

APÉNDICE

AL INFORME DEL JEFE DE LA SECCIÓN 2.^a DEL MINISTERIO DEL TESORO.

BONOS DEL FERROCARRIL DEL TOLIMA.

El Gobernador de este Departamento, con expresa autorización que tres años antes había conferido por Ordenanza su Asamblea, celebró el 9 de Febrero de 1893 contrato con el Sr. Carlos Tanco para la construcción de un Ferrocarril que partiendo del puente de Girardot y bifurcándose en el pueblo del Espinal, terminase en las ciudades de Neiva é Ibagué, contrato que fue aprobado por la respectiva Asamblea en Ordenanza número 10 de 17 del mismo mes.

El Departamento debía contribuir para la obra con la 10.^a parte de sus rentas en 30 años, lo que próximamente daba \$ 3.000.000, por ser entonces el estado de aquellas más que próspero, y esa 10.^a parte debía entregarse mensualmente al Gobierno para que éste garantizase sobre ella al Concesionario un interés del 7 % anual sobre el capital que se invirtiese en la obra. Para el efecto, el contrato debía pasar á la revisión del Gobierno, á quien, por la Ordenanza que lo aprobaba, se autorizaba para darle otra forma, si así conviniese á los intereses nacionales y de la empresa, en cuyo caso el Departamento asentiría á ello "siempre que no se alterasen sustancialmente los derechos y obligaciones que se derivaban del contrato y que el cambio tendiese á asegurar mejor el éxito de la empresa."

Revisado aquél en el Ministerio de Fomento, se le introdujeron diversas y graves modificaciones, que lo alteraban en cuanto á la extensión de la línea del ferrocarril, el plazo para su construcción, el valor de la obra, el privilegio, la garantía por parte del Departamento y otros varios derechos de éste. No obstante, él se perfeccionó, porque habiendo solicitado telegráficamente al Gobernador del Tolima el apoderado de éste, Sr. Ignacio Neira, autorización para suscribirlo, bajo la seguridad de que tales modificaciones no "afectaban los derechos del Departamento," aquel Magistrado la otorgó. Puede verse lo relacionado en el número 9,181 del *Diario Oficial*.

Mas era imposible que el contrato para un ferrocarril de 60 leguas que se modificaba por un tercero segregando 48 de éstas y reduciéndolo á sólo 12, sin disminución de precio, aparte de vulnerarse otros derechos, y en que una de las partes se había reservado el de asentir á los cambios de mera forma que se le introdujeran, "siempre que no se alterasen sustancialmente los derechos y obligaciones que de él se derivaban," pudiese subsistir. Así fue que el Gobernador del Tolima se apresuró, en la siguiente Legislatura de 1894, á hacer impro-

bar las modificaciones ya dichas y por los motivos expresados, no sin haberlo hecho saber de antemano al Jefe del Gobierno por medio de comisionado especial para el efecto, á lo que aquél dió su asentimiento.

El número 580 del *Registro Oficial* del Tolima contiene la Ordenanza número 15, improbatoria de las aludidas modificaciones.

En este estado las cosas, insistió el Concesionario en reanudar las negociación con el Gobernador del Tolima á lo que éste asintió, volviendo al contrato primitivo y refundiendo en el nuevo las modificaciones y concesiones que permitía introducir la Ley 104 de 1892, sobre ferrocarriles, y que ya se habían otorgado en el anterior. La Asamblea aprobó éste último contrato por Ordenanza número 33 de 1894, y revisado por el Gobierno, se aseguró por escritura pública número 759 del mismo año, corriendo publicado en el *Diario Oficial* número 9,670. Su cláusula final establece que habiendo sido aproba lo sucesivamente por el Gobernador del Tolima, por la Asamblea del mismo y por el Gobierno, " el asunto del ferrocarril queda definitivamente terminado á satisfacción de los mismos."

