado para terminar la reparación de la parte construída del ferrocarril y para colocar el puente de hierro de San Cipriano. En atención a que el Gobierno había retirado los zapadores, se reconocieron a Muñoz $ 160,179, como valor de jornales de los trabajadores que los reemplazaron, según lo dispuso el Ministerio de Hacienda.

Los trabajos se reorganizaron nuevamente, y más tarde el Contratista reclamó del Gobierno el pago de $ 20,000, precio de varias obras ejecutadas sin haberse obligado por contrato algu-

no. En vista de la solicitud, el Gobierno comisionó a los ingenieros señores Abelardo Ramos y Julián Uribe U. para que avaluaran tales obras. Rendido el informe correspondiente, se le reconocieron los $ 20,000, según contrato de fecha 13 de marzo de 1905, publicado en el *Diario Oficial* número 12528, pero se hizo constar expresamente que en lo sucesivo no se le reconocería al Contratista suma ninguna que proviniera de obras no estipuladas en contratos anteriores.

Meses después pidió Muñoz que a buena cuenta de los kilómetros 46-600 y 47-600 que iba a entregar al Gobierno, se le anticipara la mitad de la suma a que tenía derecho, y el Ministerio de Obras Públicas, por Resolución de 19 de octubre de 1905, ordenó el pago correspondiente por $ 38,000 en libranzas contra las Aduanas del Pacífico, que se legalizaría tan pronto como los kilómetros fueran recibidos por el Gobierno. El saldo, por $ 32,000, se le entregó posteriormente, en virtud del contrato de rescisión, de fecha 11 de enero de 1906 (*Diario Oficial* número 12549), que fue preciso celebrar con el Contratista con motivo de las negociaciones que el Gobierno pactó con los señores Mason, y en el cual se le concedieron 1,000 hectáreas de tierras baldías, correspondientes al trayecto de 10 kilómetros construído antes de la guerra; y se le ofreció pagar el gasto que ocasionaran la conservación y administración del ferrocarril y del camino de herradura, desde la fecha de este contrato hasta el día en que la empresa pasara a manos de los nuevos concesionarios.

No fue este el último contrato que celebrara el Gobierno con aquel Contratista, pues con el fin de pagar las herramientas, muebles, materiales y enseres, así como el valor de lo gastado hasta el 11 de febrero de 1906 en que los Mason se encargaron del ferrocarril, se firmó en 25 de mayo del año citado otro convenio, por el cual se le reconocieron $ 100,000 (*Diario Oficial* número 12676), que se cubrieron la mitad en dinero y el resto en libranzas giradas contra las Aduanas. En esta suma quedó incluído el valor de las 1,000 hectáreas de tierras baldías que anteriormente le habían sido reconocidas y cuya adjudicación no se hizo; así se puso término final a toda reclamación que pudiera intentar Muñoz contra la Nación.

De manera pues que desde 1897 hasta el mes de febrero de 1906, por causa de los contratos celebrados con Muñoz y Borrero, y posteriormente con Ignacio Muñoz, el ferrocarril del Cauca se prolongó en 12 kilómetros, se reconstruyó la línea férrea destruída por el abandono en que la dejó el Contratista Cherry, se volvió nuevamente a reconstruír el ferrocarril después de la última guerra, se restableció el tráfico hasta la estación San José, en el mes de septiembre de 1905, y se pidieron los puentes de hierro de San Cipriano y San José y algunos elementos más para la empresa, y se pagaron las siguientes sumas de dinero:

Por la construcción de 10 kilómetros, reconstrucción de la línea e intereses de las libranzas, según dato suministrado por Garcés en el informe de 1904	$ 588,072
Por la reconstrucción del ferrocarril (contrato de 21 de marzo de 1903)	75,000
Por pago de jornales de los trabajadores que reemplazaron a los zapadores (contrato de 15 de diciembre de 1904)	160,179
Por valor de obras adicionales (contrato de 13 de marzo de 1905)	20,000
Por valor de 2 kilómetros, hasta el kilómetro 47-600 metros (contrato de 11 de enero de 1905)	70,000
Por valor de la rescisión de los contratos celebrados para el ferrocarril (contrato de 25 de mayo de 1906)	100,000
Total	$ 1.013,251

En la suma anterior no están incluídos los productos del camino de herradura y del ferrocarril que tomó el Contratista mientras tuvo la empresa a su cargo, ni los intereses de las libranzas al 8 por 100 anual durante el tiempo de su amortización.

Contrato Mason—Los señores Eduardo y Alfredo Mason, ciudadanos americanos, manifestaron al Gobierno que podían organizar en los Estados Unidos una compañía que se encarga-

ra de la rápida construcción del ferrocarril del Cauca, en condiciones más o menos análogas a las acordadas en el contrato Muñoz y Borrero.

El Gobierno aceptó la propuesta y celebró con ellos una opción, el 5 de febrero de 1905.

Ofrecieron también que se harían cargo de construír y prolongar el ferrocarril de Girardot, con el fin de unirlo al del Cauca y comunicar de ese modo a Bogotá con el puerto de Buenaventura, en el menor tiempo posible, pero el Gobierno, por lo pronto, concretó la oferta al trayecto de Buenaventura a Palmira.

Para tener idea de las capacidades financieras de los proponentes, el Gobierno pidió informes, que obtuvo favorables, tanto de los Mason como de la Compañía denominada J. G. White & Company, de Nueva York, que prometía suministrar el dinero para la empresa, conforme al contrato que para tal efecto había celebrado con los Mason el día 28 de octubre de 1905.

Los proponentes llegaron a Bogotá y contrataron en firme con el Gobierno el 30 de diciembre de 1905 (*Diario Oficial* número 12549). Por este contrato se obligaron a reparar el ferrocarril del Cauca en la parte construída, desde la bahía de Buenaventura hasta la estación Delfina; a prolongar y equipar la línea desde este último punto hasta Palmira, pasando por Cali, en el término de cinco años, a contar desde la aprobación del contrato; todas las obras de arte deberían tener carácter permanente, de manera que en ellas no entrarían sino hierro, piedra, ladrillo, etc.; se cambiarían las obras provisionales por otras de hierro, acero o mampostería, en el término de dos años. Se obligaron igualmente a terminar por su cuenta la construcción de los dos últimos kilómetros, hasta el 48-600 exclusive, que, pagados a Muñoz, estaban aún inconclusos.

Se estipularon las demás condiciones del contrato Muñoz y Borrero, respecto del precio para los nuevos kilómetros que se hicieran, y la forma del pago por parte del Gobierno, etc.

Los Concesionarios se hicieron cargo del ferrocarril el día 10 de febrero de 1906, y organizaron una Compañía que nom-

bró Presidente al señor Alfredo Mason y Gerente al señor Eduardo Mason. El señor Abelardo Ramos continuó en el puesto de Ingeniero Interventor hasta el día 3 de abril de 1906, en que desgraciadamente falleció en *Platanares* en ejercicio de sus funciones. Fue nombrado para reemplazarlo el señor Carlos Rengifo.

El 26 de julio de 1906 se inauguró el puente de hierro de San Cipriano, y el tráfico del ferrocarril quedó restablecido de modo permanente hasta la estación de San José.

Con motivo del traspaso de la empresa del ferrocarril del Cauca, que debía Muñoz hacer a los nuevos concesionarios, se celebró el convenio contenido en la escritura pública número 1365, otorgada en la Notaría 4.ª del Circuito de Bogotá, el 3 de diciembre de 1906. En ella consta que los Concesionarios reconocieron a Muñoz, en cumplimiento de la sentencia arbitral dictada el 30 de octubre del año citado, y motivada por algunas diferencias que se suscitaron entre los expresados señores, los siguientes valores: 500 acciones de a $ 100 cada una, completamente pagadas en la empresa; el derecho al 10 por 100 de las utilidades líquidas del ferrocarril, y del 10 por 100 de las utilidades líquidas de la explotación de las carboneras que adquirieron los Mason en 23 de diciembre de 1904; la cantidad de $ 84,879 en oro, proveniente del saldo de gastos que hizo Muñoz por cuenta de los Concesionarios, hasta el 10 de enero de 1906, y sus intereses correspondientes, al 6 por 100 anual. Para asegurar el pago de esta última suma se solicitó y obtuvo del Gobierno la aprobación para hipotecar el ferrocarril a Muñoz, según se hizo constar en la escritura referida y en la marcada con el número 1379, otorgada en la misma Notaría el 6 de diciembre de 1906.

El Ingeniero Interventor informó el 26 de noviembre que los trabajos avanzaban satisfactoriamente; que el trazado definitivo de la carrilera se encontraba en el kilómetro 57; que las obras de arte estaban casi todas terminadas, y que los trabajos de reconstrucción de los kilómetros 46 y 47 continuaban a pesar de las ingentes sumas que era necesario gastar para mantenerlos en buen estado. Parecía pues asegurada la buena mar-

cha de esta importante empresa, pero los Concesionarios no pudieron conseguir el capital necesario para realizarla, y se vieron precisados a traspasar la empresa.

En efecto, por escritura pública número 453 de 9 de abril de 1907, otorgada en la Notaría 2.ª de Bogotá, se hizo constar el convenio que los Mason celebraron con el Banco Central, para obtener en préstamo la cantidad de $ 75,000 en oro, a la rata del 1 por 100 mensual. Para garantizar el pago de esta suma cedieron al Banco un crédito contra el Gobierno y le hipotecaron el ferrocarril del Cauca. Además hicieron traspaso del 50 por 100 del producto bruto de las Aduanas del Pacífico, que les correspondía por los contratos de concesión. En caso de que no pudieran cumplir con las obligaciones que habían contraído con el Gobierno, relativas a la construcción del ferrocarril de Buenaventura a Palmira, transferirían al Banco el dominio y posesión de los privilegios y concesiones que se derivaban de esos contratos. Los Concesionarios se reservaron el derecho de recuperar la empresa hasta el 31 de julio 1907, siempre que pagaran al Banco las sumas que le adeudaban, con sus respectivos intereses y los gastos que se hubieran hecho.

Banco Central—No pudieron los Mason levantar el capital para la empresa, tuvieron que hacer traspaso al Banco Central, según escritura pública número 951, otorgada el 6 de julio de 1907 en la Notaría 2.ª del Circuito de Bogotá, que corre publicada en el *Diario Oficial* número 13246, de 11 abril de 1908. Además de los privilegios y concesiones de que eran dueños, transfirieron al Banco el dominio y posesión de la vía férrea construída entre Buenaventura y Juntas, en una extensión de 54 kilómetros, los trabajos y materiales para la prolongación, junto con las estaciones, apartaderos, material rodante y demás anexidades. Traspasaron también el dominio y posesión de las hulleras que adquirieron en el contrato de construcción de 30 de diciembre de 1905, y en el que celebraron con Muñoz el 23 de diciembre de 1904.

Los señores Mason se obligaron a continuar los trabajos de prolongación a sus expensas, hasta el día 30 de julio de 1907, y a entregar inmediatamente la empresa al representante del

Banco Central, para que, con el producto de la explotación, se pagara una parte de las cantidades que adeudaban.

Vencido el plazo estipulado sin que los Mason pudieran rescatar la empresa, el Banco quedó dueño de la concesión y se subrogó en todos los derechos, acciones y obligaciones que tenían los Concesionarios. El Ministro de Obras Públicas, por Resolución de 22 de agosto de 1907, aceptó el traspaso, y quedó, en consecuencia, perfeccionada la cesión.

A pesar de haberse verificado la operación, de acuerdo con los Mason y con el apoderado de la Compañía americana, trató de intentar don Alfredo Mason, contra el Gobierno de Colombia, una reclamación por $ 10.000,000 en oro americano, alegando que el Gobierno no había cumplido sus compromisos, pero su socio, don Eduardo, declaró espontáneamente al Ministerio de Obras Públicas que estaba plenamente satisfecho del modo como el Gobierno había cumplido con todas y cada una de las obligaciones del contrato, y que el traspaso se había hecho con pleno y absoluto consentimiento, tanto de él como del socio Alfredo Mason, y que por tanto no hallaba justificados los cargos y reclamos que éste hacía.

Para terminar este asunto, el Banco Central y los Concesionarios celebraron el contrato contenido en la escritura pública número 1537, otorgada en la Notaría 2.ª el 29 de octubre de 1907, publicada en el *Diario Oficial* números 13551 y 13552, en que se hizo constar que el Banco Central pagaría a la Colombian Pacific Railroad Company, representada por los señores Mason, la cantidad de cien mil pesos en oro, quedando el Banco obligado a cumplir todos los compromisos que dichos señores tenían pendientes con Muñoz.

Traspasaron también los Mason al Banco Central, en esta escritura, los contratos que habían celebrado con el Gobierno para la construcción y explotación del ferrocarril de Palmira a Cartago y para el estudio de las líneas férreas entre Cartago y Amagá y Cartago e Ibagué.

Compañía del Ferrocarril del Pacífico—Por escritura número 65 de 17 de enero de 1908, otorgada en la Notaría 2.ª de Bogotá, se organizó una Compañía anónima, con el objeto de

adquirir las concesiones otorgadas por el Gobierno para la construcción y explotación del ferrocarril del Cauca. En consecuencia, el 3 de febrero del año citado se celebró entre esta Compañía y el Banco Central (*Diario Oficial* número 13247) el contrato de traspaso de todos los derechos y acciones que el Banco adquirió de los señores Mason, a saber: el relativo a la construcción y explotación del ferrocarril de Buenaventura a Palmira; el de construcción del trayecto de Palmira a Cartago, y el de exploración de las líneas de Cartago a Amagá y de Palmira a Ibagué o al río Magdalena, contratos publicados en el *Diario Oficial* números 12549, 12864 y 12853, e insertos en la escritura pública número 1537, de 29 de octubre de 1907 (*Diario Oficial* números 13551 y 13552).

Las erogaciones que hizo este establecimiento mientras tuvo la empresa alcanzaron a $ 219,030, sin contar el valor del saldo que adeudaban los Mason a Ignacio Muñoz, el cual quedó el Banco encargado de cancelar.

El Gobierno celebró el 23 de enero de 1908 con la Compañía el contrato reformatorio del de 30 de diciembre de 1905, que fue aprobado con algunas modificaciones por el Consejo de Ministros y se publicó en el *Diario Oficial* número 13206. Por este convenio se obligó la Compañía a construír trayectos de ferrocarril comprendidos entre Palmira y Cartago y entre Cali y Popayán, con un ramal de Palmira a Santander, en la misma forma y condiciones que las establecidas en el contrato de 30 de diciembre de 1905.

Se fijó el término de diez años para el cumplimiento de las obligaciones vigentes de la concesión, y para facilitar la ejecución de los trabajos, se dispuso que el pago de los kilómetros de línea férrea se haría por mitad, así: la primera mitad cuando estuviera terminada la explanación, y el resto al terminarse el enrielado.

Para conseguir capital en el Exterior, destinado para la obra, quedó autorizada la Compañía para dar como seguridad hipotecaria el ferrocarril y las cincuenta unidades del producto bruto de las Aduanas del Pacífico. Se destinaron a la reconstrucción

de la parte antigua de la línea las utilidades de la explotación que correspondieran al Gobierno y a los Concesionarios, y lo que faltase, se pagaría al contado, por partes iguales, entre las partes contratantes.

El Consejo de Ministros al considerar el contrato el 10 de febrero de 1908, introdujo algunos artículos nuevos, como el referente a la suscripción por parte de la Compañía de un capital de un millón cuatrocientos mil pesos ($ 1.400,000), y el relativo a la suscripción de acciones hasta doscientos mil pesos en oro por los particulares de los Departamentos de Cauca y Caldas.

Estas modificaciones se reformaron el 23 de enero de 1908 por otro contrato con la Compañía, relativo a la manera como debía hacerse la venta de las acciones y el pago de los instalamentos del capital. (*Diario Oficial* número 13362).

La Compañía presentó a la aprobación del Gobierno, en abril de 1908, los planos y perfiles del trazado hasta el kilómetro 82, que se denominaba *Papagayeros*, adonde llegó la carrilera en el mes de marzo de 1909. La Asamblea Nacional dispuso que la estación llevara el nombre de Caldas, como homenaje al prócer de la Independencia, y que la de Delfina se denominara Cisneros, como recuerdo del notable ingeniero que colaboró en la mayor parte de las obras férreas del país y fue iniciador de la que se trata.

La Compañía nombró Ingeniero Director de los trabajos al señor Rafael Alvarez Salas, quien hizo un estudio de las condiciones técnicas estipuladas en los contratos de concesión, y solicitó del Ministerio de Obras Públicas la modificación de algunas que no era posible cumplir estrictamente por las dificultades del terreno. Eso motivó el contrato de 31 de diciembre de 1908, que se refiere a la reducción del radio menor de las curvas hasta 70 metros, y a la longitud de las tangentes, hasta 25 metros.

El 26 de noviembre de 1908 el estado de los trabajos era muy satisfactorio, pues se habían montado sobre el río Dagua tres puentes de hierro con 40, 36 y 32 metros de luz, res-

pectivamente; estaba concluída la construcción de varios estribos de mampostería para montar otros puentes; se tenía pedido el material suficiente para adelantar los trabajos con rapidez; y el trazado de la línea férrea, hasta Cali, se hacía bajo la dirección del ingeniero señor Lobo Guerrero.

A medida que los trabajos avanzaban en dirección a Cali, era necesario se decidiera sobre la ruta que debía escogerse: si por la de Tocotá, pasando por una depresión de la cordillera denominada Las Nieves, o por Cresta de Gallo.

Para resolver lo conveniente el Ministerio solicitó de la Compañía los diferentes estudios hechos en el terreno para estos trazados, y por Resolución de fecha 13 de febrero de 1909, publicada en el *Diario Oficial* números 13569 y 13570, dispuso que se adoptara el de Lomitas, por ser el más corto y barato.

El Gerente de la Compañía del Ferrocarril manifestó al Gobierno que a pesar del cumplimiento de las obligaciones que había contraído y de las mejoras hechas en la construcción del ferrocarril, se veía sin el apoyo moral y material necesarios para realizar la obra, pues era preciso vencer continuamente dificultades provenientes de la mala situación de la línea antigua; ya del malestar consiguiente a las quejas continuas de los impacientes; o por la demora de algunos pagos por parte del Gobierno. Pidió la rescisión de los contratos, y manifestó además que sin pretender gravar el Tesoro Público exigiéndole cuantiosas indemnizaciones de lucro cesante, aspiraba únicamente a que se les reintegrara a los accionistas el capital que hubieran desembolsado, con un razonable interés, calculado sobre el dinero que se encontrara bien representado.

El Ministerio consultó la opinión de los Senadores y Representantes y de los Concejos Municipales de las poblaciones más importantes del Cauca, acerca de la conveniencia de declarar la resolución de tales contratos, y por Resolución de 23 de diciembre de 1909 no aceptó la propuesta de rescisión, por no convenir a los intereses nacionales.

En vista del informe rendido por la Comisión de ingenieros nombrada por Decreto número 280 de 1.° de octubre de 1909, el Ministerio aprobó el trazado de Cresta de Gallo y ordenó ela-

borar los estudios de algunas variantes indicadas como ventajosas por la Comisión, y más tarde, en 30 de abril de 1910, se aprobaron los planos y perfiles del trazado comprendido entre Cresta de Gallo, en la cima de la cordillera, y Cali, en el kilómetro 173, y con fecha 4 de septiembre de 1912, los del trayecto hasta Palmira.

El ferrocarril era pues una realidad, y el Congreso expidió la Ley 129 de 1913, que dispuso denominar *Ferrocarril del Pacífico* la línea que debe poner en comunicación a Bogotá con el puerto de Buenaventura, de la cual hacen parte integrante las líneas de la Sabana, Girardot y Tolima. Dicha Ley ordena que se continúe el ferrocarril del Tolima hasta empalmarlo con el del Cauca, bien sea por la depresión de Calarcá o por el valle de Las Hermosas, o por cualquiera otra que sea conveniente, de acuerdo con los estudios que practiquen Comisiones técnicas.

La Compañía acometió por su cuenta el estudio de una de ellas a través de la Cordillera Central, por medio de dos grupos de ingenieros que trazaron la línea de Palmira a Ibagué por el Quindío, y más tarde celebró con el Gobierno el contrato para construírla y equiparla, pasando por Cartago, con un ramal a Manizales y otro del Espinal a Neiva, contrato que pasó al estudio del Congreso, en sus sesiones de 1912, pero que no fue considerado en segundo debate.

Cuando la empresa del ferrocarril de Girardot estuvo a cargo de la Compañía inglesa, se practicaron varias exploraciones por la cordillera, a cargo de los ingenieros señores Luciano D. Battle, como Jefe, y J. Barney y Roberto D. White, ayudantes, de las cuales se dio cuenta al Gerente Odell, en un informe, que en parte dice:

Habiendo usted dispuesto que examinara la ruta para una línea férrea de Girardot al litoral del Pacífico o hasta su empalme con el ferrocarril del Cauca (Buenaventura), consideré como principal objeto buscar la depresión más baja en la cordillera que separa los valles del Magdalena y Cauca. Al efecto, partí de Girardot el 24 de junio del presente año (1902) por la vía del Espinal, Guamo, Ortega y Chaparral; de este lugar me dirigí a Coyaima, y allí pasé el río Saldaña; seguí a Natagaima, y a unas diez millas arriba crucé el Magdalena, seguí el valle de este río hasta Neiva, y luégo

subí éste hasta su confluencia con el Plata; subí éste hasta la población del mismo nombre, y de allí el río Raíz hasta su nacimiento. Crucé la Cordillera Central por Guanacas, Silvia y Tone, descendí a Santander y seguí por Caloto, Florida y Candelaria a Cali. De esta ciudad regresé a Florida, tomé las riberas del río Amaime, vertiente occidental de la Cordillera Central, exploré éste hasta cerca de su nacimiento arriba de Chinche. Permanecí por varios días en esta excursión, por ser en donde está la mayor depresión de esta masa andina, y torné a Florida. Bajé el valle del Cauca hasta Cartago; tomé la vía de Pavas y Boquía, y por el Quindío crucé de nuevo la Cordillera.

Examinadas cuidadosamente las tres rutas dichas y bien estudiadas, encuentro que todas ellas son practicables, pero que la mejor es la de la quiebra o depresión que existe a unos veinticinco kilómetros al sur de Barragán, que podemos llamar de Chinche, por estar muy próxima a este sitio y ser la más directa, y por lo mismo la más corta, a partir de Girardot, Espinal, Guamo y Chaparral, subiendo el río Amoyá por sus orillas hasta encontrar el Abeima; por las riberas de este río hasta sus cabeceras en donde está la quiebra o depresión de Chinche, a buscar el nacimiento del Amaime y descender por el valle de este río al del Cauca, atravesarlo en dirección de la quiebra o boquerón de San José, sobre la Cordillera Occidental, para descender al valle del Dagua a encontrar el ferrocarril del Pacífico. (Buenaventura).

Al examinar el mapa de Colombia se ve que esta línea pasa por el centro del Tolima y del Cauca y es la ruta más directa entre Bogotá y Buenaventura en el litoral del Pacífico. Es unos diez y ocho kilómetros más corta que la del Qindío, y tiene doscientos cincuenta y ocho menos que la del paso del Alto de Guanacas, vía de Popayán....

La Compañía acometió por su propia cuenta el estudio del trazado del ferrocarril por el Quindío, por dos Comisiones de ingenieros, para comunicar el ferrocarril del Cauca con el de Girardot, mediante un contrato que no se perfeccionó.

Los trabajos continuaron avanzando rápidamente, y los rieles llegaron al pie de la Cordillera Occidental, del lado del valle del Cauca, en donde se estableció la estación de Yumbo, la cual se inauguró el 19 de septiembre de 1914, y a los pocos meses, el 1.° de enero de 1915, quedó dada al servicio la de Cali, en el kilómetro 173. Estaba demostrado que la Compañía nacional, lejos de explotar el Tesoro Público como lo habían hecho anteriormente algunos contratistas de esta misma obra, había cumplido sus obligaciones y prometía seguir adelante ven-

ciendo los obstáculos que los hombres y la naturaleza le presentaban, pero por desgracia no pudo concluírla, según se verá después.

Un resumen de lo gastado en la construcción de esta obra, desde que se inició en 1878, hasta 1907, en que fue tomada por la Compañía, permitió elaborar el cuadro siguiente, que el autor de estas líneas publicó en *Anales de Ingeniería* (volumen XX, números 241 y 242) y sirve para dar idea del costo aproximado de ella:

Contratistas.	Tiempo.	Kilometros construídos.	Costo en oro.	Observaciones.
Francisco J. Cisneros	1878 a 1885	27	$ 1.780,882	
Por indemnización al mismo.	....	...	53,000	
Administración oficial, reconstrucción.	1885 a 1891	..	393,083	
J. Ganimio	1886 a 1889	...	8,000	Sin incluír los intereses del depósito.
James Cherry.	1891 a 1897	8	903,382	Con indemnización y gastos del recibo de la empresa.
Muñoz Borrero	1897 a 1899	10	588,072	Inclusive los intereses al 8 por 100 de las libranzas.
Ignacio Muñoz	1903 a 1905	2	425,179	Sin incluír los intereses ni los productos del ferroearril y del camino de herradura.
A. y E. Mason.	1905 a 1907	8	567,613	
	29 años	Kls. 55	$ 4.719,211	

Es decir, que en veintinueve años se construyeron 55 kilómetros de línea con un costo de $ 4.719,211, obra muy defectuosa que fue necesario reconstruír completamente.

La Compañía en siete años había hecho 118 kilómetros, por terreno muy quebrado, y recibió $ 4.735,387, sin computar los productos de la explotación y el déficit que ésta ocasionaba mensualmente, y que el Gobierno le reconocía por mitad, y pagaba en bonos con interés. El déficit era ocasionado por los escasos rendimientos de la empresa y los gastos de conservación y de reconstrucción de la parte antigua. Hasta 1912 se le habían entregado a la Compañía por este capítulo $ 258,013.

Daños de la línea—En el mes de octubre de 1912, por motivo de un aguacero torrencial, el río Dagua destruyó gran parte de la línea férrea entre los kilómetros 26 a 67, y causó daños de consideración de que no había precedente en la historia de esta empresa. El puente Cisneros, de 40 metros de longitud, situado a 5 metros sobre el nivel de las aguas medias, a pesar de su estructura metálica, fue arrastrado por el agua a 750 metros abajo de los estribos. También fueron destruídos los puentes metálicos de Limbo, de 36 metros de luz, y Borrero, de 29 metros, que arrastró el agua a 200 metros y a 30 metros de sus sitios respectivos. Gran cantidad de muros de sostenimiento, terraplenes, carrilera, líneas telegráficas y obras de arte quedaron arruinados por la creciente, y el tráfico fue suspendido por la Compañía, que concentró todo el personal de trabajadores a su servicio a la reparación inmediata de la línea. El Congreso, por la Ley 75 de 1912, autorizó al Gobierno para proceder a la reconstrucción de la línea. En tal virtud, el Ministerio de Obras Públicas envió a los ingenieros señores Alejandro López y Alejo Morales a estudiar los daños sufridos y el presupuesto respectivo. Del informe que rindieron se dedujo que los desastres provenían por la defectuosa construcción de la obra, pues los terraplenes carecían en muchos sitios de muros de revestimiento, que la carrilera había quedado a poca altura de las aguas y en partes ocupaba el álveo del río, trayectos que habían sido construídos por los anteriores contratistas

Cherry, Muñoz y Borrero y Mason, con ingenieros extranjeros. Dicha obra permitía formar una comparación favorable con la que había construído la Compañía con ingenieros colombianos, bajo la hábil dirección de los señores Alvarez Salas y Lobo Guerrero, en donde las condiciones técnicas superaban a las prescripciones del contrato, y la obra ejecutada, en general, revelaba una solidez y duración que hacían pensar que lo objetivo de la ganancia se había eclipsado por el ánimo de dejar bien sentada la reputación de los ingenieros que allí colaboraron.

Para ejecutar los trabajos pactó el Ministerio con la Compañía el contrato correspondiente, de fecha 11 de febrero de 1913, por el cual ésta suministraría el dinero para la obra en calidad de préstamo, con un interés módico y sin cobrar remuneración por la dirección. La reconstrucción había comenzado desde noviembre del año anterior, y se concluyó en 15 de julio de 1914. Costó a la Nación $ 1.226,422. La línea quedó reconstruída desde el kilómetro 26 hasta el 77, con numerosas variantes, y enrielada con carriles de 55 libras por yarda, en unos 30 kilómetros. Se construyeron cuatros puentes nuevos de acero, de 30, 50 y 56 metros de luz. Se pusieron traviesas de acero en unos 11 kilómetros, se levantaron 20,000 metros cúbicos de mampostería, en los que se emplearon cerca de cinco mil toneladas de cemento, y hubo 1,800 peones empleados durante los diez y nueve meses que duró la obra.

Dificultades y tropiezos para la Compañía—En 1914 estalló la guerra europea, que impidió la consecución de materiales para el ferrocarril y entorpeció las gestiones que la Empresa estaba llevando a cabo para la consecución de un empréstito para impulsar vigorosamente los trabajos. Además, por causa de la crisis fiscal que afrontó el país, el Gobierno no pudo hacer el pago oportuno de las sumas que le correspondía entregar a la Compañía, por las Aduanas del Pacífico.

Los trabajos no podían adelantar con la debida rapidez por estas razones y por la dificultad que surgió con los dueños de zonas, que pedían sumas excesivas; fue preciso decretar la expropiación y seguir juicios de tramitación larga, que exigían el pago previo del valor del terreno, que el Gobierno no podía efectuar.

Con todo, el enrielado continuó hasta Palmira y hacia Popayán, a partir de Cali, o sea en dirección al norte y al sur de esta ciudad, y en enero de 1916 se inauguró el puente giratorio sobre el río Cauca, de 82,60 metros de luz, dividido en tres tramos, de los cuales el central mide 53 metros, y es movible, para facilitar el paso de los buques que navegan por el río. Costó, ya montado, alrededor de $ 100,000, y se considera la mejor obra del país, que solamente será superada por el puente sobre el río Magdalena.

La carrilera llegó a Palmira, en el kilómetro 199, el 15 de mayo de 1917; los trabajos siguieron hacia Buga (kilómetro 241), y los estudios hasta Cartago (kilómetro 346), por la banda oriental del río Cauca, quedaron terminados.

Línea Cali-Popayán—Una vez que el ferrocarril llegó a la ciudad de Cali, dispuso la Empresa acometer los trabajos del trayecto hacia Popayán, sin dejar de atender los de la línea principal a Palmira. Desde enero de 1909 se habían estudiado sobre el terreno diferentes trazados para buscar el más conveniente, por medio de Comisiones que estuvieron a cargo de los ingenieros señores Lobo Guerrero, Arcila, Vanegas, Uribe Uribe y W. Lidston.

Los planos correspondientes a la primera sección de 64 kilómetros fueron aprobados por Resolución del Ministerio de Obras Públicas de fecha 14 de enero de 1914, y lo trabajos se iniciaron en marzo del mismo año. Poco tiempo después fueron entregados al servicio 22 kilómetros hasta Jamundí, y 12 más hasta Guanchite. La línea sigue por el valle del río Cauca en pendiente suave, que fluctúa entre el ¼ y el 1½ por 100, con excepción de un corto trayecto del 2½ por 100. Los trabajos se impulsaron en dirección de Aganche, en el kilómetro 64, y desde aquella época quedó establecido el servicio de trenes en la parte del ferrocarril construído desde Cali.

Del kilómetro 64 en adelante partían los diferentes estudios para llegar a Popayán, que pueden enumerarse así:

La línea oriental, que mide 170 kilómetros 836 metros desde Cali, sube con una pendiente máxima del 30 por 100 com-

pensada y tiene una diferencia de nivel de 692,80, pues asciende 1,316 metros y baja 623 metros.

La misma línea, pero con la variante de La Capilla, que tiene un desarrollo de 167 kilómetros, pendiente máxima del 3 por 100 y vence 1,262 metros de subida y baja 569 metros.

La línea occidental, que continúa por la hoya del río Cauca hasta la desembocadura del río Palacé, por cuyo valle sigue hasta llegar a Popayán, con una longitud de 159 kilómetros, tiene una pendiente máxima del 2½ por 100, sube solamente 876 metros y baja 196.

Después de oír el concepto de los técnicos, dispuso el Gobierno que una Comisión de ingenieros, que fue encomendada a los señores Páez y Caicedo, se trasladara al terreno e hiciera un estudio de las condiciones económicas y comerciales de las diferentes vías en proyecto, lo cual se verificó en el año de 1916, y sirvió para dictar la Resolución de 27 de junio, que dispuso adoptar como ruta para la construcción del ferrocarril, entre el kilómetro 64 y la ciudad de Popayán, la que sigue en su totalidad por la margen izquierda de la hoya del río Cauca.

Este trazado tiene la ventaja de ser más corto y por consiguiente economiza una suma de consideración, no sólo en la ejecución de los trabajos, sino en la explotación de la empresa, pero estas consideraciones no se tuvieron en cuenta en 1921, en que el Ministerio revocó la Resolución de 1916, y dispuso que el ferrocarril se llevara por el costado oriental, a fin de satisfacer los deseos de los habitantes de algunas poblaciones de la cordillera, como Morales y Cajibío, que no estaban conformes con que la línea pasara lejos de ellas.

No obstante, algunos ingenieros opinan que antes de que se acometan los trabajos respectivos, conviene que se practiquen nuevas exploraciones y trazados para elegir la mejor vía, pues el ferrocarril, de acuerdo con las disposiciones de la Ley 26 de 1915, está destinado a prolongarse hacia el sur de la República, pasando por Pasto, que es la capital del Departamento de Nariño, hasta la frontera de la República del Ecuador, y no sería equitativo que el comercio quedara recargado con un mayor recorrido de kilómetros de línea férrea.

Trazados y estudios—En la historia del ferrocarril de Nariño se habló de las Comisiones técnicas encargadas de los estudios de Popayán a Pasto, con los diferentes ramales decretados por el Congreso, por lo cual no entraremos a tratar de ellos. En cuanto a los que practicó la Comisión creada por Decreto 909 de 1920, para la línea férrea de empalme con el ferrocarril del Tolima, a través de la Cordillera Central, se hablará de ellos en la historia de esta empresa.

Rescisión de los contratos—El trayecto entre Cali y Palmira no fue en ese tiempo recibido por el Gobierno, debido a que había obras provisionales que no solamente estaban autorizadas en los contratos, sino que prestaban servicio seguro a la marcha de los trenes.

Ademas, la Compañía comenzó a sentir cierta hostilidad manifestada por actos de diversa naturaleza, como fueron: la solicitud que la Asamblea del Valle hizo al Gobierno, para que se revisaran los contratos del ferrocarril, que a su juicio eran gravosos y debían modificarse, o rescindirse; las disposiciones de algunos Municipios que llegaron hasta usurpar funciones de competencia del Ministerio de Obras Públicas y quisieron reglamentar el servicio del tráfico; las quejas aisladas contra la Empresa, que le crearon una atmósfera de malquerencia, que llegó hasta impedir que el gran puente de acero sobre el río Cauca llevara el nombre de *Camacho* dado por la Junta Directiva, como homenaje muy merecido a su inteligente Director, que había sido el cerebro y brazo de la Compañía.

Por otra parte, el Gobierno exigió que la Empresa rindiera sus cuentas a la Corte del ramo, formalidad que no estaba prevista en los contratos, por lo cual hubo que celebrar el convenio respectivo, el 7 de febrero de 1915. El Congreso, a su vez, había dejado de considerar el contrato para la prolongación del ferrocarril hasta Bogotá, de que ya se habló, e improbó el de prórroga que la Compañía había celebrado con el Gobierno el 17 de enero de 1918, para terminar en seis años las obras que estaba obligada a construír y que las dificultades mundiales de esa época impedían terminar.

La Empresa entonces dispuso suspender el servicio provisional que se estaba prestando entre Cali y Palmira, con el fin de obligar el recibo oficial, que por fin se efectuó el 21 de junio de 1918, mediante ciertas condiciones que le fueron impuestas por medio de un acuerdo con el Gobierno y que ella cumplió a su debido tiempo.

Improbado el contrato de 17 de enero, la Compañía solicitó que por Resolución administrativa se le concediera una prórroga de diez años para concluír el ferrocarril, o que de lo contrario se resolvieran los contratos vigentes. La prórroga estaba autorizaba por medio de la Ley 41 de 1918, pero como imponía condiciones inaceptables, no fue aceptada por la Empresa, y se procedió a estudiar el contrato de resolución de los anteriores.

De 1914 a 1918 la Compañía entregó 37 kilómetros de carrilera y 21 de explanación en la vía del Norte, y 34 kilómetros de enrielado y 15½ de explanación, en la vía hacia Popayán, con el equipo correspondiente.

Con fecha 23 de junio de 1919 se firmó el contrato entre el Gobierno y la Compañía, que puso fin a la intervención de ésta sobre la empresa y cuyas principales estipulaciones fueron las siguientes:

Se declaró que cesaban totalmente las obligaciones y derechos que conferían a la Compañía los contratos aludidos, sin indemnización ninguna a su favor. Que el Gobierno le pagaría a ésta lo que resultare a deberle por valor de las libranzas del 8 por 100 que tuviere aún en su poder, junto con los intereses correspondientes, desde la fecha en que eran exigibles, hasta el día de su abono. También se pagaría a la Empresa la mitad del déficit en la explotación del ferrocarril, hasta el día en que el Gobierno se hiciera cargo de su administración, con los intereses al 6 por 100; y a tomar por el valor de principal y costo los materiales y bienes raíces que figuraban en los inventarios y que fueran de propiedad de la Compañía, y que el ferrocarril se entregaría al Gobierno con sus anexidades y dependencias, materiales y bienes raíces, libre de todo gravamen.

Verificada la liquidación de la deuda, apareció un saldo a favor de la Compañía por $ 3.631,000, el cual se cubrió casi en su totalidad, mediante el crédito que se abrió por autorización de la Ley 26 de 1919, y por escritura número 1325 de 12 de junio de 1920, otorgada en la Notaría 3.ª de Bogotá, se formalizó el traspaso y se entregó el ferrocarril al Gobierno, el cual lo recibió a su satisfacción, como aparece de las respectivas actas suscritas por sus agentes.

En los doce años que la Compañía tuvo a su cargo esta importante obra, construyó 180 kilómetros de ferrocarril y recibió del Gobierno $ 9.741,583. Le tocó vencer la parte más difícil de la obra, la cual fue ejecutada en magníficas condiciones de arte y solidez, que han merecido elogios para el personal técnico. La organización que dio a los trabajos fue tan completa, que nunca llegó a registrarse un hecho escandaloso, ni accidente alguno de importancia, en un personal de gentes de diversas localidades que trabajaban en los climas ardientes del trópico, y en que se hace uso inmoderado de bebidas embriagantes.

Por la ejecución de los trabajos en la línea férrea y sus numerosas obras de arte, como túneles, puentes metálicos de gran luz, cortes, terraplenes y viaductos; material rodante; maquinaria para los talleres, etc.; edificios y demás obras de ingeniería, podrá juzgarse de la competencia de sus ingenieros. Esta empresa fue la mejor escuela de donde salió un numeroso personal de jóvenes ingenieros que practicaron allí, después de haber terminado sus estudios en las Facultades de Ingeniería del país. La manera correcta de proceder, sin exigir reclamaciones, ni entablar pleitos contra la Nación, ni proferir amenazas, hace contraste notable con los anteriores contratistas, de quienes ya hemos hablado.

Si el ferrocarril no pudo concluírse dentro de los plazos del contrato, no fue por culpa de la Empresa, y la prórroga que solicitó, al concederla el Gobierno, habría sido un acto de justicia muy merecido, dada su honradez, competencia y eficacia de la obra. Creemos que algún día se hará justicia al mérito de quienes intervinieron en el manejo y dirección de la Compañía, cu-

yos nombres ni siquiera constan en las obras que llevaron a feliz término.

El Ingeniero Director, señor Rafael Alvarez Salas, fue encargado de la Comisión técnica que debía estudiar el trazado de la línea del ferrocarril del Tolima y el puente sobre el río Magdalena. En desempeño de una comisión del Gobierno relacionada con esta obra y con el contrato sobre consecución de materiales para los ferrocarriles a cargo de la Nación, que se había celebrado con la Casa Baldwin, de Filadelfia, partió para los Estados Unidos, donde falleció, desgraciadamente, el día 30 de junio de 1920. Para reemplazarlo fue nombrado el señor Luis L. Guerrero, quien a la sazón estaba dirigiendo los trabajos de prolongación del ferrocarril del Norte.

Solamente quedó el Ingeniero Residente, señor Juan de la Rosa Barrios, y el personal se redujo mientras se reorganizaba la empresa nuevamente.

Obtenido el traspaso, se hicieron solicitudes tendientes a que fuera entregado el ferrocarril al Departamento del Valle, para que continuara la obra por administración delegada, pero el Gobierno, por Decreto número 1828 de 1919, determinó la manera de proseguir la construcción de éste y del ferrocarril del Tolima, y creó una Junta Directiva, con residencia en Bogotá, compuesta del Ministro de Obras Públicas, como su Presidente, del Jefe de la Sección de Ferrocarriles y de tres miembros nombrados por las Cámaras de Comercio de las ciudades de Cali y Popayán. Esta Junta debía nombrar el Gerente de la empresa y los miembros de la Junta Administradora que el mismo Decreto creaba, con residencia en Cali, pero como ésta fue un rodaje inútil, más tarde quedó suprimida.

Para atender a los gastos se entregó a la Junta Directiva, en bonos, la cantidad de $ 500,000, los productos de la explotación y los demás recursos que se arbitraran. Debía prestarse preferente atención a la reconstrucción de la parte antigua de la línea y al puente del Piñal, que era urgente reparar.

El Presidente señor Suárez y el Ministro de Obras Públicas doctor Jaramillo en 1920 visitaron detenidamente la empresa, y recorrieron las líneas construídas y las explanaciones, exa

minaron los talleres, almacenes, carboneras, bodegas, depósitos y demás dependencias, así como su material fijo y rodante, y llevaron la inspección hasta los trazados a Popayán. De allí siguieron hasta Pasto, a seis jornadas de camino de herradura, y llegaron hasta la frontera con la República del Ecuador, visita que hizo palpar al Gobierno la necesidad de impulsar vigorosamente los trabajos del ferrocarril para unir los ricos Departamentos de Nariño, el Cauca y el Valle con el Océano Pacífico y con Bogotá.

La situación financiera de la Empresa era halagüeña, pues aparte de la suma dada en bonos, contaba con el producto de la explotación y el 50 por 100 de las Aduanas del Pacífico, suma que en conjunto producía $ 100,000 mensuales, más el crédito por $ 400,000 que se había obtenido en el Exterior para pagar cien kilómetros de rieles, material rodante, accesorios, herramientas, etc. Con todos estos elementos el Gobierno se propone reconstruír la parte antigua de la línea en los 34 kilómetros que faltan hasta Buenaventura, sustituír el peligroso puente del Piñal por un relleno de roca triturada, obra que cuesta cerca de $ 100,000, casi tanto como el montaje de una estructura metálica, pero que económicamente es menor, pues su conservación no exige mayor gasto. Además, se prolongará la línea hacia el Norte, hasta Cartago, en donde empalmará con el ferrocarril de Caldas, mediante el puente de acero sobre el río de La Vieja y el ramal, ya construídos por cuenta de la Nación, y hacia Popayán, más el trayecto de Palmira a Santander. El resumen del presupuesto calculado para desarrollar estos trabajos es el siguiente: línea hasta Cartago, $ 3.610,000; línea de Guachinte a Popayán, $ 6.109,000; línea de Palmira a Santander, $ 2.088,000, o sea un total de $ 11.807,000.

Para conseguir el dinero fue autorizado el Gerente, quien partió a los Estados Unidos y celebró un contrato de empréstito con la Casa Blair & Cº, de Nueva York, que actualmente se halla a la consideración del Congreso, en donde sin duda recibirá la aprobación correspondiente, dadas las ventajosas condiciones en que fue adquirido.

