

# DIARIO OFICIAL.

Año XXIII.

Bogotá, sábado 12 de Marzo de 1887.

Número 6,980.

CONTENIDO.

	Págs.
<b>PODER LEGISLATIVO.</b>	
Consejo Nacional Legislativo—Ley 35 de 1887, que aprueba un contrato.....	281
Ley 36 de 1887, que reforma el artículo 2º de la ley 52 de 1886.....	281
Ley 37 de 1887, que reconoce y manda pagar un crédito.....	281
Informe de una Comisión.....	282
<b>MINISTERIO DE GOBIERNO.</b>	
Telegramas.....	282
<b>MINISTERIO DE HACIENDA.</b>	
Informe presentado al Ministerio de Hacienda por Nicolás Tanco Armero. Agente del Gobierno de Colombia, acerca de los trabajos de la Compañía del Canal interoceánico.....	282
<b>MINISTERIO DE FOMENTO.</b>	
Decreto número 128 de 1887, en ejecución de la ley 25 de 1886 (14 de Octubre), que ordena el pago de una indemnización.....	284
Informe de una Comisión.....	284
Estado de las líneas telegráficas.....	284
Avisos oficiales.....	284

Poder Legislativo

CONSEJO NACIONAL LEGISLATIVO.

LEY 35 DE 1887

(5 DE MARZO),

que aprueba un contrato.

El Consejo Nacional Legislativo,

Visto el contrato celebrado en 21 de Febrero del presente año con el Sr. Robert B. White, sobre la exploración preliminar de las zonas metalíferas del Departamento del Tolima, que a la letra dice:

“Los infrascritos, á saber: Jesús Casas Rojas, Ministro de Fomento, debidamente autorizado por el Excmo. Sr. Presidente de la República, y Salvador Camacho Roldán, Comisionado especial del Gobernador del Departamento del Tolima, por una parte, y Robert B. White, vecino de Medellín, en su propio nombre, por otra, han celebrado el siguiente contrato:

“Art. 1º Robert B. White se obliga á practicar en el Departamento del Tolima la exploración preliminar de las zonas metalíferas del territorio de dicho Departamento, de acuerdo con el decreto ejecutivo número 623 de 1886 (26 de Octubre), publicado en el *Diario Oficial* número 6,841, y que dice:

‘DECRETO NUMERO 623 DE 1886

(26 DE OCTUBRE),

‘que organiza provisionalmente el modo de dar cumplimiento al artículo 2º de la ley 15 de 1886.

‘El Presidente de la República de Colombia,

‘En uso de la autorización que le da al Gobierno el artículo 2º de la ley 15 de 1886 (10 de Septiembre), y

‘CONSIDERANDO:

‘Que requiere fuertes gastos el desempeño de la Comisión de minas de que trata el decreto número 268 del Gobernador del Tolima, expedido el 18 de Enero del presente año; y que por lo mismo es conveniente determinar con precisión los estudios que deberán encargarsele, tanto para facilitar los trabajos, como para disminuir en lo posible dichos gastos;

‘DECRETA:

‘Art. 1º Mientras se contrata un Ingeniero de minas cuyas aptitudes y trabajos le hayan dado reconocida reputación, el Ministerio de Fomento, oyendo previamente al Gobernador del Departamento del Tolima, procederá á contratar un individuo competente que se encargue de hacer un estudio preliminar de las zonas metalíferas más importantes del Departamento del Tolima.

‘Art. 2º La exploración preliminar de que trata el artículo anterior tiene por objeto ilustrar al Gobierno acerca de la riqueza de los principales yacimientos de metales, descubiertos en el Departamento del Tolima, y dar una idea aproximada de su importancia y extensión, con el fin de hacer en ellos el estudio de los puntos principales á que debe contraerse el reconocimiento formal de los valiosos distritos mineros de toda la República.

‘Art. 3º La Comisión exploradora se comprometerá:

‘Primero. A hacer un reconocimiento rápido de las principales zonas metalíferas del Departamento del Tolima y á presentar al Gobierno de la República, como resultado de este trabajo en cada zona: Tres colecciones de muestras de los principales minerales metalíferos, con los ensayos químicos de la riqueza de algunos de los más notables entre ellos. El tamaño de cada una de las muestras debe ser el suficiente para su estudio, y llevará consigo una tira de papel que indique su procedencia; y un informe sobre la importancia de cada yacimiento notable, prospecto general que presenta y condiciones que requiere para su explotación.

