

DIARIO OFICIAL.

Año XIX.

Bogotá, martes 17 de Abril de 1883.

Número 5,683.

CONTENIDO.

PODER LEGISLATIVO.

Ley 3.^a de 1883, por la cual se aprueba un contrato. 11,783

Ferrocarril de la Sabana y camino carretero de Cambio. 11,783

Proyecto de resolución. 11,783

SECRETARIA DE GOBIERNO.

Telegrama. 11,785

Estado de las líneas telegráficas. 11,785

SECRETARIA DEL TESORO.

Diligencias de visita. 11,785

SECRETARIA DE FOMENTO.

Invitación a contrato. 11,786

Circular. 11,786

OFICINA GENERAL DE CUENTAS.

Autos. 11,786

Avisos oficiales. 11,786

Poder Legislativo.

LEY 3.^a DE 1883

(1.^o DE ABRIL).

"por la cual se aprueba un contrato."

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia.

Visto el contrato adicional al de 14 de Junio de 1881, sobre construcción de un Ferrocarril de Honda a "La Dorada," y levantamiento de un puente en el río Magdalena, que copiado literalmente dice:

"CONTRATO adicional al de 14 de Junio de 1881, sobre construcción de un Ferrocarril de Honda a "La Dorada" y levantamiento de un puente en el río Magdalena.

"Alejandro Posada, Secretario del Tesoro, encargado accidentalmente del Despacho de Fomento, con autorización del Poder Ejecutivo, y Francisco J. Cisneros, en su propio nombre, hemos celebrado el siguiente contrato:

"Art. 1.^o Prórroga hasta el 1.^o de Agosto de 1885 el término fijado por el número 1, artículo 2.^o del contrato de 14 de Junio de 1881, que aprobó la ley 5.^a de 1882, para terminar la construcción y dar al servicio público el Ferrocarril comprendido entre los puentes de "La Noria" y "La Dorada," y el puente de hierro que debe levantarse sobre el río Magdalena, frente a la ciudad de Honda ó sus inmediaciones.

"La concesión de esta prórroga no altera, nova ni afecta en manera alguna las demás estipulaciones que contiene el contrato referido, y que se declaran vigentes en todas sus partes.

"Art. 2.^o Si el día 1.^o de Agosto de 1885 no estuviere entregado al servicio público el Ferrocarril comprendido entre "La Noria" y "La Dorada," en los términos fijados en el respectivo contrato, Cisneros incurrirá en una multa de siete mil pesos (\$ 7,000), á favor del Tesoro nacional, por cada tres millas que deje de construir, salvo los casos de fuerza mayor debidamente comprobados, y el Gobierno quedará en libertad de contratar el resto de la línea con otra persona ó Compañía; ó podrá hacerlo ejecutar por administración; pero si el trayecto construido prestare servicio público, gozará Cisneros respecto á esta sección de camino, de todos los privilegios concedidos para la línea entera. No se computará en el término fijado en este artículo el tiempo en que deje de pagarse con puntualidad la subvención acordada á la Empresa por el artículo 3.^o del contrato de 14 de Junio ya citado.

"Art. 3.^o El presente contrato, después que sea aprobado por el Poder Ejecutivo, se someterá inmediatamente á la consideración del Congreso.

"En fe de lo cual firmamos el presente en Bogotá, á veinte de Febrero de mil ochocientos ochenta y tres.

"ALEJANDRO POSADA—FRANCISCO J. CISNEROS.

"Poder Ejecutivo nacional—Bogotá, Febrero 20 de 1883.

"Aprobado.

"(Firmado) JOSÉ E. OTÁLORA

"El Secretario del Tesoro, encargado del Despacho de Fomento,

"(Firmado) ALEJANDRO POSADA."

DECRETA:

Artículo único. Apruébase en todas sus partes el contrato celebrado entre el señor Secretario del Tesoro, encargado del Despacho de Fomento, y el señor Francisco J. Cisneros, el 20 de Febrero del corriente año, por el cual se adiciona el de 14 de Junio de 1881, "sobre construcción de un Ferrocarril de Honda a "La Dorada" y levantamiento de un puente en el río Magdalena."

Dada en Bogotá, á siete de Abril de mil ochocientos ochenta y tres.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

RICARDO BOCEREA.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

FAUSTINO GÓMEZ.

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

Leovidas Flórez.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

Carlos Cotes.

Poder Ejecutivo nacional—Bogotá, 10 de Abril de 1883.

Publiquese y ejecútese.

(L. S.) JOSÉ E. OTÁLORA

El Secretario de Fomento,

MANUEL LAZA GRAU.