Estado de la empresa—La línea férrea arranca de la isla de Buenaventura, en donde se ha construído un muelle sobre la bahía, por cuenta del Departamento del Valle, obra muy importante, sin la cual no era posible desarrollar la explotación. Pasa por el puente de pilotes del Piñal, que se trata de sustituír por un relleno, y sigue por terrenos bajos y pantanosos a buscar la estrechura del río Dagua, por la cual principia el ascenso a la cordillera. En este trayecto, en donde la pendiente máxima es del 4 por 100, la carrilera está sostenida, en algunos lugares, por enormes muros de piedra y cemento. El punto más elevado de paso está en el kilómetro 137, a 1,600 metros de altura sobre el nivel del mar. El terreno es muy quebrado, y la línea hace muchos rodeos para cruzar los desfiladeros y crestas rocallosas, en las que hay tallados siete túneles de 40 a 150 metros de longitud. El descenso hacia el valle se hace en pendiente hasta del 3 por 100, compensado, por las faldas escarpadas de la cordillera, en las que hay cuatro túneles de 120 metros de extensión, y grandes terraplenes, cortes altísimos, reforzados por elevadas murallas de mampostería. El descenso termina en Yumbo, que es una pequeña población situada al pie de la cordillera, y de ésta se sigue a Cali, situada a 973 metros de altura. En todo el trayecto hay 41 puentes de acero y 72 alcantarillas. De Cali se sigue hacia Palmira en línea recta de 25 kilómetros, la que atraviesa 13 puentes de 9 a 19 metros de luz, uno giratorio de 82 metros sobre el río Cauca y 26 pontones. De aquí se continúa en dirección a Buga y después a Tuluá (kilómetro 264) por terreno casi plano, en donde se están construyendo algunos puentes de acero y numerosas alcantarillas y pontones.

La línea hacia el Sur, que arranca de Cali, tiene algunos puentes de 34 a 16 metros de luz, varios pontones y alcantarillas de menor importancia.

La carrilera mide 0,914, y en general está balastada con piedra triturada de muy buena calidad. Las traviesas de maderas comunes se están cambiando por otras de guayacán, que tienen mayor duración. Hay cerca de 11 kilómetros con traviesas de acero, que hacen económica la conservación de la vía.

Los edificios para estaciones, talleres, almacenes y oficinas

de la parte nueva son de buena calidad, no así los antiguos de Buenaventura y otras estaciones, que deben reemplazarse para ponerlos a la altura a que están los del resto de la empresa.

Los rieles son de diferentes tipos en la parte antigua de la línea, pero se trata de uniformarlos por los de 55 libras por yarda, que es el peso que domina en general.

Las estaciones están situadas en los puntos siguientes:

Vía del Norte.

Nombres.	Kilómetros.
Buenaventura	0
Córdoba	20
Cisneros	55
Caldas	82
Lomitas	109
Bitaco	120
La Cumbre	129
Yumbo	158
Isaacs	161
Cali	174
Palmira	199
Cerrito	217
Guacarí	226
Buga	241
Tuluá (en obra)	264

Vía del Sur.

Cali	0
Jamundí	22
Guachinte	34
San Francisco	52
Aganche	65

Tarifas—La tarifa vigente es la siguiente:

Pasaje de 1.ª clase, $ 0-03 por kilómetro.

Pasaje de 2ª clase, $ 0-02 por kilómetro.

No existe servicio de 3.ª clase, no obstante las disposiciones de la Ley 103 de 1914, que estipula que se debe establecer una tarifa de $ 0,005 para la clase jornalera, en las empresas férreas del país.

La tarifa kilométrica de los fletes está formada así:

1.ª clase, $ 0-03. (Abonos, carbón, máquinas, materiales de construcción, sal, trigos, semillas).

2.ª clase, $ 0-05. (Aceites, cementos, hierro, madera, artículos industriales, etc.).

3ª clase, $ 0-08. (Café, minerales, estructuras metálicas, víveres, loza, motores, tabaco, etc.).

4.ª clase, $ 0-12. (Alcohol, artefactos metálicos, gasolina, herramientas, petróleo, prensas, etc.).

5.ª clase (de Buenaventura al Dagua), $ 0-22. (Caucho, cigarrillos, cueros, drogas, metales sin manufacturar, etc.).

Entre el Dagua y el resto de la línea, $ 0-14.

6.ª clase (de Buenaventura al Dagua), $ 0-28. (Licores, explosivos, equipajes, mercancía extranjera, etc.).

Entre el Dagua y el resto de la línea, $ 0-16.

Capacidad de transporte—El material rodante con que contaba la Empresa en el año de 1920, se componía de los siguientes elementos:

23 locomotoras, tipos *Mogul*, *Consolidation*, y otros modelos americanos.

15 carros de pasajeros de 1ª clase, con 36 asientos cada uno, para 540 pasajeros.

25 carros de pasajeros de 2.ª clase, de 52 asientos cada uno, para 1,300 pasajeros.

1 carro de equipajes.

13 carros de ganado mayor, para 15 reses cada uno, o sean 195 animales.

56 carros para carga, de 15 toneladas cada uno, o sean 840 toneladas.

65 plataformas para 20 toneladas cada una, o sean 1,300 toneladas.

32 góndolas de 20 toneladas cada una, o sean 640 toneladas.

54 carros de vuelco, de 4 toneladas cada uno, o sean 216 toneladas.

Los coches de pasajeros tienen frenos de aire *Westinghouse* y de mano.

Servicio de trenes de pasajeros—El servicio se presta en la siguiente forma:

De Buenaventura a Palmira, tres trenes semanales (ida y regreso).

De Cali a Palmira, un tren de ambulancia, diario.

Cali a Guachinte, un tren mixto, diario.

Servicio de trenes de carga—De Buenaventura al Dagua, dos trenes de ida y regreso, diarios.

De Dagua a Palmira, un tren de ida y regreso, diario.

Estadística.

Ferrocarril del Pacífico.	1914	1916	1917	1918
Número de pasajeros transportados.....	28,617	105,101	202,301	273,960
Número de animales.....	1,282	6,433	.....	18,644
Número de toneladas de carga.	22,434	31,329	37,682	59,034
Valor de los pasajes.....$	18,587	44,782	.....	119,650
Valor de los fletes.....	192,455	310,594	.....	294,749
Producto total y varios.....	222,476	355,377	454,081	424,788
Gastos en el año.....	281,031	403,442	475,462	444,461
Déficit.....	58,555	48,065	21,381	19,673

	1919	1920
Número de pasajeros transportados, 1.ª clase.	62,561	
Número de pasajeros transportados, 2.ª clase.	265,366	327,927	399,875
Número de animales transportados. Ganado mayor	10,477	
Número de animales transportados. Ganado menor.....	3,589	14,066	14,867
Número de toneladas de carga. Importación.....	7,767 4	11,037
Número de toneladas de carga. Exportación.....	17,348 1	23,883
Número de toneladas de comercio interno.....	28,503 2	38,976
Suma	53,618 7	73,896
Producto total de pasajeros.....$	142,212 21	238,606
Producto total de ganado y aves,.....	5,367 61	6,264
Producto total de carga.....	404,845 17	633,883
Productos varios.....	6,563 31	19,448
Producto total.....	558,988 30	898,201
Gastos de explotación.....	493,663 34	891,312
Producto líquido.....	63,324 96	6,889
Kilómetros en explotación.....	233	328

La línea cuenta con cerca de 100 kilómetros improductivos por la inclemencia del clima y la naturaleza del terreno, los que no suministran pasajeros ni carga en número apreciable y cuyos gastos de conservación son bastante elevados y afectan desfavorablemente los productos de la explotación. Esta consideración merece tenerse en cuenta para la fijación de las tarifas que de modo científico y equitativo rijan en la empresa, a la cual estarán vinculados los intereses agrícolas y comerciales de cerca de media Nación.

El alto personal de la empresa está formado actualmente así:

Gerente, ingeniero señor Alfredo Vásquez Cobo.

Ingeniero Jefe, señor Ricardo Pérez.

Ingenieros de Construcción en la sección norte, señores Jorge Lobo Guerrero y Gustavo Cardoso.

Ingeniero de Construcción en la sección sur, señores Manuel M. Mosquera y José V. Caicedo.

Ingeniero Residente, encargado de la conservación y reconstrucción, señor Juan de la Rosa Barrios; Ayudantes, señores Carlos Rengifo, Germán Uribe, Joaquín Caicedo.

Comisión de Trazado, señores Julián Uribe U., Aurelio Cajiao, Alvaro Guerrero y Reinaldo Cajiao.

Ingeniero encargado de la explotación de carbón del predio de *Chipichape*, señor Victoriano Vaca.

Jefe de Talleres, señor G. L. Roy.

Servicio sanitario—La Empresa tiene un pequeño hospital a cargo del doctor José G. Ferreira, médico competente que trabaja con interés a fin de mejorar el deficiente servicio sanitario que tenía la Compañía. Debido a sus esfuerzos, se adoptó el reglamento que rige en el ferrocarril de Antioquia, que es el mejor modelo que puede presentarse en el país a ese respecto. Ya se han establecido campamentos higiénicos para los obreros y se ha organizado una cuadrilla de sanidad para desecar pantanos y ejecutar obras relacionadas con el saneamiento de la zona férrea. Además, se ha pedido al Exterior el instrumental necesario para el hospital, y se trata de construir un local adecuado en sitio que reúna mejores condiciones que el actual,

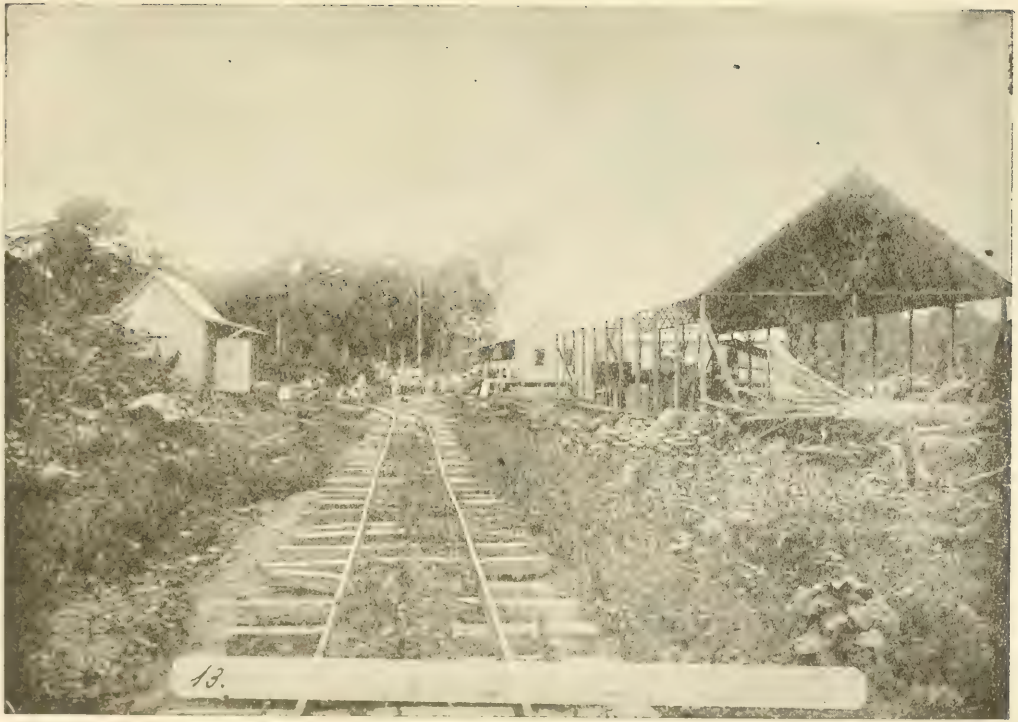
que será provisto de mueblaje, estufa y otros elementos de que carece. En esta labor ha sido secundado por los médicos doctores Pedro Luis Ossa y José I. Vernaza, quienes prestan sus servicios profesionales en los trabajos de construcción de las líneas sur y norte, respectivamente.

Bibliografía:
Francisco José de Caldas, *Semanario*.
Gaceta de la Nueva Granada.
Diario Oficial.
Memoria de Hacienda
Memoria de Fomento.
Memoria del Tesoro.
Memoria de Obras Públicas.
Archivo del Ministerio de Obras Públicas.
Rufino Gutiérrez, *Ferrocarril del Pacífico*.
Pedro A. Molina, *Informe*.
Leyes nacionales.

CAPITULO XXIV

Historia del ferrocarril de Panamá—Contratos primitivos y reformatorios. Renta para la Nación—Incidentes con la Compañía del Canal—Tratado con los Estados Unidos.

Según vimos en el capítulo III, corresponde al Libertador el mérito de haber lanzado la idea de construir un ferrocarril a través del Istmo de Panamá, después de haber terminado la campaña emancipadora, pues la apertura de un canal interoceánico, de que era también partidario, se había juzgado factible desde la época de la Colonia. En dicho capítulo tratamos ya de los antecedentes de estas obras, y así, no entraremos a tratar sino de los contratos por medio de los cuales se dio realización a esta línea férrea, que fue la primera que se construyó en el territorio nacional. El contrato se celebró en Washington, el 28 de diciembre de 1848, por el General Pedro Alcántara Herrán, en nombre del Gobierno de Colombia, denominada entonces Nueva Granada, con los señores W. H. Aspinwall, John



Ferrocarril del Pacífico. Aspecto antiguo de la línea.

Lloyd Stephens y H. Charencey, en su propio nombre y en el de los socios de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

El Congreso Nacional, por Decreto de 12 de junio de 1849, autorizó al Poder Ejecutivo para ampliar y reformar este contrato, o para celebrar otro, en que se tuvieran en cuenta las bases de uno anterior, fechado el 10 de mayo de 1847, tal como había sido aprobado y reformado por medio del Decreto legislativo de 8 de junio de 1847. En virtud de tales autorizaciones se firmó definitivamente, con fecha 15 de abril de 1850, entre los señores Victoriano de Diego Paredes, en su carácter de Secretario de Relaciones Exteriores, y John Lloyd Stephens, como apoderado de la Compañía denominada *Panamá Railroad C.°*, domiciliada en Nueva York, el contrato referente al privilegio de construcción del ferrocarril interoceánico, el cual quedó aprobado por el Congreso por decreto que sancionó el Poder Ejecutivo el 4 de junio de ese mismo año, y fue elevado a la categoría de ley de la República.

El descubrimiento de las minas de oro de California, en 1848, determinó una corriente emigratoria al través del Istmo, que contribuyó eficazmente a dar impulso y vida a la incipiente obra del ferrocarril, aun cuando vino a retardar su conclusión, por la carencia de peones y trabajadores, los cuales, a su vez, se trasladaban a las minas en busca de los tesoros fabulosos de que se hablaba en aquella época.

Por el citado contrato el Gobierno concedió a la Compañía un privilegio exclusivo para establecer entre los dos Océanos, al través del Istmo de Panamá, un camino de carriles de hierro que se explotaría por el término de cuarenta y nueve años, contados desde la fecha en que el ferrocarril estuviera concluído y dado al servicio público. El Gobierno quedaba facultado para redimir el privilegio en los plazos de veinte, diez y diez años, respectivamente, por las sumas y dentro de los términos que fueron estipulados en el convenio que insertó la ley aprobatoria. La obra debía concluírse en seis años, los cuales principiarían a contarse cuatro meses después de que fuera aprobado el contrato por el Congreso de la República.

Durante el tiempo de duración del privilegio, el Gobierno se comprometió a no hacer por sí ni conceder a otra compañía la facultad de establecer ningún camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá, ni a permitir que persona alguna emprendiera sin acuerdo y con asentimiento de la Compañía concesionaria, la apertura de un canal marítimo, para comunicar los dos Océanos, a través del expresado Istmo de Panamá. Igualmente le otorgó las siguientes concesiones: el derecho exclusivo para establecer un camino de ruedas, bien fuera de océano a océano, o hasta un punto cualquiera del río Chagres; el privilegio exclusivo de navegar por vapor en dicho río; el derecho para usar de los puertos situados en las extremidades del ferrocarril y de las escalas necesarias y especialmente afectas al almacenaje y depósito franco de todos los objetos y mercancías que debían circular por la vía férrea.

El Gobierno concedió gratuitamente a esta Empresa los terrenos necesarios para el establecimiento de la línea, de los puertos marítimos y fluviales, escalas, embarcaderos, almacenes, estaciones etc., También le otorgó el derecho a cierto número de hectáreas de tierras baldías, de las existentes en la isla de Manzanillo, sobre la bahía de Limón, siempre que la Compañía prolongara la obra del ferrocarril hasta dicha isla. Se le concedieron a título gratuito y a perpetuidad cien mil fanegadas de tierras baldías en las Provincias de Panamá y Veraguas, destinadas para formar en ellas campamentos de obreros, campos de cultivo, dehesas para bestias de carga y ganados, cortes de maderas de construcción y de combustible, y para establecer cualesquiera operaciones industriales emprendidas por la Compañía y que tendieran a la colonización de ese territorio.

Para auxiliar la Empresa, el Gobierno, además, otorgó a los empresarios los derechos, franquicias y exenciones que les correspondían, por tratarse de una obra de utilidad pública. La Compañía quedó obligada a proponer al Poder Ejecutivo, para su aprobación, los reglamentos de policía, seguridad, uso y conservación de sus vías, puertos, obras y demás establecimientos, antes de ponerlos en vigencia, y podía ella fijar y modificar sus tarifas como lo estimara conveniente.

En el contrato se determinaron las condiciones por las cuales la Compañía debía transportar la correspondencia al través del Istmo, y se fijó que cualquiera que fuese el producto que por este servicio obtuviera en los contratos y arreglos que celebrara con Gobiernos extranjeros, se pagaría a la Nación el 5 por 100 de todas las sumas que por tal concepto recibiera, pero en ningún caso menos de diez mil pesos en cada año, y sin perjuicio del 3 por 100 de los beneficios netos de la empresa a que, conforme al contrato, tenía también derecho la República.

Se le concedió exención de derechos de importación para los útiles, herramientas, materiales, etc. destinados a la construcción y conservación del camino de hierro. El Gobierno se obligó a no cobrar derechos y contribuciones nacionales, provinciales, municipales ni de cualquiera otra clase sobre el ferrocarril y sus anexidades, y en compensación, la Compañía se obligó a transportar gratuitamente las tropas, pertrechos, armas y efectos de propiedad del Gobierno, y los individuos que, como nuevos pobladores, vinieran por cuenta del Estado. También estarían exentos de pagar impuestos nacionales o de cualquiera otra clase, los pasajeros, mercancías y efectos que fueran transportados en el ferrocarril al través del Istmo, para ir de uno a otro océano. Los Contratistas se obligaron a ejecutar a sus expensas la obra y a principiar los trabajos diez y ocho meses después de transcurridos los cuatro meses contados desde que fuera aprobado el contrato por el Congreso de la República, y a terminarlos seis años más tarde, pero tenían derecho, después de construída la tercera parte de la vía, a solicitar una prórroga de dos años, en caso de que notaran que no alcanzaban a concluírla íntegramente dentro del plazo fijado, la cual debería ser concedida por el Poder Ejecutivo.

Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones contraídas, debía prestarse una fianza por ciento veinte mil pesos oro, suma que pasaría a poder de la Nación en caso de que caducara el privilegio, por no haberse comenzado los trabajos o no haberse concluído en el modo y dentro de los plazos prescritos para ello.

Por el artículo 55 se obligó la Compañía a pagar en cada año al Gobierno de la Nueva Granada, hoy República de Colombia, el 3 por 100 de los beneficios netos de la empresa, en la misma proporción en que se repartieran los dividendos a sus accionistas, sin poner en cuenta deducción alguna por intereses del capital social, ni por cualquiera cantidad que los socios destinaran para fondo de reserva o de amortización.

El privilegio no podía ser cedido ni traspasado a ningún Gobierno extranjero, bajo pena de caducidad.

Además de los artículos relativos a la explotación del ferrocarril, a las obligaciones de la Compañía, a las controversias que se suscitaran con el Poder Ejecutivo con motivo de la ejecución, falta de cumplimiento o interpretación del contrato, se estipuló que quedaban derogados todos los actos legislativos, decretos y convenios por los cuales se habían concedido en años anteriores diversos privilegios para la apertura de una comunicación interoceánica por el Istmo de Panamá.

El contrato, en sesenta y dos artículos, aprobado por el Poder Ejecutivo, fue sometido a la consideración del Congreso, el cual lo sancionó el 29 de mayo de 1850, con algunas modificaciones, entre las cuales la más importante fue destinar al pago de los intereses de la deuda nacional exterior, el 3 por 100 de utilidad que la Compañía debía pagar a la República por el artículo 55, más el 5 por 100 que también debía dar con arreglo al artículo 30, y las demás cantidades que ingresaran al Tesoro Nacional provenientes de utilidades de la vía interoceánica y que pertenecieran a la República.

Con las modificaciones introducidas por el Congreso, fue aceptado el contrato por el señor Stephens en nombre de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, según se hizo constar en diligencia fechada el 3 de junio de 1850.

Posteriormente el Congreso, por Decreto de 14 de mayo de 1851, cedió a la Compañía la isla de Manzanillo, en proporción de una fanegada de tierra por dos de la que le debían corresponder conforme al contrato de 4 de junio de 1850, pero a la expiración del privilegio aquélla debería devolver a la Nación todas las obras, dependencias y demás objetos que existieran en la

mencionada isla y a los cuales tuviera derecho la República, conforme a las estipulaciones del contrato citado.

También le cedió en propiedad y como parte de los baldíos, los terrenos o playas que en ambos extremos del ferrocarril pudiera aprovechar la Compañía en la parte ocupada por el mar en sus más altas mareas.

Eximió a la Empresa de pagar, mientras no se concluyera toda la obra y se diera al servicio público, el porcentaje del 5 por 100 estipulado en el contrato por el tránsito de correspondencia extranjera.

Fijó algunas otras estipulaciones sobre penas impuestas a los que transitaran por la parte desmontada y preparada para la obra, y dio algunas disposiciones de policía.

El Decreto anterior quedó derogado más tarde por la Ley de 9 de junio de 1855, que dio al Poder Ejecutivo autorizaciones para ceder a la Compañía, en plena y perpetua propiedad, todas las tierras pertenecientes al Estado en la isla de Manzanillo, con las reservas y demás condiciones que el Poder Ejecutivo estimare conveniente estipular a favor de la Nación, y sin que se consideraran alterados los derechos de la Compañía al uso temporal de los baldíos existentes en dicha isla con arreglo al contrato de 1850.

La misma Ley facultó al Gobierno para conceder como parte de los baldíos que correspondían a la Empresa, los terrenos o playas en ambos extremos de la línea, sin perjudicar los derechos que la ciudad de Panamá tuviera sobre aquellos lugares para la fácil entrada y salida de las naves. Fuera de otras disposiciones de esta Ley sobre liquidación de los derechos que correspondían a la Nación por el tránsito de la correspondencia extranjera, creación de empleados de policía para conservar el orden y hacer cumplir los reglamentos de la Empresa, determinación de los lugares en que se debían adjudicar los baldíos a la Compañía en el nuevo Estado de Panamá, creado el día 27 de febrero de 1855, se derogaron: el Decreto de 14 de mayo de 1852, la Ley de 1.° de junio del mismo año, sobre concesión de un contrato de privilegio para la apertura de un canal entre el golfo de San Miguel y la ensenada de Caledonia, y la Ley de 20

de junio de 1853, que autorizó al Gobierno para transigir ciertos reclamos y hacer algunas concesiones.

La Ley de 25 de abril de 1856 adjudicó al Estado de Panamá, por cinco años, las utilidades que correspondían a la Nación por el tránsito de correspondencia extranjera en el ferrocarril.

Más tarde la Nación hipotecó los derechos que se había reservado en el contrato, referentes al rescate del ferrocarril de Panamá, en los convenios que celebró en Londres con fechas 21 de septiembre de 1863 y 27 de octubre de 1865, sobre consecución de empréstitos destinados a mejoras materiales, de los cuales el primero, por la cantidad de £ 200,000, se aplicó a la apertura del camino de herradura de Cali a Buenaventura, y el segundo, celebrado por el General Tomás C. de Mosquera, en su carácter de Ministro Plenipotenciario de Colombia en la Gran Bretaña, con los señores Robinson & Fleming, por £ 500,000, no llegó a tener efecto por haber sido desaprobado por el Congreso.

El primer dividendo lo pagó la Compañía a la Nación en 1852, y tanto en éste como en los que posteriormente hizo en los años siguientes, dedujo del producto bruto los intereses de su deuda, el fondo de amortización correspondiente y el fondo de reserva del capital, violando claramente las estipulaciones del contrato de 1850.

Los Agentes del Gobierno reclamaron oportunamente de esta irregularidad, y llegaron a notificar a la Compañía que promoverían contra ella, ante el Poder Judicial, el juicio respectivo. Así se hizo en 1859, pero la reclamación quedó suspendida por haber ofrecido aquélla que arreglaría satisfactoriamente el asunto, lo que se verificó más tarde con la celebración del contrato de 1867.

La explotación de la empresa en el año de 1856 produjo la cantidad de $ 1.360,730, y los gastos alcanzaron en esa misma época a $ 530,249; diez años después, en 1866, las entradas fueron de $ 2.424,977, y los gastos de $ 1.208,364. Los accionistas llegaron a recibir hasta el 12 por 100 del valor de sus accio-

nes. El ensanche comercial en las costas del Pacífico, que principió por esa época, hizo aumentar considerablemente los rendimientos del ferrocarril.

La Compañía presentó al Gobierno diversas propuestas para que le prorrogara el término del usufructo de la empresa, mediante el pago de $ 1.000,000, pero el Gobierno juzgó que tal derecho era más valioso, y pidió una adición de $ 250,000 anuales durante todo el tiempo del usufructo. Aceptada la propuesta, se celebró el contrato correspondiente, que fue sometido a la consideración del Cuerpo Legislativo.

El proyecto preliminar del ferrocarril hecho por el ingeniero Coronel Hughes, fue desarrollado sobre el terreno en 1850 por los señores Totten y Trautwine, conocidos en el país por los trabajos que habían ejecutado en el Dique de Cartagena.

La obra costó $ 8.000,000; principió del lado del Atlántico, en la isla de Manzanillo. Ya en 1852 la línea llegaba al kilómetro 24. En ese año surgió la población de Colón, denominada Aspinwall por la Compañía, en recuerdo de uno de sus socios. Las noticias exageradas de las riquezas encontradas en California hicieron desertar a los trabajadores, por lo cual la Empresa se vio en serias dificultades para continuar los trabajos. En 1854 la línea llegó a la garganta de La Culebra, en el kilómetro 52, y en enero de 1855 se puso definitivamente el último riel en la ciudad de Panamá. Entonces la Compañía dispuso transformar la obra provisional que había ejecutado en otra definiva, para lo cual cambió el puente de pilotes de doscientos metros de longitud sobre el río Chagres, por otro metálico, que es la obra de arte principal; construyó muelles sobre las extremidades de la línea en ambos océanos, mejoró y ensanchó la línea, etc.

La carrilera es doble, de vía normal, 1.m 445, y mide 80 kilómetros de longitud. Quedó abierta al servicio público en los primeros 24 kilómetros en 1852. Los dividendos para los accionistas alcanzaron en ese año al 10 por 100 de las entradas. Después de un descenso que ocurrió en los años de 1853 y 1854, se elevaron los productos y dieron el 12 por 100 de dividendo a los empresarios.

La afluencia de gente al través del Istmo dio origen en el año de 1877 a un grave conflicto, que motivó una reclamación en la cual el país pagó $ 250,000 de indemnización a súbditos norteamericanos. El señor Miguel Samper, Ministro de Hacienda en 1869, abrigó desde entonces serios temores respecto de la soberanía que Colombia pudiera tener en lo futuro sobre Panamá, según puede verse en la Memoria que presentó al Congreso en aquella época.

El 16 de agosto de 1867 el Poder Ejecutivo promulgó como ley de la República el Decreto legislativo por medio del cual fue aprobado por el Congreso el contrato de 5 de julio del mismo año citado, reformatorio del de fecha 15 de abril de 1850.

De acuerdo con él se concedió a la Compañía el uso y posesión del ferrocarril construído entre las ciudades de Colón y Panamá por noventa y nueve años, contados desde la fecha en que el contrato quedó aprobado por el Congreso.

Durante el tiempo de duración del privilegio, el Gobierno se obligó a no construír ni permitir que otra persona o compañía construyera ningún otro camino de rieles en el Istmo, ni a permitir que, sin acuerdo o consentimiento de la Compañía, se ejecutara la apertura a explotación de ningún canal marítimo entre los dos océanos, pero sin que tal derecho se extendiera a que ella pudiera oponerse a la construcción del canal al través del Istmo. La Empresa podría exigir indemnización de perjuicios en caso de que sufriera daños por la concurrencia del canal, y de la suma que recibiera le correspondería a la Nación el 50 por 100.

En compensación de estas concesiones, la Compañía se obligó a pagar al Gobierno de Colombia un millón de pesos en oro americano el día en que el contrato quedara aprobado por el Congreso, y a pagarle hasta la expiración del privilegio una renta anual de $ 250,000 oro, desde la misma fecha en adelante. De esta última partida se destinaron durante veinte años $ 25,000 anuales para el Estado de Panamá. El Gobierno renunció en consecuencia el beneficio o participación del 3 por 100 en los productos de la empresa y del 5 por 100 en el transporte de correspondencia.

De 1852 a 1867 la Nación recibió por estos derechos y por saldo de intereses una suma total de $ 680,991-63, según consta en las Memorias presentadas por los Ministros de Hacienda al Cuerpo Legislativo.

La Compañía se obligó a prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco, en donde hubiese un fondo permanente para buques mayores.

También tenía derecho exclusivo de establecer al través del Istmo, dentro de la zona privilegiada, cualquier clase de caminos de ruedas, desde un océano al otro, sin que ella pudiera oponerse a la construcción de otros caminos en dirección distinta de la expresada.

Durante el tiempo de duración del privilegio, podría reglamentar y dirigir el uso de puertos, embarcaderos, muelles, etc., en los extremos de la línea férrea, sometiendo los reglamentos a la aprobación del Poder Ejecutivo; usar los embarcaderos, escalas, muelles, etc., que hubiere construído o que construyera en los puertos extremos de la línea, pero bajo la vigilancia del Gobierno.

Por el artículo 9.° se le ratificó a la Empresa la concesión de los terrenos de que trataba el contrato de 15 de abril de 1850, necesarios para el establecimiento de la línea férrea y sus anexidades, puertos, muelles, desembarcaderos, etc., de propiedad de la República, y la de las 64,000 hectáreas de tierras baldías en el territorio de Panamá a título gratuito y a perpetuidad, pudiéndose aumentar a 96,000 hectáreas, si las hubiere disponibles dentro de los límites de las antiguas Provincias de Panamá y Veraguas, con excepción de las islas en ambos océanos, y de las comarcas determinadas expresamente en el contrato. En caso de caducidad de la concesión, la Compañía devolvería a la República las tierras concedidas y que no estuvieren en manos de terceros.

Por el artículo 28 se estipuló claramente que el contrato no podía "ser cedido ni traspasado a ningún Gobierno extranjero; esto es, a ningún Gobierno existente fuera del territorio colombiano," bajo pena de caducidad del privilegio.

Como estaba hipotecado por la República para seguridad del empréstito contratado en Londres el 1.º de octubre de 1863, el derecho que ésta se reservó en el convenio de 1850 de redimir, el privilegio se estipuló que los productos del ferrocarril que correspondían al Gobierno, quedaban subsidiariamente aplicables al pago de las obligaciones de la Nación respecto de aquel empréstito, ya para completar los dividendos anuales por cuenta de amortización de capital y pago de intereses, ya redimiendo a la par los bonos del empréstito, si no se hubiere completado su amortización en 1874.

Además, tenía el contrato algunas otras estipulaciones referentes a tarifas; derecho de la Nación en el transporte de sus empleados, tropas, productos, etc.; causales de caducidad, etc.

El representante de la Compañía aceptó las modificaciones que el Congreso introdujo al aprobar el contrato, y de ello se dejó constancia firmada el 16 de agosto de 1867.

La Ley de 18 de noviembre de 1867 incluyó en el Presupuesto de rentas de la Nación el millón de pesos y la anualidad de $ 250,000 oro dados por la Compañía al Gobierno en virtud del contrato anterior. Más tarde el Congreso prohibió en absoluto al Poder Ejecutivo iniciar y concluír negociaciones en que de cualquier manera se hipotecara la renta del ferrocarril de Panamá (Decreto de 7 de abril de 1869), con el fin de evitar la consecución de empréstitos con esa garantía. Pero según se verá adelante, se derogó esta disposición por las Leyes 53 de 1876 y 51 de 1879 que autorizaron al Ejecutivo para descontar las anualidades correspondientes al ferrocarril de Panamá con el fin de obtener un empréstito destinado a obras materiales.

El Congreso aprobó el contrato de 15 de mayo de 1876, reformatorio de los de 1850 y 1867, celebrado por el Gobierno con el agente y apoderado de la Compañía sobre pasajes de empleados nacionales y del Estado de Panamá; reglamentación de la empresa con intervención del Poder Ejecutivo, para lo cual la Compañía debería dictar las providencias del caso y someterlas a la aprobación del Gobierno.

En este convenio se reservó la Nación el derecho de hipotecar en todo o en parte, con excepción de la cuota de $ 25,000

anuales concedida al Estado de Panamá, la renta que le correspondía en el ferrocarril.

También celebró el Gobierno con dicho agente, el 16 de junio de 1876, en uso de la autorización de la Ley 53 de ese mismo año, un contrato por el cual la Compañía se comprometió a suministrar a la Nación un empréstito de $ 500,000 con un interés del 7 por 100 anual, que se destinaría para las obras que la mencionada Ley indicaba, y se enajenaba para ese fin la renta del ferrocarril.

La Cámara de Representantes hizo en ese tiempo una excitación el Gobierno para que notificara a la Compañía la obligación, que tenía de prolongar la línea férrea hasta las islas del Pacífico de acuerdo con las obligaciones que conforme a los contratos había ella adquirido. Hecha la notificación, manifestó la Empresa al Gobierno que ordenaría lo conveniente para proceder al estudio de los planos correspondientes a dicha prolongación, y se llegó hasta dictar resoluciones sobre expropiación de las zonas de tierra necesarias para esta obra.

El Ministerio de Hacienda solicitó entonces una información continua respecto de la obra que debía acometerse, pero ésta no se llevó a cabo, pues la Ley 78 de 1880 facultó al Gobierno para entrar en negociaciones con la Compañía, a fin de declararla exenta de la obligación que contrajo de prolongar el ferrocarril hasta las islas del Pacífico, siempre que ella diera una suma suficiente en compensación.

En tal virtud el señor Salomón Koppel celebró en 22 de octubre de 1880, en Nueva York, un contrato con la Compañía, por el cual la exoneró por treinta años de la obligación de llevar el ferrocarril hasta las islas del Pacífico, siempre que se pagaran al Gobierno $ 300,000, por contados anuales de $ 10,000 cada uno.

De conformidad con el artículo 30 del contrato de 1867 y en vista de que los trabajos de apertura del canal de Panamá contratado en 20 de marzo de 1878 cortaban en varios lugares la línea férrea, reclamó el Gobierno de la Compañía del Ferrocarril la mitad de la indemnización que conforme a dicho ar-

tículo le correspondía, toda vez que ella había dado el permiso respectivo para acometer estas obras dentro de la zona privilegiada de la línea férrea. Para llegar a un arreglo amigable hizo el nombramiento de un Agente Fiscal, para que se trasladara al lugar en donde la Compañía residía y llevara a cabo sus gestiones en el sentido que se deja indicado.

El cargo se confirió al doctor Gil Colunje, competente jurisconsulto, quien en largas comunicaciones dirigidas al Gobierno informó acerca de su comisión. Por ellas se supo que la Compañía del Canal, domiciliada en París, había comprado desde el año de 1881 a la Compañía del Ferrocarril 68,300 acciones de a $ 100 cada una, sobre las 70,000 que constituían la empresa. Las gestiones del Agente Fiscal se iniciaron el 11 de agosto de 1883, en el sentido de reclamar de la Compañía, además de la indemnización de que se ha hablado y que el Agente de Colombia fijó en 15.000,000 de francos, el aseguro de la renta de $ 250,000 anuales durante el tiempo del privilegio del ferrocarril y el reconocimiento en favor del Gobierno de Colombia de los fuertes gastos que ocasionaba mantener la guarnición destinada a conservar el orden en los campamentos de los trabajadores del canal y hacer cumplir los reglamentos de policía del ferrocarril. Pero las negociaciones quedaron suspendidas indefinidamente.

La Ley 112 de 1890 aprobó el convenio celebrado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y el representante de la Compañía del Ferrocarril sobre rebajas de la tarifa para el transporte de la sal colombiana que pasara al través del Istmo y para los demás artículos nacionales, rebajas que, por contrato posterior celebrado en Nueva York, entre la Compañía y el Cónsul de Colombia, debían principiar desde el 1.° de julio de 1892. Esta concesión pudo obtenerse por pertenecer a la Compañía del Canal la mayoría de las acciones y representó un valor para el país de alguna consideración, si se tiene en cuenta que pasaban cerca de 6,000 toneladas de sal, anualmente, hacia el Departamento del Cauca.

El 5 de julio de 1897 el señor X. Boyard, en su carácter de Director de la Compañía del Ferrocarril, manifestó al Gobierno que la Empresa estaba en vía de prolongar la línea hasta el

agua profunda del Océano Pacífico para construír allí los muelles, almacenes, depósitos y demás obras, siempre que el Gobierno declarara que el uso de la excavación marítima practicada por la Campañía del Canal no constituía la apertura al servicio público, ni la explotación parcial de él; que todos los buques que llevaran pasajeros o carga, sin transitar por el Canal, se sirvieran gratuitamente de las aguas de la Nación, incluyendo la mencionada excavación durante todo el tiempo de duración del privilegio del Ferrocarril; que este privilegio era exclusivo de la Compañía del Ferrocarril y no podía ser invocado como un precedente, y por tanto ninguna otra persona o compañía podía hacer uso de la excavación marítima, sin previa autorización de la Empresa del Canal; que el Gobierno concediera la aprobación a la autorización que con fecha 10 de febrero de 1897 había dado la nueva Compañía del Canal a la Empresa del Ferrocarril, de usar gratuitamente la excavación hecha por ella entre la boca y las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco.

Después de un detenido estudio, el Gobierno manifestó en respuesta que haría las declaraciones del caso y otorgaría las concesiones solicitadas mediante la celebración de un contrato sobre las bases siguientes:

Que el Gobierno consentía en que se llevara a cabo la prolongación dal ferrocarril hasta las islas del Pacífico y en que se construyeran las obras respectivas, como muelles, etc., sin que esta autorización implicara el reconocimiento por parte del Gobierno de que la Compañía dejaba cumplida la obligación contraída por el artículo 4.° del contrato de 1867. Hechas las obras, el Gobierno declararía si estaba o nó cumplida la obligación ya indicada, sin perjuicio de que la Empresa pudiera ocurrir al Poder Judicial si no se comformaba con lo decidido. Que no se constituía apertura parcial del canal al servicio público con el hecho de que los buques que llevaran carga o pasajeros para el ferrocarril recorrieran la excavación y se sirvieran gratuitamente de ella. Que la Compañía seguiría pagando al Gobierno los $ 10,000 anuales de que trata el contrato celebrado el 22 de

octubre de 1880 por el señor Koppel, hasta el día en que el Gobierno o la Corte Suprema de Justicia declarara que estaba cumplida por parte de la Compañía la obligación que había contraído en el contrato de 1867, por el mencionado artículo 4.°

Dichas declaraciones y autorizaciones las hacía el Gobierno de Colombia a virtud de los derechos que tenía en la Compañía del Canal, y en vista de las facultades que la mencionada Compañía había conferido a la del Ferrocarril para servirse gratuitamente de la excavación hecha por ella.

Comunicada esta resolución al representante de la Empresa, propuso algunas modificaciones que el Gobierno no creyó oportuno aceptar, y el asunto quedó en suspenso. Más tarde, en 1899, estalló en el país la guerra civil, y el señor Carlos Albán, en su carácter de Jefe Civil y Militar de Panamá, autorizado por el Gobierno, exoneró a la Compañía de la obligación de llevar el ferrocarril hasta las islas del Pacífico, mediante el pago de $ 200,000 oro americano, que se destinaron para atender a los gastos comunes de la guerra.

Los acontecimientos sucedidos en 3 de noviembre de 1903 hicieron perder la soberanía que Colombia tenía sobre Panamá. Los derechos que el país conserva sobre aquella empresa son bien claros, según aparece de la parte pertinente del artículo del doctor Concha, publicado en la *Pluma Libre* número 9, de mayo de 1909, que dice así:

Sabido es que la Compañía del Canal de Panamá compró la mayor parte de las concesiones del Ferrocarril; pero la Compañía del Ferrocarril siguió existiendo como entidad jurídica, a lo menos en la apariencia, y que sepamos no está extinguida hasta el presente.

Los Estados Unidos de Norte América adquirieron por la compra de las propiedades y acciones de la Compañía Francesa del Canal, la sreferentes al ferrocarril; pero al hacer esto es obvio que consecuencialmente contrajeron sus cargas y obligaciones. Hoy la Compañía del Ferrocarril, o la del Canal, o el Gobierno de los Estados Unidos, tienen que responder de la renta de $ 250,000 que se obligó a pagar la primera. No puede sostenerse en ningún terreno que la rebelión de Panamá rompiera los vínculos de derecho existentes entre dos personas jurídicas, vínculos contraídos con todos los requisitos de validez que exige el derecho,

¿Habrá servido esa rebelión para trasladar a Panamá el título de la acreencia que tenía Colombia? Tampoco parece que se pueda sostener tal teoría, porque si así fuera, también habrían pasado a Panamá las acciones que tenía Colombia en la Compañía del Canal, y sabido es que los Tribunales franceses resolvieron que Colombia no había perdido esa propiedad, que le fue, por el contrario, solemnemente reconocida.

Estudiando Halleck (*International Law*, 1, 76) las consecuencias que acarrea a un país la desmembración de una parte de su territorio, se expresa así: " Un cambio de esa naturaleza no efecta sus derechos y obligaciones más de lo que los afectaría un cambio en su organización interna, o en la persona de sus gobernantes. Esta doctrina se aplica a las deudas en favor y en contra del Estado, y a sus derechos de propiedad, como a las obligaciones que resultan de un tratado."

En el artículo v del Tratado entre Colombia y Panamá, cuya aprobación está pendiente, se declara que "la República de Panamá reconoce *que no tiene título o propiedad alguna sobre las cincuenta mil acciones del capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, que aparece con el nombre de la República de Colombia, en los libros de dicha Compañía en París.*" ¿Qué razón habría para que Panamá reclamara título o propiedad alguna sobre la anualidad del ferrocarril, dada la declaración que se acaba de transcribir?

Muchas otras razones podrían agregarse a las brevemente apuntadas, y quizá llegue la ocasión de hacerlo; pero bastan las señaladas para hacer ver que ha habido gran incuria en no hacer siquiera el examen y discusión de este asunto, cuando se va a dejar cerrado con los Tratados todo camino de reclamación.

Si el Gobierno americano, como es seguro, dada su política de los últimos tiempos, se niega a oír la razón en este particular, se puede y se debe ocurrir a la Corte Suprema de Washington, si hay que dirigir la acción contra el Gobierno americano, o al Tribunal de Nueva York, si es que debe encaminarse la demanda contra la Compañía misma del Ferrocarril, y ésta desconoce los derechos de Colombia. Pero todo esto supondría que se estudiaran más aún los tratados pendientes, y sobre todo, que las *Misiones Secretas* suspendieran sus labores para que el país o sus representantes legítimos supieran a dónde se intenta llevarlo con ellas.

Caso peregrino el de Colombia, que mientras anda mendigando de Panamá, a cambio de su decoro y dignidad, y de la integridad de su territorio, una anualidad de $ 250,000 por diez años, renuncia a favor de los Estados Unidos el derecho perfecto de cobrar *once millones setecientos cincuenta mil pesos en oro*, o sean las 47 anualidades pendientes del ferrocarril.

La renuncia o donación a los Estados Unidos está claramente expresada en el aparte 2.º del artículo 6.º del Tratado pendiente, que a la letra dice:

"La *República de Colombia renuncia a todo derecho e interés que tenga con relación a cualquier contrato o concesión que se haya hecho entre ella y* CUALQUIERA CORPORACIÓN *o persona que se refiera a la construcción o explotación de un canal o* FERROCARRIL *a través del Istmo.*

En la frondosa literatura de la exposición presentada a la Asamblea por el Gobierno, sólo existe la constancia de haberse hecho la renuncia sin más consideración. ¡Valía tan poco el asunto que no era menester ahondar!

Por el Tratado de 6 de abril de 1914, celebrado entre Colombia y los Estados Unidos, sobre arreglo de las diferencias provenientes de los acontecimientos realizados en el Istmo de Panamá en noviembre de 1903, el cual fue ratificado el 1º de marzo de 1922 (*Diario Oficial* números 18142 y 18143), quedó estipulado que Colombia goza de los siguientes derechos respecto del Canal de Panamá: poder transportar en todo tiempo, por el Canal, sus tropas, material y buques de guerra, sin pagar derechos a los Estados Unidos. Los productos del suelo y de la industria colombiana y los correos están exentos de todo gravamen o derechos distintos de aquellos a que puedan estar sometidos los productos y correos de los Estados Unidos. Los ganados, sal y víveres, serán admitidos en la zona del Canal como auxiliares y accesorios de la empresa, sin pagar otros derechos o impuestos que los que deben pagar esos productos similares de los Estados Unidos.