‘Segundo. A proponer para la organización de la Comisión de minas y de sus trabajos, un plan ó proyecto razonado;

‘Tercero. A indicar las reformas que convendría introducir en la legislación de las minas, y la protección que el Gobierno pudiera prestar á la industria minera.

‘Art. 4º Los gastos que cause la ejecución del presente decreto, serán pagados: la mitad por el Departamento del Tolima y la otra mitad por el Tesoro nacional.

‘Dado en Bogotá, á 26 de Octubre de 1886.

‘J. M. CAMPO SERRANO.

‘El Ministro de Hacienda, encargado del Despacho de Fomento,

‘ANTONIO ROLDAN.’

‘Art. 2º Robert B. White acepta las cláusulas del decreto anterior y se compromete á darles puntual cumplimiento dentro del término de seis meses. El informe que habrá de presentar, en cumplimiento del inciso 1º del artículo 3º del decreto citado, expresará la composición técnica en que aparecen los minerales de oro y plata; á los cuales se contraerán de preferencia los estudios que practique el Sr. White, á efecto de que de una á tres de las principales minas de cada zona, á lo menos pueda formarse alguna idea sobre la naturaleza del tratamiento que requieren para su extracción y explotación.

‘Art. 3º El Gobierno de la República y el Departamento del Tolima pagarán á White una remuneración por el servicio que presta, así:

‘Un sueldo, mensual de quinientos pesos (\$ 500) á contar desde el día 22 de

Enero, en que se puso en marcha de Medellín hacia Honda con el objeto de dar cumplimiento á este contrato.

‘Todos sus gastos de viaje desde Medellín al Tolima y su regreso á Medellín, los cuales se fijan en la suma de trescientos pesos mensuales (\$ 300).

‘Estos pagos se harán en la forma siguiente: mil quinientos cincuenta pesos (\$ 1,550) apenas sea aprobado este contrato, por el H. Consejo Nacional; en los meses que siguen de Marzo para adelante, quinientos pesos (\$ 500) anticipados en cada uno; y al fin del tiempo señalado para la exploración y tan pronto como se hayan presentado los informes á ella referentes, la suma que faltare para el completo pago.

‘Todos estos pagos se harán por mitad entre el Gobierno nacional y el Departamento del Tolima.

‘Art. 4º White gozará de franquicia en los telegramas nacionales para todas las comunicaciones que se refieran al cumplimiento de este contrato, y recibirá protección y auxilio de las autoridades de los lugares que recorra, para el objeto de obtener buques, peones, bestias de servicio, alojamiento, &c., &c. á su costa.

‘Art. 5º Los informes presentados por el Sr. Robert B. White al Gobierno, en desempeño de su comisión, serán publicados y circulados, y comprenderán todos los datos físicos y topográficos que obtenga en el curso de sus exploraciones.

‘Art. 6º Los gastos de transporte de las colecciones que White vaya formando, del punto en que las forme á la capital de la República, son de cargo del Gobierno.

‘Art. 7º Caso de que por la magnitud del trabajo, ó obstáculos imprevistos no se concluyere la exploración dentro del tiempo señalado en el artículo 2º, podrá prorrogarse el término de común acuerdo entre las partes contratantes.

‘Este contrato será sometido á la aprobación del Excmo. Sr. Presidente de la República, á la del Sr. Gobernador del Departamento del Tolima y á la del H. Consejo Nacional Legislativo.

‘En fe de lo expuesto firman el presente en Bogotá, á 21 de Febrero de 1887.

‘J. Casas Rojas—Salvador Camacho Roldán—Robert B. White.

‘Gobierno Ejecutivo—Bogotá, 22 de Febrero de 1887.

‘Aprobado.

‘ELISEO PAYAN.

‘El Ministro de Fomento,

‘J. CASAS ROJAS;”

DECRETA:

Art. 1º Apruébase en todas sus partes el preinserto contrato.