Entre las nuevas condiciones del primer contrato, introducidas por el Gobierno, se encuentra la de fijar en \$ 28,000, oro, el costo de cada kilómetro, para el efecto de calcular el monto de la garantía, cosa permitida por la citada Ley 104 y que no era de incumbencia del Departamento del Tolima, quien, por otra parte, debía contribuir con suma exigua para la obra. Parece excesiva tal apreciación tratándose de un país del todo llano; pero está corroborada por certificación del competente ingeniero Sr. D. Ruperto Ferreira, que se halla protocolizada, y que fue quien hizo el trazado y estudio de la obra, en el cual se aprecia en \$ 52,000 moneda del país igual trayecto.

Por el contrato vigente hoy, el Gobierno se comprometió á expedir bonos por suma suficiente, amortizables en cuatro unidades de la renta de Aduanas, y demás rentas nacionales, destinadas á completar la garantía del 7 % sobre la suma con que contribuye el Departamento del Tolima, y al efecto están expedidos bonos por \$ 4.520,000, de los cuales se han entregado \$ 148,000 al Concesionario. El Tolima, por su parte, no ha enviado al Banco Nacional un centavo por la subvención que otorgó, debiendo hacerlo desde Enero de 1895, no obstante que su Gobierno no ha derogado el respectivo decreto en que así lo ofreció solemnemente. La suma entregada al Concesionario, lo fue en Enero de 1895 y 1896 por órdenes de los Ministros de Fomento y de Hacienda, respectivamente.

Es verdad que el Concesionario no tiene obligación de dar principio á los trabajos hasta Noviembre del presente año, y lo es también, según testimonio de infinidad de testigos hábiles, que desde Diciembre de 1894 tenía construídos más de 5 kilómetros de carrilera y que hoy existen 6 con locomotora y equipo suficiente para sus trabajos, más una bodega ó estación capaz, en puerto Camacho sobre el Magdalena, y material bastante para llegar al Espinal, punto final del primer trayecto; pero estas no son razones para haberle dado hasta hoy un sólo

centavo, por más que aquellos grandes esfuerzos digan mucho en favor del contratista, como paso á demostrarlo.

Por el artículo 1.º del contrato la obra se dividió en trayectos, terminando el primero en el Espinal, como ya se dijo. Por el artículo 50, los bonos deben ponerse á disposición del Concesionario en proporción á las secciones de carrilera que vaya construyendo; y el artículo 31 establece que para los efectos de la garantía se estipula "cuáles son los trayectos sobre que *comenzará á regir aquella después de concluidos*, según queda determinado en el artículo 1.º" Claro es, pues, que el Gobierno debe recibir por trayectos la obra y pagar desde entonces sobre ellos el 7 % como garantía sobre su costo, á razón de \$ 28,000, oro.

Este fue el espíritu del contrato y así lo demuestran las disposiciones que quedan citadas, sin que pueda desvirtuarlo el contexto del artículo 50, en que en vez de la palabra trayecto se usó la voz sección, pues sabido es que en nuestra lengua hay perfecta sinonimia entre ellas.

El segundo contrato de la obra en mención y que es el que hoy rige, no encierra incógnita alguna, como ya lo dijo por la prensa persona autorizada y competente; pero en su cumplimiento ha habido quizá irregularidades de parte de los empleados encargados de su ejecución, fáciles de corregir en un todo y prontamente.

He creído conveniente extenderme sobre este negociado, porque desconocido del público, éste se inclina siempre á malos juicios, y muy especialmente porque parece que la misma H. Cámara de Representantes, que también lo desconoce, mal impresionada, puede inclinarse igualmente en sentido desfavorable. Para mí la cuestión que está por resolver se reduce á mera conveniencia ó inconveniencia de la obra, lo que equivale á decidir si el primer motor de la redención social, política, económica é industrial de las Naciones modernas, debe ó nó implantarse en nuestro suelo.

Bogotá, Agosto 31 de 1896.

El Jefe de la Sección 2.ª

JOSÉ I. CAMACHO.

ERRATA IMPORTANTE.

En la página 7 del informe de la Sección 2.ª dice:

Bonos Colombianos:

Su saldo en circulación, conforme al mismo balance, era de \$ 743,460; y debe leerse:

Bonos Colombianos:

Su saldo en circulación, conforme al mismo balance, era de \$ 2.743,460.