Los ciudadanos colombianos que atraviesen la zona, quedarán exentos de peajes, impuestos y derechos a que no estén sujetos los ciudadanos de los Estados Unidos.

Cuando esté interrumpido el tránsito del Canal, las tropas, material de guerra, productos y correos de Colombia, podrán ser transportados por el ferrocarril, cuyo título "adquieren ahora entera y absolutamente los Estados Unidos de América, sin gravamen o indemnización alguna," y pagarán solamente los mismos derechos a que están sujetos los mismos productos de los Estados Unidos.

El carbón, el petróleo y la sal que se produzcan en Colombia y estén destinados para el consumo interior del país, y pasen

Ferrocarril del Pacífico. Estación de Caldas.

de la costa del Atlántico a cualquier puerto colombiano del Pacífico, o viceversa, se transportarán libres de gravámenes, excepto el costo de transporte de carga y de descarga en los trenes.

El artículo III estipuló que los Estados Unidos pagarán a Colombia $ 25.000,000, dentro de los seis meses después de ratificado el Tratado, pago que conforme a las modificaciones que se introdujeron en el Senado de los Estados Unidos, se hará por contados anuales de $ 5.000,000 cada uno.

Además, se reconoce a Panamá como nación independiente y se fijan sus límites con Colombia.

Bibliografía:

Gaceta de la Nueva Granada.

Leyes de Colombia.

Colección del *Diario Oficial.*

Memoria de Hacienda.

Raimundo Rivas, *Relaciones internacionales entre Colombia y los Estados Unidos.*

Diego Mendoza, *El Tratado de 1834 con los Estados Unidos.*

CAPITULO XXV

Historia del ferrocarril de Puerto Wilches—Contratos y modificaciones—Organización de los trabajos y fracaso de la obra—Nuevos contratos—Construcción del primer trayecto—Suspensión de la obra—Arreglo con la Compañía—Estado de la empresa.

A pesar de la importancia que se le ha reconocido al ferrocarril que haya de comunicar la parte baja del río Magdalena con la ciudad de Bucaramanga, como que formará parte del gran trayecto férreo que sirva para unir los ricos y laboriosos Departamentos de Santander, Boyacá y Cundinamarca, la obra, que se inició hace cincuenta años, permanece aún en estado embrionario por causas de diferente orden que se han acumulado en toda época contra el proyectado ferrocarril.

El contrato primitivo fue celebrado por el Gobernador de Santander con el señor Roberto A. Joy el día 26 de noviembre de 1870, y para dar impulso a la empresa, el Congreso incluyó

en la Ley 52 de 1872 la construcción de una línea férrea que uniera a San José de Cúcuta con el lago de Paturia o con la ribera derecha del río Magdalena, más un ramal que debería llegar hasta el centro del ya extinguido Departamento de Soto, que fue incorporado más tarde al de Santander. La obra sería fomentada con la garantía del 7 por 100 anual que se pagaría por el Tesoro Nacional.

Apoyado en esta autorización, el Gobierno, en 24 de enero de 1873, entró a contratar directamente con el señor Joy la construcción y explotación del ferrocarril, entre el lago de Paturia y un punto cercano a la ciudad de Bucaramanga, el cual debería pasar por la población de Piedecuesta, y además otra línea férrea que comunicara a San José de Cúcuta con el ferrocarril de Paturia. Sometido este negociado a la consideración del Congreso, fue aprobado por medio de la Ley 9 de 1873, con modificaciones de poca importancia.

Más tarde el Congreso fijó las bases para contratar nuevamente con el mencionado señor Joy, y expidió la Ley 51 de 1874, la cual limitó a cincuenta años el término de duración del privilegio y fijó en treinta años el tiempo para usufructuar la empresa, pero el Gobierno podría comprarla después de transcurridos veinte años, contados desde la fecha en que fuera dada la obra al servicio público. Como estos contratos no llegaron a tener cumplimiento, el señor Enrique F. Ross, en 1876, manifestó al Gobierno que estaba dispuesto a organizar en Londres una compañía que se haría cargo de construír el ferrocarril central, desde Paturia hasta Bogotá, llevándolo por la parte más poblada de los Estados de Santander, Boyacá y Cundinamarca, obra que ejecutaría por la suma de $ 20.000.000.

Aceptada la propuesta, el Ministerio de Fomento, con fecha 14 de septiembre de 1877, dirigió una nota a la Compañía del Ferrocarril del Norte, organizada en aquella época para llevar a cabo la construcción del ferrocarril por el Carare, en la cual le manifestaba que se hacía necesario verificar la liquidación de dicha Compañía con el objeto de que el Gobierno pudiera entrar a contratar directamente con el señor Ross.

La Compañía manifestó en respuesta que se pondría en liquidación tan pronto como se hubiera construído siquiera un miriámetro de vía férrea en virtud del nuevo contrato que iba a celebrarse; que entonces se estipularían con el Gobierno los pormenores de la liquidación y que una vez efectuada ésta, quedaría rescindido el contrato de asociación de la Compañía de 23 de enero de 1875, de que se dio cuenta en el capítulo XXII, que trata de esa historia.

Convenida la liquidación, fue celebrado entre el Ministro de Fomento, señor Luis Bernal, y el señor Ross, el contrato de fecha 24 de septiembre de 1877, de conformidad con las autorizaciones conferidas por la Ley 42 de 1877, y en que se estipuló que la línea arrancaría desde un punto abajo de la desembocadura del río Sogamoso, o desde la ciénaga de Paturia, pasaría por Bucaramanga, San Gil y los centros principales de Santander, Boyacá y Cundinamarca, y terminaría en Bogotá.

Desgraciadamente, la guerra de esa época entre Rusia y Turquía impidió al Contratista organizar la compañía, y el Gobierno se abstuvo de conceder una nueva prórroga, por Resolución de fecha 15 de febrero de 1879 en que se declaró la caducidad del contrato.

La Ley 62 de 1878, sobre auxilios a varios Estados, autorizó al Poder Ejecutivo para que en caso de que no se llevara a cabo la construcción del ferrocarril central se diera al Estado de Santander la suma anual de $ 200,000 por el término de cinco años, para fomentar sus principales obras, entre las cuales figuraba la construcción del ferrocarril de Bucaramanga, o de Piedecuesta, al río Magdalena. En dicha Ley quedó el Ejecutivo autorizado para contratar un empréstito hasta de $ 2.000,000 que debería conseguirse con la hipoteca de la renta del ferrocarril de Panamá y con la de los fondos especiales destinados al fomento de las mejoras materiales de que trata el artículo 14 de la Ley 69 de 1871.

El Congreso reformó la Ley anterior por medio de la número 51 de 1879, que dispuso autorizar al Gobierno para construír un ferrocarril destinado a ligar los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander. Esta obra tendría siempre carácter

de nacional, y para ejecutarla la Nación solicitaría la aquiescencia previa de los Gobiernos de los Estados ya expresados. En este proyecto quedó incluído el ferrocarril de Bucaramanga hasta el río Magdalena, cuya construcción había decretado el Gobierno de Santander desde el día 8 de mayo de 1879.

Se destinó, como auxilio nacional, una partida anual de $400,000, que se tomaría del empréstito por $ 3.000,000 que por tal Ley estaba autorizado el Gobierno para contratar, descontando al efecto las anualidades que le correspondieran al país en el ferrocarril de Panamá, por todo el tiempo que fuere necesario.

En 1880 el Gobierno celebró algunos contratos sobre exploración de la línea y adquisición de materiales, a fin de acometer los trabajos por el sistema de administración oficial, y gastó cerca de $ 50,000 en obras preparatorias. Los Gobiernos Nacional y de Santander se pusieron de acuerdo y celebraron en 28 de julio de 1881 un contrato de construcción del ferrocarril y organización de una compañía, con un capital de $ 2.000,000, a la cual se le daría, durante cuatro años, el auxilio nacional de $ 400,000, destinados por la ley. Debido al interés que tomó el Gobernador, General Solón Wilches, los trabajos se organizaron y principiaron el 11 de junio de 1881, antes citado, bajo la dirección del ingeniero señor Abelardo Ramos.

Gran número de materiales fueron pedidos al Exterior para la obra, y el Gobierno tuvo conocimiento de la marcha de los trabajos por los informes dados por sus agentes. En el que rindió el señor Nicolás Caicedo D., publicado en el *Diario Oficial* número 5510, aparece que desde Puerto Wilches hasta el kilómetro 18 había trabajos de desmonte establecidos y que ya contaba la línea con algunos kilómetros de carrilera, en la cual circulaban una locomotora y algunas plataformas.

Presentada al Gobierno la cuenta de gastos, el Ministerio de Fomento dictó la Resolución de fecha 21 de abril de 1883, publicada en el *Diario Oficial* número 5690, en la cual consta que estaba bien comprobada la inversión de la primera anualidad entregada para el ferrocarril y que en consecuencia disponía la emisión de la segunda anualidad por contados mensuales. Tam-

bién aparece que en los gastos preliminares de la exploración de la línea, el trazado definitivo, la construcción de algunos edificios, la adquisición de una locomotora, parte del material rodante y fijo, en la organización de la empresa, se habían gastado $ 100,000 ; otros $ 100,000 estaban representados en el valor de cuatro kilómetros de carrilera, estimados a razón de $ 25,000 cada uno. El descuento sufrido por las especies en que hizo el Gobierno el primer pago fue de $ 182,000.

Dado el entusiasmo que había por el ferrocarril, y los recursos con que podía el Gobierno atenderlo, es muy probable que se hubiera coronado con buen éxito desde esa época, si desgraciadamente no hubiera estallado en el país la guerra de 1885, que paralizó las obras públicas a cargo de la Nación e hizo fracasar la empresa. Más tarde se supo que gran cantidad de elementos de guerra se habían adquirido con los fondos del ferrocarril.

Otros contratos—El Presidente señor José E. Otálora remitió a las Cámaras Legislativas, con el mensaje correspondiente, el contrato celebrado por el Ministerio de Fomento con el señor Juan N. González O., de fecha 13 de junio de 1883, para la construcción del ferrocarril hasta Bogotá, el cual debería arrancar de la orilla del río Magdalena en un punto comprendido entre la desembocadura de los ríos Sogamoso y Lebrija, y pasar por las ciudades de Bucaramanga y otras poblaciones importantes de los Estados por cuyo territorio iba a construírse. El Gobierno otorgaba una garantía del 7 por 100 anual sobre $ 25,000 oro por kilómetro, que cesaría cuando el ferrocarril, en el curso de cinco años consecutivos, hubiere dado una utilidad neta del 7 por 100 sobre el capital garantizado. La concesión era por treinta años. El ferrocarril se dividía en trayectos de a 100 kilómetros cada uno. El Contratista estaba autorizado para reunir el capital correspondiente a $ 2.500,000, y una vez concluído el primer trayecto, procedería a conseguir el capital correspondiente a otros 100 kilómetros, y así sucesivamente.

Para atender a la garantía del interés, el Gobierno hipotecaba especialmente el 15 por 100 del producto bruto de las

Aduanas del Atlántico y de Cúcuta y el 15 por 100 del producto bruto de las Salinas de Cundinamarca.

El privilegio para explotar la empresa era por noventa y nueve años, y la obra debía concluírse seis años después de que hubiera principiado la construcción. La empresa estaba libre de todo impuesto nacional, de los Estados, y además, exenta de derechos de aduana, del servicio militar para sus empleados, etc. (*Diario Oficial* número 5754).

El contrato fue traspasado al General Ramón Santodomingo Vila, con la aquiescencia del Gobierno, el 30 de enero de 1884, y no llegó a tener efecto.

Algún tiempo después el Gobierno celebró con el señor Guillermo G. Boshell otro contrato de privilegio para la construcción del ferrocarril que partiera del río Magdalena, de un punto situado entre la ciénaga de Chucurí y la desembocadura del río Lebrija, pasara por Bucaramanga y llegara a Bogotá, pero se ignora el curso que hubiera tenido (*Diario Oficial* número 6009).

El Ministro de Fomento celebró con el señor Luis Carlos Rico, en su carácter de apoderado del señor Juan Gaulmin y del Conde de Goussencourt, el contrato de fecha 1.° de junio de 1886, sobre privilegio para la construcción de varias vías férreas, que formaban la vía mixta del ferrocarril interoceánico. El contrato fue puesto en consideración del Consejo Nacional Legislativo, y quedó aprobado por medio de la Ley 4.ª de ese mismo año.

Entre estas líneas figuraba la que debía partir de cualquier puerto del río Magdalena, de la desembocadura del río Carare para abajo, y pasar por Bucaramanga, Socorro, Tunja, Zipaquirá y terminar en Bogotá. El Gobierno garantizaba un interés del 7 por 100 anual sobre $ 41,000 oro por kilómetro de línea férrea de un metro de paralela.

El señor Gaulmin presentó al Gobierno los planos del ferrocarril entre Puerto Wilches y Bucaramanga, en cumplimiento de las obligaciones del contrato. Por Resolución de 4 de agosto de 1888, el Ministerio de Fomento los aprobó provisionalmente, e indicó al Contratista que dada la importancia

de esta línea debía ampliarse su estudio para poderse elegir la más ventajosa. Además se manifestó que era necesario que se concretara el Concesionario a terminar la línea del Cauca, y que la aprobación definitiva de los planos se daría más tarde cuando se presentaran estudios más completos. Una copia de ellos se dejó en el archivo del Ministerio de Fomento.

Los Concesionarios consignaron un depósito de $ 100,000 para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones, y propusieron algunas modificaciones a la concesión, que fueron sometidas a la consideración del Consejo Nacional Legislativo (*Diario Oficial* número 7009). El asunto quedó en suspenso indefinidamente, pues los Concesionarios se vieron imposibilitados para cumplir sus obligaciones por causa de la quiebra de la Compañía del Canal de Panamá.

Pasado algún tiempo el Congreso entró a considerar otro contrato, que aprobó con modificaciones la Ley 47 de 1890 y fue el celebrado por el Ministerio de Fomento con los señores Enrique Cortés & C.ª, de Londres, para la construcción y explotación por el término de noventa y nueve años, y dentro de una zona privilegiada de 80 kilómetros, de un ferrocarril entre Puerto Wilches y Bucaramanga. El Gobierno otorgaba durante veintiséis años una garantía de interés del 6 por 100 anual sobre $ 40,000 por kilómetro, de la cual le correspondía pagar una tercera parte al Gobierno de Santander, de conformidad con la Ordenanza de 14 de julio de 1890.

Se otorgaban las exenciones concedidas a esta clase de empresas; además, 60,000 hectáreas de tierras baldías y la cesión gratuita de todos los elementos, estudios, planos y demás enseres de la antigua empresa.

El señor Cortés manifestó al Gobierno que había comisionado al ingeniero señor Abelardo Ramos para hacer el estudio de la línea férrea, condición indispensable para poder organizar en Londres la Compañía que debía encargarse de la construcción de la obra, y solicitó, dadas las fuertes lluvias que hubo en esa época, una prórroga para presentar estos trabajos. El Ministerio, por Resolución de 12 de julio de 1892, accedió a lo pedido. Los planos fueron presentados al Gobierno el 15 de octu-

bre de 1892, junto con el informe del señor Ramos, a quien acompañó en sus labores el ingeniero señor Paulo Vanegas.

El 6 de diciembre de 1892, y cuando iba a caducar la concesión, ofreció el apoderado de la Compañía renunciar al privilegio que se le había otorgado, con el fin de facilitar una negociación entablada entre el Gobierno y el señor William Ridley. Aceptada la propuesta, se firmó el contrato de rescisión del celebrado en 1890, mediante una indemnización en favor de la Compañía de $ 39,283, por trabajos de ingeniería y otros gastos que había hecho.

El Secretario de Hacienda de Santander y el señor Ridley, como apoderado de la Casa inglesa de Punchard, Mac Taggart & Lowther, celebraron el contrato del 26 de diciembre de 1892, relativo a la construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga. En la misma fecha se pactó entre estas dos entidades otro contrato para la consecución de un empréstito para la obra por £ 1.550,000, al 6 por 100 de interés anual, que sería garantizado por la República en dos terceras partes, y por el Departamento en la otra parte. Éste se obligó a suministrar a los contratistas los planos y perfiles que el Ministerio de Fomento había comprado a los señores Cortés. Los dos contratos mencionados quedaron aprobados por el Gobierno Nacional el 29 de diciembre de 1892, y por el Gobierno de Santander el 21 de enero de 1893. Los planos fueron entregados al señor Ridley por conducto del Secretario de Hacienda de Santander.

La Gobernación solicitó del señor Ramos un concepto sobre la propuesta de contrato presentada por Ridley, quienrindió el informe del caso el 8 de diciembre de 1892. Según el presupuesto elaborado, el costo del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga sería de $ 6.245,417, y el movimiento calculado sobre 100,000 cargas de tráfico anual produciría $ 900,000, que alcanzaban para cubrir la suma de $ 306,614 oro de gastos de explotación.

Tanto el informe en referencia como los contratos relativos a la construcción del ferrocarril por la cantidad de £ 1.250,000, a la consecución del dinero por medio de un empréstito y a las especificaciones técnicas en que debía construírse la obra, se publicaron en el *Diario Oficial* números 9095 y 9096.

Mientras llegaban al país los ingenieros ingleses los contratistas comisionaron al señor Ramos para que replanteara en el terreno el trazado que había elaborado en asocio de los ingenieros señores Justino Moncó y Francisco J. Casas, y de dos ayudantes. En el terreno se hallaron en completo estado de abandono los rieles, materiales, edificios y herramientas de la antigua empresa, elementos que vinieron a servir más tarde al ferrocarril de la Sabana, adonde se trajeron los rieles y la locomotora *Santander*, que después pasó a ser de propiedad del Ferrocarril del Sur.

El señor Ramos hizo también el estudio completo de una línea férrea de Bucaramanga a Piedecuesta, en una extensión de 30 kilómetros aproximadamente.

Cuando fueron suspendidos los trabajos preliminares de la línea, por la rescisión de los contratos con la Casa inglesa, el Departamento creyó que podía continuarlos por su propia cuenta, y mantuvo por algún tiempo al frente de ellos al ingeniero señor Vanegas, hasta que dispuso abandonarlos en vista del costo de construcción.

En 8 de junio de 1893 fueron emitidas por el Gobierno libranzas por valor de £ 1.280,000, correspondientes al interés que le correspondía garantizar, que quedaron en depósito en el Banco Nacional. Pero con motivo de las dificultades que tuvieron los Contratistas en Londres para conseguir el capital para este ferrocarril y para el de Antioquia, que también habían contratado, y de las diferencias que surgieron en Colombia por varios motivos, se hizo necesario celebrar el contrato de rescisión de los anteriores, que fue firmado el 8 de noviembre de 1893, y en el cual el Departamento de Santander se comprometió a pagarles a ellos todos los gastos que hubieran hecho y el valor de los materiales adquiridos al precio que de común acuerdo fuera fijado, más los gastos de regreso a Inglaterra del personal de ingenieros, etc. En cambio, los Contratistas entregarían los planos, elementos, útiles de la empresa, declararían que no tenían valor ni efecto los contratos y renunciarían a toda reclamación que pudiera surgir entre las partes. El convenio fue aprobado por el Poder Ejecutivo el 21 de diciembre del mismo año, y se publicó en el *Diario Oficial* número 9384.

Posteriormente, en 1896, recibió el Gobierno otra propuesta para la construcción del ferrocarril de Puerto Wilches, presentada por el señor James Edward Buckley, la cual, después de muchas modificaciones y consultas con el Consejo de Estado, no fue aceptada.

El peticionario se dirigió entonces al Gobierno del Departamento de Santander y celebró con su representante en Bogotá el contrato que corre publicado en el *Diario Oficial* número 10402, sobre concesión de un privilegio, por cincuenta años, para explotar el ferrocarril, y otros cincuenta años más para usufructuarlo, pero con la obligación de venderlo al Gobierno en las condiciones que fueron estipuladas en el convenio.

En la construcción de la línea se adoptarían los planos y estudios comprados a Punchard & Compañía; los trabajos principiarían seis meses después de perfeccionado el contrato y se terminaría seis meses más tarde.

El Gobierno de la República y el del Departamento le garantizaban al Contratista un interés del 6 por 100 anual sobre $ 28,500 oro americano, y le otorgaban 300 hectáreas de tierras baldías por cada kilómetro, junto con las exenciones concedidas por la ley para esta clase de empresas.

El contrato fue aprobado por el Poder Ejecutivo el 23 de junio de 1897, pero el Contratista no pudo consignar oportunamente el depósito de $ 50,000 como fianza que asegurara e cumplimiento de sus obligaciones, no obstante las prórrogas que se le concedieron en dos ocasiones, ni logró conseguir el capital para la empresa, principalmente por causa de la guerra entre los Estados Unidos y España. Más tarde la Gobernación dictó, el 20 de enero de 1899, el decreto sobre caducidad de la concesión, que aprobó el Ministerio de Hacienda en febrero del mismo año, y así terminó este negociado.

El señor Enrique Cortés insistió en su propósito de contratar este ferrocarril, y en 26 de enero de 1905 presentó al Ministerio de Obras Públicas, como apoderado del Barón Fernando de Schmatzer y de don Julio Patiño, las bases generales que sirvieron para elaborar el contrato de 16 de abril de ese mismo año, que se halla publicado en el *Diario Oficial* número 12339.

Más tarde los Concesionarios pidieron algunas modificaciones, que aceptó el Gobierno, en vista de que, según lo manifestaron, los banqueros tenían listo el dinero para la obra y era necesario reformar algunos artículos del contrato primitivo. Así pues, el 3 de julio de 1906 fue celebrado otro convenio que canceló el anterior, se publicó en el *Diario Oficial* numero 12720, y por el cual quedaron obligados los Concesionarios a construír, equipar, conservar y explotar un ferrocarril que comunicara a Bogotá con el río Magdalena, a través de los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander, el que estaría dividido en tres grupos, así: del río mencionado a Bucaramanga, de ésta ciudad a la frontera con Boyacá y de aquí a Bogotá.

El Gobierno les concedía un privilegio exclusivo por cincuenta años para usufructuar cada grupo, y por cuarenta y nueve años más, depués de vencido el privilegio, para explotarlo en asocio del Gobierno.

Dentro de una zona de 40 kilómetros a cada lado de la vía férrea no se podría establecer ninguna otra empresa análoga de transportes que estuviera destinada a comunicar entre sí los extremos o puntos intermedios de la línea, salvo aquellas que gozaran de privilegios anteriores.

Seis meses después de aprobado el contrato debían presentarse a la aprobación del Gobierno los estudios correspondientes al primer grupo, y los trabajos principiarían seis meses después de aprobados dichos estudios. En el término de cuatro años se debía concluír la obra, a fin de dar al servicio público el primer trayecto. Los estudios para la segunda sección se acometerían mientras se llevaba a cabo la construcción del primer grupo; una vez que estuviera la vía concluída hasta Bucaramanga, debían principiar los trabajos, a razón de 40 kilómetros por año, por lo menos, pero esta construcción no se emprendería sino cuando el Gobierno lo determinara. De igual menera se procedía con los estudios del trazado y la construcción del tercer grupo, una vez que se hubiera concluído la del segundo.

El Gobierno garantizaba a los Concesionarios el 7 por 100 de interés anual sobre la suma de $40,000 oro por kilómetro. Para servir esta garantía se destinó el 5 por 100 del producto bruto de las Aduanas del Atlántico.

Durante la construcción de las líneas el Gobierno reconocería un interés del 7 por 100 anual sobre el monto de las sumas que depositaran los Concesionarios en un banco de Europa, para invertirlas en la obra, pero se abonarían al Gobierno los intereses que el banco reconociera sobre tales depósitos.

Terminado y dado al servicio público cada trayecto de 20 kilómetros de ferrocarril, se hacía definitivo el derecho a la garantía de interés, pero los productos líquidos de la explotación se imputarían a lo que el Gobierno pagara como garantía. Se otorgaban además a los Concesionarios trescientas hectáreas de tierras baldías por kilómetro y las exenciones, ventajas y privilegios generalmente acordados a estas empresas.

El contrato, en su totalidad o en parte, podría ser traspasado a terceros, previo permiso del Gobierno.

Al vencerse el término del privilegio y del usufructo, la empresa pasaría a poder del Gobierno, con todas sus anexidades y dependencias, libre de gravámenes e hipotecas.

Los Concesionarios debían consignar una fianza por $ 100,000, seis meses después de que hubieran aceptado en firme el contrato, la que se devolvería cuando hubieran depositado la suma necesaria para la construcción de 20 kilómetros de línea.

Si el tráfico de algún grupo produjere durante diez años seguidos lo suficiente para cubrir los intereses garantizados, terminaría para la Nación esa obligación, durante el resto del período del privilegio.

El contrato contenía las cláusulas sobre tarifas, causales de caducidad, suscripción de acciones en la empresa, y otras de menor importancia.

Los Concesionarios aceptaron en firme el contrato, y de ello se dejó constancia por otro convenio de fecha 27 de septiembre de 1906 (*Diario Oficial* 12785), en que se estipularon nuevas cláusulas, como la referente a la obligación del Gobierno de depositar en el Banco Central de Bogotá el 5 por 100 del producto de las Aduanas del Atlántico para servir la garantía de intereses, y que en caso de que las sumas depositadas no fueren suficientes, se supliría la diferencia que hubiere de los presupuestos ordinarios. También se modificaron otros artículos del primitivo contrato sobre los

depósitos que los Concesionarios debían hacer en un banco europeo, sobre administración, explotación de las líneas de la empresa y de un puerto sobre el río Magdalena.

Más tarde pidieron permiso al Gobierno para traspasar la concesión a una Compañía organizada legalmente en Londres, con un capital de cuatrocientas mil libras, y exigieron una prórroga para constituír la fianza. Con el fin de levantar fondos solicitaron la modificación relativa a obtener una autorización para emitir obligaciones sobre la empresa, y fue entonces cuando el Gobierno dispuso nombrar un Agente especial que se entendiera directamente con los Concesionarios. Para d esempeñar el cargo fue nombrado el 23 de mayo de 1907 el doctor Domingo Esguerra.

Celebrado un contrato después de haberse estudiado detenidamente por el Gobierno y el apoderado de los contratistas, debió el Gobierno atenerse estrictamente a los términos pactados, sin aceptar modificaciones que vinieran a cambiar por completo el espíritu de la negociación y a echar sobre el país un gravamen de consideración, sin obtener más que un corto trayecto de línea férrea, pero ni en ésta, ni en otras negociaciones análogas se ha sabido proceder con la debida precaución y de ahí la serie no interrumpida de tropiezos y dificultades que surgieron más tarde, y que para esta empresa son como pesada cadena de hierro, a la cual la incompetencia administrativa parece que agrega adiario un eslabón más a los muchos que ya lleva.

El Gobirno comunicó instrucciones al Agente para que aceptara la fianza de la Compañía, siempre que obtuviera las mejores ventajas posibles. En vista de estas autorizaciones, él concedió permiso a los señores Patiño y Schmatzer para traspasar los contratos a la Compañía denominada The Great Northern Central Railway of Colombia Limited, de Londres.

Por cablegrama de 21 de junio de 1907 el Agente comunicó al Gobierno que había propuesto a la Compañía que aumentara sus acciones a quinientas mil libras, de las cuales corresponderían a la Nación cien mil acciones, sin desembolso; y que ella aceptaba la propuesta, siempre que se renunciara la

cláusula *b*), del artículo 57 del contrato, y se extendiera la prórroga, para prestar la fianza, hasta el 30 de septiembre de ese mismo año.

Mientras tanto, el apoderado de los Concesionarios solicitaba del Ministerio de Obras Públicas una autorización para que la Compañía pudiera emitir obligaciones hipotecarias, representativas de la garantía de interés, a razón de £ 9,600 por kilómetro, del 5½ por 100 de interés anual, de las cuales se amortizarían £ 1,600 durante treinta años, a fin de que el Gobierno, de acuerdo con el contrato, pudiera comprar el ferrocarril al precio de £ 8,000 por kilómetro, a la terminación de dicho período. Informó también que la Compañía se proponía emitir obligaciones por el 10 por 100 del capital total, o sea por £ 147,840, computando en 154 kilómetros la distancia entre Puerto Wilches y Bucaramanga, y que en el curso de cuatro años se haría la emisión del capital total. Que los Concesionarios solicitaban la autorización del Gobierno para emitir, cada dos meses, por décimas partes, las obligaciones correspondientes a 54 kilómetros de vía, o £ 518,400, lo que ocasionaría la Nación un desembolso no mayor de £ 14,000 por año por razón de la garantía de interés.

El Gobierno aprobó el traspaso de la concesión y la prórroga de la fianza, así como el cambio de la emisión, en la forma de que se ha hablado, siempre que se recibieran £ 100,000 en acciones de la Compañía. Pero después de las gestiones que el Agente hizo, logró obtener solamente 50,000 acciones para la Nación, que la Compañía depositó en manos de The City Safe Deposit Agency Company Limited, de Londres. El certificado de aceptación fue firmado por el Ministro de Hacienda, y se devolvió al representante de aquélla el 23 de febrero de 1910.

La Compañía solicitó después autorización para hacer la Emisión de bonos por un total de £ 614,400, pero el Agente del Gobierno obtuvo que se redujera a £ 518,000. Aceptada la propuesta por el Gobierno, se comunicaron instrucciones al Agente por cablegrama de 27 de agosto de 1907, y como consecuencia, con fecha 15 de septiembre del mismo año éste dirigió a los Directores de la Compañía una nota por la cual les permitió hacer

la emisión de obligaciones o bonos hipotecarios, respaldados por el ferrocarril, por un total de £ 1.478,400, a razón de £ 9,600 por kilómetro, al 5½ por 100 de interés anual. De ellas se haría inmediatamente una emisión de £ 518,400, correspondiente a los primeros 54 kilómetros. El valor de los bonos sería de £ 20 cada uno. La Empresa podría disponer de £ 74,000 para estudios y gastos preliminares, y el resto se depositaría en un banco de Londres para destinarlo a la construcción de la vía. El Gobierno garantizaría los intereses de las obligaciones, y se dejó constancia de que los correspondientes a £ 74,000, principiarían a correr desde el día en que fueran entregados a la Empresa los títulos respectivos, y en cuanto a los del resto de la emisión, desde las distintas fechas en que el banco depositario entregara tales bonos contra recibo del producto de ellos. Dicha autorización se apartaba de los términos del contrato, y además, la Compañía, en vez de lanzar obligaciones respaldadas con un ferrocarril cuya construcción no había comenzado aún, puso en circulación bonos redactados en forma en que aparecían garantizados por el Gobierno mientras estuvieran en circulación, hecho que ocasionó más tarde la protesta que se hizo ante un Notario de Londres.

Una vez que la Compañía obtuvo dinero con la venta de los primeros bonos, procedió a otorgar la fianza por £ 20,000 en dinero efectivo, que depositó en el London & South Estern Bank Limited, y que después se canceló. En vista del buen éxito de la primera emisión, pidió autorización para aumentarla a 84 kilómetros, con el fin, según decía, de aprovechar el estado favorable del mercado y tener fondos suficientes para construír la vía en el menor tiempo posible.

En vista de tántas modificaciones introducidas a la concesión, dispuso el Gobierno que el Ministro de Hacienda, señor Camilo Torres Elicechea, se trasladara a Londres con el fin de entenderse con el Agente Esguerra y con la Compañía.

Allí procedió dicho señor a estudiar los actos de la Compañía, y en nota de 5 de octubre de 1908 manifestó al Ministerio que no convenía autorizar la emisión de bonos por £ 640,000

que la Compañía solicitaba. Más tarde encontró que la autorización que había dado el Agente del Gobierno no estaba de acuerdo con las instrucciones que se le habían comunicado, y al efecto presentó formal protesta ante el Notario de Londres, el 22 de diciembre de 1908. En ella se hizo constar que el Agente Esguerra no estaba autorizado para firmar la declaración que apareció en los bonos que la Compañía había emitido, pues era contraria a las disposiciones pertinentes del contrato; que el Gobierno se había obligado a reconocer intereses a la rata del 7 por 100 anual sobre $ 40,000 oro por kilómetro, los cuales se harían definitivos para cada sección de 20 kilómetros de línea que se diera al servicio público. Que el Gobierno reconocía igualmente un interés del 7 por 100 anual sobre el total de la suma que los Concesionarios depositaran en un banco en Europa y con el compromiso de la Empresa de reconocer intereses sobre dichas sumas, al 3½ por 100 anual, con lo cual el Gobierno quedaba obligado únicamente a garantizar el 3½ por 100 sobre las sumas depositadas.

Que como aún no estaba terminado ni dado al servicio público un solo kilómetro de línea, no se había convertido en definitiva la garantía del Gobierno, de acuerdo con la estipulación de los artículos 15 y 16 de la concesión.

Que con el fin de no perjudicar a los tenedores de los bonos, el Gobierno asumía el pago de los intereses sobre las £ 192,000 emitidas por la Compañía, sin perjuicio de los derechos que tuviera contra ella.

Que en nombre del Gobierno hacía saber que no se sancionaría ninguna emisión de bonos que fuera hecha en la misma forma de los ya emitidos y firmados por el Agente señor Esguerra, y que solamente autorizaría tal emisión "de conformidad con el artículo 34 de la concesión."

La Compañía resolvió acudir a los mercados de París para la venta de sus bonos, hecho que fue puesto en conocimiento del Gobierno, pero ella manifestó que los informes que se habían dado carecían de fundamento, pues los bonos no llevaban la garantía del Gobierno y se habían lanzado en virtud de la autorización contenida en el artículo 34 de la concesión. Ade-

más, por medio de su agente en Bogotá manifestó que estaba dispuesta a hacer ciertas concesiones, siempre que el Gobierno la dejara emitir por su propia cuenta. Por Resolución de 23 de junio de 1909 se aceptaron en principio las modificaciones que se proponían, pero sería preciso pactar un nuevo convenio reformatorio de los anteriores. Como el agente de la Empresa carecía de poderes suficientes, la Compañía dispuso que uno de sus Directores viniera a Bogotá a entenderse directamente con el Gobierno.

En enero de 1910 vino a Bogotá, como enviado de la Compañía, el señor Julio Patiño, quien después de largas conferencias con el Gobierno, aceptó las bases que sirvieron para celebrar el contrato de 17 de abril de ese mismo año, mediante el cual se legalizaban algunos actos de la Compañía y se aseguraba la conclusión del ferrocarril, pero Patiño falleció, y la Empresa rechazó el contrato que lesionaba derechos de terceros. Aun cuando el Ministerio manifestó que no aceptaba las razones expuestas por la Compañía, por cuanto los poderes de su representante la obligaban en todo cuanto aquél hubiera pactado, se pasó el asunto al estudio del Cuerpo Legislativo.

La Compañía rechazó el contrato que había celebrado Patiño, alegando que perjudicaba los derechos de los tenedores de bonos, y más tarde resolvió enviar a Bogotá al señor J. Fletcher Toomer a tratar de nuevo con el Gobierno.

Uno de los peligros que encerraba la concesión era poner en manos de individuos o de corporaciones sin responsabilidad, radicadas en el Exterior, la facultad de levantar grandes sumas de dinero en los mercados bursátiles, por medio de bonos en que figuraba la garantía del Gobierno de Colombia y que podían ser destinados a fines distintos de los que indicaban los contratos pactados en Colombia.

La especulación en bonos era el principal halago de los Concesionarios, produjera o nó el ferrocarril que iban a construir, pues tenían siempre la garantía del interés, asegurada con el 5 por 100 del producto de las Aduanas, por todo el tiempo de duración del privilegio.

De la comunicación que Toomer dirigió al Ministerio de Obras Públicas con fecha 30 de enero de 1911, tomamos los siguientes párrafos que hacen ver las exorbitantes pretensiones de la Compañía.

La emisión actual en bonos es de £ 9,600 por kilómetro, en 480 bonos de £ 20 cada uno, al 5½ por 100 de interés, o sea sobre 154 kilómetros £ 1.478,400.

Proponemos que se aumente la emisión sobre toda la línea hasta Bucaramanga a £ 13,000 por kilómetro, lo que equivale a £ 2.002,000 en bonos de interés garantizado de 5½ por 100, lo que constituye un aumento por kilómetro de £ 3,400, o sea un aumento total de £ 532,600. Se han emitido hasta ahora aproximadamente bonos por valor de £ 500,000, luego quedarían £ 1.502,000 por emitir, y en el supuesto de que los bonos se realicen al 70 por 100 neto o £ 14 netas por bono, producirían £ 1.051,400 en dinero sonante.

Se han construído 20 kilómetros de ferrocarril que están entregados al Gobierno, quedando 134 kilómetros por construír para llegar a Bucaramanga. Asumiendo que el costo medio por kilómetro sea de £ 6,500 en dinero, el costo total ascendería a £ 871,000, quedando un sobrante para otros objetos de £ 180,400 en dinero, de las cuales se destinarían £ 50,000 para comprar los derechos de los Concesionarios, etc., quedando £ 130,400 para atender al pago de los intereses al 5½ por 100 anual durante el tiempo de construcción y aun después de terminada, según se expresa más adelante. Se estima en nueve meses el tiempo medio necesario para construír 20 kilómetros, lo que demandaría un desembolso de £ 10,725 por intereses de cada sección, o sea para las seis secciones y 7/10 de sección (134 kilómetros), £ 71,857. Se apartará una cantidad de bonos suficiente para producir esta suma, y la Compañía pagará tales intereses a nombre y por cuenta del Gobierno, quedando todavía un sobrante de £ 58,543.

La manera como iba a ser explotada la Nación por los Concesionarios y la Compañía se puso de manifiesto en las publicaciones que por esa época se hicieron por cuenta del Gobierno, en una de las cuales aparecen los catorce convenios que se habían pactado en Londres con otras entidades, de cuya existencia real no había constancia en el Ministerio y que eran como apretados brazos de pulpo que trataban de estrangular al Tesoro Público.

Véase, como ejemplo, el siguiente resumen del contrato de 24 de febrero de 1908, en el cual se estipuló que de conformidad

con otro convenio anterior, número 5, los señores Patiño y Schmatzer traspasaban a la Compañía el beneficio íntegro de las concesiones en cuanto éstas se referían a la primera sección de ferrocarril y le otorgaban la opción de adquirir el beneficio del mismo en cuanto a los grupos segundo y tercero, en cambio de: *a*) la emisión a favor de los citados señores de 393,993 acciones de la Compañía, estimadas como totalmente pagadas; *b*) el pago de $ 120 por cada kilómetro, por razón de la primera sección, y también para la segunda y tercera, cuando éstas fueran efectivas; *c*) la mitad de la concesión de tierras baldías, o sean 150 hectáreas por kilómetro, y *d*) el derecho exclusivo, por quince años solamente, de descontar el capital garantizado por el Gobierno colombiano, a la rata del 80 por 100. Se cancelaría la obligación de pagar £ 120 por kilómetro para la primera sección, a cambio que de la primera emisión por £ 518,400 se pagaran los gastos de costo, y después de que la Compañía obtuviera una suma neta por lo menos de 65 por 100 del valor nominal de los bonos emitidos, pagaría a los Concesionarios Patiño y Schmatzer la diferencia entre el 58 por 100 y el producto neto y además la mitad del exceso que pudiera obtenerse. En cuanto a la emisión del resto de los bonos, por £ 960,000, la Compañía podría colocarlos de manera que después de pagados los gastos de la emisión, le quedara la suma neta del 70 por 100. La diferencia con el 58¼ se entregaría a los Concesionarios. Para las otras dos secciones se estipuló el pago de £ 300 por kilómetro, o bien, si la Compañía compraba la concesión hasta Bogotá o el derecho a traficar por la línea férrea, pagaría £ 150 por kilómetro.

El Ministerio, después de largas conferencias con el apoderado de la Compañía y sus abogados colombianos, quienes pretendían el reconocimiento y pago de sumas enormes por supuestos perjuicios no comprobados, y cuyo monto hacían llegar a £ 157,974, llegó a un acuerdo que sirvió para la celebración del contrato de 8 de junio de 1912, publicado en el *Diario Oficial* número 14643, y por medio del cual se autorizaba la emisión de £ 1.565,000 para todo el trayecto hasta Bucaramanga, que correspondían en proporción de £ 10,162 por kilómetro,

al 5½ por 100 de interés anual y fondo de amortización, con garantía del Gobierno.

La Compañía quedaba autorizada para recibir, emitir y poner en circulación los nuevos bonos, en tres partidas así: la primera, por £ 860,000, tres meses después de hecho su depósito en el banco europeo elegido de acuerdo con el Gobierno, y dispondría de parte de los bonos para recoger los provenientes de las emisiones anteriores hechas en Londres y París, respectivamente, que quedaban canceladas. El saldo se destinaba para atender a la prolongación de la línea férrea hasta completar 45 kilómetros; la segunda partida, por £ 350,000, se emitiría al llegar el ferrocarril al sitio denominado Puerto Santos, y serviría su producto para continuar la línea hasta el kilómetro 100; y la tercera partida, cuando el ferrocaril hubiera llegado a este último punto y se aplicaría para terminar la obra hasta Bucaramanga.

La Compañía debía pagar la mitad de los intereses de los bonos durante la construcción de los respectivos trayectos, para lo cual se obligaba a depositar las sumas correspondientes. Se comprometía a construír la línea férrea en diez y ocho meses, contados desde la fecha en que se hiciera la emisión, hasta Puerto Santos; en doce meses más hasta el kilómetro 100, y en diez y ocho meses hasta Bucaramanga, o sea en el curso de cuatro años, a partir de la fecha en que se hiciera la primera emisión.

Se limitó a cincuenta años el término del privilegio y del usufructo del ferrocarril, vencido el cual la empresa debería pasar a propiedad de la Nación, libre de todo gravamen y a título gratuito.

El Gobierno quedó exonerado de pagar sumas por depósitos que había hecho la Compañía, y se obligó a entregar a ésta la cantidad de £ 25,000 en calidad de anticipación, que se devolvería cuando se hiciera la primera emisión. Quedó exento igualmente de pagar los gastos de explotación del ferrocarril.

La Compañía renunció el derecho de fijar libremente la tarifa en los cinco años después de la construcción del ferrocarril, y se comprometió a entregar a la Nación 150,000 acciones de la empresa, fuera de las a que tenía ya derecho anteriormente. En

lo tocante a los dos grupos, entre Bucaramanga y Bogotá, se estipuló la garantía del 7 por 100 sobre £ 6,000 por kilómetro, por el término de cincuenta años.

El Gobierno debía nombrar un Agente que se entendiera con la Compañía en las operacionas relacionadas con la emisión y demás actos de aquélla, así como un Ingeniero Interventor en Colombia.

Los contratos anteriores de 1906 quedadan en vigor, con las aclaraciones y modificaciones que por éste se les hicieron.

El convenio fue improbado por los concesionarios primitivos, quienes alegaron que no habían facultado al señor Toomer para que los comprometiera en esa negociación. Por otra parte, la Compañía interpretó ciertas cláusulas oscuras del contrato en provecho propio, a lo cual se opuso abiertamente el Agente del Gobierno. No hizo entrega de las acciones, y continuó la política seguida anteriormente de modificar y submodificar la concesión con el fin de obtener mayores ventajas.

Las nuevas propuestas que presentaba complicaban más la situación, y el Gobierno en respuesta dispuso invariablemente que toda modificación que se hiciera debería someterse al estudio del Congreso.

La Ley 72 de 1915 autorizó al Gobierno para que solucionara todas las cuestiones referentes a este enojoso asunto, que estaba tomando caracteres graves y podía ser motivo de serias complicaciones, y determinó las bases del arreglo con los interesados en la concesión, de manera que todos quedaran comprendidos en el pacto que se celebrara. Era necesario que la Nación adquiriera todos esos bienes y derechos libres de gravamen y futuros pleitos

Muy acertadamente dispuso el Gobierno que la negociación se radicara en Bogotá, condición que fue aceptada por la Compañía, la cual nombró sus abogados para que gestionaran las bases de arreglo, y después de larga discusión, fue aceptada la propuesta que sirvió para el convenio de fecha 18 de abril de 1918, por medio del cual el Gobierno adquirió todos los haberes de la Compañía, consistentes en la línea construída, sus edificios, herramientas, elementos, material fijo y rodante y todos

los derechos adquiridos de los señores Patiño y Schmatzer en la concesión otorgada por los contratos de 1906, inclusive los baldíos que pudieran corresponderles.