Art. 2º El contratista White ni por sí ni por interpuesta persona podrá obtener la propiedad total ni parcial de mina alguna situada dentro de los terrenos en que va á hacer la exploración, mientras ésta dure y un año después.

Art. 3º El Gobierno nacional se pondrá de acuerdo con el Gobernador del Departamento de Bolívar para contratar con el Sr. Robert B. White la exploración de la zona metalífera compuesta de los Distritos de Simití, Norosí y Arenal. El gasto de esta exploración no excederá de dos mil pesos (\$ 2,000); y el

Departamento de Bolívar contribuirá con la mitad de la suma necesaria.

Dada en Bogotá, á cuatro de Marzo de mil ochocientos ochenta y siete.

El Presidente, JUAN DE D. ULLOA—El Vicepresidente, JOSÉ MARÍA RUBIO FRADE—El Secretario, Roberto de Narváez—El Secretario, Manuel Brigard.

Gobierno Ejecutivo—Bogotá, Marzo 5 de 1887.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) ELISEO PAYAN.

El Ministro de Fomento,

J. CASAS ROJAS.

Ministerio de Fomento—Bogotá, 9 de Marzo de 1887.

El contratista Sr. Robert B. White, aceptó en esta fecha la cláusula introducida en el contrato por el artículo 2º de la ley anterior.

El Subsecretario,

Gabriel Salom C.

LEY 36 DE 1887

(5 DE MARZO),

que reforma el artículo 2º de la ley 52 de 1886.

El Consejo Nacional Legislativo

DECRETA:

Art. 1º Para premiar los esfuerzos del Sr. Ramón González B. é indemnizarle los gastos hechos, se le pagará la suma de diez mil pesos (\$ 10,000) de los derechos de importación. La prima de cuatro por ciento que el Gobierno debería pagar á los exportadores del nuevo artículo según el decreto número 172 de 1886, se elevará al ocho por ciento, se mantendrá vigente por el tiempo necesario y se destinará á cubrir paulatinamente al Sr. González la citada cantidad de diez mil pesos (\$ 10,000).

Mensualmente se hará el cómputo en las Aduanas por las cuales se hubiere hecho la exportación y se hará por el Administrador la entrega correspondiente.

Art. 2º Queda reformado en los términos de la presente ley el artículo 2º de la ley 52 de 1886.

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

El Presidente, JUAN DE D. ULLOA—El Vicepresidente, JOSÉ MARÍA RUBIO FRADE—El Secretario, Manuel Brigard. El Secretario, Roberto de Narváez.

Gobierno Ejecutivo—Bogotá, Marzo 5 de 1887.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) ELISEO PAYAN.

El Ministro de Fomento,

J. CASAS ROJAS.

LEY 37 DE 1887

(26 DE FEBRERO),

que reconoce y manda pagar un crédito.

El Consejo Nacional Legislativo

DECRETA:

Artículo único. Reconócese á cargo del Tesoro nacional y á favor de la Sra. Doña Sinfrosina Flórez de Salgar, como viuda del Sr. General Eustorgio Salgar, y de los hijos de éste, la suma que ha

dejado de pagárselo, por la pensión á que le daban derecho las Letras de cuartel que se le expidieron el ocho de Julio de mil ochocientos sesenta y ocho.

Dicha suma es la correspondiente al tiempo en que el citado General dejó de desempeñar destinos públicos de carácter nacional, que estuvieran remunerados.

La liquidación del tiempo hábil que da derecho á la pensión, se hará en los términos de la última ley sobre la materia.

Dada en Bogotá, á veintitrés de Febrero de mil ochocientos ochenta y siete.

El Presidente, JUAN DE D. ULLOA.—El Vicepresidente, JOSÉ MARÍA RUBIO FRANDE.—El Secretario, Manuel Brigard.—El Secretario, Roberto de Nareéz.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, 26 de Febrero de 1887.

Publíquese y ejecútase.

(L. S.) ELISEO PAYAN.

El Ministro de Guerra,

F. ANGULO.

#### INFORME DE UNA COMISIÓN.

HH. Delegatarios.