FERROCARRIL de la Sabana y camino carretero de Cambio.

Ciudadanos Senadores y Representantes, y ciudadanos Presidente de la Unión.

Nombrados por vosotros en comisión, por especial excitación del señor Gobernador del Estado de Cundinamarca para acompañarlo á la visita que él se proponía hacer á las obras de construcción del Ferrocarril de la Sabana y del camino carretero de Cambio, vuestras Comisiones han cumplido su cometido acompañando á aquel Magistrado en su viaje, y observando con él los hechos que deseaba ver por sí y por Representantes de ambas Cámaras y del Poder Ejecutivo. En este largo viaje, que ha durado catorce días, todos los miembros de vuestras Comisiones han recibido del señor Gobernador de Cundinamarca, así como de los señores Superintendente, Ingenieros y demás empleados tanto al servicio del Ferrocarril de la Sabana como del de Occidente, las más atentas y delicadas atenciones.

A pesar de no constar de la resolución de las Honorables Cámaras cuál sea el objeto á que debieran vuestras comisiones dirigir su atención, sino "á acompañar al Gobernador de Cundinamarca en su visita," han considerado un deber daros cuenta de lo que han visto; y como quiera que la mera exposición de los hechos sería considerada como un informe deficiente si no se acompañara con reflexiones sobre los motivos que han dado lugar á la creación de las obras de que se trata; y de las esperanzas que en ellas se fundan y del objeto que se cree realizarán, vuestras Comisiones han creído deber extenderse á hacer una historia compendiada del asunto, acompañada con reflexiones que se desprenden de los hechos observados y de los informes recibidos.

Precedentes.

Desde 1875 la Asamblea de Cundinamarca había autorizado la concesión de un privilegio para la construcción y explotación de un Ferrocarril entre el Magdalena y esta capital, el que fué concedido por el Poder Ejecutivo del Estado al señor Charles S. Brown, quien desde entonces inauguró los trabajos de construcción, cuyo desarrollo posterior no justificó las esperanzas que entonces se fundaron en ellos. Parece que hubo alguna divergencia entre el contratista y el Gobierno de Cundinamarca sobre la inteligencia del contrato y el modo como debían aplicarse la subvención concedida por el Gobierno de Cundinamarca á la Compañía constructora. Esta por su parte se había limitado á ejecutar algunos kilómetros de calzada desde esta ciudad hacia el Occidente y otra porción á orillas del río Magdalena, aprovechando las secciones de terreno que presentaban menos dificultades; y á construir cerca de tres kilómetros de carriles á inmediaciones de las Bodegas de Bogotá. La extrema lentitud en la ejecución de esas obras hacia desesperar de la efectividad en la realización de una Empresa de tanta magnitud como la de este Ferrocarril cuya longitudinal aproximada es de unos 200 kilómetros, teniendo que vencer un desnivel de cerca de 2,500 metros, al través de una cordillera abrupta, y cuyos perfiles no pare e hayan sido estudiados lo bastante suficientemente completo para formar un proyecto de vía con presupuestos bastante aproximados. En tal estado estaba el asunto al principiar el año de 1882, en cuya época ya el Gobierno de la Unión, en vista de los estudios ejecutados por el Ingeniero señor Inalberto Liévano, había decretado la construcción de un Ferrocarril entre el puerto de Girardot y esta ciudad.

Contratos actuales

Por ese tiempo vino á ocupar la primera Magistratura de Cundinamarca el señor General Benito Aldana, quien llegó al poder cuando le fué vivo deseo de abrir las dificultades que nuestro suelo ofrece al desarrollo y mejora de sus vías de comunicación. El teniente ántes una larga experiencia adquirida en la Dirección general de caminos de Cundinamarca, cuyo destino le ha servido en los años anteriores, y en cuyo ejercicio había adquirido la convicción de que la construcción y sostenimiento de los caminos carreteros eran demasiado costosos é ineficaces para un tráfico económico; y que para salir de la rutina establecida é iniciar una nueva era se había preciso empezar por reemplazar una de las principales vías por un Ferrocarril servido por vapor. Estos propósitos no podían ser más factibles; y toda la cuestión que habia reducido á buscar los medios de ponerla en ejecución.

Al efecto se celebró el contrato de 8 de Febrero de 1882, el que fué reformado por el de 10 de Junio del mismo año, entre el Secretario de Fomento del Estado de Cundinamarca y los señores Charles S. Brown y Ch. G. Rodgers como representante de la Compañía del Ferrocarril de Occidente. Al tenor de este contrato la Compañía del Ferrocarril de Occidente se obliga en lo sustancial:

1.^o A construir un Ferrocarril entre Facativá y la "Vuelta de la Madre de Dios," cuyo Ferrocarril será del ancho de tres pies y medio entre los rieles, sólido &c. &c.