Se reconoció como precio de todos los bienes enumerados la cantidad de £ 320,000, de las cuales la Compañía se dio por recibida de £ 25,000 que se habían dado en 1912 a Fletcher Toomer, pero se reconoció que el Gobierno adeudaba a ésta por razón de intereses de bonos depositados en bancos europeos, destinados a la obra del ferrocarril y por gastos de explotación del trayecto construído, £ 5,000; por tanto quedó un saldo de £ 300,000, cuyo equivalente se entregó en bonos del 6 por 100 de interés creados y emitidos en Londres, los que tienen el 1 por 100 de amortización y están garantizados con el 5 por 100 del producto de Aduanas del Atlántico. De suerte que el monto de la emisión alcanza nominalmente a £ 428,580 que la Compañía recibió al 70 por 100 de precio.

La Compañía debía ponerse en liquidación, pagar todas sus deudas; recoger todos los bonos que hubiere emitido en París y en Londres con las £ 300,000 o su equivalente, a fin de que pudiera hacer el traspaso de todos los bienes ya enumerados, libres de gravamen, y dejar canceladas todas las cuentas pendientes con el Gobierno provenientes de los contratos de 1906.

El contrato fue aprobado por las dos partes, Gobierno y Compañía, y así se puso fin a esa oprobiosa negociación, que quedó completamente extinguida. Se elevó a escritura pública, número 472, de 13 de febrero de 1920, otorgada en la Notaría 1ª de Bogotá.

Más tarde, en cumplimiento a la Ley 35 de 1917, el Gobierno apropió una partida de $ 120,000 en bonos de deuda interna destinados a la conclusión de la obra hacia Bucaramanga, la que ejecuta el Departamento de Santander con sus propios recursos, el auxilio nacional y las sumas que pueda adquirir con la garantía de los bonos de deuda interna.

Obra construída—Firmado que fue el contrato de 26 de enero de 1905, de que se habló anteriormente, los Concesionarios enviaron en misión especial al ingeniero belga señor Castiau, a fin de que rindiera un informe estadístico de la región por

donde iba a construírse el primer trayecto férreo, o sea entre Puerto Wilches y Bucaramanga, y como fuera favorable y se hubiera conseguido dinero por la venta de las primeras emisiones de bonos, dispusieron que viniera en 1907 un Cuerpo de ingenieros ingleses, con personal y elementos necesarios para acometer los trabajos de construcción. Se adoptaron los planos que en época anterior había levantado el ingeniero señor Abelardo Ramos, pero se hicieron algunas modificaciones respecto a disminuír las pendientes y aumentar las tangentes y los radios de las curvas, con el fin de que se adaptara la obra a las prescripciones del contrato. El 20 de diciembre de 1907 fueron presentados a la aprobación del Gobierno los estudios correspondientes a un trayecto de 63 kilómetros, y más tarde los del trayecto final a Bucaramanga, en 140 kilómetros 725 metros.

Los trabajos comenzaron cerca de Puerto Wilches, que por aquella época estaba inundado por las aguas del río, y se inauguraron el 12 de octubre de 1908 con asistencia del Presidente de la República, el Ministro de Obras Públicas, los Gobernadores de Antioquia y Santander, los Ingenieros de la Empresa y otras importantes personalidades.

El material empleado fue el ladrillo y la cal para las obras de arte, pues la región carece de piedra de labor. Las traviesas se eligieron de las mejores maderas, como zapatillo, aceituno y otras, de los climas tropicales, de reconocida dureza y buena calidad. Los rieles, de tipo americano, pesaban 55 libras por yarda.

El 2 de junio de 1910 la Compañía avisó al Gobierno que tenía terminado el primer trayecto de 20 kilómetros y que podía recibirse oficialmente. Así pues, fue comisionado el Ingeniero Interventor señor Pedro Defrancisco, quien después de examinar las obras construídas y de recorrer la línea en un tren especial, de una locomotora y diez góndolas, con peso total de ciento dos toneladas y a una velocidad máxima de 35 kilómetros, rindió el informe respectivo. De dicho documento, que suscribió el Ingeniero Jefe Fletcher Toomer, parece que en el trayecto recibido se habían construído cuatro puentes de hierro, sobre estribos de ladrillo, de 15, 10, 25 y 20 metros de luz, respectiva-

mente; siete tubos de acero para desagües, de los cuales cuatro medían 20 centímetros de diámetro cada uno, y tres un metro; siete alcantarillas de ladrillo, de las que la mayor tenía una luz igual a 3 metros; un puente de arco, de ladrillo, de 1,50 de luz, y tres puentes de madera, uno de los cuales, el mayor, tenía una luz de 10 metros.

Por haberse omitido en el contrato las dimensiones de las traviesas que debían tenderse a razón de 1,650 por kilómetro, el Ministerio de Obras Públicas, a petición del Gerente de la Compañía, determinó por Resolución de 21 de febrero de 1909 reducir ese número a 1,412 y fijó a cada una las siguientes dimensiones: 1,98 de largo y 0,23 de ancho por 0,135 de grueso.

Los puentes de madera que existían en esta sección fueron puestos por la Compañía en virtud de concesión especial, transitoria, hecha por el Ministerio, expresada en Resolución de 23 de diciembre de 1909, y en vista de la buena calidad de las maderas que se iban a emplear; pero quedó la Compañía obligada a reemplazarlos por otros de hierro, después de unos quince o veinte años de uso.

En el punto situado a 95 metros antes del puente de La Raya, en donde había un puente de madera y un terraplén provisional, se debía levantar otro puente de hierro, que diera paso al exceso de aguas en el invierno, y esta obra debía hacerse en el curso de un año, por la Compañía.

Los rieles empleados en esta sección tenían un peso de 27 a 28 kilogramos por metro lineal. Aunque el contrato daba derecho a la Compañía para usarlos de un peso menor, solamente una longitud de 246 metros, en la vía de acomodación, en Puerto Wilches, estaba arreglada con rieles de 20 kilogramos por metro.

En el trayecto recibido ninguna pendiente excedía del 2 por 100, aunque el contrato permitía a la Compañía usar hasta el 3 por 100.

El material rodante se componía de dos locomotoras de fabricación inglesa, del tipo Argentina, con estanque, y peso de 31 toneladas; dos carros para cargar leña; treinta góndolas; dos carros cubiertos; seis maniguetas; diez carros de empuje; un

martinete de vapor para clavar pilotes; una grúa de vapor montada en un carro, con capacidad para mover piezas hasta de 8 toneladas. Los talleres provisionales se componían de tres edificios cubiertos con teja metálica, de 8 metros por 18 metros cada uno, destinados para herrería y reparación de maquinaria, reparación de locomotoras y material rodante, y para depósitos de máquinas. La Compañía construyó líneas telefónicas y telegráfica, hasta Bucaramanga.

Para servicio de las locomotoras había cuatro estanques montados sobre sus correspondientes torres. También existían los apartaderos para las líneas y una Y simétrica para cambio de las máquinas.

Una vez que la diligencia de recibo quedó terminada, la Compañía ordenó la suspensión de los trabajos, despachó los obreros y trabajadores a su servicio y dejó unas pocas cuadrillas de peones encargadas de la conservación del trayecto y de la explotación de la línea férrea, que duraron hasta el 14 de octubre de 1914, en que por haber estallado la guerra europea, decretó la Compañía el abandono total de la empresa.

Para evitar los perjuicios correspondientes, el Gobierno nombró una Junta depositaria que levantó un inventario de lo existente y puso de nuevo al servicio publico la línea, a la cual le hizo las mejoras necesarias y estableció su comunicación con un camino de herradura, que ordenó ejecutar la Asamblea de Santander, a fin de dar salida a los artículos de exportación de esa laboriosa sección del país.

Mientras tanto, el Gobierno continuó pagando el servicio de la deuda por los intereses de £ 192,000, que montaban a £ 10,560 por año, hasta el día en que se canceló el contrato, por virtud del nuevo arreglo definitivo que se hizo en 1918.

El tráfico obtenido en 1921 fue el siguiente:

	Toneladas.		
Carga de exportación .	2,565	Valor del flete . . . . $	12,343 45
Carga de importación.	1,076	Valor del flete	4,910 12
Pasan	3,641		$ 17,253 57

Vienen.....	3,641	$	17,253 57
Carga local..	518	Valor del flete.....	2,197 33
Número	4,159	Total.....$	19,450 90
Número de cabezas de ganado mayor.....	3,402		
Número de cabezas de ganado menor.....	24	Valor del transporte.	5,114 76
Pasajeros de 1.ª clase...	2,198		
Pasajeros de 2.ª clase...	13,454		
	15,652	Valor del pasaje....	4,516 42
' os			488 ..
		Total.....$	29,570 08

Kilómetros en explotación 21

Obras consultadas:

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

Colección del *Diario Oficial.*

Memorias de los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas.

Contratos y estudio sobre el ferrocarril de Puerto Wilches, Francisco Montaña, 1911.

Informe de la Comisión de Fomento de la Camara de Representantes, 1911.

Ferrocarril de Puerto Wilches, Santiago Pérez Triana, 1912.

Ferrocarril de Puerto Wilches, Santiago Pérez Triana, 1913.

Exposición del Ministro de Obras Públicas, 1912.

Ferrocarril del Pacífico. Línea férrea en la orilla del Dagua.

Ferrocarril del Pacífico. Puente sobre el río Dagua.

CAPITULO XXVI

Historia del ferrocarril de la Sabana—Antecedentes—Ferrocarril de Occidente—Ferrocarril de la Sabana—Iniciación de la obra—Organización de la Compañía—Material rodante—Estadística—Prolongación de la línea.

Situada la que fue capital del Nuevo Reino de Granada en el corazón de un vasto territorio, sobre una elevada meseta andina y alejada de la arteria principal de comunicación con el litoral del Atlántico, era necesario que el Gobierno español se preocupara por abrir una vía que la pusiera en fácil comunicación con un punto navegable del río Magdalena.

Diversas tentativas fueron hechas en la época colonial por mantener abierta al tráfico la senda que sale al río Opón, por donde había venido en 1537 el Adelantado Jiménez de Quesada a conquistar el Nuevo Reino y a fundar a Bogotá. En sus Relaciones de Mando, los Virreyes reconocían grande importancia a dicha vía, que llegó a ser recorrida, desde el río hasta la ciudad de Vélez, en 1763, por el ilustre gobernante señor Messía de la Zerda, y tanto éste como su antecesor, el Virrey Solís, en 1760; el Virrey Ezpeleta, en 1796; el Arzobispo Virrey, en 1789, y los demás que vinieron a Bogotá, estuvieron de acuerdo en recomendar la apertura de un camino en esa dirección, que evitaría los riesgos de la navegación del río Magdalena, del Carare para arriba; acortaría, en la mitad del tiempo, la comunicación de la capital con el Exterior; facilitaría el comercio interior con la plaza de Cartagena, a la cual se enviaban harinas, dulces y otros artículos de exportación. Parece que la ciudad de Honda ejerció marcada influencia contra aquella ruta, que podría amenguar la importancia comercial de que ya disfrutaba, y como, además, la colonización de esas vastas soledades, cubiertas de bosques y rodeadas de una naturaleza salvaje y bravía, se había dificultado, el proyectado camino fracasó, a pesar de sus innegables ventajas.

Más tarde, durante la República, se hicieron grandes esfuerzos en favor de esa ruta, según se dijo ya en la historia del ferrocarril del Norte.

En el año de 1848, durante la primera Administración del General Tomás C. de Mosquera, fue comisionado el ingeniero francés Mr. Poncet para que estudiara el camino más corto y cómodo entre los varios que podrían trazarse de Bogotá al río Magdalena, y después de que se practicaron diversas exploraciones, se indicó como más ventajoso el que debía salir de un puerto próximo a La Dorada, abajo de Honda, ruta que se conoce con el nombre de dicho explorador.

El Estado de Cundinamarca dispuso aprovechar esos estudios y comisionó a los ingenieros señores Indalecio Liévano y Juan N. González Vásquez para que hicieran un reconocimiento de esa vía y vieran si era posible adaptarla para ferrocarril, o camino carretero. En el informe que en el año de 1865 rindió el señor Liévano, se hizo un estudio comparativo de las diferentes rutas al río Magdalena, y se indicó como fácil y ventajosa la del Noroeste, que seguía aproximadamente por la dirección que había indicado Poncet.

Los extinguidos Estados, hoy Departamentos, de acuerdo con la Constitución de 1863, tenían autonomía propia y facultad de contratar la ejecución de obras públicas de importancia, principalmente aquellas que se relacionaban con el arreglo de líneas interoceánicas que pudieran abrirse dentro del territorio nacional.

Las Asambleas expedían en tal virtud leyes o decretos legislativos, para aprobar contratos o para conceder privilegios sobre construcción de vías de comunicación que celebrasen los respectivos Gobiernos.

Muchos contratos aprobados no llegaron a cumplirse, por lo cual sería inútil hacer referencia de ellos; solamente trataremos de los celebrados por el Estado de Cundinamarca con varios particulares y con el señor Charles S. Brown y otros, durante el período transcurrido de 1865 a 1882, que pueden figurar como antecedentes del ferrocarril de la Sabana. La Asamblea Constituyente de Cundinamarca, por Decreto legislativo de 12 de febrero de 1865, había ofrecido conceder un privilegio exclusivo al particular o compañía que lo solicitara del Gobierno

de ese Estado, para construír un ferrocarril o un camino carretero que pusiera en comunicación fácil a Bogotá con un puerto sobre el río Magdalena, por cualquiera de las tres vías siguientes:

Por Girardot;

Por Ambalema;

Por el Puerto de Bogotá, abajo de la ciudad de Honda.

Este Decreto incluyó también el privilegio para el ferrocarril que uniera la ciudad de Zipaquirá con un punto de la carretera o línea férrea que debía construírse de acuerdo con la Ley en referencia.

Señaló setenta y cinco años de duración del privilegio, contados a partir de la fecha en que quedara terminado el ferrocarril.

Concedió el derecho de cobrar tarifas y de expropiar, previa indemnización y con las formalidades legales, los terrenos para la línea y sus anexidades; otorgó por veinticinco años exención absoluta para la empresa de toda contribución del Estado o de los Distritos; y para los cincuenta años restantes prometió que la cuota que se cobrara no pasaría del 1 por 100 del producto neto que diera la explotación de la empresa.

Los empleados y obreros en servicio del ferrocarril estarían exentos del servicio militar y de todo cargo oneroso.

Los pasajeros y carga que transitaran por la vía no serían gravados con impuestos ni contribuciones.

Terminado el privilegio, la empresa pasaría a poder del Estado, libre de todo gravamen y sin indemnización para el Contratista.

Otorgaba además una garantía del 3 por 100 de interés anual sobre el capital que se invirtiera en la obra, que estaría respaldada con las rentas y propiedades del Estado de Cundinamarca, y sin perjuicio de que los empresarios obtuvieran además, del Gobierno Nacional, la garantía del 7 por 100, que ordenaba dar la Ley de 28 de mayo de 1864, sobre fomento de mejoras materiales, apertura de vías terrestres, construcción de telégrafos, establecimiento de navegación fluvial, etc.

La garantía cesaría cuando la explotación de la empresa produjera el 10 por 100 anual de utilidad líquida.

Podría también concederse el privilegio para construír una vía mixta, carretera y ferrocarril, dentro de ciertas disposiciones que la ley señaló, para cuando llegara a celebrarse el contrato respectivo.

Además se concederían a los empresarios cuatro mil hectáreas de tierras baldías, contiguas al camino, de las que correspondían al Estado y que la Nación debía adjudicarle.

Autorizaba la celebración de un contrato sobre reconocimiento y exploración del camino que en época anterior había trazado el ingeniero francés Mr. Poncet, para unir a Bogotá con el río Magdalena, a fin de completar de ese modo los estudios de las diferentes vías que había hecho a la sazón el ingeniero señor Indalecio Liévano.

Este Decreto, expedido en una época en que la única comunicación que tenía la capital de la República con el río Magdalena era el malísimo camino de herradura construído en la Colonia, entre Bogotá y Honda, cuya conservación no siempre era satisfactoria, debe ser considerado como precursor de las tres vías que más tarde, con el transcurso del tiempo, a fuerza de paciencia y de dinero, habrían de llevarse a cabo lentamente, a saber:

El ferrocarril de la Sabana en conexión con la carretera de Cambao, que pone en comunicación a Bogotá con un puerto situado abajo de Ambalema;

El camino de herradura del Noroeste, abierto por el señor Indalecio Liévano, y

El ferrocarril de Girardot a Bogotá, en conexión con el de la Sabana.

Varios particulares se presentaron a contratar en aquella época con el Gobierno de Cundinamarca, y celebraron negociaciones que, con algunas modificaciones, se basaron en las estipulaciones contenidas en el Decreto legislativo de 13 de febrero de 1865, anteriormente citado, y fueron los siguientes:

El señor Luis Bernal, como apoderado del súbdito inglés Mr. Alfredo Meeson, para construír un ferrocarril al río Magdalena, mediante un privilegio a *perpetuidad*. El Contratista renunciaba a la garantía del 3 por 100 que podía concederle el

Estado, y adoptaba, de preferencia a otras, la vía Poncet, con las variaciones que fuera necesario hacerle.

El contrato fue aprobado por la Asamblea, según Decreto legislativo de 15 de enero de 1866, con las modificaciones de que el Contratista podría escoger la ruta más conveniente, siempre que estuviera dentro de los límites del territorio de Cundinamarca; que podría ejecutar la obra por un sistema mixto de carretera y de camino de rieles, y en este caso, la carretera no debería medir más de cuatro y medio miriámetros de longitud.

Los señores Indalecio Liévano y Carlos Martín, quienes propusieron construír un ferrocarril entre Bogotá y el río Magdalena, en un punto situado entre Conejo y Guarumo, abajo de Honda, o una línea mixta, mediante un privilegio por veinticinco años, durante los cuales no podía construírse otra vía que estuviera comprendida entre los lugares ya indicados. Expirados los veinticinco años, los Contratistas entraban a gozar, a perpetuidad, del camino que construyeran.

Ofrecían como cláusula nueva que al organizar la empresa y dentro de los primeros tres años, prestarían una fianza de $ 20,000 para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones.

Solicitaban hasta diez mil hectáreas de tierras baldías, así como el derecho a construír otro ferrocarril a lo largo del río Magdalena, para comunicar entre sí el Bajo, con el Alto río.

Por medio del Decreto de 15 de enero de 1866, la Asamblea de Cundinamarca aprobó el contrato anterior, con la sola modificación de que los Concesionarios podrían variar la ruta y escoger la que fuera más conveniente para la obra, sin afectar el privilegio que se había concedido a Meeson

Y por último, el señor Antonio María Pradilla, para construír un ferrocarril de Facatativá a Bogotá, según el privilegio que con fecha 24 de abril de 1865 le otorgó el Gobierno de Cundinamarca y del cual no hay noticia posterior del curso que hubiera tomado.

Ferrocarril de Occidente—Todos los contratos anteriormente citados fueron caducados más tarde, por falta de cumplimiento. La Asamblea entonces expidió la Ley 61, de 10 de

noviembre de 1874, adicional al Decreto de 1865, por la cual aumentó las concesiones que el Estado podría dar a los Contratistas de ferrocarriles, dentro de su territorio.

Las principales estipulaciones de esta Ley fueron:

Reconocer a *perpetuidad*, en favor de los empresarios, la propiedad del ferrocarril que construyeran de conformidad con las bases que determinaba la Ley a que se hace referencia.

El Gobierno suministraba para el ferrocarril y sus anexidades, todas las tierras que se necesitaran, mediante la expropiación conforme a las leyes, pero la Empresa debía contribuír con una tercera parte del valor que hubiera de pagarse por dichos terrenos.

El Estado se comprometía a solicitar de la Nación que concediera libre introducción para los artículos destinados al uso del ferrocarril y sus dependencias.

El empresario organizaría una compañía que podía hipotecar la empresa, para seguridad de los intereses y del capital que se invirtiera en la obra, y cuyo monto no excedería de $ 5.000,000 para cada ferrocarril.

El Gobierno daría en préstamo a la Compañía hasta $ 150,000 anuales, durante diez años, que se harían depositar en un banco por mensualidades anticipadas, ganarían el 7 por 100 de interés anual y tendrían como respaldo el 75 por 100 del producto de la renta de peajes, pero si no alcanzaba ese producto, el Gobierno supliría la diferencia con el producto de la renta de salinas; y en el caso en que éste fuese aún insuficiente, podría el Estado contratar un empréstito del 9 por 100 de interés anual para la obra.

La Compañía tenía facultad de emitir bonos del 7 por 100 de interés, por un monto que no excediera del máximum de $ 5.000,000, de los cuales depositaría en un banco los correspondientes a las sumas que el Gobierno debía darle en calidad de préstamo. Estos entraban a amortizarse así: la mitad, a los quince años después de la fecha de su emisión, y la otra mitad, a los veinte años. Debían también depositarse en el banco la sumas de dinero necesarias para construír el ferrocarril, en el término de cinco años.

Por último, el Gobierno celebraría el contrato o contratos, de acuerdo con las bases de esta Ley, sin necesidad de ulterior aprobación de la Asamblea.

Se presentó entonces a contratar la obra el señor Charles S. Brown, en su propio nombre y en el de una compañía denominada *Compañía de Ferrocarriles de Colombia.* Celebró en efecto los contratos de fechas 26 de diciembre de 1874, 26 de agosto y 10 de septiembre de 1875 y 30 de septiembre de 1879, que por falta de cumplimiento fueron caducados más tarde.

Tales contratos no fueron elevados a escritura pública, ni el Contratista acreditó la personería que tuviera para contratar en nombre de una compañía cuya existencia legal tampoco fue comprobada.

La Asamblea de Cundinamarca, por Ley de 27 de noviembre de 1877, autorizó entonces al Gobernador del Estado para que promoviera la liquidación de la Compañía del Ferrocarril del Norte, que se había organizado con el apoyo del Gobierno Nacional, y que no logró construír el ferrocarril, a fin de que las sumas que el Estado había destinado al pago de las acciones en esa empresa, las aplicara en la obra del de Occidente, y para que destinara además la parte que correspondiera a Cundinamarca en la renta de sales.

En vista del fracaso de los contratos celebrados con particulares, y para el caso de que Brown no diera cumplimiento a sus convenios, ni tuviera tampoco efecto el de 24 de septiembre de 1877, que había pactado el Gobierno Nacional con el señor Enrique F. Ross, para construír el ferrocarril central del Norte, dispuso la Ley 23 de 1878, de Cundinamarca, que de acuerdo con la Ley nacional 62 de 1878, celebrara el Estado un convenio, cuyo objeto fuera construír por su cuenta una línea férrea de Bogotá al río Magdalena, abajo del Salto de Honda, de menor costo y dentro del menor tiempo posible.

Al efecto, la Ley citada concedió las autorizaciones del caso al Estado para que, de acuerdo con el Gobierno Nacional, determinaran la mejor vía y acometieran la obra, ya fuera por contrato o por administración y para que aplicara anualmente a ella hasta el 70 por 100 del producto de peajes, el producto

del aumento sobre la renta de sales y el trabajo de los reclusos, inmediatamente que fuera suscrito el capital necesario para organizar la compañía empresaria.

Dispuso además que si no se cancelaba el contrato Brown, se traspasara, con el consentimiento del Contratista, al Gobierno Nacional, siempre que éste se sustituyera incondicionalmente al Estado en todas las obligaciones que le correspondían y que adquiriera en reciprocidad los derechos correlativos.

La Ley señaló otras estipulaciones sobre tarifas, manera de construír la obra y demás cláusulas que deberían tenerse en cuenta al tiempo de celebrar el contrato entre los dos Gobiernos.

Una vez que hubo fracasado la Empresa del Ferrocarril del Norte, no obstante el decidido apoyo que había recibido del doctor Aquileo Parra, como Ministro de Hacienda, y de la buena acogida que el Presidente, doctor Murillo Toro, le había dado a ese proyecto, como que hacía parte de la línea interoceánica ideada por este gobernante, expidió el Congreso de la República la Ley 62 de 1878, antes citada, que autorizó al Poder Ejecutivo para que, en caso de que no se llevara a efecto el contrato referente al ferrocarril central, suscribiera acciones por valor de un millón de pesos pagaderas en anualidades de a $ 100,000 cada una, en la empresa del ferrocarril que debía unir la capital con el río Magdalena, y que, a juicio de los Gobiernos Nacional y del Estado, fuera más practicable, dados los diferentes estudios que hicieran ingenieros de notoria competencia.

A esa obra destinó la misma Ley los materiales y útiles que pertenecieron a la extinguida Compañía del Ferrocarril del Norte, cuyo valor se computaría como parte del auxilio que la Nación debía dar a Cundinamarca.

Para facilitar la consecución del capital, el Gobierno podía garantizar por veinticinco años un interés del 7 por 100 anual, cuyo monto no excedería de $ 300,000, y quedó autorizado además para contratar un empréstito hasta de $ 2.000,000 destinado para la ejecución de todas aquellas obras que no hubieran recibido auxilios especiales en los territorios de los diferentes Estados de la Unión.

En vista de ésta y de la Ley 23 de 1878, de que se habló ya, los Gobiernos Nacional y del Estado de Cundinamarca celebraron un convenio el 26 de febrero de 1879, sobre nombramiento de la Comisión de ingenieros que debía estudiar las diferentes vías probables, a saber:

La que trazó en el año de 1847 el ingeniero francés Mr. Poncet, para una vía carretera, y que modificaron en 1865, para trazado de ferrocarril, los ingenieros señores Indalecio Liévano y Juan N. González Vásquez;

La que determinó el señor Brown para la construcción del ferrocarril de Occidente;

La que fijaron los empresarios de un *leñocarril* del Suroeste, entre Bogotá y Girardot, por la vía del Sur, y

Las que de común acuerdo fijaran los dos Gobiernos contratantes.

Una vez que fueran presentados los informes de la Comisión, se adoptaría la línea más practicable para construír el ferrocarril conforme al artículo 1.° de la Ley 62 de 1878.

El Gobierno Nacional celebró, en 29 de agosto de 1879, otro contrato con el señor Indalecio Liévano, sobre exploración de una línea férrea, de una yarda de anchura entre rieles, por la hoya del río Bogotá, estudio del presupuesto y trazado correspondiente, por las poblaciones de Soacha, La Mesa, Tocaima y Girardot, a fin de poder hacer un cálculo comparativo con la que había proyectado el señor Brown, pues se tuvo en cuenta que de todas las líneas que pudieran comunicar la capital con el río Magdalena, era preferible, desde el punto de vista económico, la de Girardot, por el Sur, que era la menos larga de todas las que se habían proyectado.

La Comisión se organizó, y formaron parte de ella los ingenieros señores Indalecio Liévano, Ruperto Ferreira, Manuel H. Peña, Nicolás Caicedo, Rafael M. Vargas, Fabián González B. y Gabriel Solano. Después de un estudio detenido hecho en diez y seis meses, presentó al Gobierno, en 27 de diciembre de 1880, el informe correspondiente.

También rindió sobre esta misma vía un informe favorable el ingeniero señor Francisco Mariño C., en el cual estimó en

$ 2.550,000 el presupuesto de costo de una línea férrea de un metro de paralela que se llevase por la hoya del río Bogotá.

En vista de estos estudios, el Congreso facultó al Poder Ejecutivo, por medio de la Ley 78 de 1880, para que acometiera, entre otras obras, la construcción del ferrocarril de Girardot, y lo autorizó para que entrara en negociaciones con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, a fin de declararla exenta de la obligación que había contraído en 1867, de prolongar la línea por el lado del Pacífico, hasta las islas de Naos, Culebra y otras, siempre que la Empresa diera al Gobierno una suma suficiente como compensación de esa exención. En caso de que la negociación tuviera efecto, las dos terceras partes del producto líquido que llegara a obtenerse se aplicarían para la obra de Girardot, junto con un millón y medio más de pesos, que se tomaría de las rentas de aduanas y salinas, durante el término de cuatro años, más el producto de peajes de propiedad de Cundinamarca, y los elementos de la antigua Compañía del Ferrocarril del Norte. De esa manera quedó asegurada la construcción de este ferrocarril, de cuya historia hablamos en el capítulo XX.

Pero Cundinamarca continuó, por su propio cuenta, haciendo toda clase de esfuerzos para construír una línea férrea, y al efecto, el 8 de febrero de 1882 celebró con los señores Brown y Ch. G. Rodgers, como representantes de una compañía que denominaron *Compañía del Ferrocarril de Occidente*, un nuevo contrato, que canceló todos los anteriores y que fue reformado posteriormente por otro que se firmó en 10 de junio de ese mismo año.

La Compañía se obligaba a construír un ferrocarril desde Facatativá hasta el sitio denominado *Vuelta de la Madre de Dios* en las orillas del río Magdalena, con una anchura de tres y medio pies entre rieles; ofrecía suministrar todos los materiales que se requirieran para construír el trayecto de línea férrea de Facatativá a Bogotá; le reconocía a Cundinamarca la cuarta parte del valor de la empresa y se comprometía a terminar la obra en el curso de cuatro años.

En cambio de estas concesiones, el Estado le otorgaría a la Compañía un privilegio por noventa y nueve años para explotar la obra; le suministraría todos los terrenos que fueran necesarios para la vía férrea y sus anexidades; obtendría del Gobierno Nacional la exención de derechos de aduanas para los materiales necesarios para la construcción y explotación del ferrocarril; se obligaría a construír a sus expensas y a entregar a la Compañía, cuando ésta hiciera empalmar su línea con la carrilera de la Sabana, una línea férrea entre Bogota y Facatativá, que estaría en condiciones análogas a la contratada con la Compañía; ofrecía dar a ésta un millón de pesos en bonos del 5 por 100 anual, amortizables en diez años; además le pagaría en dinero efectivo $ 400,000, en cuatro anualidades. Todas estas concesiones representaban un valor de $ 2.200,000 en moneda corriente de aquel tiempo, y no obstante ellas la obra no pudo acometerse.

Pero los señores Brown y Rodgers no se dieron por vencidos, y celebraron el 30 de diciembre de 1882 otro contrato, reformatorio del de 10 de junio de 1882, que contenía estipulaciones que eran ya demasiado gravosas a los intereses de Cundinamarca, según lo conceptuó el ingeniero señor Lucio A. Restrepo, comisionado por el Ministerio de Hacienda para hacer un estudio comparativo sobre esta empresa y la del ferrocarril de Girardot, cuya construcción ya se había comenzado por aquel tiempo.

Es indudable que fue Cundinamarca víctima de una ilusión al continuar contratando con Brown y Rodgers, quienes carecían del capital suficiente para acometer una obra tan valiosa, a los que dio $ 33,333 en moneda corriente que solamente alcanzaron para construír unas pocas millas de enrielado en las orillas del río Magdalena, que fueron abandonadas más tarde.

En la Memoria que el Secretario de Fomento dirigió al Gobernador de Cundinamarca en 1884, se encuentra lo siguiente:

Los representantes de la Compañía principiaron a exigir modificaciones al contrato, y aunque el Gobierno accedió a casi todas ellas, llegado el término fijado no fueron entregados los materiales para la sección de la

Sabana, ni se construyó en el resto de la línea parte de tal importancia que hiciese creer en el cumplimiento del contrato por la Compañía. Aparte del notabilísimo perjuicio que esta falta ocasionó al Gobierno del Estado que había emprendido la construcción del ferrocarril con la convicción de que recibiría de la Compañía del Ferrocarril de Occidente los materiales necesarios, ella tuvo una significación moral funesta para el Gobierno, pues llevó al espíritu público la persuasión de que la tal Compañía no tenía los elementos necesarios para construír el ferrocarril, y que por consiguiente el Gobierno había comprometido considerables recursos en una empresa desprovista de fundamento.

La mala situación de la Compañía fue acentuándose cada día más, hasta el punto de verse los agentes de ella obligados a abandonar la empresa, y el Gobierno a demandar a los Contratistas ante la autoridad competente, depositando con ese fin los bonos que había emitido según el contrato.

Por Ley del Estado, número 21 de 1883, quedaron improbados el contrato reformatorio del 10 de junio y el de 17 del mismo mes y año, celebrados con los mismos contratistas para la construcción del ferrocarril de Zipaquirá, y se dispuso que una vez que el Estado hubiera entrado en posesión del trayecto construído en las orillas del río Magdalena, entre los puertos de Bodegas de Bogotá y Bodeguitas, se pusiera en servicio público y se diera al tráfico. También podía prolongar por su cuenta ese trayecto, y levantar un empréstito del 7 por 100 de interés, con hipoteca del ferrocarril construído y con garantía de las rentas del Estado, pero el proyecto no se llevó a cabo. Los Contratistas se apresuraron a levantar parte de la carrilera construída, y a vender sus elementos. Más tarde, en 1.° de marzo de 1884, el señor Rodgers le compró a su socio, por la suma de mil pesos, todos los derechos y propiedades de la Compañía, adquiridos por los contratos de que se ha venido tratando.

De esta manera concluyeron las negociaciones con estos empresarios en lo que hace referencia al ferrocarril de Occidente. Como muestra de tales esfuerzos puede verse hoy cerca de la ciudad de Honda una locomotora en estado de abandono, cubierta por la maleza, cerca de la cual se halla enterrado el señor Brown, quien luchó hasta el último momento por realizar la obra, y murió completamente arruinado.

Ferrocarril de la Sabana—La Asamblea Legislativa de Cundinamarca, por medio de la Ley 18 de 1881, había conferido autorización al Gobierno para construír en la Sabana de Bogotá una línea férrea que comunicara la capital de la República con algún punto inmediato al sitio denominado *Los Manzanos*, en el Distrito de Facatativá, y para llevar a cabo otra línea férrea, transversal, que uniera la ciudad de Zipaquirá con el punto denominado *Boca del Monte* de La Mesa, situados en las extremidades de la altiplanicie y adonde concurren distintos caminos de herradura.

La ley destinó los fondos necesarios para ejecutar estas obras, y entre ellos figuraban el producto de las rentas de peajes, los auxilios que le otorgara el Gobierno Nacional, el empréstito forzoso del medio por ciento sobre el valor de la propiedad raíz situada en el territorio del Estado, y el valor que se obtuviera con la venta de acciones de esta empresa a los particulares.

El Estado quedó autorizado igualmente para contratar con el Gobierno Nacional la construcción del ferrocarril de Girardot, o cualquiera otro, en la parte que correspondiera a la Sabana de Bogotá, con el fin de establecer los medios prácticos de transportar con facilidad los materiales de esta Empresa. El Gobernador de Cundinamarca encargó a una Comisión de ingenieros del estudio de este asunto. La Comisión, después de examinar detenidamente las diferentes vías, aconsejó la construcción del camino carretero de Cambao trazado por el señor Juan N. González Vásquez, y estimó el presupuesto de costo correspondiente en $ 60,000. Respecto del transporte de materiales se calculó en $ 150,000 el gasto de movilizar tres mil toneladas para el ferrocarril, por la carretera.

El Gobierno de Cundinamarca ordenó la ejecución de esta vía, que principió poco después de firmado el contrato Brown y Rodgers, de 8 de febrero de 1882, de que se ha hablado anteriormente. Con el fin de tomar nota del estado de la obra, una Comisión de Senadores y Representantes del Congreso practicó, en asocio del Gobernador, una visita a los trabajos del ferrocarril y la carretera, y rindió un informe el 13 de abril de 1883, en el cual estimó el presupuesto de las obras proyectadas en la canti-

dad de $ 1.018,000. El informe fue publicado en el *Diario Oficial* número 5683, y en él aparece que la carretera estaba bastante adelantada, pero que su anchura era de tres metros e insuficiente para el tráfico, y que era, por tanto, necesario gastar $ 100,000 para ponerla en buen estado de servicio. Que los trabajos del ferrocarril adelantaban debido al entusiasmo del General Daniel Aldana, Gobernador del Estado y promotor de estas obras.

La historia del ferrocarril de la Sabana se relaciona pues con la de la carretera de Cambao, que sería largo hacer aquí y sobre la cual se puede decir que es una vía que mide 96 kilómetros de longitud, contados a partir de la orilla del río Magdalena hasta el punto denominado *Los Alpes*, cerca de la población de Agualarga, en donde empalma con la carretera de Occidente. Fue iniciada por el antiguo Estado de Cundinamarca y la ejecutó el señor Juan N. González Vásquez, en asocio de un grupo de ingenieros colombianos. Posteriormente, con motivo del cambio político que sufrió el país en el año de 1886, el Estado pasó a ser Departamento y quedó sometido al régimen central. Por este motivo el Gobierno Nacional tuvo que hacerse cargo de la carretera desde el mes de marzo de 1888 en adelante, y su conservación ha quedado a cargo, unas veces de contratistas y otras de administradores. La apertura de esta importante vía sirvió para que pudieran introducirse por ella a la capital de la República y a los Departamentos de Cundinamarca y Boyacá, pesadas piezas de maquinaria que hubiera sido imposible transportar por el antiguo camino de herradura de Honda a Agualarga. Los ferrocarriles de la Sabana y del Norte no habrían podido llevarse a cabo sin esta carretera y se hubieran demorado hasta 1910, en que quedó terminado el ferrocarril de Girardot, iniciado desde el año de 1881.

El afán de unir a Bogotá con el río Magdalena hizo que casi al tiempo se contrataran por el Gobierno Nacional y el Gobierno del Estado tres obras, que de haberse llevado a cabo en aquella época, dos de ellas habrían fracasado. Estas fueron la del ferrocarril de Girardot contratada con el señor Francisco J. Cisneros el 21 de junio de 1881 y que se consideraba como la vía más conveniente para comunicar los Estados de Boyacá y

Cundinamarca con los del Tolima y el Cauca; la del ferrocarril de Occidente que, como se ha dicho, debía unir a Bogotá con el río Magdalena en un punto situado abajo de la población de Honda, y la contratada con el señor Indalecio Liévano por Ley 22 de 1882, de la Asamblea Legislativa de Cundinamarca, para la apertura de un camino de herradura por la antigua ruta de Poncet, en el cual podría el Concesionario construir un ferrocarril al río Magdalena enfrente al sitio denominado *La Dorada*.

En el informe de la Comisión, de que se ha hablado anteriormente, se trataba ya de la dificultad que se presentaría más tarde al contratar estos ferrocarriles con distinta paralela, pues el de Girardot debía tener tres pies de anchura, y el de Occidente, tres pies seis pulgadas.

El 12 de abril de 1883 el Gobierno del Estado manifestó al Gobierno Nacional que por estar en construcción el ferrocarril de Girardot, le sometía a su estudio las bases de un contrato por el cual el Estado se haría cargo de llevar a cabo la obra en condiciones análogas a las del ferrocarril de la Sabana. El Gobierno de la Nación no aceptó dicha propuesta y manifestó que cada entidad debía conservar su libertad de acción sin tratar de imponer sus opiniones a la otra, y dejar para más tarde la decisión de la vía, a la cual debía prestársele mayor atención. De aquí surgió una controversia entre los dos Gobiernos, en la cual Cundinamarca alegaba que el ferrocarril de Girardot estaba dentro de su territorio y que consideraba invadida su jurisdicción por la Nación al acometer tal obra.

El 17 de noviembre de 1883 dictó el Gobierno Nacional el Decreto 1026, por el cual dispuso que un batallón organizado como cuerpo de zapadores diera principio a los trabajos de construcción de la línea de Girardot, a partir de la Plaza de los Mártires de Bogotá y en dirección hacia el Salto de Tequendama, según el trazado estudiado por el señor Indalecio Liévano. En la obra se emplearían rieles que debía suministrar la Ferrería de *La Pradera*.

Aun cuando se celebró con el señor Ruperto Ferreira el contrato de 24 de noviembre de 1883, sobre construcción de una sección de ferrocarril, desde el Salto de Tequendama hacia abajo,

para buscar el empalme de la línea de Girardot en Tocaima, la obra no se llevó a cabo.

Los trabajos del ferrocarril de la Sabana se inauguraron definitivamente en Facatativá el 28 de febrero de 1882, bajo la dirección de un Cuerpo de ingenieros nacionales, del que hacían parte los señores Manuel H. Peña, Ingeniero Jefe; Francisco Mariño C. y Joaquín B. Barriga, Jefes de Sección, y los Ayudantes señores Honorato Espinosa, Rafael Vargas, Cecilio Echeverría, Francisco M. Useche y los Ingenieros dibujantes señores Nelson Bonitto, Rubén J. Mosquera y Rafael Sarabia N., y se acometieron en una extensión de 18 kilómetros; se construyeron edificios para estaciones en Facatativá y Madrid, y algunos puentes, pero la obra quedó suspendida algún tiempo por la guerra de 1885.

Debido al cambio político que sufrió el país después de dicha guerra, el Estado de Cundinamarca se vio imposibilitado de continuar los trabajos, y en virtud de las autorizaciones de la Ley 18 de 1881, organizó una compañía, por contrato número 27 de 26 de julio de 1886, que fue elevado a escritura pública por intrumento número 1027, otorgado en la Notaría 3.ª el 11 de septiembre de ese año.

En este contrato se estipuló que entre el Gobierno de Cundinamarca y un grupo de suscriptores de acciones en esta empresa, se establecía una Compañía anónima domiciliada en Bogotá y denominada *Compañía del Ferrocarril de la Sabana*, que duraría sesenta y cinco años, contados a partir de la fecha en que se elevara a escritura pública el contrato, terminados los cuales pasaría el ferrocarril, sin remuneración alguna, a poder del Gobierno de Cundinamarca.

El capital social de la empresa se fijó en un millón de pesos, representado por diez mil acciones de valor de cien pesos cada una, que quedaron repartidas por mitad entre el Departamento y los suscriptores.

En el contrato se fijaron las condiciones técnicas de la obra, las tarifas máximas de fletes y pasajes, y las concesiones gubernativas otorgadas para la empresa.

El ferrocaril debía quedar concluído y listo para darse al servicio público dos años después de la fecha en que el contrato fuera aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional, pero se fijó un año de prórroga para el caso en que la Compañía, por algún caso fortuito, no pudiera cumplir con esta obligación.

Se insertaron también en el contrato algunos artículos relacionados con los Estatutos de la Compañía (*Diario Oficial* número 7220).

El 25 de mayo de 1886 se sometió a la aprobación del Gobierno el contrato a que se hace referencia, y fue aprobado, con algunas observaciones, por el Poder Ejecutivo el 4 de agosto del año ya citado.

Algún tiempo después el Gerente de la Compañía celebró el contrato número 50, de 14 de abril de 1887 (*Diario Oficial* número 7040), sobre construcción de dos ramales, uno hasta Zipaquirá y otro hasta la *Boca del Monte* de La Mesa, que se adicionó por el de 30 de abril del mismo año, sobre subvención de $ 10,000 en moneda legal por cada kilómetro que se construyera (*Diario Oficial* número 7053), pero no fueron aprobados por el Consejo Nacional Legislativo.

Los suscriptores de acciones traspasaron sus derechos al señor Carlos Tanco, quien vino a quedar, en compañía del Gobierno Departamental, dueño de la concesión.

La Ley 76 de 1886 aprobó con alguna modificación el contrato sobre amortización de los bonos del Ferrocarril de la Sabana, celebrado entre el Secretario de Hacienda del Departamento de Cundinamarca y algunos socios de la Compañía, por el cual el Departamento se obligó a dejar en poder del Gobierno Nacional las cantidades que a éste adeudaba, para que fueran aplicadas a la amortización de los bonos. El Gobierno Nacional garantizaba la amortización de todos aquellos bonos que no alcanzaran a ser pagados con las rentas departamentales, destinadas a ese efecto por el contrato número 27. Dicha garantía se fijó hasta la concurrencia de $ 83,333 por semestre. La amortización se haría en el Banco Nacional, para lo cual quedó facultado ese establecimiento para recibir del Departamento los fondos correspondientes.

Como consecuencia de la Ley anterior, se celebró el 17 de febrero de 1887 un contrato entre el Ministro del Tesoro, el Gobernador de Cundinamarca, el Gerente del Banco Nacional y el Gerente del Ferrocarril de la Sabana, en el cual se estipuló que el Banco Nacional abría un crédito al ferrocarril hasta por la suma de $ 83,300, según los detalles que debían expresarse por separado.

El Ministro del Tesoro se obligó a radicar en el Banco Nacional una suma mensual para atender con ella a los giros que hiciera la Compañía, en virtud de la cuenta corriente que el Banco abría al Ferrocarril.

Este contrato fue prorrogado en los mismos términos estipulados, para los semestres sucesivos y hasta la completa amortización de los bonos expedidos por el Gobierno de Cundinamarca para el ferrocarril de la Sabana, y se halla publicado en el *Diario Oficial* números 7490 y 7491.

En el Informe rendido por el Ministro del Tesoro al Congreso consta que hasta el 20 de julio de 1888 se había entregado a la Compañía la cantidad de $ 333,333 sobre el valor de los bonos emitidos por el Departamento, por $ 500,000. El Ministro hacía ver la incapacidad en que se encontraba Cundinamarca para amortizar esos documentos, e insinuaba la idea de que la Empresa debía ceder una parte proporcional en acciones a la Nación, que era la que contribuía eficazmente en la obra.