El General José Tenorio ha solicitado de vosotros, por conducto de su apoderado, que dispongáis lo conveniente para que se le haga efectiva la recompensa á que tiene derecho de acuerdo con las leyes vigentes, y en virtud de la invalidez contraída por la herida que recibió como militar al servicio de la República, luchando en el campo de Santa Bárbara de Cartago, el veintitrés de Febrero de mil ochocientos ochenta y cinco.

Dicha solicitud ha sido pasada á mi estudio, así como los documentos comprobatorios del hecho que la motiva.

De esto resulta plenamente comprobado que el Sr. General José Tenorio, en ese empleo, y con el destino de Comandante de la Columna permanente del Cauca, concurrió en defensa del Gobierno al combate de Santa Bárbara de Cartago, librado el 23 de Febrero de 1855; que en dicho combate recibió una herida en el brazo izquierdo que lo ha inhabilitado para continuar sus trabajos habituales; y que además en otras épocas, y siempre en defensa del Gobierno legítimo, ha recibido tres heridas más.

El Sr. General Tenorio, hombre de un gran valor personal, agricultor de profesión, de muy modesta fortuna, leal y abnegado defensor de la legitimidad en todo caso, merece en mi concepto la gracia que solicita como estrictamente justa y arreglada á la ley; y por tales razones os propongo respetuosamente el siguiente proyecto de resolución:

“Dése segundo debate al proyecto de ley que concede una recompensa al Sr. José Tenorio.”

HH. Delegatarios.

J. N. NUÑEZ.

#### Ministerio de Gobierno,

TELEGRAMAS.

Honda, 8 de Marzo de 1887.

Sr. Ministro de Gobierno.—Bogotá.

Hoy llegó á Yeguas el vapor “Cometa,” conduciendo cuatrocientas sesenta y tres cargas, el correo de encomiendas y los pasajeros Joaquín Baca, Julio Silva Esterlín y Marco A. Callejas.

José E. Montero.

Cúcuta, 10 de Marzo de 1887.

Sr. Ministro de Gobierno.—Bogotá.

Hoy yá paga el comercio el café á treinta y siete pesos sencillos.

Servidor.—El Telegrafista,

Carlos García V.

#### Ministerio de Hacienda.

INFORME presentado al Ministerio de Hacienda por Nicolás Tanco Armero, Agente del Gobierno de Colombia, acerca de los trabajos de la Compañía del Canal Interoceánico.

República de Colombia.—Inspección del Ferrocarril y Agencia ante el Canal Interoceánico.

I.

#### ORIGEN DE LA EMPRESA.

##### Constitución de la Compañía.

Desde hace siglos se ha estado sintiendo la necesidad de un Canal navegable entre los dos Océanos al través de la América; y se han estado elaborando proyectos acerca de esta obra tan gigantesca como necesaria para el comercio del mundo. El progreso general y la fiebre de comunicación y movimiento en la centuria presente, así como la actividad de la vida moderna y las necesidades de la civilización, exigían imperiosamente que esta grandiosa idea se realizara, y puede decirse que desde que se reunió el Congreso internacional en París el año de 1879, el problema quedó resuelto.

Compuesto de Representantes de las principales naciones, allí se discutieron todos los proyectos, y después de un estudio detenido, se adoptó la siguiente resolución:

“Que la apertura de un Canal Interoceánico de nivel constante era posible; y que para corresponder á las facilidades que debía ofrecer una obra de esta clase era necesario elegir la vía del golfo de Limón á la bahía de Panamá.”

Los diversos comités científicos que se dividió el Congreso, tuvieron á la vista todos los estudios hechos por los diferentes exploradores, y examinaron uno por uno los cinco trazos que se presentaron, á saber:

El del Istmo de Tehuantepec, por el cual no podía hacerse sino un Canal de exclusa, de una longitud de 240 kilómetros, y para atravesarlo se emplearían doce días.

El del lago de Nicaragua, un Canal de exclusa; igualmente: longitud 292 kilómetros; duración de la travesía 4½ días.

El del Istmo de San Blas, longitud 53 kilómetros, habiendo que construir un túnel en una extensión de 16 kilómetros—duración de la travesía—1 día.