2.^o A dar al Estado todos los materiales necesarios para construir un Ferrocarril entre Facativá y Bogotá.

3.^o A reconocer al Estado en propiedad la cuarta parte de todo el Ferrocarril, en compensación de las concesiones que el Gobierno del Estado hace á la Empresa.

4.^o A no cobrar más de los precios siguientes por el servicio del Ferrocarril: Por pasajeros de 1.^o clase siete centavos por milla. Por id. de 2.^o clase cuatro centavos por milla. Por flotes de carga de 125 kilogramos 5 centavos por milla.

Cuando el trasporte sólo sea en un tra-

yecto de la línea, se podrá recargar el flote en 25 por 100. *

5.^o A concluir toda la línea en cuatro años, cuyo plazo debe prorrogarse por caso fortuito, turbación del orden público, ó seca del río Magdalena que impida su navegación por buques competentes para el transporte de los materiales &c.

El Gobierno del Estado por su parte se obliga:

1.^o A conceder á la Compañía privilegio por 99 años para el uso, explotación y goce del Ferrocarril y sus anexidades.

2.^o A dar á la Compañía, cuando ella lo exija, todos los terrenos necesarios para la construcción, uso y explotación de la vía y estaciones.

3.^o A obtener la exención de derechos de Aduana para todos los materiales, máquinas, herramientas, medicinas &c. que la Compañía necesite para la construcción y explotación del Ferrocarril.

4.^o A construir á expensas del Estado y entregar á la Compañía cuando ésta empalse un Ferrocarril con el de la Sabana, una línea férrea entre Bogotá y Facativá, construída en condiciones de anchura y solidez semejantes á las fijadas para el de Occidente.

5.^o A dar á la Compañía un millón de pesos en Bonos que ganen el 5 por 100 anual, amortizables en diez años y cuyo interés se pagará mitad por la Compañía y mitad por el Gobierno.

6.^o A pagar á la Compañía 400,000 pesos en dinero en los cuatro primeros años después de la fecha del contrato, por trimestres vencidos, de los cuales se avanza el primer trimestre de \$ 33,333.33 cs., artículo 19 del contrato. Expresando en números y para mayor claridad véase lo que vale las concesiones que el Estado hace á la Compañía del Ferrocarril:

En Bonos amortizables en 10 años	\$ 1,000,000 ...
En cuatro anualidades en dinero	400,000 ...
En el valor de Ferrocarril de la Sabana	700,000 ...
En terrenos é intereses (aproximación)	100,000 ...
	\$ 2,200,000 ...

Hechas estas valiosas concesiones á la Compañía del Ferrocarril de Occidente, el Gobierno del Estado se ha ocupado en la construcción de la parte de la obra que le corresponde según el contrato, parte costosa por las dificultades que existen para transportar los materiales del Magdalena á la altiplanicia, operación que recarga extraordinariamente los gastos de este Ferrocarril, que de otro modo sería uno de los más fáciles por ser el terreno plano y las obras de arte de reducidas proporciones.

Las obras de construcción del Ferrocarril de la Sabana se principiaron poco después de firmado el contrato de 8 de Febrero de 1882, y poco después el Gobierno del Estado para establecer los medios prácticos para transportar el pesado material que se necesita para la obra nombró una Comisión de ingenieros para que estudiase el asunto. Dicha Comisión, después de un examen comparativo de los diferentes vías, aconsejó como el medio más económico para transportar los materiales la construcción de un camino carretero por la vía trazada por el Ingeniero señor Juan N. González Vázquez.

Para dar claridad á estas cifras anotamos los flotes así: se calcula la distancia de "Vuelta de Madre de Dios" á Bogotá en 120 millas; y de Bogotá á Facativá en 24 millas.

Pasajes.

1 pasajero de 1. ^o clase en toda la línea	\$ 40
1 id. de 2. ^o id. en id. id.	20
1 id. de 1. ^o de Facativá á Bogotá	2
1 id. de 2. ^o id. id. id.	1 20

Flotes.

1 carga de 10 arcos en toda la línea	6
1 id. de id. de Facativá á Bogotá	1 50
1 hoy en carros no vale 50 cs. la carga de Facativá á Bogotá. Del Magdalena á Bogotá apenas vale \$ 4 en mulas la carga de 150 kilogramos.	