La Ley 62 de 1887 prohibió la construcción de ferrocarriles sobre las vías públicas, sin permiso del Gobierno. De modo que para construír un trayecto hasta el puente del Corso, en el cual estaban adelantados los trabajos, se concedió la licencia correspondiente el 27 de junio de 1887, siempre que la Empresa mantuviera en completo buen estado la carretera y le diera una anchura no menor de 30 metros, lo menos, en la parte ocupada por el ferrocarril, o sea desde la *Vuelta del Palo* hasta el río Corso. Además se impuso la obligación, que hasta hoy no se ha cumplido, de aislar la línea férrea en todo este trayecto en la forma que determinara el Ministerio de Fomento, con el fin de evitar los desastres que pudieran ocurrir.

Más tarde se firmó entre el Secretario de Hacienda de Cundinamarca y el Gerente del Ferrocarril de la Sabana el contrato reformatorio de los celebrados para la construcción del ferrocarril de la Sabana y su ramales, el cual quedó firmado el 15 de mayo de 1888.

Este contrato facultó a la Compañía para elevar su capital social a $ 1.200,000; se estipuló la manera como el Gobierno y la Compañía debían aportar cada uno los $ 100,000 que les correspondían, y se fijó el término de un año para la construcción del ramal que debía partir de la estación de Madrid hasta la *Boca del Monte.*

La Compañía se comprometió a balastar, con material de buena clase, toda la vía férrea, desde Bogotá hasta Facatativá, y el ramal que construyera.

Se concedió un año de prórroga a la Compañía, para el caso de que no concluyera en tres años el ferrocarril de la Sabana.

Fijó una zona privilegiada, por todo el término de la concesión, de dos kilómetros a uno y otro lado de la vía para que dentro de ella no pudieran construírse otras líneas férreas, con excepción del ferrocarril de Girardot, según modificación que al impartirle su aprobación introdujo al contrato el Poder Ejecutivo.

Se pactaron otras condiciones para la explotación del ramal a la *Boca del Monte*, cuya construcción no llegó a verificarse, aun cuando el capital social siempre se elevó a $ 1.200,000

La Asamblea de Cundinamarca destinó el capital íntegro, representado por las 6,000 acciones de propiedad del Departamento, al fomento de la instrucción pública y la beneficencia, por la Ordenanza número 4 de 1888, pero esta disposición no llegó a tener efecto por haber resuelto más tarde el Departamento vender sus acciones a la Nación.

El día 20 de julio de 1889 se inauguró el ferrocarril desde Facatativá hasta Bogotá. El informe de la Comisión que recibió la obra el 21 de marzo de 1890, fue publicado en el *Diario Oficial* número 8039, y de él se deduce que la empresa estaba bien atendida y contaba con las estaciones, estanques, talleres y demás anexidades para su explotación. La carrilera mide 39

kilómetros 608 metros de longitud y está formada por rieles con peso de 20 kilogramos por metro lineal, con excepción de algunos cortos trayectos, en donde se emplearon de 14 kilogramos, que estaban destinados para el ferrocarril de Puerto Wilches. Como obras de arte se puede citar solamente el puente de acero de 29 metros de luz sobre el río Bogotá. Fue dirigida la construcción del ferrocarril por un personal netamente nacional, que tuvo que principiar por educar a obreros en trabajos hasta entonces desconocidos en la altiplanicie. El valor material de la empresa, sin incluír el costo de la carretera de Cambao, se estimó en la cantidad de $ 1.280,287, que daba un precio aproximado de $ 30,000 por kilómetro. Esta obra será un timbre de honor para los ingenieros señores Juan N. González Vásquez, Abelardo Ramos, Alejo y Enrique Morales, y otros que tomaron parte en ella.

El Gobierno comisionó al ingeniero francés señor R. Le Brun para que practicara una visita al ferrocarril y rindiera el informe correspondiente. La comisión fue desempeñada el 16 de mayo de 1889, en asocio de los ingenieros señores Ruperto Ferreira y Mariano Santamaría. El informe presentado fue satisfactorio y se publicó en el *Diario Oficial* número 7790.

El señor Le Brun publicó algún tiempo después en París un folleto de más de 200 páginas que contiene la opinión que dio en el año de 1890 a la Compañía Franco-belga del Ferrocarriles Colombianos, y trata del ferrocaril de la Sabana en términos meritorios, si bien critica el lujo gastado en la obra, que a su juicio impuso gastos exagerados, tales como la construcción, en piedra de talla, de los estribos de los puentes y pontones; los edificios destinados para estaciones; en el material rodante, etc., todo lo cual demostraba que se había ejecutado un trabajo de primer orden como reacción impuesta por los ingenieros del país contra la detestable ejecución de otras líneas férreas que por aquel tiempo habían acometido compañías extrajeras en territorio colombiano, pero que establecía un mal precedente para otros ferrocarriles que se tratara de establecer en lo futuro.

El Gobierno Nacional compró al Departamento las 5,990 acciones que había adquirido del Banco Nacional y que pudo

vender, en virtud de la autorización conferida en la Ordenanza número 41 de 1892, de la Asamblea de Cundinamarca. Para llevar a cabo la compra se celebró el contrato número 98 de 1892, que sancionó la Ley 121 de ese mismo año.

El valor de las acciones se fijó en $ 600,000, que la Nación se comprometió a pagar así: $ 147,283, que entregaría al Banco Nacional para cancelar la deuda que tenía el Departamento con dicho establecimiento, proveniente de los bonos sobre el ferro carril de la Sabana, que el Departamento estaba obligado a amortizar, y por el resto, o sean $ 452,717, se reconocería al Departamento un interés del 9 por 100 anual, por un tiempo indefinido.

Perfeccionado el contrato, fueron entregados los títulos al Ministerio de Fomento, el cual los remitió al Banco Nacional, para ser guardados en depósito.

De 1892 a 1894 estuvo arrendada la empresa, a razón de $ 66,000 anuales, a los Concesionarios del Ferrocarril del Norte, quienes lo aprovecharon para la movilización de elementos destinados a la construcción del ferrocarril que por aquella época estaban llevando a cabo.

Con motivo del trastorno político que ocurrió en 1895, el Gobierno se hizo cargo de los ferrocarriles de la Sabana y del Norte, que quedaron bajo la administración del Ministerio de Guerra. La empresa quedó administrada de nuevo por la Junta Directiva, y durante esta época recibió mejoras importantes con el pedido del nuevo material rodante y la uniformación de la carrilera, en la cual se encontraban diferentes tipos de rieles, desde los fabricados en la Ferrería de *La Pradera*, hasta los de producción inglesa, que se habían traído para otros ferrocarriles.

Más tarde el Gobierno Nacional dispuso comprarle al Departamento las otras 6,000 acciones en la Empresa del Ferrocarril de la Sabana, y para llevar a cabo esta negociación se celebró el 26 de abril de 1898 el contrato correspondiente, que fue aprobado por la Gobernación de Cundinamarca y por el Poder Ejecutivo Nacional, y se publicó en el *Diario Oficial* número 10661.

El Gobierno adquiría así, con excepción de 10 acciones, la empresa con todas sus anexidades, dependencias, derechos, obligaciones, etc., en la parte que le correspondía a las acciones dichas y por el término que faltaba al Departamento para entrar en el goce y posesión de ella, o sea por cincuenta y tre años, que expirarán en 28 de julio de 1951. El valor de la venta fue de $ 1.400,000 moneda coriente, que se pagarían en esta forma: $ 245,806-10, que debían descontarse por motivo de la deuda que el Departamento tenía con el Gobierno Nacional, por los bonos del ferrocarril y por otras sumas; $ 65,000 que el Gobierno retenía para atender al pago de la mitad de las deudas de la Compañía, por causa de las zonas y cercas de aislamiento; $ 89,293-90 que debían pagarse de contado al Tesoro Departamental, y el resto, o sea $ 1.000,000, que la Nación pagaría al Departamento al vencimiento del término del privilegio, abonando un interés del 5 por 100 anual.

Se estipuló que todas las obras y mejoras que se hicieran a la empresa quedarían en favor de ésta, sin que el Departamento estuviera obligado a pagarlas, y se fijaron otras cláusulas relativas a la administración, conservación y explotación del ferrocarril por el Gobierno.

Por este contrato, que fue hecho en uso de la autorización que concedieron la Ordenanza número 15 de 1894 y la Ley 104 de 1892, quedaba la Nación dueña de 11,990 acciones, pues las 10 restantes eran del señor Lorenzo Cuéllar.

Para entregar y recibir el ferrocarril fueron comisionados los señores Paulo Pinzón y Manuel H. Peña, ingenieros civiles, quienes firmaron la diligencia correspondiente de entrega y recibo el 15 de junio de 1898, y enviaron para el archivo del Ministerio de Hacienda los inventarios pormenorizados de la empresa.

Más tarde el Gobierno resolvió sacar a licitación pública el arrendamiento del ferrocarril, y formuló el pliego de cargos correspondiente, pero por Decreto número 55 de 1898 dispuso que debía administrarse por una Junta compuesta de tres individuos de libre nombramiento y remoción del Gobierno, con atribuciones suficientes para hacer la creación de empleados, fijarles sueldos, pedir material, etc., todo bajo el control oficial.

Dadas las dificultades que le ocasionaba a la Empresa ceñirse estrictamente a las disposiciones del Código Fiscal, la Gerencia solicitó del Ministerio de Hacienda que dictara una resolución especial, por la cual la contabilidad del ferrocarril continuara llevándose por el sistema mercantil, disposición que podía dar el Gobierno de conformidad con la Ley 58 de 1874.

También solicitó la Junta Directiva que fueran revocados los Decretos número 55 y 112 de 1898, a lo que accedió el Gobierno en el Decreto número 294 de 1899, en que le reconoció a la Empresa su autonomía y dispuso que se rigiera por sus propios Estatutos. El 19 de octubre de 1899, por causas de la guerra que estalló en aquel año, el Gobierno asumió directamente la administración de la empresa. Durante este tiempo, en que los rendimientos disminuyeron considerablemente y los gastos aumentaron de un modo extraordinario, por la frecuente movilización de tropas y elementos, estuvo la empresa próxima a sucumbir, pero pudo rehacerse y continuar su marcha. Por Decreto número 16 de 1909 se encargó de nuevo a la Junta Directiva de la administración del ferrocarril, para que obrara de acuerdo con los Estatutos dela Empresa.

La Asamblea de Cundinamarca, por Ordenanza número 9 de 1903, facultó al Gobernador para que obtuviera y llevara a cabo con el Gobierno Nacional una negociación que modificara sustancialmente el contrato relacionado con la venta de las 6,000 acciones en la empresa cuyo valor no había sido cubierto en parte. Lo facultó igualmente para que promoviera la resolución del contrato si lo creyere conveniente, y para que, de acuerdo con el Gobierno, rematara el ferrocarril en licitación pública.

En virtud de esas autorizaciones la Gobernación demandó al Gobierno Nacional para obtener la resolución del contrato número 173 de 26 de abril de 1898; y para que, en consecuencia, volvieran a poder del Departamento las acciones que había vendido, así como los rendimientos o frutos que se hubiesen derivado provenientes de dichas acciones, y para que se declarara responsable al Gobierno de los perjuicios ocasionados al Departamento por el no cumplimiento del contrato citado.

Promovido el juicio ante la Corte Suprema de Justicia, se suspendió mientras se estudiaba y definía una transacción que propuso al Gobierno el apoderado del Departamento, pues en concepto del Procurador de la Nación se podía estudiar dicha propuesta y celebrar un convenio, ad referéndum, siempre que el Departamento desistiera de la acción que había entablado. Acogida favorablemente esta idea, se suspendió el juicio por un término suficiente para perfeccionar la negociación, pues el proyecto de contrato, después de discutido, quedó celebrado en firme y fue aprobado por el Poder Ejecutivo y la Gobernación el 11 de marzo de 1905.

En él se estipuló que se sometería a la decisión de arbitradores la fijación del monto de la suma que la Nación debía pagar a Cundinamarca por motivo de la compra de las 6,000 acciones a que se ha venido haciendo referencia. En consecuencia se dieron autorizaciones al Presidente de la Comisión arbitral para que ocurriera ante la Corte Suprema en solicitud del expediente referente al pleito que se trataba de transigir.

Constituído el Tribunal, se dictó sentencia el 31 de mayo de 1905, la cual, en su parte resolutiva dice: "1º Las 6,000 acciones en la Empresa del Ferrocarril de la Sabana, que el Departamento de Cundinamarca vendió al Gobierno Nacional, mediante el contrato número 173 de 1898, pertenecen a la Nación; y 2.º Por el no cumplimiento en parte del referido contrato, el Gobierno Nacional pagará al antiguo Departamento de Cundinamarca, como única indemnización, la suma de $ 325,000 en oro...."

Con motivo de la nueva división territorial que tuvo lugar por aquel tiempo, y que después se derogó, el Gobierno celebró el contrato de 13 de agosto de 1905, en que estipuló que al tenor del acta de división de algunas rentas y bienes que pertenecían al extinguido Departamento de Cundinamarca, le correspondía al Distrito Capital la suma de $ 61,550 como parte proporcional en la indemnización de que ya se ha hablado, y por escritura pública número 2217, otorgada ante el Notario 2.º de esta ciudad, el 16 de diciembre de 1905, se dejó constancia de que a los nuevos Departamentos de Cundinamarca y Quesada

les correspondían en la misma deuda las cantidades de $ 128,525 y $ 124,925 oro, respectivamente. Estas sumas fueron giradas por el Ministerio de Obras Públicas y quedaron cubiertas por la Tesorería General de la República.

En 1905 el Gobierno hizo la diversificación de los negocios entre los diferentes Ministerios, y adscribió al de Hacienda el manejo del ferrocarril de la Sabana, en lo referente a la inversión de sus productos, según Decreto número 591 de ese año.

Fue entonces cuando ese Ministerio celebró con el Banco Central el contrato de 30 de junio de 1905, por el cual le dio a dicho establecimiento la administración de la empresa por el termino de cinco años, mediante una comisión del 10 por 100 sobre el producto líquido que se obtuviera (*Diario Oficial* número 12620). y por otro convenio adicional, de fecha 2 de marzo de 1910, le prorrogó la administración indefinidamente, por todo el tiempo de duración de la cuenta corriente que por $ 500,000 le abrió el Banco al Gobierno, pero le reconoció una comisión del 25 por 100 sobre el producto neto de ella. Para fiscalizar las cuentas debidamente se nombró un Inspector por Decreto número 380 de 1910.

Cuando hubo terminado el contrato, el Gobierno tuvo en cuenta que el ferrocarril pertenecía a una sociedad anónima, y dispuso por Decreto número 494 de 1911, que del 1.º de junio de ese año en adelante, se ciñera en el manejo a sus propios Estatutos, y derogó el Decreto número 198 de 1910 y las demás disposiciones que le fueran contrarias (*Diario Oficial* número 14314).

La Compañía nombró la Junta Directiva e hizo las siguientes designaciones: Gerente señor Felipe Zapata, y suplente, señor Justino Moncó.

Miembros principales, señores Emiliano Isaza, Eugenio J. Gómez y Pedro Ignacio Uribe, y Secretario, señor Enrique Blanco.

Durante este período se acometieron importantes mejoras para el adelanto y buena marcha de la empresa, que había sido recibida en deplorable estado, entre las cuales merecen citarse las siguientes:

La construcción de la estación central de Bogotá, el edificio para talleres, provisto de maquinaria moderna que funciona en un recinto cubierto, de 75 metros de longitud por 25 metros de anchura, y en el cual se hallan los siguientes departamentos:

Un salón de 45 metros por 10 metros, destinado a la reparación de locomotoras, con una grúa viajera de 12 toneladas, y dos líneas, con sus pozos correspondientes de inspección.

Un taller de cerrajería, de 45 metros por 7½ metros, con maquinaria completa para toda clase de reparaciones y una grúa viajera de dos toneladas.

Un taller de carpintería, de 45 metros por 7½ metros, con maquinaria completa.

Un taller, de 15 metros por 17½ metros, provisto de todo lo necesario para hacer fundiciones de hierro, cobre, etc.

Un salón donde se encuentran el motor y una caldera tubular, de 70 caballos, con transmisión subterránea a todos los departamentos de máquinas.

Un salón para oficinas, y un departamento de baños con servicio de W. C.

En un edificio adjunto se encuentra el taller de herrería con cuatro fraguas.

El almacén se compone de un local que mide 60 metros de largo por 10 metros de ancho. Tiene anexo un muelle para carga, de 210 metros de longitud, y los cambios necesarios para el buen funcionamiento de los trenes.

Un elegante andén doble, central, de 5 metros de ancho, y dos andenes laterales de 4 metros de ancho por 152 metros de longitud, cubiertos, pavimentados de asfalto.

El servicio de aguas para toda la localidad se presta por medio de dos grandes estanques de cemento, armado uno, con capacidad para 100,000 litros, y otro, elevado, para 70,000 litros.

Una rotonda para doce locomotoras, y la estación de carga.

En la estación de Facatativá se construyeron un andén cubierto, un muelle y una bodega de transbordo provista de una grúa viajera de 12 toneladas, y en las estaciones intermedias se hicieron reparaciones de mucha importancia.

El estudio de los diversos y complicados servicios de la estación central y sus dependencias, cambios, etc., fue hecho por los señores Zapata y Moncó. Los planos primitivos del edificio fueron elaborados por el arquitecto señor Mariano Santamaría y se ejecutaron con algunas variaciones que fue preciso introducirles. La estación tiene una suntuosa fachada de líneas armoniosas, en donde se hallan las oficinas de la Gerencia y sus anexidades. Frente de ella se extiende una plazoleta asfaltada para el tránsito de coches y las líneas de tranvía.

A fin de atender a los gastos de las nuevas obras, celebró la Gerencia con el Banco de Bogotá, el 1.° de febrero de 1912, un contrato por el cual esta entidad se comprometió a aceptar giros en descubierto hasta por $ 150,000 oro, con interés del 10 por 100 anual. Para seguridad de esa suma se depositaron las acciones de la empresa, y los productos netos del ferrocarril deberían consignarse en la caja del Banco.

La empresa está gravada con una hipoteca que constituyó en Londres el Agente Fiscal de la República, en virtud de la Ley 19 de 1905. Para ese efecto se lanzó una emisión de 15,000 bonos por valor de £20 cada uno, que fueron colocados casi en su totalidad. El servicio de la deuda llega a £ 18,300 por año, y el contrato correspondiente se halla publicado en el *Diario Oficial* números 13733 y 13734.

El material rodante en servicio es el siguiente:

17 locomotoras, con peso desde 10 hasta 31 toneladas.

12 coches de pasajeros de 1.ª clase, con capacidad para 634 pasajeros.

8 coches de 2ª para 498 pasajeros.

13 coches de 3ª clase para 1,020 pasajeros.

62 carros para carga, entre vagones de madera y de acero, góndolas y plataformas, para 990 toneladas.

7 carros para equipajes y para bestias.

13 carros para transportar ganado, para 292 cabezas.

12 volquetes para tren de material.

Un coche automotor para inspeccionar la línea.

Número de trenes diarios mixtos, de pasajeros y de carga, 10.

Está en vigor la siguiente tarifa kilométrica:

Pasajeros de 1.ª clase	$ 0,0225
Pasajeros de 2.ª clase	0,0170
Pasajeros de 3.ª clase	0,0060
Jornaleros	0,005
Ganado mayor, por cabeza	0,0225
Ganado menor, por cabeza	0,0170
Carga de 1.ª clase, por tonelada	0,03
Carga de 2.ª clase, por tonelada	0,045
Carga de 3ª clase, por tonelada	0,06
Carga de 4ª clase, por tonelada	0,15

La línea va en general por terreno plano, con pendiente moderada, tiene grande amplitud en las tangentes y radios de las curvas de empalme. En ella están localizadas las siguientes estaciones:

Nombre.	Kilómetros.
Bogotá o Central	0
Fontibón	11
Mosquera	22
Madrid	27
Facatativá	40

Y tres paraderos intermedios.

El tráfico aumenta anualmente en proporción muy notable, según puede observarse del siguiente cuadro estadístico:

Años.	Pasajeros.	Toneladas.	Productos.	Gastos.	Rendimiento.
1917	644,164	116,499	$ 329,051 52	$ 167,598 04	$ 161,453 45
1918	760,218	123,809	331,755 70	161,222 16	170,533 54
1919	916,095	118,685	376,769 33	233,995 81	142,773 52
1920	967,363	136,076	486,480 46	285,716 23	200,754 22
1921	926,522	139,832	479,711 31	306,087 24	173,624 07

Como se dijo antes, el Departamento había establecido ante la Corte Suprema de Justicia un juicio ordinario contra la República para que se declarara resuelto, por falta de cumplimiento, el contrato de 26 de abril de 1898 y que por consiguiente volvieran las cosas al estado en que estaban antes de celebrarse el contrato. El juicio quedó en suspenso mientras se estudiaba

una propuesta de arreglo o transacción amigable por la cual se sometía a la decisión de arbitradores la fijación del monto de las sumas que la Nación debía pagar a Cundinamarca por el motivo arriba expresado, convenio que fue discutido y quedó aprobado por las dos partes litigantes el 11 de marzo de 1905. El Tribunal se constituyó y dictó sentencia el 31 de mayo de 1905, cuya parte resolutiva se expuso atrás, y en la cual se fijó como única indemnización la suma de $ 325,000.

Más tarde la Asamblea improbó el convenio de 1905, y el Departamento celebró un contrato con el doctor Carlos Infante para proseguir el pleito en suspenso. La Corte, por sentencia de 15 de junio de 1916, declaró resuelto el contrato de abril de 1898, y dispuso que se devolvieran las 6,000 acciones del ferrocarril de la Sabana al Departamento y que volvieran las cosas al estado que tenían antes de la celebración de ese convenio; por consiguiente debían entregarse los frutos de la empresa en la parte correspondiente a las acciones devueltas, desde la fecha del contrato hasta el día en que se dictó la sentencia, más los perjuicios consiguientes por el no cumplimiento del contrato (*Gaceta Judicial* números 1267 a 69).

El Gobierno, por Decreto 1005 de 1916, ordenó que se hiciera la devolución mencionada, dispuso que la empresa se rigiera por sus Estatutos como sociedad anónima y comisionó al Procurador de Hacienda para que hiciera la liquidación correspondiente de los frutos líquidos del ferrocarril. Practicada ésta, pasó en consulta al Ministerio del Tesoro, y fue objetada por varias razones. La Gobernación de Cundinamarca tampoco encontró aceptables algunas de las partidas que figuraron en ella, y por tal motivo la Asamblea expidió la Ordenanza número 20 de 1917, que autorizó a la Gobernación para acordar con el Gobierno Nacional el valor de los frutos y perjuicios que la Nación debía pagar en virtud de la sentencia aludida y para que en caso de que no se llegase a un acuerdo, tanto en la cuantía de aquéllos como en la forma en que debía verificarse el pago, la Gobernación procediera a dirimir las diferencias, de conformidad con el artículo 84 de los Estatutos de la Empresa, que dice que se arreglarán por medio de arbitramento, en que cada una de las

partes nombrará un árbitro y servirá de tercero en discordia el Presidente de la Corte Suprema. Los documentos pertinentes a la liquidación de cuentas fueron publicados en la *Gaceta de Cundinamarca* números 2476 y 2477, de 1.° de junio de 1917.

La Gerencia del Ferrocarril compró, el 5 de octubre de 1914, al señor Lorenzo Cuéllar, las diez acciones de su propiedad, por la cantidad de $ 10,000, y por tanto la empresa quedó dividida entre los Gobiernos Nacional y de Cundinamarca. Se administra por una Junta compuesta del Gobernador, el Gerente y tres Vocales nombrados por la Asamblea General que la componen el Ministro de Hacienda y el Gobernador del Departamento.

Prolongación de la línea—La Empresa resolvió prolongar el ferrocarril hasta el río Magdalena, según el trazado estudiado por el ingeniero señor Paulo Pinzón, y al efecto dispuso destinar a la obra los rendimientos líquidos del tráfico y nombró una Comisión de ingenieros encargada de la localización definitiva y de ejecutar los trabajos correspondientes, la que quedó a cargo de los ingenieros señores Pinzón, como Director Técnico; Justino Moncó, Jefe del trazado definitivo; Roberto Bunch, encargado de la exploración de la primera sección; Daniel Ortiz, Jefe de exploración en la segunda sección, y los Ayudantes señores Gabriel Angel Uribe, Alejandro Leiva, Mariano Rengifo, José D. Paz, y los Adjuntos señores Eladio Gómez y Constantino Peña, conforme al Acuerdo de la Junta Directiva, de fecha 23 de enero de 1920.

Los trabajos se ejecutaron en unos 14 kilómetros, con un costo elevado que alcanzó a $ 611,926. Se emplearon en ésta parte rieles de 60 libras, y se pidieron locomotoras de mayor potencia, sistema Mallet. Los trazados definitivos llegaron hasta el kilómetro 145 en *El Naranjal*, y quedó hecha la exploración preliminar de este punto hasta el río, en *Buenavista*.

El Ministerio de Obras Públicas, acertadamente dispuso no contribuír con la suma que a esa obra debía corresponderle a la Nación en virtud de lo dispuesto en la Ley 31 de 1919, que determinó hasta $ 15,000 por kilómetro para esta prolongación, pues el Gobierno no tuvo intervención en ella, ni le fueron so-

metidos a su aprobación los planos y presupuestos respectivos, ni tampoco tuvo conocimiento de la organización de los trabajos. Como además no estaba definida la situación de cada entidad en relación con la empresa, pasóse al Ministerio de Hacienda la solicitud de la Gerencia sobre el pago de $ 210,000 que a la Nación le tocaba hacer, en donde quedó en suspenso.

En 1920 el Congreso expidió la Ley 80, reglamentaria del ferrocarril y su prolongación, la que dispuso autorizar al Gobierno para celebrar con el Departamento los contratos y arreglos necesarios para regular las relaciones jurídicas de las dos entidades, reformar los Estatutos, administrar la empresa, tanto en la sección hasta Facatativá como en su prolongación, etc.

El artículo 4.º reconoce al Departamento el derecho a la subvención de $ 10,000 por kilómetro de línea férrea que construya Cundinamarca, de acuerdo con la Ley 61 de 1896.

Mas tarde la Ley 10 de 1921 fijó las bases de arreglo de todas las cuentas pendientes, entre las cuales está la reorganización en una sola empresa de los ferrocarriles de la Sabana y del Sur, incluyendo sus prolongaciones, actuales y futuras, y ordenó que se presentaran a la Corte de Cuentas las de la empresa, según lo que dispone el Código Fiscal.

A su vez la Asamblea del Departamento expidió las Ordenanzas respectivas, en conformidad con las Leyes ya citadas, y así pudo obtenerse la deseada solución de todas las cuestiones pendientes entre la Nación y el Departamento.

En virtud de las Leyes y Ordenanzas dichas, fue celebrado el contrato número 883 de 31 de diciembre de 1921, entre el Ministro de Hacienda y el Gobernador de Cundinamarca, por medio del cual se constituirá una Compañía anónima, entre la Nación y el Departamento, que se denominará Compañía del Ferrocarril de Cundinamarca, con un capital de $ 10.000,000, dividido en cien mil acciones de $ 100 cada una. El objeto de la Compañía será asumir la explotación y desarrollo del actual ferrocarril de la Sabana y tomar a su cargo la obra de prolongación hacia el Bajo Magdalena.

La duración de la Compañía será por treinta años, terminados los cuales, la parte que constituye el actual ferrocarril,

entre Bogotá y Facatativá, pasará a ser de propiedad exclusiva del Departamento, tal como lo establece el contrato original, que se elevó a escritura pública el 11 de septiembre de 1886, y la parte restante que se construya de Facatativá en adelante, será de propiedad de la Nación y del Departamento, en proporción de las acciones que hayan suscrito para la obra y de acuerdo con lo que prescribe la Ley 52 de 1917.

Deberá hacerse una emisión de acciones por el monto total del avalúo de la empresa, las que se repartirán entre las dos partes, Nación y Departamento, en proporción al número que a cada una corresponda y en sustitución de las antiguas acciones. También se emitirá un número suficiente de aquéllas que sea equivalente a la suma invertida en los trabajos de la prolongación del ferrocarril, las que se repartirán en la misma proporción en que les haya correspondido el producto líquido de la explotación, pues dichos trabajos fueron ejecutados con ese producto líquido. El resto de las acciones se adjudicará en proporción a los aportes de dinero que cada parte haga en la obra, hasta terminarla, y teniendo en cuenta que al Departamento le corresponde, de acuerdo con la Ley 80 de 1920, una subvención de $ 10,000 por cada kilómetro que construya, que se dará en bonos, como lo dispone la Ley 61 de 1896.

Por mutuo acuerdo se convino en nombrar una Comisión liquidadora de las cuentas pendientes entre las dos entidades y se dispuso que el saldo se cubriría de contado por la parte deudora a la parte acreedora, en acciones de la nueva Compañía, por su valor nominal a la par.

La Nación se obligó en este contrato a libertar el ferrocarril de la Sabana del gravamen hipotecario constituído por el empréstito de £ 300,000, en 1906, pero en caso de demora y durante ella, se pagará a la Compañía del Ferrocarril de Cundinamarca, a título de indemnización por perjuicios, una comisión del 2 por 100 anual sobre el monto total del primitivo gravamen.

Se dipuso que la nueva Compañía, en cumplimiento a la Ley 10 de 1921, tomará a su cargo la administración y prolongación del ferrocarril del Sur, para lo cual se deberá celebrar un contrato con las bases especiales en que haya de fundarse la

organización de las dos líneas en explotación y sus respectivas pro ongaciones, como una sola empresa.

Además, para que la nueva Compañía pueda organizarse de una manera eficiente, deberán redactarse nuevos estatutos, de acuerdo con los principios que prevalecen en la moderna administración de ferrocarriles y en la organización de los trabajos, escogencia de personal, etc.

Como condición indispensable al cumplimiento inmediato de este contrato se imponía la pronta liquidación de las cuentas pendientes entre el Gobierno y el Departamento, y así, las dos partes firmaron el 3 de mayo de 1922 una adición al convenio anterior, por la cual fijaron el término de sesenta días para practicar dicha liquidación, pasados los cuales, sin que se hubiere verificado ésta, quedarían sin valor todas las estipulaciones contenidas en el convenio de que se habla.

Además nombraron liquidadores a los señores Jorge Alvarez Ll. y Luis M. Holguín, quienes después de una laboriosa investigación en los archivos de la Empresa, hicieron la revisión de cuentas y su discriminación, de acuerdo con la clasificación indicada en la Cartilla del Ministerio de Obras Públicas, que está calcada en los principios adoptados por la Comisión de Comercio Interior de los Estados Unidos, y presentaron su informe el 10 de julio de 1922, el cual se publicó, junto con los documentos más importantes que acompañaron a su trabajo.

Entre ellos aparece el avalúo actual que dieron a la empresa con sus anexidades y dependencias, según el siguiente pormenor:

Terrenos vinculados a la explotación	$	625,687 60
Terrenos no vinculados a la misma		6,073 ..
Construcciones e instalaciones fijas		434,395 50
Línea y sus anexos		561,679 ..
Talleres y herramientas		68,249 90
Herramientas de la línea		1,361 35
Material rodante, telégrafo y teléfono		547,708 57
Muebles y útiles en las oficinas		10,652 25
Materiales en existencia en el almacén		83,784 50
Suma	$	2.339,591 67

Las utilidades netas de la empresa, desde el 26 de abril de 1898, fecha del contrato de compraventa de las seis mil acciones que declaró resuelto la Corte, hasta el 30 de junio de 1916, en que se dictó la sentencia, fueron de $ 1.443,607-85, de las cuales se invirtieron para mejoras, obras nuevas y gastos varios de la empresa, durante el mismo período, $ 1.097,190-91. El saldo definitivo a cargo del Departamento fue de $ 33,802-39, y los intereses se calcularon al 6 por 100 anual.

Bibliografía:
Archivo del Ministerio de Obras Públicas.
Diario Oficial.
Leyes nacionales.
Ordenanzas de Cundinamarca.
Gaceta Judicial.
Gaceta de Cundinamarca.
Informes del Gobernador a la Asamblea del Departamento.
Memoria del Ministerio de Obras Públicas.
Memoria del Ministerio de Hacienda.
Memoria del Ministerio del Tesoro.
Informe de la Comisión Liquidadora.

CAPITULO XXVII

Historia del ferrocarril de Santa Marta—Contrato primitivo—Ejecución de la obra—Contrato adicional—Ley 61 de 1903—Muelles en la bahía. Material rodante—Tarifas—Estadística.

No debe considerarse como antecedente del ferrocarril de Santa Marta el contrato que en 1867 celebró el señor Nelson Bonitto con el Gobierno del Departamento del Magdalena, pues se trataba de construír únicamente una línea férrea que pusiera en comunicación la Aduana de Santa Marta con el muelle de la bahía, y aun cuando dicho convenio quedó aprobado por Decreto de 3 de abril de 1869, no llegó a tener cumplimiento y caducó más tarde.

Ya en 1871 la Ley 69 auxiliaba la vía férrea que pusiera en comunicación a Santa Marta con el río Magdalena, con la can

Ferrocarril del Pacífico. Bahía de Buenaventura.

Ferrocarril del Pacífico. Puente del Piñal.

tidad de $ 800,000; y un año después se celebraba, en 25 de octubre de 1872, un contrato de exploración de esa vía, del cual no hay noticia del cumplimiento que hubiera tenido, a la cual consideraba la Ley 52 de ese año de interés nacional y preferente jeecución. El Congreso después expidió la Ley 62 de 1878, que determinó el auxilio que debía concederse al Magdalena, en la cantidad de $ 60,000 anuales, durante cinco años, el cual debería destinarse a las obras que por ley especial resolviera acometer esa sección del país, y fue la convención de 1879 la que por medio de la Ley 6 de ese año, dispuso que tal auxilio se aplicase preferentemente a la construcción del ferrocarril de Santa Marta.

Así pues, el Congreso, por la Ley 12 de 1880, aumento a quince años el tiempo durante el cual debería darse el auxilio que había concedido la Ley 62 ya citada.

El Gobierno del Magdalena celebró, pues, con los señores Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy un contrato sobre construcción del ferrocarril, desde la ciudad de Santa Marta hasta la laguna del cerro de San Antonio u otro lugar próximo a la ribera oriental del río Magdalena, que fue aprobado con modificaciones por la Ley 53 de 17 de junio de 1881.

Son dignas de mención las siguientes estipulaciones: la del artículo 12, que traspasó a los Concesionarios el auxilio de sesenta mil pesos otorgado por la Ley 12 de 1880, que fue adicionada por la Ley 1.ª de 1881; la del artículo 16, que impuso la obligación de venderle al Gobierno del Estado o de la Nación el ferrocarril con sus anexidades, en las siguientes condiciones: "Por $2.000,000 a los treinta años después de ofrecida la vía al público; por $ 1.500,000 a los cincuenta años, desde la época dicha; por $ 1.000,000 a los sesenta años, siempre a contar desde el día en que se ofrezca la obra al servicio público; y por último, por $ 500,000 a los setenta años después de principiada la explotación de la obra, debiendo entenderse que en todos los casos a que se refiere esta cláusula el pago ha de ser de contado y en oro americano."

La del artículo 17, que dispone que los Concesionarios pagarán al Gobierno del Estado el 10 por 100 del producto líquido

de la explotación por todo el tiempo que ésta dure, a contar desde el día en que se dé el ferrocarril al servicio público.

El derecho a explotar el ferrocarril es por cincuenta años prorrogables por treinta años más, para el caso en que el Gobierno no compre la empresa. Al terminar el privilegio, el ferrocarril, con todas sus anexidades, en buen estado de servicio, pasará, a título gratuito, a ser de propiedad del Estado del Magdalena si el Gobierno Nacional ha renunciado a comprarlo.

La inauguración de los trabajos tuvo lugar el 17 de junio de 1882, y algún tiempo después los Concesionarios solicitaron del Gobierno una prórroga para terminar la obra hasta la Ciénaga, la que les fue concedida por Resolución del Ministerio de Fomento de fecha 17 de noviembre de 1886.

Para concluír la obra fue preciso solicitar del Ministerio de Fomento otra prórroga de sesenta días, que se concedió por Resolución de 21 de marzo de 1887. Más tarde se avisó al Gobierno que el ferrocarril estaba terminado, que su inauguración tendría lugar el 24 de junio del mismo año citado, y que se daría al servicio público hasta la población de Córdoba (antigua Ciénaga).

El Ministerio de Fomento felicitó a los empresarios, pero olvidó enviar un ingeniero que examinara la obra construída, a fin de saber si reunía las estipulacionas técnicas fijadas en el contrato, y la recibiera si estaba construída satisfactoriamente. Fue más tarde cuando se hizo el nombramiento del comisionado que debía inspeccionar la línea férrea, sus anexidades y la contabilidad de la empresa, para que informara sobre la inversión que se hubiera hecho del auxilio concedido por la Ley 12 de 1880, cuyo pago se había dado en libranzas contra las Aduanas de la Costa Atlántica, y del cual se debían algunos contados que habían quedado sin amortizar por una Resolución del Ministerio del Tesoro de fecha 25 de febrero de 1889. El cargo del Inspector recayó en el señor Carlos Michelsen, quien rindió un detallado informe, que fue publicado en el *Diario Oficial* números 7882 y 7883.

El Consejo Nacional Legislativo tomó en consideración otro contrato adicional celebrado por el Gobernador del Depar-

tamento del Magdalena con los Concesionarios señores Joy y Mier, relativo a la prolongación del ferrocarril hasta El Banco, en el río Magdalena, y lo aprobó con algunas modificaciones, por medio de la Ley 51 de 1887.

Por el artículo 1.° los Concesionarios se comprometieron a llevar el ferrocarril, no al cerro de San Antonio, sino hasta el puerto del Banco, y por consiguiente se extendió a diez años el término para concluír la obra, contados desde el día en que principiaran los trabajos.

Se fijó en £ 800,000 el capital social de la empresa; y se otorgó un auxilio de cien mil hectáreas de tierras baldías, que serían adjudicadas a la empresa conforme a las leyes y como adición al subsidio decretado por la Ley 53 de 1881. El contrato tenía otras estipulaciones que no fueron aceptadas por el Poder Ejecutivo y el Consejo Nacional Legislativo, principalmente la que trataba de modificar el artículo 16 del contrato primitivo, referente al precio de venta de la empresa.

Los trabajos de la prolongación comenzaron el 19 de enero de 1889, y se dio principio a la construcción de un ramal hasta Puebloviejo, en el fondeadero de los vapores, según aviso que se dio al Ministerio de Fomento.

Los Concesionarios traspasaron su concesión a una compañía inglesa que se organizó con el nombre de *The Santa Marta Railway Company Limited*, por la cantidad de £ 200,000. La Gobernación del Magdalena, el 16 de abril de 1890, declaró a la Compañía en el goce de todos los derechos y privilegios otorgados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887, ya citadas. El Ministerio de Fomento, en vista de que la personería de la Compañía había sido reconocida por el Poder Ejecutivo, dictó la Resolución de fecha 27 de agosto de 1890, por la cual se aceptó el traspaso de la concesión, y por escrituras públicas números 14 y 21, otorgadas el 11 de abril de 1890, en la Notaría de Santa Marta, se hizo la protocolización de los Estatutos y otros documentos relacionados con la Compañía.

Más tarde se remitió a la aprobación del Gobierno, junto con una solicitud de la Asamblea Departamental y con un oficio

del Gobernador del Magdalena, un contrato que fue improbado por Resolución de 16 de octubre de 1890, por no ser conveniente a los intereses nacionales, pues entre otras estipulaciones gravosas, había una por la cual se renunciaba al derecho reconocido por el artículo 16 del contrato aprobado por la Ley 53 de 1881. Sin embargo, entre el apoderado de la Compañía y el Ministro de Fomento se celebró el contrato número 35, que aprobó el Poder Ejecutivo el 25 de noviembre de 1890 y se publicó en el *Diario Oficial* número 8265. Por este convenio se hicieron algunas modificaciones a la concesión, pero como no fue remitido a la aprobación del Congreso, se declaró posteriormente resuelto por la Ley 61 de 1903, que no dejó vigente más estipulación que la contenida en el artículo 4.°, aunque modificada, relativa a la participación a que tiene derecho el Departamento del Magdalena en los productos de la empresa.

Con motivo de una solicitud de prórroga para terminar la obra, se celebró entre el Gobierno y la Compañía el contrato número 61 de 1893, publicado en el *Diario Oficial* número 9164, que fijó como término hasta el 31 de diciembre de 1893, para dar al servicio público el ferrocarril hasta el río Sevilla, y hasta el 31 de diciembre de 1898 para llevar la línea férrea hasta el río Magdalena. También se modificaron las tarifas fijadas en el contrato número 35 de 1890, y se hicieron otras estipulaciones favorables a los intereses públicos. Además, la Compañía renunció a cobrar la subvención que se le adeudaba mientras el ferrocarril no llegara hasta el río Magdalena. El Gobierno podía nombrar un Inspector que lo informara sobre la marcha de la obra y también un empleado en Londres que examinara los documentos y libros de la empresa, interviniera en la compra de materiales para los trabajos, diera su aprobación a los planos del trazado y cumpliera las demás estipulaciones señaladas en los contratos vigentes, relativas al puesto que desempeñaba.

La Compañía se vio en la necesidad de solicitar una nueva prórroga, y por tal razón fue autorizado el Gobernador del Magdalena, el 13 de febrero de 1894, para celebrar el contrato correspondiente, en el cual debían introducirse algunas cláusulas que ampararan a los cultivadores de guineo contra el monopolio que desde entonces se pretendía establecer. La Gobernación se

abstuvo de intervenir en el asunto, y más bien manifestó al Gobierno que por estar suspendidos los trabajos del ferrocarril, habría conveniencia en declarar caducada la concesión para que pudiera celebrarse un nuevo contrato que tuviera estipulaciones favorables a la industria y al comercio, pero el Ministerio dictó la Resolución del 13 de junio de 1894, que revocó la de 13 de febrero mencionada, e hizo constar que no era el caso de celebrar nuevo contrato, pues había ocurrido un caso fortuito, y por consiguiente los plazos no estaban aún vencidos.

El ferrocarril llegó al río Sevilla el 2 de julio de 1894, y con motivo de los daños causados por las lluvias, que se estimaron en cerca de £ 75,000, fue necesario pedir al Gobierno nueva prórroga para concluír la obra. Esta fue concedida por Resolución de 13 de diciembre de 1895, y el contrato no quedó firmado sino hasta el 15 de diciembre de 1897, y se publicó en el *Diario Oficial* número 10553. La Compañía se comprometió a reparar completamente la línea férrea con materiales de primera calidad y a sustituír por puentes de hierro, de construcción más sólida, los que existían; a llevar el ferrocarril hasta La Fundación, en el curso de tres años, contados desde la fecha de la aprobación del contrato. El Gobierno concedió una prórroga de cinco años para terminar el ferrocarril hasta el río Magdalena y otorgó además un privilegio para construír y explotar un muelle en la bahía de Santa Marta; y se establecieron algunas estipulaciones sobre tarifas.

El Gobierno recibió quejas sobre el mal estado de la línea y acerca de la manera como la empresa prestaba su servicio, por lo cual, en vista de la solicitud hecha por el apoderado de la Compañía, referente a nuevas concesiones sobre terminación y explotación del ferrocarril, dispuso el Ministerio de Hacienda enviar un ingeniero que examinara la obra y rindiera el informe del caso. Para desempeñar este cargo fue comisionado el señor Ricardo Santamaría, quien presentó el 10 de agosto de 1899 un detallado informe que se publicó en el *Diario Oficial* números 11394-96, y en el que se hizo constar que la Compañía había mejorado la línea con el cambio de rieles de 30 libras, por otros de 40 libras por yarda; con la sustitución de

los puentes de madera por otros de acero; con la balastada de la vía; con el aumento del material rodante, y con la ejecución de otras obras que indicaban el interés que había en cumplir los contratos vigentes. También se anotaba la conveniencia de prolongar el ferrocarril hasta el río Magdalena.

La Compañía manifestó posteriormente que deseaba traspasar la concesión otorgada por los artículos 5º y 13 del contrato de 15 de diciembre de 1897, sobre construcción y explotación de muelles en la bahía de Santa Marta, y para resolver lo conveniente en relación con esta solicitud y con otra en que se pedía una nueva prórroga, el Ministerio de Hacienda solicitó del Consejo de Estado un concepto sobre la validez de los contratos relativos a la construcción de este ferrocarril, y sobre la conveniencia que hubiera en acceder o nó a la solicitud a que se ha hecho referencia. Con fecha 21 de febrero el Consejo dio su opinión en los siguientes términos:

1.º Que en los contratos celebrados con los empresarios del ferrocarril de Santa Marta, con posterioridad al que fue aprobado por la Ley 51 de 1887, se advierte una grave irregularidad, consistente en que siendo aquella una empresa departamental, el Gobierno Nacional asumió la representación del Departamento del Magdalena, sin que mediara entre las dos entidades convención o arreglo que pudiera justificar tal procedimiento.