El del Atrato—Napipl—longitud 290 kilómetros, dos exclusas, y con un túnel de 4 kilómetros de largo. Tiempo para atravesarlo, 3 días.

El del Istmo de Panamá—A nivel.—Longitud 73 kilómetros, duración de la travesía 1 día.

Compréndese á primera vista que esta última era la vía indicada y la más conveniente. La decisión del Congreso fue, por consiguiente, la más acertada.

Pero en una obra tan gigantesca una vez resuelta su practicabilidad había otras cuestiones de suma importancia que dilucidar antes de acometerla: era preciso ante todo cerciorarse sobre el terreno de las aseveraciones hechas sobre el papel—avaluar lo más aproximadamente que se pudiera el costo de ella;—y por último, hacer un cálculo de los rendimientos probables del Canal una vez terminado. En una palabra, además del problema científico, era indispensable resolver la operación mercantil—el negocio para inducir los capitales á tomar parte en ella, y conseguir las sumas enormes, los millones que se necesitaban para llevarla á cabo.

Sabido es que en este siglo de progreso, en que los conocimientos humanos han alcanzado una perfección tan asombrosa, en que las ciencias particularmente han logrado triunfos tan grandes, no hay nada imposible, dificultad que no venza el genio del hombre; pero también es cierto que es preciso contar con todos los elementos que requiere

cada empresa, siendo entre éstas el más importante y necesario el dinero—fondos ó recursos amplios para no exponerse á un fracaso en medio de la ejecución de los trabajos.

Nada de esto podía ocultarse á la penetración de hombres tan inteligentes y prácticos como los primeros iniciadores del Canal.

El Congreso resolvió en sus sesiones todos estos puntos, teniendo á la vista datos auténticos, y estadísticas oficiales del comercio del mundo. Fijóse el costo de la obra en 873 millones de francos, y calculóse que podía terminarse en 1887; y que para esa época el tonelaje que pasaría por el Canal ascendería á 7 millones.

Para verificar las aseveraciones del Congreso, nombróse una Comisión Técnica-Internacional, la cual, presidida por el Sr. Conde de Lesseps, prosiguió al Istmo en 1880, y después de permanecer el tiempo necesario, confirmó todas las proposiciones y cálculos del Congreso. Las excavaciones que era preciso hacer se calcularon en 75 millones de metros cúbicos; estudiaron la hidrografía del Istmo, é hicieron observaciones geológicas importantísimas.

De regreso á Europa, M. de Lesseps procedió á fundar la Sociedad que denominó: “Compañía Universal del Canal Interoceánico,” con un capital de seiscientos millones de francos, dividido en acciones de á 500 francos cada una, con autorización de aumentarlo por medio de empréstitos si fuese necesario.

La suscripción se ofreció al público, y en pocos días quedaron suscritas todas las acciones, habiéndose reservado diez mil á la Sociedad civil de los concesionarios primitivos, por haber traspasado á la Sociedad la concesión y todos los trabajos topográficos y geodésicos que hizo el Sr. Wyse Bonaparte en sus exploraciones.

Constituida legalmente la Sociedad, reunido el capital, organizóse inmediatamente todo para proceder á los trabajos.

#### ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS.

En los primeros meses de 1880, salió de Francia la expedición de ingenieros que mandó la Compañía para empezar la obra. A su llegada al Istmo, lo primero que tuvo que hacer fue ocuparse en instalar las Oficinas y organizar los diversos servicios. Clasificáronse éstos en interiores ó administrativos; y exteriores ó ejecutivos. Los primeros comprenden: la Dirección, la Secretaría, Sección del personal, Oficinas técnicas, correos, telegrafos, inmuebles, dominios, propiedades, economato, botancos, Contabilidad y cajas, Sanidad, policía, y hasta una Sección de caballerizas. En una palabra, todo se montó en un pie extraordinario, con gran aparato,—con un tren de empleados inmenso; con Reglamentos para cada Sección, sin descuidar nada, como si fuera el Gobierno de un pequeño Estado.

Los segundos se organizaron en varias divisiones, establecidas en la línea, subdivididas á su vez en Secciones, ó “chantiers,” que comprenden todos los trabajos concernientes á construcciones, terraplenes, canalización, desmontes, sondajes, derroques, vías de comunicación, y además, los servicios fotográficos, hidráulicos, técnicos, meteorológicos, postales, sanitarios, etc. etc.

A pesar de esta organización tan completa, de esta maquinaria administrativa tan vasta, la empresa tropezó al principio con muchas dificultades que impidieron adelantar los trabajos. La fiebre amarilla hizo estragos entre los trabajadores, algunos de los principales ingenieros fueron víctimas de este azote; las lluvias torrenciales paralizaban los trabajos; los brazos adecuados escaseaban, y no se tomaron providencias para conseguir; todo esto unido explica el

poco progreso de la obra en los primeros años. Puede decirse que hasta 1883 no se hizo más que preparar el terreno, complementar y rectificar los estudios, y que desde ese año para acá es que realmente se ha empezado á trabajar seriamente, y se emprendió de lleno la ejecución de la obra.

#### FERROCARRIL.

Compra de las acciones por la Compañía del Canal.

Pasado el trazo del Canal por la misma zona del Ferrocarril, y siendo además indispensable trasportar todo el inmenso material recibido de Europa á distintos puntos, la Compañía concibió la idea de comprar el Ferrocarril, pues esto le facilitaba sus operaciones, y á la larga hacía grandes economías. Pero para esta evolución se presentaba una gravísima dificultad, que era preciso evitar ya que no se quería proceder rectamente. La concesión del Gobierno de Colombia para la construcción del Ferrocarril clara y terminantemente estipuló: “que si la Compañía permitía que se construyese un Canal por la misma ruta del Ferrocarril tenía que exigir una indemnización por los daños que pudiese sufrir el camino con la concurrencia del Canal,” y que el Gobierno interpondría en ello para ver si era equitativa, pues de dicha indemnización le debía tocar la mitad.”

Por otra parte, la concesión del Gobierno para la construcción del Canal, clara y terminantemente estipuló en su artículo 3º: “que en este caso (pasando el trazo por la misma ruta, como pasa), los Concesionarios deberían entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril, ó pagarle una indemnización que se establecerá en los términos previstos por la ley de 16 de Agosto de 1867.” Ni una ni otra Compañía ha cumplido con la obligación impuesta por sus respectivos contratos, y para eludirlo, acudieron al expediente de la negociación de la casi totalidad de las acciones.

No hay duda que de este modo se entendieron amigablemente:—la Compañía del Canal se hizo á la vía férrea que tanto necesitaba; y la del Ferrocarril, vendiendo sus acciones de á \$ 100 por \$ 250, realizó una ganancia que valía mucho más que cualquiera indemnización que se le hubiera dado.

Pero este proceder no puede satisfacer á Colombia. Cuando se estipuló que se deberían entender las Compañías, se quiso significar arreglarse para que la obra no fuera á tener por esto tropiezos ó retardos, y asegurar el interés de los tres socios—Gobierno, Ferrocarril y Canal. En manera alguna se quiso expresar con esa palabra, unirse, ó complinarse los dos últimos para hacer lo que les conviniera burlándose del primero, que era el socio principal, en detrimento de los intereses de la Nación. Ni una ni otra Compañía podía entrar en arreglo ninguno que no empezase por poner á salvo el interés del Gobierno, de que eran, y son, ambos solidariamente responsables.

Si no hubiera sido este el espíritu de lo pactado, las cláusulas de los contratos citados no habrían tenido objeto, ni había para qué haberlas redactado con tanta minuciosidad.

Y no se diga que el camino no sufre daños con la ejecución del Canal; basta ver el trazo en el mapa de la Compañía para convencerse de lo contrario: cerca de San Pablo corta la vía completamente; y lo mismo sucede al principio de la Sección de Paraíso, cerca de Culebra.

Que una vez terminado el Canal el Ferrocarril perderá toda su importancia, es cosa que tiene que suceder. Desapareciendo el monopolio que ha ejercido desde su inauguración de todo el tráfico entre Europa y los Estados Unidos por una parte, y las Repúblicas del Pacífico