2.º Que en consecuencia los mencionados contratos no pueden considerarse como firmes y perfectos sino mediante ratificación del Gobernador y de la Asamblea del Departamento del Magdalena.

3.º Que además en lo relativo al privilegio para la construcción de muelles y malecones, privilegio concedido por el contrato de 15 de diciembre de 1897, tal contrato no es exequible sin la aprobación del Congreso, por cuanto las estipulaciones referentes a esta materia, que es de competencia exclusiva del Gobierno Nacional, no han sido autorizadas por la ley; y

4.º Que en tal estado de cosas, el Gobierno debe abstenerse por ahora de conceder el permiso solicitado por el señor Marshall en nombre de la Compañía empresaria del ferrocarril para hacer el traspaso a otra compañía.

Mientras se resolvía lo conveniente, la Empresa hizo construír dos muelles provisionales, de madera, para facilitar el transbordo de los buques al ferrocarril, y aun cuando más tarde se celebró el contrato para la construcción y explotación de

muelles en la bahía de Santa Marta, que aprobó el Poder Ejecutivo el 30 de octubre de 1901, tal convenio no fue sancionado por el Congreso de 1903.

Las fluctuaciones del cambio monetario hicieron necesaria la celebración del contrato de 21 de noviembre de 1901, por el cual se fijaron las tarifas máximas para el transporte de carga en el ferrocarril. Este contrato se encuentra publicado en el *Diario Oficial* número 1556.

El Congreso, por medio de la Ley 61 de 1903, aprobó con modificaciones el contrato adicional celebrado el 19 de noviembre de 1901, por el cual se reformaron algunas estipulaciones contenidas en los contratos existentes pactados entre el Gobierno y la Compañía constructora del ferrocarril de Santa Marta, y se introdujeron además algunas modificaciones importantes, a saber:

Por el artículo 1.° se comprometió la Compañía a llevar y dar al servicio público el ferrocarril en el término de ocho años, hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella.

En caso de que la Compañía no cumpliere las obligaciones contraídas, o si diere preferencias indebidas en el transporte de la carga, o si abandonare la empresa, o suspendiere el tráfico de la línea o la navegación de los caños que comunican a Barranquilla con Puebloviejo por más de treinta días consecutivos, quedarán limitados el privilegio y el derecho de usufructo únicamente a las porciones que estuviesen construídas, y la Compañía quedará desde ese momento con la obligación de vender la empresa al Departamento del Magdalena, o a la Nación, al precio que fijen las partes de común acuerdo, o peritos avaluadores, pero del precio fijado se deducirá el monto de todo lo recibido en dinero por la Compañía, o por los primeros concesionarios, a título de subvención.

El Gobierno garantizaría un interés del 6 por 100 anual sobre un capital no mayor de £ 3,500 por kilómetro, que se compruebe haber invertido en la prolongación de la línea desde La Fundación hasta el río Magdalena. La garantía sería cubierta en bonos del 6 por 100 de interés anual, y se amortizarían con

un 10 por 100 del producto bruto de las Aduanas de la República. Se estipuló además que la Compañía establecería un servicio de navegación en los caños comprendidos entre la Ciénaga grande de Santa Marta y el río Magdalena, mientras llega el ferrocarril a su término final y sin que esto constituya un privilegio especial. Por el artículo 8.° se obligó la Compañía a devolver al Gobierno todos los documentos y bonos emitidos para el pago de la subvención del ferrocarril que estuvieran sin amortizar, así como los títulos de tierras baldías que hubieran sido otorgados como subsidio adicional, y la Compañía renunció el derecho de cobrar nuevos bonos para la adjudicación de tierras baldías. Se declararon canceladas todas las cuentas y reclamaciones que había pendientes contra el Gobierno por daños y perjuicios ocasionados en la última guerra, y renunció la Compañía, en favor del Departamento del Magdalena y para ser destinado a la irrigación de los terrenos por donde pasa el ferrocarril, la tercera parte del valor de la reclamación por servicios prestados al Gobierno durante la guerra que acababa de pasar en esa época.

El artículo 15 dispuso que el contrato, en lo que se refiere a los derechos del Departamento del Magdalena, necesitaba para su validez el consentimiento de aquella entidad manifestado por la respectiva Asamblea, pero no fue necesario solicitarlo en ese tiempo, porque el ferrocarril quedó nacionalizado por el Acto legislativo número 7 de 1905, que reformó el artículo 185 de la Constitución, pero que después se derogó.

Por conducto del Ministro de Colombia en Londres, la Compañía hizo saber al Gobierno, en oficio de 18 de enero de 1904, que las modificaciones hechas al contrato por el Congreso habían sido aprobadas por ella.

En cumplimiento de lo pactado, la Empresa devolvió al Ministerio del Tesoro, en libranzas sin amortizar, $ 387,525, saldo de la subvención que había sido entregada de conformidad con las disposiciones de la Ley 12 de 1880. Por tanto aquélla alcanzó a amortizar la cantidad de $ 512,475. Por Resolución de 19 de diciembre de 1903 se comisionó al Gobernador del Magdalena para que, en nombre del Gobierno, recibiera los títulos de tierras baldías que debía devolver la Compañía.

El 17 de noviembre de 1905 se avisó al Ministerio de Obras Públicas que la Empresa había puesto al servicio público una draga para excavar y canalizar los caños a fin de poder establecer la navegación por buques de vapor entre Barranquilla y Puebloviejo, en conexión con el ramal de línea férrea que enlaza a este último puerto con el ferrocarril de Santa Marta.

Muelles—Como obras accesorias al ferrocarril figurabau en el contrato primitivo los muelles en la bahía, que la Compañía debía construír, pero el Poder Ejecutivo, al sancionar la Ley 53 de 1881, modificó el artículo 5.° en el sentido de que tal construcción debía ser motivo de contrato separado, que se celebraría con los Concesionarios del ferrocarril o con otros empresarios. Este quedó firmado el 18 de julio de 1887, y fue aprobado con algunas modificaciones por medio de la Ley 127 del mismo año citado.

Las obras debieron construírse provisionalmente, pues más tarde, en el contrato que se celebró con la Compañía el 15 de diciembre de 1897, de que ya se habló, se hizo constar que el Gobierno le otorgaba a ésta un privilegio para construír y explotar un muelle en la bahía de Santa Marta. Como el contrato no fue sometido a la aprobación del Congreso, la Ley 61 de 1903 declaró resueltos éste y los que anteriormente se habían pactado entre las dos partes, Gobierno y Compañía, en los años de 1890 y 1893, que adolecían de la misma irregularidad; pero la Empresa solicitó permiso del Ministerio de Hacienda para continuar en el goce de los muelles que había construído mientras se celebraba el contrato especial para estas obras. A esta solicitud se accedió, y el permiso fue concedido, con carácter transitorio, el 17 de diciembre de 1903.

Más tarde, en 11 de abril de 1905, quedó firmado el contrato respectivo, que fue aprobado con algunas modificaciones, por la Ley 62 de dicho año, y en el cual se concedió permiso a la Compañía para construír dos muelles y explotarlos por ochenta años, que fue el plazo que fijó la Ley 53 de 1881 para usufructuar el ferrocarril. Durante el tiempo del privilegio los Gobiernos Nacional y Departamental tienen derecho a una participación del 10 y del 5 por 100, respectivamente, en las utilidades de esa Empresa.

Los planos de estas obras se presentaron a la aprobación del Ministerio el 4 de octubre de 1905, y se aprobaron, con la salvedad de que el Gobierno se reservaba el derecho de aceptar las obras que se construyeran cuando estuvieran terminadas y se hubieran sometido a las pruebas técnicas que demostraran sus buenas condiciones. Uno de los muelles quedó terminado en el plazo fijado en el contrato, y respecto del otro, se concedieron dos prórrogas de dos años y de cuatro meses, respectivamente, para darlo al servicio público, hecho que ocurrió en junio de 1911, cuando la obra se recibió oficialmente por el Ingeniero del Departamento. Por consiguiente, se ordenó al Tesorero Nacional que cancelara la fianza que la Compañía había prestado como seguridad de las obligaciones que había contraído en el contrato de 1905.

Aun cuando más tarde aquélla ha solicitado permiso para construír dos muelles más en la bahía, el Gobierno se ha abstenido de acceder a los deseos de la Empresa, mientras no queden solucionadas las cuestiones pendientes por motivo de la falta de cumplimiento de la obligación que aquélla tiene de llevar el ferrocarril hasta el río Magdalena.

La Compañía prolongó el ferrocarril desde la estación Sevilla hasta el río Fundación, en una longitud de 29 kilómetros, según informes que fueron comunicados al Gobierno el 15 de noviembre de 1906.

El apoderado de la Empresa solicitó en distintas ocasiones que se modificaran los contratos vigentes para la construcción y explotación del ferrocarril, pero el Ministerio de Obras Públicas, por resolución del 18 de abril de 1907, manifestó que el Gobierno no estimaba conveniente introducir reformas a la concesión. Más tarde se consideraron las bases relativas a la fijación de tarifas para el transporte de bananos y la construcción de ramales, que sirvieron para la celebración del contrato de 21 de diciembre de 1908, que con algunas modificaciones fue aprobado por la Asamblea Nacional por medio de la Ley número 6 de 1909.

Entre las cláusulas principales de este último contrato pueden citarse las siguientes:

La que concede exención de todo impuesto, fuera de los que actualmente los gravan, para todos los bananos de exportación que se produzcan en el Departamento del Magdalena, en la sección servida por el ferrocarril, por el término de veinte años, contados desde la aprobación del contrato por el Cuerpo Legislativo.

La Compañía contrajo la obligación de construír ramales en extensiones menores de 10 kilómetros, sin que por esto se altere el privilegio de que disfruta.

Se redujo el flete de transporte de los bananos a doce centavos oro por racimo, desde los ríos Sevilla y Fundación hasta Santa Marta. La Compañía cobrará esta tarifa como máxima, por el término de veinte años.

Hay otras estipulaciones que favorecen a los cultivadores de bananos, como la facultad conferida al Gobierno para que pueda declarar libres de derechos de exportación los artículos de producción nacional, por un término hasta de veinte años.

El 3 de enero de 1908 el Gobierno declaró cumplidas satisfactoriamente las obligaciones que la Compañía contrajo por los artículos 6.° y 7.° de la Ley 61 de 1903, referentes al establecimiento de buques de vapor y servicio de una draga en los caños que comunican a Barranquilla con Puebloviejo.

Tres años antes de que se venciera el plazo que la Compañía tenía para llevar el ferrocarril hasta el río Magdalena, sus Directores en Londres hicieron una solicitud al Gobierno, en diciembre de 1908, para que se les eximiera de tal obligación, y para que el Poder Legislativo autorizara al Ejecutivo para celebrar contratos sin que se requiriera ulterior aprobación del Congreso; que se modificaran los términos relativos al precio de compra de la empresa de que trataba la Ley 53 de 1881 y que más bien se fijara un precio por kilómetro de línea férrea; y para que se introdujeran otras reformas, favorables todas a la Compañía. El Gobierno juzgó que no era de su competencia resolver esa solicitud y la pasó al estudio del Congreso, con sus antecedentes; pero esta corporación se abstuvo de considerarla, pues habría sido necesario que el Gobierno la hubiera acompañado del respectivo proyecto de ley en que se le dieran autori-

zaciones para entenderse con la Compañía, lo que se creía innecesario, pues no eran aceptables las modificaciones propuestas, y así se hizo saber al Representante de aquélla. Con todo, como ésta insistiera en sus pretensiones de reformar la concesión, el Congreso, por medio de la Ley 51 de 1912, autorizó al Gobierno para que se entendiera con la Compañía y celebrara los arreglos del caso, a fin de poner término a las irregularidades que se habían presentado. Entonces se pactaron las bases de un contrato, que no fueron del agrado de la Compañía, por lo cual ésta volvió a la política que había seguido en años anteriores, de pedir modificaciones que la favorecieran sin ofrecer a la Nación ventajas de ninguna clase. La Ley 79 de 1915 legisló sobre el mismo asunto, y como consecuencia de sus disposiciones y a virtud de las gestiones que hizo el Ministerio de Obras Públicas ante el Gobernador del Departamento del Magdalena, fue reformada y adicionada la Ordenanza de 1916 de la Asamblea de ese Departamento, por medio de la número 36 de 1917, sobre cesión a la Nación de los derechos en el ferrocarril que al Departamento le corresponden, conforme a los contratos vigentes.

Las gestiones que en virtud de ésta y de la Ley 107 de 1919 se hicieron para llegar a un arreglo favorable entre el Gobierno y la Compañía, encallaron ante la tenacidad del Gerente de la Empresa, que procuraba ocupar posiciones de vencedor, y quería imponer condiciones inaceptables para el país. Esto hizo que el Congreso, después de largo estudio, por medio de la Ley 26 de 1920, derogara las leyes anteriores que se han citado, sobre arreglos con la Compañía, y dispusiera que el Gobierno ejercitara los derechos y acciones que a la Nación confieren los contratos vigentes. En consecuencia, con fecha 11 de octubre de 1920, el Ministerio dictó la resolución por medio de la cual limitó, desde el día 22 de octubre de 1906, el privilegio y el derecho de usufructo únicamente a la porción construída y dada al servicio público del ferrocarril de Santa Marta. Así pues, la Compañía queda con la obligación de vender la empresa con todas sus anexidades a la Nación o a quien sus derechos represente, derecho que podrá ejercer en cualquier mo-

mento que el Gobierno estime conveniente y por el precio que corresponda, de acuerdo con las estipulaciones de los contratos vigentes.

Además, la Nación adquiere el derecho de exigir la participación que le corresponde como cesionaria del Departamento en los productos del ferrocarril, la cual será cedida a éste por la Nación de acuerdo con las autorizaciones de la Ley 75 de 1915.

Se aceptó la cesión que el Departamento hizo a la Nación en el contrato de 26 de septiembre de 1917, y se dejaron a salvo cualesquiera otros derechos, recursos y acciones que la Nación pudiera tener en virtud de hechos cumplidos y de las estipulaciones de los contratos y leyes concernientes.

El representante de la Compañía pidió revocatoria de la resolución aludida, pero ésta fue confirmada el 25 de agosto de 1921, por el Consejo de Ministros, y entonces la Compañía intentó ante la Corte Suprema de Justicia, el 20 de febrero de 1922, demanda ordinaria contra la Nación, a fin de que se declarara que la resolución no produce efecto contra ella. El Gobierno nombró apoderado que colaborara con el Procurador de la Nación en el juicio promovido por esa Empresa, cargo que correspondió al doctor Esteban Jaramillo, quien por haber sido Ministro de Obras Públicas conocía el asunto detalladamente, circunstancia que, unida a su inteligente competencia, hace ver la buena designación que se hizo. El juicio sigue su curso en la Corte, y al contestar la demanda y entablar la de reconvención contra la Compañía, se ha pedido que se hagan las siguientes declaraciones:

1.ª Que la Compañía no cumplió la obligación de llevar el ferrocarril hasta la ribera oriental del río Magdalena, y está en mora desde el 31 de octubre de 1911, en que venció el plazo de ocho años que tenía en virtud del contrato que aprobó la Ley 61 de 1903.

2.ª Que por no haber cumplido la Compañía con la citada obligación, el privilegio y el derecho de usufructo concedidos en los contratos quedaron limitados únicamente a las porciones de vía construída y dada al servicio público el 31 de octubre de 1911, en los términos de las leyes que aprobaron los contratos con la Compañía.

3.ª Que la Empresa quedó, desde el 11 de octubre de 1920, en la obligación de vender el ferrocarril con sus enseres y anexidades a la Nación preferentemente o a la persona o entidad que con el consentimiento del Gobierno quiera hacerse cargo de la empresa.

4.ª Que el precio de la venta debe fijarse en la forma que previene el artículo pertinente de la Ley 61 de 1903.

5.ª Que del precio fijado se deducirá el monto de las sumas recibidas a título de subvención por la Compañía o los primeros Concesionarios, reducidas a oro inglés en la época de cada pago.

6.ª Que en el caso de que en el curso de treinta años, contados a partir del 22 de octubre de 1906, fecha en que llegó la línea férrea a Fundación, no se hubiere verificado la venta de la empresa, el Gobierno tendrá el derecho de comprarla y la Compañía la obligación de venderla, en los términos y precios que fijó la ley que aprobó el contrato primitivo.

7.ª Que la Compañía debe pagar a la Nación la mitad del remanente líquido de la explotación de la parte construída, conforme a los términos de los contratos.

Se pidió además que se hiciera el pago de intereses sobre las sumas a que monte la participación que corresponde a la Nación, calculados desde la fecha en que sean exigibles, hasta la de su pago correspondiente, mas los perjuicios causados tanto a la Nación como al Departamento, por el incumplimiento de las obligaciones contraídas por la Compañía, así como las costas del juicio si ella se opone a lo demandado.

La enumeración de todas estas peticiones, fundadas en disposiciones claras de los contratos vigentes, hace ver lo enmarañado de la situación que creó la Compañía con el no cumplimiento de las obligaciones contraídas, lo cual ha redundado en perjuicio para el país y beneficio para aquélla, pues al no llevar el ferrocarril hasta el río Magdalena, se dejó en estado primitivo una vasta región que, aun cuando feraz y propia para la cría de ganado, o para establecer otra clase de industrias agrícolas, no podrá desarrollarse mientras no tenga una vía de comunicación con el litoral y con el río.

Además, la Compañía está explotando el ferrocarril desde el año de 1887 y aun no principiaba a correrle el término fijado para el privilegio y el usufructo, y por consiguiente el Departamento del Magdalena no obtenía la participación en las utilidades líquidas de la explotación, señalada en uno de los contratos, que debió darse cuando el ferrocarril quedara concluído, ni podían derivarse los derechos que la Nación tiene sobre esta empresa, conforme se ve en las peticiones ante la Corte Suprema de que ya se habló.

Presentada esta primera campaña contra la Compañía, vendrá en seguida otra, no menos complicada, como será poder determinar el remanente líquido anual, para deducir cuál será la participación que debe dar al Gobierno, pues según se observa en los cuadros estadísticos que presenta cada año, el producto bruto va en aumento, hasta figurar entre las entradas de mayor consideración que se obtienen en el país en empresas férreas, y aun cuando el terreno por donde va la línea es plano, en general, los gastos que figuran en el capítulo de conservación y mejoras son tan crecidos, que continuamente aparece déficit en la explotación, anomalía que sólo es explicable por la falta de un Revisor Fiscal que nombre el Gobierno para que controle la exactitud de tales cifras.

Estado actual de la empresa:

La línea férrea vino a desarrollar en el país, la importante industria del cultivo del banano, que exige un terreno especial, próximo al mar y donde haya riego suficiente para el cultivo de ese producto cada vez más solicitado en los mercados exteriores. Al mismo tiempo, esa industria permitió establecer un servicio regular de navegación marítima que se presta por la United Fruit C.° desde hace ya largo tiempo.

La longitud de la línea principal y la de los distintos ramales de propiedad de particulares, así como los nombres de los predios a que sirven constan en el siguiente cuadro:

NOMBRE	Propiedad del Ferrocarril de Santa Marta.	Propiedad de la United Fruit Co.
	Extensión en kilómetros.	Extensión en kilómetros.
Vía principal.....	94.665	
Ramales.		
El Prado.....	1.215	
Las Mercedes.....	2.722	
Tablazoviejo.....	4.282	
Tablazonuevo.....	.....	10.008
Sevilla número 1.....	7.750	
Sevilla número 2.....	.....	3.722
Macondo.....	3.518	
Tucurinca.....	1.993	
Aracataca número 1.....	3.963	
Aracataca número 2.....	.....	5.032
Theobromina.....	10.869	
Buenavista.....	4.017	
Las Flores.....	4.752	
La Bogotana.....	805	
Totales.....	140.551	18.762

El ancho de la vía es de tres pies y el peso de los rieles de acero es de sesenta libras por yarda para la vía principal y de treinta y cuarenta para los ramales. Se encuentra en general bien balastada, y en ella existen los siguientes puentes de hierro:

Nombre.	Kilómetros.	Luz.
Manzanares	3.214, de	77′ 8″
Tamacal	5.318, de	28′ 3″
Gaira	9.720, de	112′ 3″
La Legua	16.300, de	26′ 8″
La Palma	19.558, de	54′ 7″
Don Jaca	21.030, de	310′ 6″
El Doctor	23.180, de	200′ 2″
Toribío	26.450, de	159′ 0″
Córdoba	28.940, de	161′ 6″
Ríofrío	49.932, de	206′ 2″
Sevilla	9.244, de	164′ 0″
Tucurinca	79.950, de	193′ 9″
Aracataca	86.080, de	168′ 0″
Fundación	93.364, de	224–3′ 0″
Niágara (ramal Theobromina)	4.162, de	126′ 4″

Estaciones—Las existentes en el trayecto de la línea son regulares, y su situación es la siguiente:

Nombre.	Kilómetros.
Santa Marta	1
Gaira	10
Papares	27
Ciénaga	35
Ríofrío	49
Orihueca	57
Sevilla	67
Aracataca	87
Fundación	95

Material rodante—Locomotoras.

2 locomotoras de 10 toneladas.
1 locomotora de 12 toneladas.
4 locomotoras de 16 toneladas.
6 locomotoras de 24 toneladas.
7 locomotoras de 33 toneladas y ténder de 22 toneladas.

Total. 20 Todas en buen estado de servicio.

Carros para pasajeros.

2 carros de primera y segunda clase combinados.
4 carros de primera clase.
9 carros de segunda clase.
2 carros de tercera clase.
2 carros para equipajes
1 carro reservado (carro-salón).

Total. 20 (En estado de servicio).

Carros de carga.

20 carros de carga de 5 toneladas.
15 carros de carga de 10 toneladas.
6 carros de carga de 15 toneladas
190 carros de carga de 18 toneladas para transporte de banano.
6 plataformas de 10 toneladas.
10 plataformas de 15 toneladas.
20 plataformas de 20 toneladas.
6 carros para ganado, de 15 toneladas.

Total. 273

Estadística.

	1910	1911	1912	1913	1914
Número de pasajeros transporados.	No constan.	170,047	180,252	258,770	269,189
Número de toneladas de carga transportadas	125,691	126,387	135,698	187,043	190,043
Valor de pasajes....$	55,731	65,355	72,347	93,431	No consta.
Valor de los fletes..	411,881	435,743	420,645	584,394	No consta.
Producto total.....	467,612	513,937	509,716	702,082	721,439
Gastos en el año.....	377,996	618,974	395,392	669,414	776,607
Saldo líquido.....	89,616	déficit	déficit	déficit	déficit

	1916	1917	1918	1919	1920
Pasajeros transportados.....	175,088	187,325	174,892	203,648	288,137
Toneladas de carga transportadas	128,708	166,275	157,081	158,930	215,749
Valor de los pasajes..... ...$	59,387	64,505	61,676	71,459	99,660
Valor de los fletes.	348,010	504,730	464,742	452,001	636,016
Productos varios..	17,088	18,467	22,490	24,296	77,955
Total.....	438,850	593,905	548,908	547,756	813,631
Gastos de conservación	390,169	437,187	509,708	570,098	No constan.
Mejoras	61,132	24,200	33,783	No consta.	No constan.
Utilidad líquida..	12,451	132,518	5,417	déficit.	No constan.

Tarifa kilométrica—Pasajeros de primera clase..$ 0,025
Pasajeros de segunda clase..... 0,015
Pasajeros de tercera clase 0,010

Fletes—Primera clase, $ 0-04 por tonelada-kilómetro. Materiales de construcción.

Segunda clase, $ 0-05 por tonelada-kilómetro. Víveres.

Tercera clase, $ 0-06 por tonelada-kilómetro. Licores, etc.

Cuarta clase, $ 0-08 por tonelada-kilómetro. Mercancías, café, tabaco, etc.

Quinta clase, $ 0-05 por cabeza. Ganado mayor.

Sexta clase, $ 0-02 por cabeza. Ganado menor.

Contiguas a los muelles, de donde arranca la línea, están situadas las bodegas y demás edificios para el servicio de la empresa. El taller está provisto de aparatos y maquinarias de primera clase para hacer cualquiera obra. El local no tiene toda la amplitud del caso. El señor Francisco Pitt es el Jefe del taller, y hay 65 operarios, nacionales y extranjeros, a sus órdenes.

El almacén está bien surtido de herramientas, enseres, etc., todo arreglado en estantería adecuada.

El dato sobre la extensión del terreno cultivado con banano, era el siguiente en 1915:

Distrito de Ríofrío.

	Hectáreas.
United Fruit Company	2,014
C.° Immobiliere et Agricole de Colombie	636
Total	2,650

Distrito de Aracataca.

United Fruit Company	2,346
C.° Immobiliere et Agricole de Colombie	845
Total	3,191

Distrito de Sevilla.

United Fruit Company	1,690
Sevilla Banana Company	1,004
Total	2,694
En toda la región bananera, de particulares	5,815

Resumen.

Distrito de Ríofrío...	2,650	hectáreas	(más o menos).
Distrito de Aracataca.	3,191	hectáreas	(más o menos).
Distrito de Sevilla....	2,694	hectáreas	(más o menos).
De particulares	5,815	hectáreas	(más o menos).
Total.....	14,350	hectáreas	(más o menos).

El capital autorizado de la Compañía se compone de acciones ordinarias por £ 600,000, de las cuales se han emitido £ 359,160.

Y de bonos hipotecarios de primera emisión por £ 200,000, de los que están redimidos £ 46,400.

El costo del ferrocarril, la concesión, las obras construídas, etc., según el último informe rendido en 1921 por los Directores a la Junta de Accionistas, se estimó en £ 671,217-8-10.

Son Directores los señores:

Lewis H. Grundy, Presidente.

Edward Griggs.

Thos Bolter, Secretario.

El Gerente en Colombia es el señor F. G. Maidment, y son Agentes en Bogotá los señores Alexander Koppel & C.°

La dirección de la Compañía en Londres, es 57 Old Broad Street E. C.

Obras consultadas:

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

Colección del *Diario Oficial.*

Colección de Leyes nacionales.

Colección de Memorias e Informes al Congreso provenientes de los Despachos de Hacienda, Fomento, Tesoro y Obras Públicas.

CAPITULO XXVIII

Historia del ferrocarril del Sur—Ejecución de la obra—Traspaso de la empresa al Gobierno—Prolongación al Salto de Tequendama—Tarifas. Estadística.

El señor Carlos Tanco, empresario que había sido en los ferrocarriles de la Sabana, Girardot y el Tolima, celebró con la Gobernación de Cundinamarca un contrato sobre construcción y explotación del ferrocarril que partiera de Bogotá y llegara al Municipio de Soacha, en un punto que pudiera servir para continuar su prolongación hacia el sur de la capital, cerca de yacimientos de hulla y maderas de construcción, por una región fértil y propia para la cría de ganado, productora de cereales y de otros productos de la agricultura. No obstante esta situación halagüeña, no pudo el Contratista interesar capitalistas en la empresa y tuvo que traspasar la concesión al señor Guillermo Torres, por escritura número 330 de 7 de junio de 1895, otorgada en la Notaría 1ª del Circuito de Bogotá, traspaso que se hizo con la aprobación del Gobierno de Cundinamarca.

El contrato corre publicado en la *Gaceta Departamental* correspondiente al 22 de agosto de 1893. En él se concedió un privilegio por el término de treinta años, que se contarían a partir de la fecha en que la obra quedara terminada y dada al servicio público, para usufructuar el ferrocarril. La construcción debía principiar por 10 kilómetros de carrilera, que se ejecutarían dentro de veinticinco meses, contados desde la fecha en que el Departamento hiciera entrega de la zona necesaria para la línea, sus estaciones, apartaderos y anexidades, y quedó aprobado por la Asamblea, según consta en la Ordenanza número 18 de 8 de noviembre de 1892.

El Contratista se dirigió al Ministerio de Hacienda en solicitud de una subvención de $ 10,000 por kilómetro, la cual fue concedida en virtud de las autorizaciones que confirió al Gobierno la Ley general de ferrocarriles, número 104 de 1892, y en consecuencia fue celebrado el contrato de 12 de julio de 1895 (*Diario Oficial* número 9738), que dispuso dar el auxilio en documentos de crédito especiales, sin interés, que se entregarían al Contratista por cada trayecto de ferrocarril terminado dado al servicio público, equivalente a una quinta parte de la longitud total de la línea que iba a construírse.

En cambio de la subvención se estipuló que la empresa pasaría a poder del Gobierno con sus anexidades y dependencias después de transcurridos cincuenta y cinco años de terminado el ferrocarril.

Para llevar a cabo la obra se organizó una Compañía, por escritura pública número 1393, de fecha 18 de diciembre de 1895, otorgada en la Notaría 1.ª de Bogotá, a la cual Torres hizo el traspaso de la concesión con aprobación del Ministerio de Hacienda, concedida en Resolución de 23 de marzo de 1896. Esta nombró Gerente al General Juan M. Dávila, quien constituyó una fianza por valor de $ 10,000 para asegurar ante el Gobierno el cumplimiento de las obligaciones contraídas por ella en los contratos de que era cesionaria.

Se dio principio a los trabajos desde el sitio de *Pensilvania*, y muy pronto se construyeron algunos kilómetros de carrilera que pudieron darse al servicio, aprovechando parte de la línea del ferrocarril de la Sabana, hasta Bogotá.

El Gerente pidió entonces al Gobierno que hiciera entrega de la subvención a que tenía derecho la Empresa, y el Ministerio del Tesoro, por Resolución de 23 de enero de 1897, dispuso pagarla en libranzas contra la Aduana de Barranquilla, por valor de $ 58,375.

Más tarde el Gerente dio aviso al Gobierno que tenía un nuevo trayecto de carrilera para dar al servicio, y solicitó, al mismo tiempo, que para facilitar a la Empresa la construcción de la obra se le recibieran las secciones de carrilera por cada kilómetro que se fuera terminando. El Gobierno accedió a lo pedido el 25 de agosto de 1897, y comisionó al Director de Obras Públicas y al Ingeniero Municipal para que recibieran oficialmente los trayectos construídos.

Torres, como Gerente de la Empresa, celebró con la Gobernación de Cundinamarca el contrato contenido en la escritura número 724 de 18 de agosto de 1898, otorgada en la Notaría 1.ª de Bogotá, por medio del cual, a cambio de la zona que el Departamento estaba obligado a entregar para la línea férrea, se pagaban a la Empresa $ 10,000 para que ésta adquiriera la faja correspondiente, entre las abscisas 15,222 y 27,000, siempre que la zona que se ocupara en el camino público fuera cercada convenientemente por la Compañía. Además, el Gobierno dispuso que podría hacerse la prolongación de la línea hasta el sitio de *Sibaté*, sin que se requiriera permiso especial para la Empresa, pero que ésta debía obtener a su costa la zona para la carrilera y sus anexidades, con excepción de la que se necesitara entre *Pensilvania* y Bogotá y la de la estación terminal en esta ciudad. Al mismo tiempo la Compañía hizo renuncia de toda acción contra el Departamento por motivo de tales zonas, que debían ser ya de su cargo o del Gobierno Nacional.

La Compañía pidió exención de derechos de aduana para los materiales que debía introducir del Exterior para el ferrocarril, y se apoyó en las disposiciones de la Ley general de ferrocarriles que la conceden a las empresas férreas. Estudiado el asunto por el Ministerio de Hacienda, se halló que el contrato no estaba ajustado a las condiciones que dicha Ley fijaba, y en tal virtud fue necesario pedir un concepto al Consejo de

Estado sobre su validez. Esta corporación manifestó el 29 de agosto de 1903, que en efecto dicho contrato carecía de fuerza legal y que era necesario someterlo al Congreso para que fuera legalizado; que mientras tanto no debería concederse la exención que la Empresa pedía.

La Corte de Cuentas exigió también que fueran presentadas las cuentas de esta Empresa, por estar subvencionada por la Nación, pero más tarde se obtuvo que fuera exceptuada de esa obligación.

El Ministerio de Hacienda, en vista del concepto del Consejo de Estado, de que ya se habló, dispuso abstenerse de seguir tratando con la Empresa del Ferrocarril del Sur mientras no se obtuviera del Congreso la sanción del contrato, según se hizo constar en Resolución de 23 de septiembre de 1903. Por tanto, quedó pendiente el pago de la subvención que se adeudaba por el último trayecto de 6 kilómetros y 270 metros construídos hasta la estación final de *Sibaté*, que más tarde se bautizó *Santa Isabel*.

La Empresa pidió revocatoria de la Resolución anterior, y como no la pudo conseguir, ocurrió ante la Corte Suprema para que fijara claramente la interpretación que debía darse a la Ley 104, de ferrocarriles, y entabló juicio ordinario contra el Gobierno. Por sentencia de 28 de noviembre de 1904 esa corporación manifestó que el contrato era legal, y que por consiguiente el Gobierno debía cumplir todas las obligaciones que había contraído con la Compañía concesionaria. Así pues, se ordenó dar la subvención que se adeudaba por el último trayecto de línea férrea, que alcanzó a $ 67,852-20.

En vista de las dificultades financieras que se presentaron en aquella época, causadas por la última guerra, y la crisis que atravesó el país, la Compañía vendió al Gobierno el ferrocarril, con pacto de retroventa, según contrato de fecha 21 de abril de 1905, que se insertó en la escritura número 772, otorgada en la Notaría 5.ª -En ella se estipuló que el precio era de $ 300,000, el cual fue pagado en libranzas giradas por la Tesorería de la República a cargo del Banco Central y a favor del Gerente de la Compañía.

Una vez que la empresa pasó a manos del Gobierno, nombró Administrador del Ferrocarril al ingeniero señor Enrique Morales, y celebró al efecto un contrato de fecha 11 de mayo de 1905, en que se hizo constar que los productos líquidos que diera la explotación se destinarían a la conclusión de la obra, y el sobrante se entregaría al Gobierno con imputación a la suma que la Compañía debía abonar por intereses en caso de que ella pudiera, más tarde, hacer uso del derecho de retroventa.

En el tiempo que estuvo el ferrocarril a cargo del señor Morales se construyeron 2 kilómetros más de carrilera hasta Bogotá, se hizo el empalme con la línea de la Sabana y se adaptó para estación un edificio en esta ciudad. Por tanto, y a solicitud de la Compañía, el Gobierno declaró que daba por terminado el ferrocarril, desde el 11 de mayo de 1906, por estar de acuerdo con las estipulaciones de los contratos de fechas 7 de noviembre de 1892 y 12 de julio de 1895.

Después se celebró otro contrato de administración con el señor Miguel Nieto, quien era Gerente de la Compañía, y en el cual se obligó el Gobierno a entregarle la empresa a ésta, a fin de que aplicara, en la conservación y explotación de la línea férrea, los productos que se obtuvieran, comprometiéndose aquélla a pagarle al Gobierno $ 1,500 por trimestres vencidos y a dejar amortizada la deuda de $ 3,000, que había pendiente con la Empresa del Ferrocarril de la Sabana.

Mientras tanto el señor Torres se había trasladado a Inglaterra con el propósito de organizar una Compañía, que pudiera hacerse cargo de la empresa, y después de algunas gestiones favorables, logró pactar un arreglo ad referéndum, que dio motivo a que el Gobierno celebrara un nuevo contrato con el señor Nieto, en 7 de julio de 1906, en el cual se dejó constancia que el Gobierno vendería a The Tequendama Syndicate Limited, Compañía inglesa organizada en Londres por Torres, todos los bienes que la Nación había adquirido en virtud del convenio de 21 de abril de 1905, mediante el pago de £ 70,000 en dinero efectivo, que se obtendría de la venta de £ 100,000 en obligaciones hipotecarias constituídas sobre la misma empresa,

al 30 por 100 de descuento, y además con la entrega de £ 40,000 en acciones de la misma Compañía.

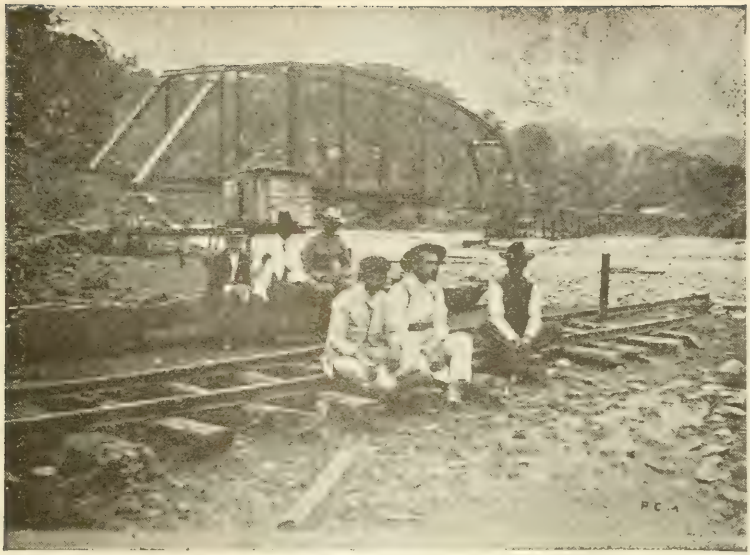
El Gobierno se obligaba a pagar el valor de las libranzas expedidas por la Tesorería y a favor de la Compañía del Ferrocarril del Sur, de que ya se habló, y ésta lo reembolsaría por el valor de tales libranzas y demás sumas que se hubieran pagado por cuenta de la Empresa, para lo cual se haría la liquidación correspondiente.

Así pues, para arreglar las cuentas pendientes, se hizo otro contrato en que se dejó constancia que el Gobierno debía a la Compañía $ 66,992-30, así: por valor de las zonas de terreno que el ferrocarril necesitó para la construcción de su carrilera, apartaderos y estaciones, que el Gobierno estaba en la obligación de pagar, $ 34,544-60; por la subvención kilométrica correspondiente a los 2 kilómetros y 511,50 metros comprendidos entre la estación de Bogotá y el camino de Pensilvania y sus apartaderos, $ 25,115-80; y el valor de los intereses correspondientes, a razón de 1½ por 100 mensual, de conformidad con la Resolución del Ministerio de Obras Públicas de fecha 17 de junio de 1907, que los fijó en $ 7,333 oro.

La Compañía declaró que debía al Gobierno la cantidad de $ 300,000 oro por valor de las libranzas giradas a favor de la Compañía y a cargo del Banco Central. Le debía también el valor del arrendamiento del ferrocarril desde el día 1º de julio de 1904, fecha en que lo recibió para administrarlo, hasta el 30 de junio de 1907, que alcanzó a la cantidad de $ 6,000.

Deducido lo que el Gobierno adeudaba a la Compañía, quedó a cargo de ésta un saldo de $ 239,007-70 oro que debía entregar al Gobierno al hacer la venta del ferrocarril a la nueva Compañía inglesa The Colombian Southern Railway Limited, así: la mitad en dinero efectivo, y la otra mitad en acciones de esta Compañía completamente pagadas.

Además se dejó constancia de que la Compañía del Ferrocarril del Sur quedaba a paz y salvo con el Gobierno por razón de la subvención que debía corresponderle por la construcción del trayecto de que ya se habló y por el suministro de las zonas que el Gobierno debía pagar por haberse subrogado en tal obli-



Ferrocarril del Pacífico. Puente sobre el Dagua.

Ferrocarril del Pacífico. Estación San José.

gación, que era de cargo de Cundinamarca. El contrato quedó elevado a escritura pública (*Diario Oficial* número 13062).

Por dificultades diferentes no pudo cumplirse el contrato que Torres había pactado con Edgar Albert Marie van Effenterre el 6 de abril de 1906, y aun cuando aquél había recibido del Gobierno autorización para transferir la empresa, fue necesario organizar en Londres una nueva Compañía, que se denominó The Southern Railway of Colombia Limited, que se incorporó en el Reino Unido de la Gran Bretaña y quedó registrada en 23 de enero de 1907. Con fecha 5 de diciembre de 1906 Torres había celebrado con Effenterre un nuevo convenio que el Gobierno debería aprobar, y para ello la nueva Compañía nombró apoderado en Colombia al doctor Antonio J. Cadavid, según los poderes que al efecto le confirió.

El Gobierno le impartió la aprobación al contrato de 5 de diciembre, pero impuso nuevas condiciones, que aun cuando fueron aceptadas por el apoderado, la Compañía inglesa desechó. Además, se dejaron de cumplir algunas obligaciones contraídas en los contratos anteriores, por lo cual tuvo el Gobierno que promover un juicio ante la Corte Suprema de Justicia contra las dos Compañías, inglesa la una, colombiana la otra, para pedir la resolución de los contratos celebrados con ellas, así como la entrega del ferrocarril y de sus productos correspondientes.

El asunto pasó a ser enojoso para el Gobierno por el embrollo que surgió a causa de tánto contrato celebrado, que ocasionó pérdida de tiempo y de dinero. El ferrocarril estuvo en peligro de perderse para la Nación, pues la Compañía colombiana, por una parte, y algunos herederos de accionistas de la misma, por otra, promovieron juicios contra el Gobierno para pedir la nulidad del contrato de compra de la empresa hecho por Torres en 1905. Además, ésta tenía una deuda hipotecaria constituída por el mismo señor Torres, en favor de la Compañía de Energía Eléctrica de Bogotá, por la cantidad de $ 80,000, con interés del 1½ por 100 mensual, durante un año, y en caso de demora, el 2 por 100 mensual, y como ni el capital ni los intereses se cubrieron, el ferrocarril quedó embargado en el juicio que se pro-

movió contra la Compañía inglesa en cuyas manos estaba, y llegó hasta temerse que fuera sacado a remate público.

La Corte falló favorablemente a la Nación, y por tanto el ferrocarril pasó a manos del Gobierno desde el día 3 de junio de 1913. Como era preciso detener el juicio ejecutivo, se obtuvo un préstamo de $ 325,000, al 8½ por 100 de interés anual, con el Banco de Colombia, amortizable en catorce años por cuotas trimestrales de a $ 9,750 cada una, y con hipoteca del ferrocarril como seguridad prendaria. La deuda que pesaba sobre éste llegaba ya a $ 221,040 por principal e intereses, y quedó cancelada.

Además, para poner término a reclamos futuros que pudieran hacerse, el Gobierno había pactado con las dos Compañías, en 11 de septiembre de 1912, un contrato por el cual se comprometió a pagar a la una $ 40,000 y a la otra $ 59,700 en cédulas hipotecarias del Banco de Colombia, del saldo que quedara después de cancelada la deuda, a cambio de las declaraciones que siguen:

Por la ratificación que debía hacer la Compañía colombiana de la venta del ferrocarril del Sur, hecha en favor del Gobierno por Torres, según los linderos que se hicieron constar en el contrato, junto con sus edificios, material fijo y rodante, útiles, herramientas, etc., debidamente inventariados, y renuncia consiguiente del derecho de retroventa; por la entrega de todos los títulos de la empresa, emitidos como comprobantes de los derechos de los socios; y por la declaratoria de que el Gobierno había pagado totalmente el precio del ferrocarril y había cumplido con todas las obligaciones que contrajo en la escritura número 772 de 21 de abril de 1905.

Por la aceptación que debía hacer la Compañía inglesa de la sentencia pronunciada por la Corte Suprema en 15 de diciembre de 1911, que declaró resuelto el contrato de compraventa del ferrocarril del Sur, celebrado por el Gobierno con la mencionada Compañía, la cual debería transferir al Gobierno todos los derechos que pudiera tener sobre la empresa y las mejoras hechas y los accesorios introducidos por ella en los cinco años en que tuvo a su cargo la administración del ferrocarril;

por la entrega que debería hacer al Gobierno del saldo que quedó en poder de ella cuando cesó el manejo y administración del ferrocarril; junto con las acciones de su organización en Londres y los títulos hipotecarios emitidos por la Compañía, que estaban en poder de los depositarios en aquella ciudad; por la cancelación de todo gravamen que hubiera constituído la Compañía sobre la empresa; y por la transferencia al Gobierno del derecho a exigir la rendición de cuentas de los depositarios, e interventores de la empresa. Tanto el Gobierno como la Compañía se declararon mutuamente a paz y salvo por toda causa y cuenta.

Estos arreglos, aprobados por la Asamblea General de Accionistas del Ferrocarril del Sur, se elevaron a escritura pública después de ser ratificados por el Congreso, por medio de la Ley 73 de 1912.

Los trabajos del ferrocarril estuvieron bajo la dirección del ingeniero señor Enrique Morales, y los Ayudantes señores Sinesio Vargas y Gabriel Suárez M.

La carrilera tiene un metro de anchura entre rieles, que pesan 20 kilogramos por metro lineal, son de acero, de 6 metros de longitud, y pueden soportar locomotoras hasta de 45 toneladas.

La línea está completamente balastada. Las traviesas están en proporción de 1,450 por kilómetro.

Las obras de arte de alguna importancia son las siguientes:

Un puente de hierro de 16 metros de luz, sobre el río Bosa;

Un puente de bóveda de piedra, en el río Muña, de 13 metros de luz, que está deteriorado;

Uno de piedra, sobre el río Soacha, de 5 metros de luz;

Uno de piedra y ladrillo, de 6 metros de luz, sobre la quebrada afluente del Muña;

Dos puentes de madera con estribos de mampostería, de 5 y 4 metros, respectivamente, sobre las quebradas de Fucha y San Francisco, y

Setenta y tres alcantarillas.

Las estaciones son edificios de mampostería, situados en los siguientes lugares:

La inicial, en Bogotá; la de Bosa, en el kilómetro 13; Soacha, en el kilómetro 18; Tequendama, en el kilómetro 23; Santa Isabel, en el kilómetro 30.

La tarifa kilométrica vigente es la que se expresa en seguida:

Pasajes—Primera clase	$ 0,020
Segunda clase	0,015
Tercera clase	0,008
Ganado mayor	0,020
Ganado menor	0,015

Fletes—Tonelada de carga de primera clase (víveres, materiales, etc.) $ 0,045

Segunda clase (productos del país, maquinaria, etc.) 0,060

Tercera clase (mercancía extranjera, licores, etc.). 0,120

Cuarta clase (ácidos, explosivos, materias inflamables, etc.) 0,180

En la línea del ramal, la tarifa es más elevada, debido a los gastos mayores de explotación, en terreno de montaña.

Durante la semana salen de Bogotá y de las estaciones terminales de Santa Isabel y El Charquito tres trenes, simultáneamente, uno de ellos mixto, de pasajeros y de carga.

Los cuadros estadísticos acusan un aumento anual del tráfico, que indica desarrollo de riqueza en la región que beneficia esta empresa, fenómeno que es general en Colombia con las líneas férreas que hay en servicio. El movimiento principal de carga proviene de la explotación de minas de hulla, producción de víveres, transporte de maderas de construcción, artículos de comercio interior, etc.

	1910	1911	1912	1913	1914
Pasajeros transportados	81,023	82,180	97,022	130,180	166,852
Toneladas de carga transportadas	28,050	31,996	36,947	41,689	47,782
Valor de los pasajes $	23,224	22,700	26,531	34,859	43,095

	1910	1911	1912	1913	1914
Valor de los fletes..	35,562	38,768	43,961	48,567	57,628
Producto total.....	56,787	64,141	74,899	86,873	104,191
Gastos en el año ...	No constan.	No constan.	39,654	36,472	50,601
Saldo líquido.....	No consta.	No consta.	35,245	50,401	53,589

	1916	1917	1918	1919	1920
Pasajeros transportados..	171,446	172,389	173,730	172,636	207,372
Animales	3,437	3,429	3,139	2,797	3,493
Toneladas de carga.....	48,820	53,869	59,855	57,274	65,855
Valor de los pasajes .. $	47,673	51,811	51,959	56,594	71,306
Valor de los fletes.....	60,808	67,134	78,659	73,991	85,026
Productos varios..	3,921	3,900	3,363	5,078	8,707
Gastos de explotación...	58,227	66,620	74,683	77,432	176,180
Saldo líquido.	54,176	55,875	58,697	58,231	38,859
Producto total.....	112,403	122,495	133,380	135,663	165,038

Kilómetros en explotación, 35.

Material rodante—La empresa cuenta con cinco locomotoras inglesas de 13 a 30 toneladas de peso, cuatro locomotoras americanas de 30 a 35 toneladas y dos locomotoras Mallet para la prolongación, de 60 toneladas cada una.

Además hay 23 carros de pasajeros, con capacidad total para transportar 1,020 personas y 64 carros de carga para un total de 757 toneladas. Algunas unidades de transporte han sido construídas en los talleres de la empresa.

En 12 de febrero de 1918 celebró esta Empresa con la del Ferrocarril de la Sabana un contrato sobre liquidación de los servicios mutuos que se han prestado ambas Empresas, y la manera como debían continuar haciéndolo. El Ferrocarril del Sur paga al de la Sabana un arrendamiento de $ 50 mensuales, por el uso de taquilla, andenes y línea, en la estación Central, a la cual entran y salen sus trenes de pasajeros; se dejó únicamente para servicio de carga, oficinas, almacenes y depósitos, el edificio que antes le servía de estación.

Debido al desarrollo del tráfico, que diariamente va aumentando, fue necesario pedir al Exterior material rodante, y equipo del taller. Para atender al pago correspondiente el Gobierno destinó la suma de $ 150,000 en bonos de deuda interna, sobre

los cuales se obtuvieron $ 130,000 en dinero efectivo, que además han ayudado para hacer la reparación de la línea.

El Congreso en 1919, por medio de la Ley 31, dispuso auxiliar la prolongación del ferrocarril con la cantidad de $ 15,000 mensuales, y por la 97, del mismo año, autorizó al Ejecutivo para que proceda a prolongar la línea hasta la población de Fusagasugá, ya sea contratando la construcción a determinado precio kilométrico, o bien por administración, reconociendo al empresario un 10 por 100 sobre el costo de cada sección.

El Ministerio de Obras Públicas ha nombrado Comisiones de ingenieros que han practicado exploraciones sobre el terreno por diferentes direcciones a cargo de los señores Francisco Andrade, Alberto Dupuy y Jorge Páez, pero aún no se ha elegido la ruta definitiva por la cual deban emprenderse los trabajos.

La Ley 10 de 1921 ordenó hacer la reorganización de los ferrocarriles de la Sabana y del Sur en una sola empresa, incluyendo sus respectivas prolongaciones, actuales y futuras de una y otra, y en tal virtud fue celebrado el contrato de fecha 13 de mayo de 1922, entre el Ministerio de Obras Públicas y la Gobernación de Cundinamarca, condueña en la empresa del ferrocarril de la Sabana, por medio del cual se funda una Compañía entre la Nación y el Departamento, que entre otras cosas, tomará a su cargo la administración y prolongación del ferrocarril del Sur mediante un contrato adicional que contenga las bases en que se funde la organización de ambas empresas y sus prolongaciones en una sola corporación, el cual no está aún firmado.

En la actualidad desempeña la Gerencia del Ferrocarril el señor Andrés Marroquín, y es Ingeniero de la línea el señor José Torres.

Prolongación de la línea—La Ley 73 de 1912, que aprobó los contratos por medio de los cuales pasó la empresa a poder del Gobierno, autorizó al Poder Ejecutivo para construír, por administración o por contrato, la sección de diez kilómetros comprendida entre la línea férrea y el Salto de Tequendama, y dispuso que no podrían pagarse *más de $ 20,000 por kilómetro*, si la obra se ejecutara por contrato.

Para atender a los gastos se destinó el producto líquido del ferrocarril y se confirieron las facultades necesarias para que el Gobierno verificara las operaciones financieras que juzgare convenientes para intensificar los trabajos. Al efecto, se aplicó el sobrante de $ 4,328 que quedó del empréstito que se obtuvo con el Banco de Colombia, según el convenio de que ya se habló, y los trabajos se pudieron principiar, en abril de 1913, desde la estación de Chusacá, por el sistema de administración oficial a cargo del Ministerio de Obras Públicas y bajo la dirección de los ingenieros señores Martín Lleras y Bernardo Casas y después del señor Rafael Torres M., por haber fallecido el primero.

El trayecto se dividió en tres secciones, así: una hasta el río Muña, la segunda hasta El Charquito y la última hasta la catarata de Tequendama. La primera, que recorre una parte plana, quedó terminada y pudo darse al servicio el 1.° de agosto de 1916, hasta la estación Alicachí, en una extensión de 2,750 metros, de ahí en adelante, la línea va por terreno montañoso y muy quebrado. Para atender a los gastos que demandaba la obra tuvo el Gobierno que destinar la cantidad de $ 113,500 tomados de fondos de Tesorería, que agregada a los rendimientos de la empresa y al saldo de que se habló ya, llegó en 1916, a un total de $ 161,283, que dio como precio kilométrico la suma de $ 32,256, para los cinco kilómetros construídos, en la primera y segunda secciones, sin incluír el valor del equipo requerido.

En este trayecto fue preciso ampliar la carretera pública que va por la orilla del río Bogotá, en la parte que fue ocupada por la línea férrea, y además construír elevados muros de mampostería para sostener la carrilera, y un viaducto de piedra labrada. También se hizo necesario proteger la tubería de la Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá, que pasa cerca de la zona ocupada por los trabajos y ejecutar las obras de defensa correspondientes.

Por las dificultades que se presentaron a causa de la guerra europea, hubo necesidad de suspender los trabajos de la tercera sección, y aun cuando se reanudaron en marzo de 1918, tuvieron que interrumpirse nuevamente, un año después, debido a que en esta parte la obra presenta grandes dificultades de cons-

trucción, como que habrá que construír un túnel y hacer grandes cortes en roca, que exigen un estudio más detenido del trazado.

Del Salto de Tequendama se llevó una línea preliminar a Fusagasugá, que pasa por una depresión de la cordillera, entra al valle del río Sumapaz y llega a dicha población, con un desarrollo de 48 kilómetros medidos desde la estación de Chusacá, que está a 23 kilómetros de Bogotá. Otros estudios han demostrado que puede haber una línea mejor para la prolongación, que arrancará de un punto cercano a la estación de Chusacá, según informó al Ministerio en el año de 1921 el Ingeniero de la Empresa, señor Alberto Dupuy, quien practicó varias otras exploraciones.

Como la Ley 31 de 1919, según se dijo ya, apropió la partida mensual de $ 15,000 para la obra de prolongación, más los rendimientos líquidos de la empresa, el Presupuesto Nacional de gastos para las vigencias económicas de 1920 y 1921 incluyó las partidas de $ 180,000 y $ 150,000, que fueron pagadas oportunamente a la Gerencia.

En el ramal se han empleado rieles de sesenta libras por yarda, y allí circulan las locomotoras Mallet, de 60 toneladas, que fueron suministradas por la fábrica Baldwin & Cº, de Filadelfia, según contrato que celebró el Gobierno en marzo de 1920, referente a la compra de materiales, rodante y fijo, para los ferrocarriles de propiedad nacional, pago que se verifica en libranzas de crédito público que se amortizan en diez años.

La Nación ha pagado hasta hoy las siguientes sumas en esta Empresa:

Valor de la subvención concedida al contratista Torres	$ 300,000
Compra hecha en 1905, del ferrocarril	300,000
Valor de las zonas que reconoció el Gobierno	34,544
Valor del crédito hipotecario y sus intereses	221,040
Pagado a las Compañías colombiana e inglesa	99,700
Costo de construcción del ramal	161,283
Pasan	$ 1.116,567

Ferrocarril del Pacífico. Puente del Piñal.

Ferrocarril del Pacífico. Puente Wals.

Vienen.....	$ 1.116,567
Auxilio dado en bonos de deuda interna para equipo.....	150,000
Auxilio mensual pagado en virtud de la Ley 31 de 1919.....	330,000
Valor de las dos locomotoras Mallet, de 60 toneladas.....	122,100
Valor de dos locomotoras para carga.....	75,000
Suma total.....	$ 17.93,667

El producto líquido de la explotación ha servido para amortizar la deuda contraída con el Banco de Colombia, pagar los intereses y ayudar a los gastos de construcción del ramal al Salto de Tequendama. Hasta el 20 de diciembre de 1922 se habían pagado cuarenta cuotas que representan un total de $ 390,000 por capital e intereses. Queda un saldo de $ 181,320-75 que se cubrirá en cuatro años más y nueve meses, por cuotas trimestrales de $ 9,750 cada una, menos la última, que será de $ 5,820-75.

Obras consultadas:

Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

CAPITULO XXIX

Historia del ferrocarril del Tolima—Contratos celebrados con el señor Carlos Tanco—Dificultades y tropiezos — Caducidad de la concesión. Compra de la empresa por el Gobierno—Prolongación a Ibagué—Tarifas—Estadística—Ramales de Ambalema y el Guamo—Puente de Girardot.

La historia del ferrocarril del Tolima, lo mismo que la del ferrocarril del Sur, demuestra los inconvenientes y peligros a que se exponen los empresarios colombianos que, animados de buenas intenciones, quieren contribuír con sus esfuerzos y su capital al desarrollo de empresas de grande aliento, como las ferroviarias, en las cuales tienen que sostener una lucha constan-

te, no solamente contra los rigores de la naturaleza tropical, que destruye la obra construída, sino contra la sutileza y mala voluntad de algunos agentes del Gobierno, quienes, lejos de saber aprovechar las energías de hombres inteligentes y de acción, no comunes en estas democracias, los envuelven en procedimientos abogadiles que les imposibilita desarrollar la empresa que, en mala hora, contrataron de buena fe con la Nación o los Departamentos.

El origen de esta vía arranca de la época en que la Asamblea del Departamento del Tolima expidió la Ordenanza número 18 de 4 de agosto de 1892, por la cual facultó al Gobernador para contratar la construcción de vías férreas con garantía del 7 por 100 de interés, sobre el capital que en ellas se invirtiera, y para dar como prima tierras baldías de las que pertenecían al mencionado Departamento.

En vista de estas autorizaciones se celebró con el señor Carlos Tanco el contrato número 71 de fecha 2 de febrero de 1893, sobre construcción del ferrocarril que debía partir del puente de Girardot, en el río Magdalena, llegar a la ciudad de Ibagué, tener dos ramificaciones, hacia el Norte y hacia el Sur, que unieran los Distritos más importantes del Tolima, una de las cuales pudiera prolongarse hasta la ciudad de Neiva, que es hoy capital del Departamento del Huila.

Este contrato fue sometido a la censura del Poder Ejecutivo Nacional, para los efectos de la Ley 104 de 1892, general de ferrocarriles, y después de haber sido estudiado por el Procurador de la Nación fue aprobado el 30 de abril de 1893, con algunas modificaciones de poca importancia, según puede verse en el *Diario Oficial* número 9181, en donde se halla publicado

El señor Tanco, sin éxito ninguno pecuniario, construyó parte del ferrocarril de la Sabana, inició varios contratos en las líneas del Norte y del Sur, ejerció su actividad en el ferrocarril de Girardot y resolvió acometer la construcción del ferrocarril del Tolima, importante vía que forma parte en la línea férrea que está destinada a comunicar la capital de la República con el Océano Pacífico. En el desarrollo de esta obra, de aparentes facilidades, debía tropezar el concesionario con numerosos in-

convenientes que entorpecieron la obra, desde que principiaron los trabajos en 27 de septiembre de 1893, hasta cuando ocurrió su muerte en el año de 1908.

La Asamblea Departamental improbó las modificaciones que introdujo el Poder Ejecutivo, y fue necesario celebrar un nuevo contrato, el 16 de julio de 1894, que se aprobó por la Ordenanza número 38 de ese mismo mes, y se pasó al estudio del Gobierno Nacional, quedando sancionado el 5 de noviembre de 1894, con modificaciones que se le hicieron, en vista del concepto que emitió el Procurador General de la Nación. Aceptadas éstas por el apoderado del Gobierno del Tolima, se redactó últimamente de manera definitiva, y fue elevado a escritura pública, número 758, en la Notaría 3.ª del Circuito de Bogotá, el 13 de noviembre de 1894 (*Diario Oficial* número 9670).

Mientras se perfeccionaba el contrato, Tanco alcanzó a construír 4,510 metros de carrilera y organizó los trabajos con regularidad y en buenas condiciones, según informó el Gobernador del Tolima al Ministerio de Hacienda.

Algún tiempo después el Gobierno Nacional entregó al contratista 148 bonos de a $ 1,000 oro cada uno, que correspondían a una sección dada al servicio público de 5 kilómetros y 300 metros de carrilera. Igualmente le fueron dadas 1,500 hectáreas de tierras baldías, en proporción de 300 por cada kilómetro de vía férrea terminada.

Según el contrato, el concesionario tenía derecho a que se le expidieran bonos del 7 por 100 de interés calculado sobre $ 28,000 oro por kilómetro. Esa garantía quedaba repartida en proporción de 5¼ por 100, por cuenta de la Nación, y 1¾ por 100, a cargo del Gobierno del Tolima. Los bonos ganaban intereses del 7 por 100 anual, estaban garantizados durante veinte años por el Gobierno Nacional, el cual destinaba cuatro unidades de la renta de aduanas y de otras entradas nacionales, para su amortización. La garantía del Gobierno Departamental gravaba por treinta años la décima parte del monto de las rentas que se recaudaran en ese Departamento. No entraremos a relatar los demás artículos de la concesión, porque ésta fue improbada nuevamente por la Asamblea del Tolima por medio

de la Ordenanza de 19 de junio de 1896, inserta en el *Registro Oficial* del Tolima número 635. Más tarde la Gobernación promovió el juicio de nulidad del contrato, que se juzgó afectaba los intereses departamentales.

La Nación consideró también gravosa esta concesión, y la pasó al estudio del Congreso, en 1896, en donde se halló que no había ilegalidades en los varios contratos celebrados para construír este ferrocarril; que tampoco las había en la manera como ellos se estaban cumpliendo; y que, por consiguiente, no se habían hecho indebidas erogaciones del Tesoro Público para esta obra.

El Contratista celebró en 20 de junio de 1893 un contrato con el Banco Nacional, por el cual este establecimiento garantizaba el pago de los bonos del ferrocarril Tolima. El contrato fue aprobado por el Poder Ejecutivo, y se elevó a escritura pública en la Notaría 3.ª del Circuito de Bogotá, el 14 de noviembre de 1894.

El señor Tanco adeudaba a la Nación la cantidad de $ 130,000 por haber comprado el puente de hierro sobre el río Magdalena, en Girardot, y propuso al Gobierno que se le recibieran en pago de la deuda, bonos por igual valor, de los que le correspondían a su empresa y cuyo pago estaba garantizado por el Banco Nacional, según el contrato de que se habló anteriormente. El Ministerio de Hacienda, por Resolución de 10 de abril de 1895, aceptó la propuesta, y canceló la deuda, pero el Banco se liquidó más tarde, y no pudo cumplir la obligación de amortizar los bonos que recibió el Gobierno.

En vista de las irregularidades de que adolecía el contrato, el Gobierno pidió nuevamente un concepto al Procurador General de la Nación, quien opinó que a fin de poner término a las diferencias que se habían presentado entre las partes, era necesario celebrar un nuevo contrato que se ajustara a las disposiciones de la ley vigente de ferrocarriles.

La Nación entró pues a contratar directamente con el concesionario, y el día 6 de marzo de 1897 quedó firmado el convenio por medio del cual se declaró resuelto el de 1894. Se dispuso limitar la construcción solamente a un trayecto aproxi-

mado de 50 kilómetros, de Girardot a Ibagué. Se declaró resuelto el contrato con el Banco Nacional. Se pactaron las estipulaciones referentes a exenciones, por parte del Gobierno, en favor de la empresa; a la facultad de cobrar tarifas, etc., consignadas en contratos análogos, y además se hizo la siguiente curiosa liquidación:

Como Tanco había recibido por los contratos anteriores $ 148,000 en bonos, y del Banco Nacional la cantidad de $ 41,300, se resolvió hacer el cambio de la garantía de interés por una subvención de $ 9,840 por kilómetro. En tal virtud se le reconocieron al contratista $ 52,014 como precio de los 5 kilómetros y 286 metros de carrilera ya construídos. Tanco traspasaría al Gobierno la propiedad del puente de Girardot, la casa de teja y los terrenos anexos, junto con el privilegio del puente, por la suma de $ 71,429, pero el Gobierno quedaba obligado a cancelar dos créditos hipotecarios constituídos sobre esa empresa, y el saldo restante de $ 47,479 debería abonarse a la cuenta con el Banco. Quedaba contra el contratista un saldo de $ 89,807 que se amortizaría proporcionalmente, deduciéndose del precio correspondiente a la subvención de 44 kilómetros y 714 metros de carrilera que el concesionario se obligaba a construír. La deducción se haría a la entrega de cada trayecto de carrilera que se fuera dando al servicio público. Así pues, la subvención que le correspondía en definitiva por kilómetro sería de $ 7,798 en bonos, con interés del 8 por 100 anual, que se amortizarían con el 2 por 100 de los derechos de importación que se causaran en las Aduanas del Atlántico.

A fin de pagar al señor Tanco el precio de las reparaciones que hizo en el puente de Girardot por cuenta del Gobierno Nacional, se le dejó en su poder, para que lo usufructuara por seis años más, contados desde la fecha en que se otorgó la escritura de venta, pero quedó obligado a devolverlo en buen estado de servicio y debidamente barnizado. A la expiración del plazo señalado, la Nación recibió el puente, cuya administración quedó a cargo del Ministerio de Hacienda. El Congreso, posteriormente, expidió la Ley número 43 de 1909, que dio el usufructo de la obra por el término de doce años a los Municipios de

Girardot y del Espinal, para que lo destinaran al saneamiento de sus capitales.

En el contrato se fijó en cincuenta años el término para usufructuar el ferrocarril, el cual explotaría el contratista en compañía del Gobierno, por cincuenta años más, pero con la obligación de vender la empresa en las condiciones que allí se estipularon. (*Diario Oficial* número 10311).

La Asamblea del Tolima, para definir la situación creada por el nuevo convenio, expidió la Ordenanza número 21 de 1899, que autorizó al Gobernador para rescindir todos los contratos anteriores que tuvieran relación con el ferrocarril y que se hubieran celebrado con el concesionario señor Tanco, y dispuso que se le devolviera al Departamento el bono por valor de $ 2.058,000, en moneda de aquel tiempo, que se había depositado como garantía de la subvención en el Banco Nacional. Además, por nuevo arreglo deberían estipularse ciertas concesiones en la tarifa para el transporte de empleados y carga departamentales, y se le concedía a la empresa una subvención de $ 7,000 por cada kilómetro que se construyera, y de $ 5,000, por cada uno de los ya construídos. La subvención quedaría garantizada con la décima parte de las rentas departamentales.

Una vez que el Concesionario manifestó que aceptaba las condiciones y los términos de dicha Ordenanza, el Gobernador del Tolima dispuso que se celebrara el respectivo contrato, y fijó la manera como debía pagarse la subvención correspondiente. Este se firmó el 4 de mayo de 1899, y se sometió a la aprobación del Gobierno Nacional; pero después de oír el dictamen del Consejo de Ministros, el Poder Ejecutivo se abstuvo de impartirle su aprobación por considerarla innecesaria. Por tanto se devolvió al Gobierno del Tolima la escritura número 228, que había sido otorgada en la Notaría del Circuito de Ibagué el 5 de mayo de 1899, y que contenía la Ordenanza, el Decreto y el contrato a que se ha venido haciendo referencia. (*Registro Oficial* del Tolima número 843).

El Contratista construyó y dio al servicio público 11 kilómetros y 714 metros de carrilera, que con los anteriormente ejecutados, se obtuvo una longitud de 17 kilómetros, y hubiera

podido construir un trayecto mayor si desgraciadamente no hubiera estallado la revolución de 1899, que paralizó los trabajos.

Además, el Gobierno Nacional tomó a la empresa algunos rieles para blindar sus buques en el río Magdalena, que se obligó a devolver cuando terminara el trastorno político, y mientras tanto pagaría un interés del 6 por 100 anual sobre su valor. El Ministerio de Hacienda, por Resolución de 10 de julio de 1902, dispuso no computar al Concesionario el tiempo que transcurriera desde el 18 de octubre de 1899, en que fueron tomados, hasta la fecha en que se verificara la devolución de aquéllos.

Tanco pidió al Ministerio del Tesoro que le fuera pagada la subvención que le correspondía, según su contrato, y para resolver lo conveniente se pasó el asunto en consulta al Consejo de Estado y al Procurador de la Nación.

Con fecha 20 de marzo de 1903 el Consejo conceptuó lo siguiente: 1.º, que para legalizar el contrato de 6 de marzo de 1897 era necesario someterlo a la aprobación del Congreso; 2º, que en caso de que fuera aprobado por esa corporación, el Concesionario tenía derecho solamente a recibir bonos por la cantidad de $ 25,259 oro, que era el saldo líquido que se le quedaba a deber por la construcción del trayecto de ferrocarril; 3.º, que los bonos que se se expidieran no podrían amortizarse sino un año después de que fuera dada al servicio público toda la línea férrea, según lo dispuesto por la Ley 104 de 1892, sobre ferrocarriles, y 4.º, que el Gobierno no podía expedir bonos sino por trayectos de 10 o de 20 kilómetros, y no por secciones aisladas menores de 10 kilómetros.

Puestas en conocimiento del Contratista estas objeciones, propuso al Gobierno la rescisión del convenio, pero el Ministerio de Hacienda, por Resolución de 20 de febrero de 1904, aplazó indefinidamente la consideración de esta solicitud mientras el Congreso no reconociera la validez absoluta del contrato, el cual sería sometido a su consideración en las próximas sesiones de ese mismo año.

Quiso entonces Tanco traspasar la concesión a una Compa-

ñía inglesa que se denominó Tolima Railway Company Limited, pero el Gobierno improbó el traspaso, porque los Estatutos de la Compañía no estaban de acuerdo con la ley colombiana.

Terminada la guerra, Tanco trató de continuar los trabajos suspendidos, y se dirigió al Gobierno con el fin de que hiciera caso omiso del dictamen emitido por el Consejo de Estado y que reconociera expresamente que su contrato había quedado perfeccionado desde la fecha en que había sido celebrado y que era ley para ambas partes contratantes.

El formulismo exagerado a que había llegado en ese tiempo la burocracia, impedía todo progreso, como puede verse del escaso kilometraje ferroviario que tenía el país. Si a los contratistas nacionales, como Tanco en esta empresa y Torres en la del ferrocarril del Sur, se les mantenía inmovilizados con rigorismos rabulescos, los empresarios extranjeros como Cherry, Punchard, Pennington, presentaban contra la Nación costosas y humillantes reclamaciones por los perjuicios que se les ocasionaba con ese sistema de contratar.

Y el mismo procedimiento se aplicaba a los pequeños como a los grandes negocios que interesaban a la Nación, lo mismo a los edificios públicos, como el Capitolio, que no podía concluírse, como a las minas de esmeraldas, que estaban en manos de una honorable Compañía nacional que las hizo producir hasta cuando se suspendió el contrato; lo mismo a los ferrocarriles, que al Canal de Panamá. Y cuando el país principió a desmembrarse vino al Gobierno un hombre de actividad y energía, en el cual se puso, como reacción necesaria contra ese quietismo oficial, un exceso de poder que permitió cortar las ligaduras que estrangulaban a al Nación, y se pudo salir del estado de ruina a que se había llegado, debido también a la última guerra civil que concluyó en 1902.

Califíquese como se quiera ese Gobierno, pero es evidente que le debe el país el impulso que pudo tomar en la senda del progreso, de donde ya fue difícil detenerlo.

El memorial del señor Tanco pasó al estudio del Ministerio de Obras Públicas, creado en 1905, y gracias a las autorizacio-

nes que confirió al Gobierno la Asamblea Nacional, convocada en ese tiempo por el General Reyes, se pudo continuar la obra, pues se consideró que el contrato estaba perfeccionado y que era ley para las partes contratantes.

Como las empresas férreas quedaron nacionalizadas por el Acto legislativo número 7 y la Ley 60 de 1905, la Gobernación del Tolima no tuvo ya intervención en la empresa, y pasó al Ministerio la reclamación que contra el Departamento había presentado el Contratista por la falta de cumplimiento del pago de la subvención que correspondía al ferrocarril, por los kilómetros construídos hasta entonces. A fin de indemnizar a la Empresa por la falta de este pago, el Gobierno dispuso dar un auxilio mensual de $ 150, que se destinaría para atender a la conservación de la línea férrea, ya que ésta, por la escasez de material rodante, no producía para su sostenimiento. El auxilio se cubrió desde el 1.° de agosto de 1905 hasta diciembre de 1909, fecha en que se derogó el decreto respectivo.

Los trabajos se reanudaron, y el Contratista pudo dar al servicio nuevos trayectos de línea férrea a partir del kilómetro 18, hasta el kilómetro 25, adelante de la población del Espinal. La subvención en dinero y el auxilio en tierras baldías fueron entregados puntualmente por el Gobierno, y el ferrocarril hubiera llegado desde esa época hasta *El Chicoral*, si no hubiera enfermado gravemente el señor Tanco.

El Gobierno, para aprovechar la obra y a fin de no dejar perder el trabajo hecho y poder concluír el ferrocarril lo más pronto posible, celebró un nuevo contrato con Tanco el 30 de abril de 1907, que modificó el de 6 de marzo de 1897, en el sentido de cambiar la subvención por una garantía de intereses del 7 por 100 sobre $ 30,000 por kilómetro de vía férrea construída y equipada, a partir del kilómetro 26 en adelante. Además se introdujeron algunas otras modificaciones para que la concesión se traspasara a una compañía extranjera que pudiera hacerse cargo de llevar la línea hasta Ibagué (*Diario Oficial* número 12991). Así pues, en 23 de mayo de ese mismo año Tanco, de acuerdo con el Gobierno, celebró con el Barón George de Slane, apoderado de la Sociedad Civil de Estudios y Trabajos

en Colombia, otro contrato por el cual se traspasó, a título de venta y con el carácter de opción, por el término de tres meses, el privilegio que para la construcción, equipo y explotación del ferrocarril del Tolima, se le había otorgado por el contrato de 30 de abril ya citado, junto con la vía férrea construída, sus ramales y apartaderos, material rodante, herramientas, estudios, planos, etc., pertenecientes a la empresa. El Gobierno aceptó el traspaso, y el contrato fue elevado a escritura pública (*Diario Oficial* número 12992), pero la Compañía no pudo perfeccionar la venta dentro del plazo fijado, ni durante la prórroga que el Gobierno le otorgó, y el asunto quedó supendido indefinidamente.

Como hubiese ocurrido el fallecimiento del señor Tanco, la empresa quedó en manos de un depositario, quien manifestó al Gobierno que se encontraba incapacitado para seguir dando el Ferrocarril al servicio público por haber sido suspendido el auxilio que se daba para la conservación, y por la carencia de material rodante y escasos productos que se obtenían.

En diciembre de 1909 el Ministerio ordenó que se practicara una visita a la empresa, y tuvo conocimiento del estado deplorable en que se hallaba, no solamente la línea férrea, sino los edificios, talleres y material rodante, y aun cuando se trató de llegar a un arreglo con la sucesión del finado señor Tanco, no pudo perfeccionarse, y el tiempo transcurría sin que mejorara la situación. El Gobierno pidio explicaciones a los herederos acerca de la falta de cumplimiento de las obligaciones del contrato, y llegó al convencimiento de que ellos estaban imposibilitados de continuar los trabajos y de atender a la empresa debidamente, con grave perjuicio de los intereses nacionales, pues las demás líneas férreas seguían avanzando con rapidez, y la del Tolima permanecía en suspenso, y en ella se habían invertido del Tesoro Público las siguientes sumas:

Valor de 25 kilómetros de carrilera, a $ 9,840 cada uno..... .....$	246,000
Valor de la prolongación de la línea hasta el	
Pasan .....$	246,000

Vienen.....$	246,000
puente de Girardot, de acuerdo con el contrato de 26 de julio de 1905.....	4,500
Valor del auxilio otorgado desde el 1.º de agosto de 1905 hasta el 15 de diciembre de 1909...	7,875
Suma total .....$	258,375

En esta situación, el Consejo de Ministros dispuso que se declarara la caducidad del contrato, Resolución que dictó el Ministerio el día 27 de junio de 1911. El Congreso de ese mismo año, por medio de la Ley 48, ordenó que se prolongara la línea férrea hasta Ibagué y Neiva, respectivamente, y para dar cumplimiento a lo dispuesto, se celebraron conferencias con el Representante de la Empresa, que tenían por objeto adquirir el ferrocarril construído para la Nación, y llegó a perfeccionar un contrato sobre compraventa de los bienes correspondientes, el cual fue aprobado por medio de la Ley 71 de 1912.

La compra se hizo por $ 30,000, y además se destinó una partida para reconstruír la carrilera, que estaba completamente destruída, y para prolongar la línea, proveerla de material rodante y hacer los demás gastos que fueran necesarios para ponerla nuevamente en servicio.

Varios particulares quisieron acometer esta obra, pero el Gobierno consideró más ventajoso llevar a cabo los trabajos por su cuenta. Por Decreto número 763 de 1913 les dio organización y nombró Ingeniero Jefe al señor Justino Moncó, quien se hizo cargo de la empresa, después de recibir los bienes adquiridos, por riguróso inventario.

En asocio del Ingeniero Ayudante señor Hermann Tejeiro reconstruyeron la línea y la prolongaron hasta el puente del Chicoral, en el kilómetro 30,500, repararon los edificios de las estaciones y construyeron otros, practicaron los estudios de prolongación hacia la ciudad de Ibagué, e hicieron varias otras mejoras importantes a la línea.

El trayecto reconstruído y prolongado se inauguró al servicio público por el Presidente doctor Carlos E. Restrepo, el

26 de julio de 1914, con el material rodante que se pidió al Exterior y el que se adquirió de las empresas de La Dorada y Girardot.

En todos esos gastos se invirtieron cerca de $ 180,000 dados por la Tesorería de la República.

Los trabajos de prolongación quedaron suspendidos mientras se elaboraban los estudios completos del trayecto hasta Ibagué, para lo cual el Gobierno dispuso que se refundieran en una sola las dos Comisiones de ingenieros que estudiaban éste y el trazado de la línea del ferrocarril del Pacífico creadas por la Ley 129 de 1913.

Los planos y perfiles de la obra fueron elaborados por el ingeniero señor Ruperto Ferreira, y quedaron aprobados por el Gobierno Nacional el 7 de junio de 1894. La localización de la línea y construcción de sus principales obras de arte se hizo bajo la dirección del señor Belisario Bernal, empresario hábil e inteligente que adquirió cierta práctica en esta clase de trabajos, como que había acompañado al señor Tanco en los del ferrocarril de la Sabana. La pendiente mayor de la línea no alcanza al 1½ por 100. El ancho de la carrilera es de 0m·91. Entre las obras de arte que merecen citarse, se encuentran los viaductos de madera de guayacán, uno de los cuales mide 17 metros de longitud por 9 metros de altura, que atraviesan las quebradas de Bile, Burufiuela, Montalvo y Guayabal.

Varias veces hemos recorrido esta línea férrea y aún recordamos la impresión agradable que produce el aspecto de aquella hermosa región, fértil y de clima sano, habitada por gentes laboriosas y aptas para el trabajo. La carrilera atraviesa campos cultivados, en donde se cosechan tabaco, maíz, plátano y pastos artificiales. Sobre el manto de verdura surgen las siluetas de las palmeras, cuyos penachos se agitan al soplo de la brisa, que refresca lo ardoroso del clima. En el horizonte lejano se destacan los contornos azulosos de las cordilleras, y cuando la atmósfera transparente no está empañada por el humo de las quemas de los rastrojos, aparecen sobre la serranía los nevados gigantes de la Cordillera Central. Los labradores de esa región, vestidos generalmente con trajes de colores vivos no interrumpen sus labores sino un momento, para saludar el paso de la locomotora.

Continuación de los trabajos—El 1.° de marzo de 1916 se dio camienzo a los trabajos de prolongación del ferrocarril del Chicoral a Ibagué bajo la dirección del ingeniero señor Pedro Uribe y los ayudantes señores Jorge Triana y Jorge Holguín, y para atender a los gastos el Ministerio del Tesoro, en cumplimiento a la Ley 1.ª de ese mismo año, contrató un empréstito de $ 400,000 con el Banco Central, que se amortizaría con cuotas semestrales de $ 25,000 cada una y ganaría un interés del 12 por 100 anual sobre el saldo de capital que se adeudara. Para garantizar el principal y los intereses se hipotecó el ferrocarril construído y el que se hiciera, así como los productos de la empresa y el 2 por 100 del producto de las Aduanas del Atlantico. El Banco quedó autorizado para emitir $ 400,000 en cédulas hipotecarias amortizables por sorteos en forma legal y garantizadas con los bienes pignorados especialmente al Banco.

Los trabajos se localizaron siguiendo en parte el trazado que había estudiado el señor Ferreira, y en parte, por la variante propuesta por Uribe, hasta el Alto de Gualanday, que es la parte más difícil de la línea. En 1918 quedó agotado el empréstito, y el Gobierno solicitó del Congreso un auxilio de $ 100,000, que sirvió para llevar la carrilera hasta Sesteadero en 27 kilómetros de longitud. Posteriormente, con otros auxilios de Tesorería pudo llegar la línea a Ibagué, y se inauguró al servicio público el 7 de enero de 1921.

El costo de este trayecto, de 46 kilómetros, fue de $ 1.072,912 sin terminar, pues faltaban las estaciones, talleres, balasto, cercas y otras obras de importancia, que alcanzaban a valer $ 700,000 para dejar terminada la línea férrea.

En esta sección existen las siguientes obras de arte:

Un puente de acero de 44 metros de luz sobre el río Coello, colocadado a 30 metros de altura, formado de tres articulaciones, con peso de 120 toneladas, el cual costó en la fábrica $ 15,900.

Un viaducto de madera sobre la quebrada Castañala, de 54 metros de luz por 27 metros de altura, que es una obra provisional que se sustituirá por una armadura metálica.

Un túnel de 54,60 metros de longitud, revestido de cemento, con portales de piedra labrada.

Tres puentes de acero, uno de hormigón y un pontón, sobre estribos de mampostería.

Veinticuatro pontones, sesenta y cuatro alcantarillas y cinco muros de sostenimiento de piedra labrada.

La vía mide una yarda entre rieles, y éstos son de dos tipos de 45 y de 55 libras por yarda, menos en la parte antigua, en donde hay diferentes calidades de rieles, que será preciso uniformar.

El material rodante se compone de 8 locomotoras, 4 carros de primera clase, para 192 pasajeros; 4 carros de segunda, para 200 pasajeros; 2 carros de ganado; 8 vagones de carga para 80 toneladas; 2 góndolas; tres plataformas, y 12 carros de mano.

Las tarifas aprobadas por el Gobierno y puestas en vigor desde el 1.° de octubre de 1921, son las siguientes, por kilómetro:

Primera clase	$ 0,03
Tercera clase	0,0125
Ganado mayor, por cabeza	0,03
Ganado menor	0,0125
Tonelada de carga de primera clase (víveres, semillas, etc.)	0,05
Toneladas de carga de segunda clase (abonos, materiales, etc.)	0,08
Toneladas de carga de tercera clase (frutos del país, tabaco, etc.)	0,12
Toneladas de carga de cuarta clase (mercancías, etc.)	0,16
Toneladas de carga de quinta clase (armas, ácidos, etc.)	0,20

Materias explosivas e inflamables, 50 por 100 de recargo.

Existen las siguientes estaciones:

Flandes	0,k. 135m.
Espinal	18
Chicoral	30
Gualanday	41
Picaleña	65
Ibagué	76

El tráfico de la línea no está en proporción con su longitud, y por ese motivo solamente hay un solo servicio diario de un tren mixto, que sale por la mañana y regresa por la tarde a Flandes. Esto se debe en parte a que recorre extensas llanuras estériles que se trata de fertilizar por medio del riego, según lo dispone una ley reciente del Congreso. Cuando este hecho se cumpla, vendrán otros artículos de producción nacional como el arroz y el algodón a dar vida a los rendimientos algo reducidos que hoy se obtienen.

Los cuadros estadísticos en los últimos años son los siguientes:

	1916	1917	1918	1919	1920
Número de pasajeros....	164,287	172,389	180,856	198,413	211,402
Número de animales....	3,354	4,002	4,277	5,580	5,052
Número de toneladas....	.....	9,857	16,372	17,426	19,586
Valor de pasajes.....$	29,850	31,504	34,147	51,252	94,525
Valor de fletes.....	15,515	15,913	20,095	40,351	71,906
Productos varios.....	1,798	1,672	1,742	3,623	4,716
Total.....	47,163	49,089	55,984	95,226	171,143
Gastos de explotación.....	53,053	45,455	43,163	69,088	145,603
Líquido.....	.....	3,634	12,821	26,138	25,544
Déficit.....	5,890				

Se nota un aumento creciente en el movimiento del tráfico anual, que deja un saldo líquido en favor de la Empresa, el cual será mayor cuando la línea esté completamente terminada y por consiguiente disminuya el alto coeficiente de gastos de explotación.

La Ley 129 de 1913 estableció la denominación de Ferrocarril del Pacífico para la línea que deberá poner en comunicación a Bogotá con el Océano Pacífico, en el puerto de Buenaventura, de la cual forman parte integrante los ferrocarriles de Girardot y la Sabana, y los que se hallan en obra, del Cauca, en el Departamento del Valle, y del Tolima, de Girardot a Ibagué. La Ley ordenó que este último se continúe hacia Palmira, bien sea por la depresión de Calarcá o por el valle de Las Hermosas, o por cualquiera otra, al través de la Cordillera Central según el estudio que practique una Comisión de ingenieros.

En el primer caso, la prolongación se hará desde Ibagué, y en el segundo, del Espinal o de cualquier otro punto de la línea. Dispuso que una Comisión de ingenieros hiciera las exploraciones preliminares a fin de poder determinar la ruta por donde debe localizarse la línea, en vista de las condiciones de practicabilidad, economía e importancia comercial que presente, en comparación con otros trazados. Los planos, perfiles y presupuestos correspondientes, acompañados de una memoria descriptiva de la topografía del terreno, deberán someterse previamente al estudio de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, antes de que sean aprobados por el Gobierno.

La obra deberá llevarse a cabo por el sistema de administración oficial, y se sujetará a las condiciones técnicas que la ley señaló como ancho de la línea, que será de una yarda; pendiente máxima, que no deberá pasar del 3½ por 100, compensada en las curvas; radio mínimum de éstas, que será de 70 metros; longitud menor de las tangentes, en curvas de radio inverso, que tendrán hasta 40 metros.

Para los efectos de expropiación de las zonas que se necesiten para la obra, se declaró esta de utilidad pública, y el Gobierno quedó facultado para conseguir un empréstito a fin de construír el ferrocarril, o lanzar una emisión de bonos, o de documentos de crédito público, del 7 por 100 de interés anual, respaldados con un 5 por 100 del producto líquido de las Aduanas del Atlántico, pero por las dificultades financieras que trajo consigo la guerra mundial no pudo verificarse ninguna operación en ese tiempo.

El Poder Ejecutivo creó en 1914 la Comisión técnica, compuesta de los ingenieros Aquilino Aparacio, como Jefe, y los Ayudantes Pablo E. Lucio, Julio Fajardo y Gabino Fajardo, la cual, después de hacer varios reconocimientos en el terreno, indicó como favorable la línea que partía de Ibagué y pasaba por la depresión de Calarcá, y presentó al efecto, un croquis de aquéllos, pero no pudieron formalizarse los trabajos correspondientes por haber quedado suspendida más tarde dicha Comisión.

Después, la Ley 41 de 1918 facultó al Gobierno para continuar la obra del ferrocarril del Pacífico, y por Decreto 1828 de 1919 se creó una Junta Directiva que debía ejercer la suprema inspección y dirección de los ferrocarriles del Pacífico y del Tolima, y en el año de 1920, por otro Decreto, número 909, se creó la Comisión Técnica que debía estudiar la línea de empalme de estas dos empresas al través de la Cordillera Central.

Fue nombrado Ingeniero Director el señor Rafael Alvarez S., y Jefes de las dos Comisiones que debían trabajar de cada lado de la Cordillera, los señores Eugenio Ortega y Arturo Arcila, y como Ayudantes, los señores Marco T. Gómez, Arturo Amaya, Umberto Bruno, Leopoldo Ribón y Josué Guevara, de la primera sección, y Leonardo Lourido, Eduardo Alvarez, Darío Rivera, Benjamín Suárez y Julio Buitrago, de la segunda. Después de una labor de dos años sobre el terreno, la Comisión presentó al Gobierno el plano completo y detallado de la línea de empalme de los ferrocarriles del Tolima, a partir de Ibagué, y del Pacífico, en el kilómetro 269, con las siguientes características:

Pendiente máxima, 3 por 100 compensado en las curvas.

Radio mínimo de éstas, 80 metros.

Tangente mínima entre curvas inversas, 25 metros y 40 metros para las de un mismo sentido.

Acotamiento de la zona topográfica, de dos en dos metros.

Altura máxima de paso en la Cordillera 3,280 metros.

Distancia de Ibagué al vértice de ésta, 96 kilómetros 647 metros.

Distancia del vértice de la Cordillera al punto de empalme con la línea del Pacífico, 150 kilómetros con 400 metros.

Longitud del trazado estudiado, 247 kilómetros con 47 metros.

Presupuesto de costo, $ 18.371,935.

De acuerdo pues con este trabajo las distancias de Bogotá a las estaciones principales serán las siguientes:

Estaciones.	Kilómetros.
Bogotá	0
Girardot	173
Ibagué	250
Depresión de Calarcá	346,6
Empalme con el ferrocarril del Pacífico	497
Cali	620
Buenaventura	793

El plano contiene también la situación de algunos trayectos férreos, como el del Pacífico, desde Buga a Cartago; el de Caldas, desde el puerto del mismo nombre sobre el río Cauca, cerca de Cartago, hasta San Francisco, en dirección a Manizales; el de La Dorada, entre San Lorenzo y Ambalema; el de Ambalema a Ibagué, en construcción; el del Espinal al Guamo, en obra; el del Tolima, de Ibagué a Girardot, y el de Girardot hasta el kilómetro 20. Además figuran las principales poblaciones de la zona servida por esta red ferroviaria, así como las corrientes de agua que bajan a los valles de los ríos Magdalena y Cauca, y los trazados que se han hecho en otras ocasiones para esta línea y sus variantes.

Como obra principal figura la construcción de un túnel de 400 metros, para cruzar la Cordillera a 3,170 metros de altura sobre el nivel del mar, en la depresión de Calarcá.

El Gobierno creó una tercera Comisión de ingenieros, encargada de hacer los estudios de la línea de empalme del ferrocarril de Caldas, en la ciudad de Pereira, con este trazado, en el paso de Boquía, la cual está actualmente en ejercicio de sus funciones. Con estos estudios quedará proyectada una importante red férrea en los flancos de la Cordillera Central, en donde como industrias principales están la producción del café y la cría de ganados, que darán vida a los ferrocarriles que hacia ella avanzan de uno y otro lado, en busca de enlace.

Ramal Huila-Caquetá—El 14 de junio de 1919 celebró la Casa de Pedro A. López & Compañía, con la Gobernación del Departamento del Tolima, un contrato para construír una línea férrea que arranque de la población del Espinal, de un punto apropiado del ferrocarril del Tolima, y llegue a la región del

Caquetá. Los planos correspondientes del trayecto comprendido hasta el río Saldaña fueron elaborados por una Comisión compuesta por los ingenieros señores Julián Villaveces, Manuel Escallón, Abel Vargas y Jorge Quiñones, en una longitud de 29 kilómetros, pasando por la población del Guamo. El trazado atraviesa diez corrientes de agua, sobre las cuales se establecerán puentes de acero, con luces desde 16 metros hasta 110 metros, éste último sobre el río Saldaña.

Aprobados los planos por el Gobierno, se dio principio a los trabajos correspondientes, y muy pronto estuvieron terminados 10 kilómetros de carrilera, que fueron recibidos satisfactoriamente para los efectos de la subvención que les corresponde, a razón de $ 15,000 por kilómetro, los que se entregaron en bonos conforme a lo dispuesto en la Ley 31 de 1919. Este trayecto se dio al servicio público, y se pactó un convenio con las dos empresas para explotarlo hasta Flandes, en condiciones ventajosas para el público.

Los trabajos de explanación se establecieron en siete kilómetros más, pero el Departamento se ha visto imposibilitado para poder cumplir sus compromisos con la Compañía, motivo que impidió la continuación de la obra. En la actualidad se trata de que la Nación se sustituya al Departamento a fin de que puedan continuarse los trabajos sin dificultades para la buena marcha de la empresa.

Ramal Tolima-Ambalema—Esta obra fue contratada igualmente por la Gobernación del Tolima con la Casa de Pedro A. López & Compañía, el 10 de junio de 1919. Los planos se elaboraron por una Comisión de ingenieros integrada por los señores Pedro Uribe G., Laureano Gómez, Carlos Arteaga y Jesús Matallana, en una longitud de 73 kilómetros, a partir de la línea del ferrocarril del Tolima en donde empalma, hasta la población de Ambalema, donde encuentra la carrilera del ferrocarril de La Dorada.

Hasta hoy solamente hay un trayecto de 10 kilómetros de explanación que fue recibido por el Gobierno para poder entregar los bonos de la subvención que les corresponde, pero la obra ha quedado en suspenso, debido a que el Departamento no

está en capacidad de poder atender al elevado costo que demandan las dos líneas férreas que contrató.

Estos inconvenientes no hubieran ocurrido si el Gobierno, en vista de las disposiciones de la Ley 57 de 1917, hubiera contratado directamente esta obra, que está incluída entre las varias que dicha Ley autoriza ejecutar a la Nación, para obtener la conexión de los ferrocarriles de La Dorada, el Tolima, Girardot y la Sabana y la construcción del puente sobre el río Magdalena.

Y suponiendo que el Gobierno Departamental logre la realización de ella, siempre se presentarán dificultades en la explotación del trayecto mencionado, como es fácil verlo, haciendo la siguiente consideración:

Mientras no se termine la construcción de los ferrocarriles de la Sabana y del Norte hasta el Bajo Magdalena, la carga que viene del Atlántico o que va hacia él, recorrerá durante muchos años la siguiente trayectoria:

	Kilómetros
En el ferrocarril de La Dorada, desde el puerto del mismo nombre hasta Ambalema, por cuenta de esa Empresa	111
Desde Ambalema hasta el ferrocarril del Tolima, por cuenta del Departamento, cuando se termine la construcción de esa obra	73
En el ferrocarril del Tolima, por cuenta del Gobierno Nacional	61,5
Por el ferrocarril de Girardot, a cargo de esa Empresa	132
Y por el de la Sabana, a cargo de aquélla	40
Total	417,5

En una distancia relativamente corta intervendrán pu cinco empresas diferentes para el transporte de la carga. Lo natural es que el Gobierno construya ese ramal por su cuenta, ya sea delegando esa facultad al Departamento del Tolima, para que una vez terminado pase a ser de propiedad de la Nación,

del mismo modo que lo estipuló la Ley 35 de 1917, por el artículo 5.°, para el ferrocarril de Puerto Wilches, o bien, entendiéndose directamente con la misma Casa contratista de López & Compañía, la cual tiene ya pedidas las herramientas y otros elementos para los trabajos de construcción. Si además, en la zona paralela a la del ferrocarril de la Sabana se construye una línea de una yarda entre rieles, que empalme con la de Girardot en Facatativá, los trenes que salgan de La Dorada podrán venir en viaje continuo a Bogotá, en diez y siete o diez y ocho horas, próximamente, a una velocidad comercial de veinticinco kilómetros por hora, y no habrá sino solo un transbordo y una sola entidad encargada del transporte.

La Nación, tarde o temprano, será dueña del ferrocarril de La Dorada, que será eslabón obligado de la línea férrea Bogotá-Medellín-Urabá, y también de la que arranque del ferrocarril de Antioquia y termine en la ciudad de Cartagena, de conformidad con las disposiciones de la Ley 59 de 1919, que ordena construírla.

De este modo tendrá la capital dos salidas hacia el Atlántico, circunstancia que debe tomarse en consideración para darle a la Nación el control de toda esa línea férrea, pues cada día se ve la importancia que tiene la nacionalización de los ferrocarriles o sea que su manejo y dirección se hagan por cuenta del Gobierno Nacional.

Puente sobre el río Magdalena—En cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 57 de 1917, el Gobierno hizo estudiar el proyecto para la construcción del puente sobre el río Magdalena que haya de servir para empalmar las líneas férreas de Girardot y el Tolima, y se presentaron dos estudios diferentes, elaborados por los ingenieros R. Alvarez S. y R. E. Sexton, los cuales pasaron en consulta a la Sociedad Colombiana de Ingenieros, con los informes que sobre esa obra habían dado otras Comisiones de técnicos. El proyecto más favorable, aunque más costoso, se refiere a un puente de 210 metros de luz, sistema Cantiliver, dividido en tres tramos, con un viaducto metálico de 120 metros del lado que empalma con la línea de Girardot y

otro de 100 metros, hacia la línea del Tolima. La obra quedará a quince metros de altura sobre el nivel de las más altas aguas, a fin de no interrumpir la navegación fluvial.

El Gobierno envió a Nueva York al ingeniero señor Alvarez Salas a perfeccionar el contrato de construcción del puente con la Casa Baldwin, de Filadelfia, pero por desgracia falleció este distinguido ingeniero sin haber alcanzado a celebrar ninguna negociación. Fue reemplazado por el señor Luis L. Guerrero, quien después de oír varias propuestas para la obra, en momentos en que los precios del acero estaban bajando, se abstuvo prudentemente de aceptar ninguna de ellas.

Más tarde el Gobierno recibió diferentes propuestas, para la misma obra, de casas constructoras inglesas y belgas, que están en consideración, sin que aún se haya adoptado definitivamente aquella que mejor convenga a los intereses nacionales.

CAPITULO XXX

Ferrocarriles particulares—Cables aéreos—Tranvías—Deslizadores e hidroaviones—Apéndice.

Algunas empresas industriales tienen establecidas líneas férreas propias, como la Compañía Azucarera de Sincerín, en el Departamento de Bolívar; la Tropical Oil, en Barrancabermeja; la de exportación de carne, de Coveñas; y la del Consorcio Albingia, en Urabá, que está en suspenso, acerca de las cuales no hay datos que permitan dar alguna información de importancia.

También se sabe que el Departamento Norte de Santander está llevando a cabo la prolongación del ferrocarril de Cúcuta por su propia cuenta, sin solicitar del Gobierno Nacional auxilio ni subvención alguna.

CABLES AEREOS—La instalación de cables aéreos en un país de topografía tan arrugada como la de Colombia, en donde abundan las fuentes de energía, agua y hulla, ha llamado siempre la atención de los ingenieros y contratistas, quienes en di-

versas ocasiones han solicitado la celebración de contratos con el Gobierno, para explotar este sistema barato de transportes, y al efecto recordamos los siguientes:

El señor Rodulfo Bremer, en el año de 1897, para establecer una línea aérea entre Agualarga, situada en la extremidad de la Sabana de Bogotá y el puerto fluvial de Honda, en las orillas del río Magdalena, que no tuvo efecto.

El señor Arturo Fitz-Gibbon, para una línea que comunicara los Distritos de Salento, Calarcá o Armenia, de la Cordillera Central, con un puerto del río Magdalena que estuviera comprendido entre Girardot y Ambalema. Y para otra que partiera de la ciudad de Popayán y terminara en el puerto de Guapi, en el Océano Pacífico. El contratista solicitaba en el primer proyecto que se le concediera un permiso para establecer su empresa dentro de una zona privilegiada de dos kilómetros de anchura y para transportar durante noventa y nueve años carga, a un precio no mayor de $ 45 oro la tonelada, entre los puntos extremos de la línea (*Diario Oficial* número 14128). En el segundo contrato solicitaba la garantía del Gobierno del 7 por 100 anual sobre el capital que invirtiera en la obra, no mayor de $ 500,000 oro.

Los contratos anteriores tampoco tuvieron efecto.

Los señores Adolfo Bleitchert & Compañía, de Leipzig, hicieron propuestas para estudiar las líneas de Cúcuta al río Magdalena y otras, a fin de poder conocer previamente los presupuestos de costo correspondientes, y proponer su construcción, pero el Gobierno encontró muy elevado el precio de esos estudios, y se abstuvo de aceptar la negociación.

El Departamento de Cundinamarca contrató la construcción de un cable aéreo entre la población de La Mesa y la estación de San Javier en la línea del ferrocarril de Girardot, que actualmente está ya en ejecución y prestará un verdadero servicio para el transporte de carga.

De todos los contratos que se han celebrado hasta hoy, solamente se realizó la obra que se contrató con la Campañía representada por el señor Frank A. Koppel, el 14 de diciembre de 1910, para establecer y explotar, durante cincuenta años, un

cable aéreo entre los Distritos de Pereira o Manizales hasta Mariquita u otro punto adecuado en la línea del ferrocarril de La Dorada.

La obra se declaró de utilidad pública para los efectos de la expropiación de los terrenos necesarios para las torres y estaciones de la empresa.

La tarifa no excederá de $ 50 por tonelada, entre los puntos extremos de la línea, y será proporcional entre los intermedios.

Durante el término del privilegio, el Gobierno no concederá permiso a ningún particular o compañía para construír cables aéreos en una zona de cinco kilómetros a cada lado de la línea de que se trata.

Los trabajos de construcción deberían principiar dos años y medio después de la fecha de aprobación del contrato, y se concluirían dos años después de principiados, salvo caso de fuerza mayor, debidamente comprobado.

Se fijaron además en el convenio las causales de caducidad, la cláusula referente al traspaso de la concesión y la parte pertinente del artículo 15 de la Ley 145 de 1888, sobre extranjería y renuncia de reclamación diplomática, salvo el caso de denegación de justicia. El contrato se publicó en el *Diario Oficial* número 14253.

Traspaso—Obtenida la concesión, fue traspasada con permiso del Gobierno a un sindicato inglés denominado The Manizales Ropeways Limited, domiciliado en Londres, que fue constituído con un capital de £ 200,000. Este envió al país una Comisión de ingenieros para que hiciera los estudios preliminares en el terreno, y remitió parte de los materiales para el cable, sus motores y la maquinaria. Los trabajos comenzaron el 2 de septiembre de 1913, pero por distintas circunstancias el Gobierno prorrogó varias veces los plazos para concluír los trabajos, que se suspendieron en el kilómetro 37 por largo tiempo.

Proyecto—La longitud total de la línea era de 73 kilómetros 351 metros. La cota de arranque en la primera estación es de 461 metros 90 centímetros sobre el nivel del mar; la máxi-

ma es de 3,675 metros 26 centímetros en la abscisa 51 kilómetros 819,47 sobre la Cordillera Central, por donde va la línea divisoria entre los Departamentos del Tolima y de Caldas. La cota terminal es de 2,062 metros 33 centímetros en Manizales.

Línea—La línea está dividida en quince secciones, que funcionan por medio de nueve motores de vapor. Las torres que soportan el cable son de acero, tienen forma piramidal, con base triangular, y sus cimientos son de hormigón. En ellas se ha adoptado la misma disposición, y solamente varían en altura, desde 5 metros la más pequeña, hasta 67 metros la más alta; esta última está situada en la abscisa 20,912 metros. La mayor luz salvada entre dos torres es de 889 metros entre las abscisas 22 kilómetros 912 metros y 23 kilómtros 801 metros.

A partir de la estación de Mariquita, la línea en el primer trayecto principia a ascender, franquea el río Gualí y termina en la estación de San Diego, en donde se halla establecido el primer motor de vapor. Con el fin de uniformar automáticamente la tensión del cable, se le mantiene anclado en una estación y adherido en la opuesta a un pesado sistema de vagonetas sobre rieles ordinarios, en pendiente fuerte. Los otros motores de vapor están situados en El Fresno, La Picota, Frutillo, Esperanza, Papal, Miraflores y Manizales.

Material rodante—Hay en servicio 300 vagonetas, que puede acarrear hasta 500 kilos cada una, pero la Empresa cuenta con materiales de repuesto suficientes para aumentar este número, si fuere necesario. Marchan a una velocidad de un metro y medio por segundo, más o menos, y con intervalos de unos 100 metros aproximadamente. En seis horas la carga recorre 37 kilómetros. La capacidad de transporte es de 100 toneladas diarias en cada dirección, pero puede aumentarse hasta 200 toneladas si el tráfico lo exige. Cuando éste se haga mayor, en el transcurso del tiempo, se cambiará el diámetro del cable para aumentar su capacidad, pues las torres están calculadas para este fin. Las vagonetas llegan a la estación y abandonan automáticamente el cable para seguir por un enrielado elevado circular. Se descargan y pesan rápidamente. Las que están cargadas son empujadas por un trabajador por la

carrilera, hasta que el cable las toma de nuevo y las conduce a la estación siguiente. Actualmente funciona éste dos días en la semana.

La guerra europea dificultó a la Compañía la terminación de la obra dentro de los plazos de prórroga que el Gobierno le había concedido, y como estuviese para vencer el último, fijado para concluír la línea hasta Manizales, la Compañía solicitó una última, que se concedió el 27 de febrero de 1920, pero imponiendo algunas condiciones favorables a la Nación, como rebaja de la tarifa, establecimiento de una tarifa clasificada y transporte expedito que deberá hacerse de toda la carga que llegue a las estaciones de la Empresa, dentro del límite máximo y según el peso y volumen de los bultos. También se manifestó que si al finalizar el término señalado no estaba terminada la obra, se declararía limitado el privilegio a la parte construída, y la Compañía estaría obligada a vender la empresa al Gobierno o al Departamento de Caldas por el precio que fijaran peritos avaluadores.

Debido a estas condiciones, que estaban previstas en el contrato, la Compañía se dio prisa para importar los materiales y construír las obras que faltaban, y dos años después avisó al Ministerio de Obras Públicas que podía recibirse la línea terminada para darla al servicio público. Fue comisionado el ingeniero señor Aquilino Aparicio para verificar esa diligencia, y del informe que presentó al Gobierno se tuvo conocimiento que la línea estaba construída satisfactoriamente por el sistema de monocable de alta tensión, sistema Roe, el que tiene una circunferencia de dos pulgadas y tres octavos, y está seccionado en quince estaciones de diferentes longitudes. La maquinaria montada en las estaciones es en unas de tensión, y en otras de doble tensión, y algunas, de doble transmisión. La fuerza máxima que desarrollan es de 26 caballos hasta 72, con un total de 427 caballos. Existen 375 torres de forma y alturas distintas y 2,263 poleas. Las bodegas son buenos edificios de hierro galvanizado. La de Mariquita tiene capacidad para 50,000 bultos, y la de Manizales, de 100 metros de longitud por 15 metros de anchura, puede contener 70,000 bultos.

La tarifa vigente es la siguiente:

	Kilómetros
Carga de primera clase por tonelada..... .... .$	0,5569
Carga de segunda clase.....	0,5150
Carga de tercera clase.....	0,4166
Carga de cuarta clase.....	0,3724

Pero la Empresa la ha rebajado un poco más, de manera que el precio total de transporte de una tonelada entre Mariquita y Manizales es de $ 24.

Las estaciones están localizadas en los siguientes puntos:

Nombres.	Kilómetros y metros.
Mariquita..... ..	0
San Diego.....	5
Aguasclaras.....	10.330
Fresno....	16.122
Campeón.....	21.906
Picota.....	26.356
Holddown.....	27.575
Angulo A	28.772
Angulo B.....	31.382
Cedral.....	32.582
Soledad.....	35.487
Frutillo.....	37.636
Yolombal.....	42.308
Toldaseca	44.907
Angulo E.....	46.616
Cajones	49.796
Angulo F.....	54.751
Papal.....	59.493
Miraflores	64.144
Buenavista	68.925
Manizales.....	71.823

Por cada operación de cargar y descargar se cobran $ 0 75.

Todas las estaciones están comunicadas con líneas telefónicas.

Es Gerente de la Empresa e Ingeniero Director el señor James Lindsay, y como Ingeniero Ayudante figura el señor I. H. Blackett.

En el año de 1921 transportó la Compañía 19,767 toneladas de carga, con un producto de $ 257,625.

Tranvías—Los tranvías, ni por su desarrollo, ni por su capacidad de transporte, pueden parangonarse con las líneas férreas; sin embargo haremos de los que se han establecido en el país un breve recuento, por estar algunas empresas de esta naturaleza, como la de Cúcuta, en conexión con el ferrocarril del mismo nombre, y otras, como las que se proyectan en el Departamento del Valle, que contribuirán al tráfico del ferrocarril del Pacífico.

La Ley 129 de 1896 subvenciona con $ 5,000 oro cada kilómetro de línea de tranvías que construyan los particulares, o los Municipios, en el territorio de la República, pero a las disposiciones de ella se ha acogido solamente la que se construye de Bogotá a Chipaque, de que es empresario el señor Francisco Olarte.

En la historia del ferrocarril de Cúcuta se habla del tranvía de aquella ciudad, por lo cual no haremos referencia ninguna de él.

En Medellín se acaba de establecer la línea de tranvías por el sistema eléctrico.

El tranvía de la ciudad de Barranquilla fue construído por el señor Francisco J. Cisneros, y es de tracción de sangre.

En la ciudad de Cali, y en conexión con los Distritos de Palmira y Candelaria, se han proyectado varios ramales de tranvías, que han contratado los señores Emilio Bizot y Olimpo Zapata, con los Personeros de los Municipios respectivos. Los convenios pasaron a la censura del Gobierno Nacional, el cual declaró esas obras de utilidad pública por Resolución de 4 de febrero de 1912, pero impuso a los Contratistas la obligación de transportar gratuitamente a los empleados del Gobierno, cuando viajen en desempeño de funciones oficiales, lo mismo que a las tropas, los presos y sus custodias, y las armas, municiones y elementos de guerra de propiedad de la Nación.

Además, el Consejo de Ministros adicionó las obligaciones impuestas por el Gobierno, en el sentido de que la tracción será en todo caso mecánica, que el servicio se prestará diaria y constantemente, y que los Concesionarios deberían otorgar una fianza de carácter prendario o hipotecario, por valor de $ 1,000 oro, para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones. Los Contratistas apelaron de esa Resolución, pero el Consejo la confirmó el 24 de abril de 1912, y no hay noticia de que los trabajos hayan comenzado hasta hoy.

El Congreso expidió en 1919 la Ley 83, por la cual la Nación debe subvencionar los tranvías eléctricos y ferrocarriles que construyan los Departamentos con el 35 por 100 del costo de la obra, pero aún no ha llegado el caso de que se dé cumplimiento a esa obligación.

Tranvía de Bogotá—Esta empresa estuvo a cargo de una Casa americana que en el año de 1886 construyó una línea de tracción de sangre, entre Bogotá y el barrio de Chapinero. Más tarde se solicitó una ampliación del contrato para llevarla hasta el barrio de Las Cruces, hacia el sur de la ciudad, y posteriormente, para construír las líneas occidental y de La Alameda.

En vista de los buenos resultados obtenidos, la Empresa dispuso electrificar sus líneas y pidió una planta eléctrica y cinco carros a la General Electric Company y a la Casa Brill & Company, respectivamente, pero a causa de boicoteos que sufrió en el año de 1909, se vio obligada a traspasar sus contratos al Municipio de Bogotá por la cantidad de $ 800,000.

Desde entonces quedó la administración a cargo de una Junta Directiva y de una Junta Administradora, según lo dispuso el Acuerdo número 27 de 1910, pero en 1921 se reformó esa disposición y se suprimió la Junta Directiva, cuyas funciones se adscribieron a la Gerencia.

Uno de los principales actos de la Administración Municipal fue mejorar la empresa, prolongar sus líneas, electrificarlas, aumentar el material rodante, montar una nueva planta eléctrica y ensanchar los edificios de que se dispone, lo cual ha conseguido mediante empréstitos que en diferentes épocas ha

obtenido y a las entradas que aumentan anualmente en proporción siempre creciente.

Algunos datos estadísticos permitirán formar un concepto acerca de la marcha que ha tenido la empresa en los últimos años:

Años	Número de pasajeros transportados.	Nº de carros en servicio. Promedio.	Productos brutos.	Gastos de explotación.	Rendimientos netos.	Porcentaje de explotación.
			$	$	$	
1910	877,843	2(	44,085 04	14,607 92	29,477 12	33.40
1911	3.547,168	27	178,598 67	86,226 54	92,372 13	48.30
1912	3.887,373	28	196,960 39	93,384 01	103,576 38	47.40
1913	4.566,892	3(	230,916 17	108,133 88	122,782 29	46.83
1914	5.325,884	30	269,068 41	119,789 02	149,299 39	45 ....
1915	5.480,462	32	282,774 74½	120,349 63	162,425 11½	42.56
1916	6.064,587	34	304,528 99½	136,024 59½	168,504 40	42.85
1917	6.905,521	33	346,634 35	152,590 61	194,043 74	44.02
1918	6.895,730	33	345,091 76	159,953 91½	185,137 84½	46.35
1919	8.035,041	34	401,991 88½	177,948 10	224,043 78½	44.27
1920	10.176,133	30	511,805 71½	244,357 62	267,448 09½	47.74
1921	10.413,790	30	516,578 81½	250,710 03	264,868 78½	48.54

La longitud de la carrilera en 1910 era de 14 kilómetros 611 metros, y en 1921 fue de 30 kilómetros con 621 metros, en la cual solamente se presta el servicio de sangre en un corto trayecto de 1,143 metros.

Actualmente se hace el siguiente recorrido, de ida y regreso:

Norte, desde la Plaza de Bolívar hasta la Avenida Santiago de Chile en el barrio de Chapinero, en una longitud de 8 kilómetros y 160 metros de carrilera doble.

Sur o central, del Cementerio al barrio de San Cristóbal, en 5 kilómetros y 140 metros.

Occidental, de Paiba al Parque del Centenario, en 3 kilómetros 659 metros.

Occidental, al barrio de Las Cruces, en 3 kilómetros y 525 metros.

Alameda, del Cementerio, por la Avenida Boyacá, la calle 15, la carrera 7.ª, la calle 10.ª y la carrera 10.ª hasta la calle

1.ª, actualmente en prolongación a *Luna Park*, en 4 kilómetros y 328 metros.

Prolongación de Occidente, de la estación de Paiba al barrio Ricaurte, hoy de tracción de sangre, en 1 kilómetro 143 metros.

En estos recorridos los carros pasan por carrileras que prestan el servicio común a varias líneas, principalmente por la carrera 7ª, que es muy angosta para el tráfico, en la parte central de la ciudad. Podrían descongestionarse un tanto las líneas si se adoptara el sistema de tiquetes de transferencia y se eligiera el sitio de San Francisco como punto terminal de la de Chapinero.

El activo actual de la empresa es de.....$ 1.998,975 23½

La deuda que la grava llegó a fines de 1922, a 870,377 50

Es Gerente el doctor Nemesio Camacho, y desempeña el cargo de Ingeniero el señor Enrique Garcés.

Deslizadores e hidroaviones—No terminaremos este capítulo sin llamar la atención al hecho reciente del establecimiento de deslizadores en los ríos navegables, gracias a los tenaces esfuerzos del señor Gonzalo Mejía, quien ha logrado resolver el problema de convertir las arterias fluviales en carreteras automoviliarias, como está ya demostrado en el río Magdalena, en donde funcionan estos aparatos con verdadera eficacia. De este modo nuestro territorio, que parecía el menos favorecido por la naturaleza para establecer vías de comunicación, fáciles y económicas, viene ocupar el primer puesto en la nueva aplicación introducida al país por el señor Mejía. No tardará mucho tiempo sin que puedan abrirse al progreso universal las grandes extensiones que permanecían casi abandonadas en los confines del territorio colombiano, las que gracias a los servicios de la ciencia, como los hidroaviones establecidos por una Compañía colomboalemana, de los cuales hay ya en servicio seis aparatos en el río Magdalena, que funcionan desde hace tres años sin tropiezos de ninguna clase, y a la telegrafía y telefonía inalámbricas, pondrán aquellas soledades en condiciones de fácil explotación y en rápido contacto con la civilización y el progreso.

APÉNDICE—Las consecuencias de la guerra mundial, que aún se palpan, impidieron la consecución de empréstitos en el Exterior para la terminación de algunas líneas férreas, como las de Puerto Wilches y del Pacífico, pero es de suponer que las condiciones financieras de los mercados monetarios mejoren y pueda el Gobierno conseguir el grande empréstito de cien millones para que ha sido autorizado por el Congreso.

Esta suma estará destinada en su mayor parte a la construcción de líneas férreas, y por consiguiente será necesario aprovechar la red actual, que ha venido formándose en el territorio nacional y se encuentra constituída así:

Hay 244 kilómetros de vía férrea de un metro de anchura en las siguientes empresas:

	Kilómetros.
La Sabana	55
El Sur	35
El Norte	62
Cúcuta	72
Puerto Wilches	21
	245

Y en obra con esa misma paralela:

	Kilómetros
El Norte	15
Puerto Wilches	10
El Sur	5
	30

Y en proyecto:

	Kilómetros
Cúcuta a Pamplona, en estudio.	
La Sabana al río Magdalena	213
El Sur a Fusagasugá	43
Puerto Wilches a Bucaramanga	110
El Norte a Chiquinquirá	88
	454

En los ferrocarriles de una yarda se están explotando los siguientes:

	Kilómetros.
Amagá	52
Antioquia	183
Caldas	40
Ramal y puente sobre el río de La Vieja	2 300
Cartagena	105
La Dorada	111
Girardot	132
El Tolima	76
Santa Marta y sus ramales	160
Pacífico	330
	1,191 300

Están en obra y en proyecto, en estas mismas empresas:

Amagá, hasta el río Cauca o hasta empalmar con el ferrocarril de Caldas.

Antioquia, túnel de La Quiebra y empalme de las dos secciones.

Girardot y Tolima, puente sobre el río Magdalena y empalme de las dos líneas.

Ambalema a Ibagué.

Espinal al río Saldaña.

Pacífico y sus ramales.

Por consiguiente, la vía de una yarda domina con una mayor longitud, que aumentará con la línea a Urabá, la central de Bolívar, la del ferrocarril de Nariño, y otras que hay en proyecto.

Además, debe tenerse en cuenta el ferrocarril de Bolívar, de Puerto Colombia a Barranquilla, de carácter local, que mide 1m.08 entre rieles y tiene 28 kilómetros de longitud.

De manera que en resumen la red ferroviaria del país ha venido a quedar constituída así:

		Kilómetros.	
Líneas de un metro	En explotación.....	245	
	En obra.....	30	
	En proyecto.....	454	729
Líneas de una yarda	En explotación..		1,189 300
	En obra.....		.....
	Varias en proyecto.....		.....
Ferrocarril de Bolívar, de 1m.08.....			28
Total			1,946 300

Corresponden a la Nación, como propietaria, las siguientes líneas:

Ferrocarril del Pacífico (330 kilómetros). Ramal de Cartago y puente sobre el río de La Vieja (2 kilómetros 300 metros). Ferrocarril del Tolima (76), y últimamente el ferrocarril de Girardot (132 kilómetros), o sean 540-300 kilómetros de una yarda. Ferrocarril de Puerto Wilches (20). Ferrocarril del Sur (35). Ramal del ferrocarril del Norte entre Zipaquirá y Nemocón (15) o 70 kilómetros en la vía de un metro. Además, es condueña con el Departamento de Cundinamarca en la prolongación del ferrocarril de la Sabana al río Magdalena, obra en que hay ya construídos 15 kilómetros. También será dueña de las líneas en prolongación de los ferrocarriles que hemos citado, en los que se adelantan los trabajos a medida que lo permiten los recursos del Gobierno y los rendimientos netos de esas empresas. Hoy tiene la Nación un total de 610 kilómetros de ferrocarril, que con su equipo correspondiente, estaciones, talleres y demás anexidades, puede estimarse a razón de $ 40,000 cada uno, lo que representa para el Estado un valor de $ 24.400,000.

Hubiera sido dueño de mayor kilometraje si las negociaciones llevadas a cabo para construír ferrocarriles se hubieran conducido con habilidad, pero puede anotarse el hecho de que la Nación trata de aumentar su control sobre las nuevas vías férreas contratadas en los últimos años. Además, el Congreso

ha dado autorizaciones al Ejecutivo para que adquiera la propiedad de algunas empresas en que han surgido inconvenientes de cierto carácter, y en cumplimiento a ellas se obtuvo recientemente el ferrocarril de Girardot y tal vez muy pronto algunos otros.

Los errores que se cometieron al contratar la construcción de los ferrocarriles se han venido subsanando con el tiempo, mediante el desembolso de fuertes sumas de dinero, que habrían podido economizarse si hubiera contado el país con alguna experiencia en estos asuntos.

Ahora corresponde al Gobierno desarrollar con acierto el problema de la explotación de las empresas de su propiedad, si pone al frente de ellas un personal técnico que sepa imponer métodos de economía industrial, a fin de que puedan ser administradas con verdadero éxito.

Hemos ya observado al hablar de los rendimientos obtenidos en cada empresa férrea que éstos van en aumento en cada año. En las líneas nacionales, el producto total que se obtuvo durante los últimos años fue el siguiente:

	1919	1920	1921
Ferrocarril del Tolima, producto bruto.....$	96,136	171,148	190,000
Ferrocarril del Sur, producto bruto.....	135,664	165,039	162,524
Ferrocarril del Pacífico, producto bruto.....	558,988	878,753	1.100,731
Ferrocarril de Puerto Wilches, producto bruto.....	4,940	17,516	29,080
Ramal del Norte (Zipaquirá-Nemocón), producto bruto.	53,886	60,603	62,237
Sumas.....$	849,614	1.293,059	1.544,572

A este total se deberá agregar el producto de la línea de Girardot, que en 1920 fue de $ 1.185,958 y que hace pasar de dos y medio millones el producto bruto de las líneas de propiedad nacional. Además, el Gobierno es accionista en la

mitad de la empresa del ferrocarril de la Sabana, que ha tenido un producto así:

1919....$ 376,769; 1920....$ 486,480; 1921....$ 482,295

Cuando los ferrocarriles de propiedad nacional estén administrados por técnicos que puedan imponer métodos científicos de explotación, podrán hacerse economías que hoy son imposibles, debido a sistemas oficiales en donde la intriga y el favoritismo imperan. Entonces podrá verse que el coeficiente de explotación girará alrededor del 50 por 100 del producto bruto de cada empresa, y este será el índice que permita conocer por aproximación la eficacia con que cada una de ellas es manejada.

En caso de que el Gobierno llegue a obtener el gran empréstito que desea, deberá prestar preferente atención al ramo de ferrocarriles, problema importante que presenta dos fases, a saber: una, a la cual está ligada la de saber elegir la red que mejor convenga al país y que se relaciona con la manera acertada de contratar la construcción de vías férreas sin incurrir en los errores que por falta de experiencia se cometieron en épocas pasadas y que tánto dinero cuestan al país; y otra, relacionada con la explotación científica, a fin de que la de estas empresas se haga como las de carácter particular mejor administradas.

Debe abandonarse el sistema adoptado hasta hoy de premiar con puestos públicos los servicios prestados a personalidades políticas, pues en materia de administración la competencia científica no siempre está al alcance de las medianías que aspiran a ocupar tales puestos, y el desastre se presentará con caracteres agravantes.

La Sociedad Colombiana de Ingenieros, deseosa de llamar la atención acerca de un plan que facilite al Gobierno la tarea de administrar las vías férreas, ha procurado iniciar la formación de un Congreso Ferroviario que se ocupe de preferencia en resolver los siguientes puntos:

Manera de establecer una contabilidad apropiada al carácter industrial de esta clase de empresas, que esté dentro del concepto moderno adoptado en países dueños de una grande experiencia en el particular.

Organización de la estadística para la construcción y explotación de los ferrocarriles.

Manera apropiada de contratar la construcción de líneas férreas, sea por administración oficial, por contratos de construcción, por concesiones y privilegios, etc.

Reglamentación sanitaria de las empresas férreas.

Protección para las clases trabajadoras al servicio de los ferrocarriles.

Las conclusiones a que debería llegar el Congreso se recomendarían al Gobierno para que fueran sometidas al Poder Legislativo y se tradujeran en leyes y disposiciones favorables a la política que deba seguirse en ramo tan importante. Y al decir política no tenemos la intención de darle el significado usual que se le da en los países del trópico, o sea: la conveniencia personal amparada por un gran rótulo político, que permite escalar los puestos públicos o repartir éstos entre grupos de adeptos que trabajen por un mismo fin, de proyecciones enteramente personales.

Al hablar de la nacionalización de los ferrocarriles en el capítulo XII de esta historia expusimos los principales inconvenientes que puede presentar, pero las consideraciones que hicimos no obstan para desear que esta sea la norma a que deba ceñirse el Gobierno en el futuro, como la mejor manera de contribuír al engrandecimiento de la Patria.

Digno de encomio es el interés que el Gobierno ha demostrado, en todo tiempo, por extender los rieles por el territorio nacional, pero es indispensable que la Nación posea su dominio sobre los ferrocarriles, como lo tiene sobre otros servicios nacionales, como los telégrafos, por ejemplo. Desprenderse de esa valiosa atribución para dejarla en manos de empresarios particulares, y aun diremos, ponerla bajo la dirección de los Gobiernos Departamentales, es plantear dificultades para el porvenir, que ahora es la oportunidad de resolver fácilmente. Lo sucedido con el ferrocarril de Santa Marta ilustra muy bien nuestra tesis.

Pero el Gobierno está en el deber, al dotar al país de líneas férreas, de explotarlas con el mismo celo e interés que lo hacen

las empresas particulares mejor organizadas; y para lograr ese fin, ya que no se oyen las voces de los ingenieros nacionales, deberá traerse un técnico que sea especialista en ese ramo, a fin de que establezca los metodos usuales empleados en el Exterior. Entonces las empresas oficiales podrán presentar informes verdaderamente interesantes para los financistas y demás personas que se interesen en la marcha de la explotación ferroviaria del país, en los cuales figurarán las expresiones de gastos, por tren-kilometro, y otras, que algunos Gerentes, hoy, consideran como inútiles y sin sentido práctico, ya que ellos ignoran su verdadera significación.

No es conveniente tampoco que el personal de una empresa esté sujeto al capricho del Gobierno, el cual quita y pone empleados sin consultar sus capacidades y como recurso fácil de salir de compromisos. Es necesario que los Gerentes de los ferrocarriles tengan suficiente autonomía para organizar sus empresas por medio de hábiles y competentes empleados bien remunerados, que tengan el estímulo del ascenso y de la conservación del puesto que desempeñan, siempre que sepan cumplir con sus obligaciones.

Llevando a la práctica estas medidas y procurando imponer un plan severo de economías, como pudiera ser la refundición de varias empresas en una sola, es muy posible que la explotación ferroviaria de las líneas nacionales mejore y sea un capítulo de entradas muy importante en el Presupuesto oficial.

Seguir la misma rutina que hasta hoy se ha empleado, es llevar a la ruina los grandes intereses nacionales que tántos sacrificios han costado al país.

INDICE

CAPITULO I

Págs.

Red ferroviaria—Descripción del territorio colombiano—Población. Líneas en explotación, en construcción, en proyecto y estudio. Paralela adoptada—Consideraciones finales..... 1

CAPITULO II

Condiciones sanitarias del territorio colombiano—Leyes sobre saneamiento de puertos—Convenciones sanitarias—Labores de la Junta Central de Higiene..... 12

CAPITULO III

Reseña general sobre la marcha y desarrollo que han tenido los ferrocarriles colombianos desde 1835 hasta 1914—Longitud de la red. Necesidad de conectarla con la de las naciones limítrofes..... 16

CAPITULO VI

Leyes vigentes sobre fomento de líneas férreas—Proyecto Porras—Ley 104 de 1892—Ley 61 de 1896—Reformas que se imponen—Proyecto Escobar..... 45

CAPITULO V

Diversos planes fiscales propuestos para conseguir fondos destinados a la construcción de vías férreas—Leyes de autorizaciones al Ejecutivo sobre consecución de empréstitos..... 71

CAPITULO VI

Resumen histórico de la deuda exterior antigua..... 83

CAPITULO VII

Deuda exterior nueva, causada por la construcción de ferrocarriles y por empréstitos. Unidades de aduana comprometidas. Monto total de la deuda exterior..... 113

CAPITULO VIII

Crédito interno—Bancos de carácter oficial—Apoyo que prestaron a las empresas férreas—Moneda nacional—Presupuestos de rentas y gastos..... 128

CAPITULO IX

Págs.

Compañías ferroviarias—Organización de su capital—Acciones y bonos—Capitalización de una empresa—Compañías insolventes..... 155

CAPITULO X

Definición del transporte—Economía del transporte—Relación entre el transporte y la producción—Riqueza—Deberes del Estado en relación con el transporte—Compañías férreas establecidas en el país—División del servicio de transporte..... 169

CAPITULO XI

Servicio férreo—Tarifas—Estipulaciones contenidas en los contratos. Observaciones..... 178

CAPITULO XII

Inspección Oficial—Leyes vigentes—Nacionalización de los ferrocarriles—Política adoptada por algunas naciones extranjeras—Consideraciones finales..... 202

SEGUNDA PARTE

CAPITULO XIII

Historia del ferrocarril de Amagá—Antecedentes—Concesión vigente. Inauguración de los trabajos—Desarrollo de la obra—Datos sobre la explotación del ferrocarril—Una visita a la empresa..... 237

CAPITULO XIV

Historia del ferrocarril de Antioquia—Antecedentes—Contratos con el señor Francisco J. Cisneros—Marcha de los trabajos—Reformas y nuevos arreglos—Administración departamental—Contratos celebrados con una casa inglesa—Administración oficial—Departamental—Datos estadísticos—Una visita a la línea..... 251

CAPITULO XV

Historia del ferrocarril de Bolívar—Antecedentes—Contratos primitivos—Inauguración de la obra—Compra de la empresa por el Gobierno—Administración oficial—Prolongación de la línea—Arrendamiento del ferrocarril — Venta de la empresa — Muelle de Puerto Colombia—Reglamentación del servicio de carga y descarga—Traspaso a una Compañía inglesa. Nuevos arreglos—Tarifas vigentes—Datos estadísticos..... 296

CAPITULO XVI

Págs.

Historia del ferrocarril de Caldas—Contratos y leyes vigentes—Iniciación de los trabajos—Inauguración de la obra—Tarifas—Estado de la empresa..... 333

CAPITULO XVII

Historia del ferrocarril de Cartagena—Antecedentes—Contrato vigente—Modificaciones—Inauguración de la obra—Muelle—Datos estadísticos—Tarifas—Visita a la empresa..... 342

CAPITULO XVIII

Historia del ferrocarril de Cúcuta—Antecedentes—Camino de ruedas. Contrato de privilegio para el ferrocarril—Inauguración de la obra—Tranvía de San José—Ferrocarril a la frontera venezolana del Táchira—Tráfico de la empresa—Tarifas—Antecedentes del ferrocarril al río Magdalena..... 354

CAPITULO XIX

Historia del ferrocarril de La Dorada—Contratos celebrados—Ejecución de la obra—Inauguración del ferrocarril—Trayecto hasta Ambalema—Informe sobre la empresa—Datos estadísticos—Tarifas—Material rodante..... 370

CAPITULO XX

Historia del ferrocarril de Girardot—Contratos primitivos—Ejecución de la obra—Contratos con la Compañía inglesa—Terminación de la obra—Datos estadísticos—Tarifas—Material rodante..... 389

CAPITULO XXI

Antecedentes del ferrocarril de Nariño..... 411

CAPITULO XXII

Historia del ferrocarril del Norte—Antecedentes—Estudios y trabajos. Fracaso del proyecto—Nuevos contratos—Trayecto de Bogotá a Zipaquirá—Inauguración de la obra—Prolongación a Nemocón. Traspaso al Gobierno—Continuación de los trabajos—Estadística. Tarifas—Material rodante—Capital social de la Compañía inglesa. 418

CAPITULO XXIII

Historia del ferrocarril del Pacífico—Antecedentes relacionados con el camino de Buenaventura. Contratos para el ferrocarril—Iniciación de la obra—Diversas propuestas para su continuación. Compañía del Ferrocarril del Pacífico—Estadística—Tarifas—Material rodante..... 451

Págs.

CAPITULO XXIV

Historia del ferrocarril de Panamá—Contratos primitivos y reformatorios—Renta para la Nación—Incidentes con la Compañía del Canal—Tratado con los Estados Unidos..... 514

CAPITULO XXV

Historia del ferrocarril de Puerto Wilches—Contratos y modificaciones—Organización de los trabajos y fracaso de la obra—Nuevos contratos—Construcción del primer trayecto—Suspensión de la obra—Arreglo con la Compañía—Estado de la empresa..... 551

CAPITULO XXVI

Historia del ferrocarril de la Sabana—Antecedentes—Ferrocarril de Occidente—Ferrocarril de la Sabana—Iniciación de la obra—Organización de la Compañía—Material rodante—Estadística—Prolongación de la línea..... 557

CAPITULO XXVII

Historia del ferrocarril de Santa Marta—Contrato primitivo—Ejecución de la obra—Contrato adicional—Ley 61 de 1903—Muelles en la bahía—Material rodante—Tarifas—Estadísticas..... 590

CAPITULO XXVIII

Historia del ferrocarril del Sur—Ejecución de la obra—Traspaso de la empresa al Gobierno—Prolongación al Salto de Tequendama. Tarifas—Estadística..... 611

CAPITULO XXIX

Historia del ferrocarril del Tolima—Contratos celebrados con el señor Carlos Tanco—Dificultades y tropiezos—Caducidad de la concesión—Compra de la empresa por el Gobierno—Prolongación a Ibagué—Tarifas—Estadísticas—Ramales de Ambalema y el Guamo—Puente de Girardot..... 625

CAPITULO XXX

Ferrocarriles particulares—Cables aéreos—Tranvías—Deslizadores e hidroaviones—Apéndice..... 646

ERRATA

De la página 353 en adelante hasta la 369, exclusive, la paginación quedó errada y dice 453 .....468.

BINDING ... MAY 1 0 1971

HE
2948
07
t.2

Ortega Díaz, Alfredo
Ferrocarriles colombianos

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY