

RESGUARDO DE RENTAS NACIONALES.

FORMENOR en que se expresa : la Oficina donde presta el servicio cada grupo en que está dividido ; el número parcial i total de los empleados de que se forma ; los sueldos fijos asignados, i el monto del gasto anual.

ESTADO DE BOYACÁ.

ADMINISTRACIONES DE SALINAS:

En Chita i Muneque i en Pajarito.

Núm. de los
empleados de
cada Oficina.

1	Un Cabo mayor Jefe.....	\$ 960	
5	Cinco Cabos, a \$ 300.....	1,500	
33	Treinta i tres Guardas, a \$ 240.....	7,920	
1	Un Cabo-escritor, con destino al almacen de sal establecido en Sogamoso.....	300	
2	Dos Guardas destinados al mismo almacen, a \$ 192.....	384	11,064
42			

ESTADO DE BOLÍVAR.

ADMINISTRACIONES DE ADUANA:

En Cartajena.

1	Un primer Jefe.....	900	
1	Un segundo Jefe.....	500	
1	Un Cabo de a pié.....	360	
14	Catorce Guardas de a pié, a \$ 288.....	4,032	
1	Un Guarda de cuentas.....	288	
1	Un Guarda inspector de señales.....	192	
1	Un Guarda de embarque en el muelle.....	240	
1	Un Guarda-ordenanza del servicio del Resguardo.....	120	
1	Un Guarda-ordenanza celador de la entrada de bultos en los almacenes.....	144	
3	Tres Pilotos a \$ 288.....	864	
17	Diez i siete Romeros, a \$ 240.....	4,080	11,720
42	Pasan.....	\$ 22,784	

Vienen.....\$ 22,784

En Sabanilla.

1	Un primer Jefe.....	960	
1	Un segundo Jefe.....	600	
3	Tres Cabos montados, a \$ 360.....	1,080	
20	Veinte Guardas de a pié, a \$ 300.....	6,000	
1	Un Piloto.....	360	
5	Cinco Remeros, a \$ 240.....	1,200	10,200

—
31
—

GRUPO ESPECIAL:

En Tolú.

1	Un Inspector del puerto, Jefe del Resguardo.....	1,200	
1	Un Ayudante.....	600	
1	Un Cabo de a pié.....	384	
6	Seis Guardas de a pié, a \$ 360.....	2,160	
2	Dos Pilotos, a \$ 288.....	576	
6	Seis Remeros, a \$ 240.....	1,440	6,360

—
17
—

ESTADO DEL CAUCA.

ADMINISTRACIONES DE ADUANA:

En Buenaventura.

1	Un Jefe.....	1,000	
6	Seis Cabos de a pié, a \$ 550.....	3,300	
20	Veinte Guardas de a pié, a \$ 342.....	6,840	
1	Un Piloto.....	342	
4	Cuatro Remeros, a \$ 342.....	1,368	12,850

—
32
—

En Carlosama.

1	Un Jefe.....	480	
2	Dos Cabos de a pié, a \$ 248.....	496	
17	Diez i siete Guardas de a pié, a \$ 192.....	3,264	4,240

—
20
—

En Tumaco.

1	Un Jefe.....	720	
5	Cinco Cabos pilotos remeros, a \$ 420.....	2,100	
14	Catorce Guardas remeros, a \$ 360.....	5,040	7,860

—
20

Pasan.....\$ 64,294

Vienen.....\$ 64,294

GRUPOS ESPECIALES:

En Riosucio.

1	Un Inspector del puerto, Jefe del Resguardo.....	1,200	
1	Un Ayudante.....	600	
1	Un Cabo de a pié.....	408	
6	Seis Guardas de a pié, a \$ 300.....	1,800	
1	Un Piloto.....	360	
4	Cuatro Remeros, a \$ 300.....	1,200	5,568

14

BOTE GUARDA-COSTAS DEL PACÍFICO:

1	Un Capitan piloto.....	600	
6	Seis Remeros a, \$ 360.....	2,160	2,760

7

ESTADO DE CUNDINAMARCA.

ADMINISTRACIONES DE SALINAS:

En Cipaquirá, Nemocón, Tausa, Sesquillé i Gachetá.

1	Un Comandante.....	840	
1	Un Cabo mayor.....	480	
5	Cinco Cabos montados, a \$ 384.....	1,920	
1	Un Cabo de a pié, destinado a las minas de Santana.....	360	
24	Veinticuatro Guardas montados, a \$ 300.....	7,200	
32	Treinta i dos Guardas de a pié, a \$ 240.....	7,680	18,480

64

En Oumaral i Upin.

1	Un Cabo de a pié.....	360	
1	Un Guarda de a pié.....	300	660

2

ESTADO DEL MAGDALENA.

ADMINISTRACIONES DE ADUANA:

En Riohacha.

1	Un Jefe.....	600	
1	Un Cabo de a pié.....	396	
6	Seis Guardas de a pié, a \$ 350.....	2,100	
1	Un Piloto.....	360	
6	Seis Remeros, a \$ 288.....	1,728	5,184

15

En Santamarta.

1	Un primer Jefe.....	1,100	
1	Un segundo Jefe.....	750	
2	Dos Cabos de a pié, a \$ 500.....	1,000	

4

Pasan.....\$ 2,850 96,946

4	Vienen.....	\$ 2,850	96,946
1	Un Cabo-celador de los muelles.....	400	
14	Catorce Guardas de a pié, a \$ 357.....	4,998	
2	Dos Pilotos, a \$ 360.....	720	
8	Ocho Remeros, a \$ 288.....	2,304	
1	Un segundo Cabo auxiliar del Cabo celador.....	300	11,572

30

ESTADO DE PANAMA.

GRUPOS ESPECIALES:

En Panamá.

1	Un Inspector del puerto, Jefe del Resguardo.....	1,200	
1	Un Cabo de a pié.....	600	
4	Cuatro Guardas de a pié, a \$ 360.....	1,440	
1	Un Piloto.....	384	
4	Cuatro remeros, a \$ 360.....	1,440	5,064

11

En Colon.

1	Un Inspector del puerto, Jefe del Resguardo.....	3,000	
1	Un Cabo de a pié.....	600	
6	Seis Guardas de a pié, a \$ 360.....	2,160	
1	Un Piloto.....	384	
3	Tres Remeros, a \$ 360.....	1,080	7,224

12

ESTADO DE SANTANDER.

ADMINISTRACION DE ADUANA:

En Cúcuta.

1	Un Jefe.....	1,000	
4	Cuatro Cabos de a pié, a \$ 300.....	1,200	
4	Cuatro Guardas montados, a \$ 300.....	1,200	
20	Veinte Guardas de a pié, a \$ 216.....	4,320	7,720

29

Aumento temporal de sueldos de los Cabos i Guardas destinados a puntos de climas deletéreos como los de "Los Cachos" i "San Buenaventura" o "Villamizar" (aproximacion).... 889

Crédito que el Poder Ejecutivo considera necesario para aunar el personal del Resguardo en los casos i puntos en que lo exija el servicio nacional..... 5,585

Total.....\$ 135,000

Bogotá, 31 de diciembre de 1875.

El Secretario de Hacienda i Fomento—NICOLAS ESGUERRA.

INFORMES

SOBRE EL FERROCARRIL DEL NORTE.

INFORMES

SOBRE EL FERROCARRIL DEL NORTE.

I

Informe de la Compañía nacional del Ferrocarril del Norte.

Bogotá, 31 de diciembre de 1875.

Señor Secretario de Hacienda i Fomento.

Así para satisfacer debidamente a la apreciable nota que usted se sirvió dirigirme con fecha 6 del pasado mes de noviembre, señalada con el número 1,707, (Sección 5,º Ramo de Fomento), como para dar puntual cumplimiento a lo estipulado en el inciso 1.º del artículo 13 del contrato celebrado en 25 de enero del año que termina, aun cuando pudiera juzgarse que no era llegado este último caso, tengo el honor de informar a usted acerca de la marcha de la empresa del Ferrocarril del Norte, tan decidida como patrióticamente auxiliada por el Gobierno, acaso no ménos patrióticamente impugnada por los que en ella han creído ver un arma política o un elemento de ruina, i tan fervorosa cuanto desinteresadamente coadyuvada por la Junta Directiva de la Compañía, que tengo el honor de presidir.

Impuesto como está usted de los pormenores de los pasos que se han dado i de los inconvenientes con que ha sido forzoso luchar, como que no han sido pocos los que se han presentado, aparte de aquellos inherentes a las empresas nuevas, i desconocidas en el país donde se acometen; mi informe pudiera estimarse demasiado pormenorizado, — pero no vacilo en darlo a usted tanto cuanto pudiera apetecerse para que cada cual pueda formar o rectificar su opinion respecto de la empresa, i los unos hallen nuevo fundamento para darle su apoyo, o los otros para negárselo, porque creo que la Nación toda debe estar impuesta i en aptitud de juzgar de lo que ocurre en asunto de entidad suficiente para considerar vinculado a él el porvenir industrial del país.

ORGANIZACIÓN DE LA COMPAÑÍA.

Después de largas i concienzudas deliberaciones, la Junta Auxiliar, que el Poder Ejecutivo tuvo a bien crear en 14 de octubre de 1874, "para promover la organizacion de una Compañía nacional que acometiera la empresa del Ferrocarril del Norte," sancionó en 19 de diciembre siguiente los Estatutos que, previa aprobacion de los accionistas, fueron elevados a la escritura pública de asociacion que se registra bajo el número 2,577 en los protocolos del Notario 2.º señor doctor Narciso Sánchez.

De acuerdo con lo que en ella se estipula tuvieron lugar las elecciones de miembros de la Junta Directiva i de la Asamblea Delegataria, que debian intervenir en la celebracion del contrato con el Gobierno nacional para acometer la empresa, i luego seguir funcionando con carácter provisorio hasta tanto que, cumplidas las condiciones previstas en los Estatutos, las citadas Corporaciones pudieran ser elejidas con carácter estable.

Me cupo el honor, como Presidente de la Compañía, de pactar con el señor Secretario de Hacienda i Fomento, en 18 de enero del corriente año, el contrato que, aprobado por la Asamblea Delegataria, fué luego sancionado en 25 de los mismos por el Poder Ejecutivo de la Union.

Al dar este primer paso, que habia de ser el punto de partida i el basamento de la obra de mayor magnitud que se pudiera acometer en el pais, se hizo especial estudio i se puso especial cuidado, al definir las obligaciones i los derechos de las dos entidades contratantes, en que no hubiera un solo artículo, ni un inciso, ni, en lo posible, una sola palabra, que no estuvieran apoyados en los términos precisos de las leyes espedidas en los dos últimos años con relacion a este asunto.

Llegado que fué el tiempo fijado en los Estatutos para verificar definitivamente las elecciones de los Directores i de los Delegados, se convocó a los accionistas oportunamente (*Diario Oficial* número 3,416), i ellos dieron sus votos del 10 al 15 del mes de mayo pasado. Verificado el escrutinio por la Asamblea Delegataria, resultaron electos para componer dicha Corporacion los siguientes señores, en el orden que se espresa:

PRINCIPALES.

SUPLENTE.

Que deben funcionar hasta noviembre de 1878.

NOMBRES.	Domicilio.	NOMBRES.	Domicilio.
1 Joaquin Sarmiento.....	Bogotá. —	1 Ramon del Corral.....	Bogotá.
2 Vicente Lafaurio.....	id. —	2 Cándido de la Torre.....	id.
3 Silvestro Samper.....	id. —	3 Jacinto Corredor....	id.
4 Represent. del E. de Boyacá (Sr. Pedro Cortés II)..	id. —	4 Dámaso Zapata.....	id.
5 Diego Uribe.....	id. —	5 Emiliano Restrepo E.....	id.

CAPITAL SOCIAL—ACCIONES.

De los \$ 15.000,000 presupuestos como capital social, i representados en 15,000 acciones de a un mil pesos cada una, han sido suscritas 13,414 que representan\$ 13.414,000

En esta forma :

Por el Gobierno nacional	(A)	12,000	acciones.....\$	12,000,000
Por el id. de Cundinamarca	(B)	500	id.....	500,000
Por el id. de Santander.....(,,)		210	id.....	210,000
Por el id. de Boyacá.....(,,)		200	id.....	200,000
Municipalidad de Bogotá.....(,,)		100	id.....	100,000
Id. de Vélez.....(,,)		12	id.....	12,000
Id. de Chiquinquirá.....(,,)		10	id.....	10,000
Id. de Moniquirú.....(,,)		10	id.....	10,000
Id. de Puente nacionl.....(,,)		2	id.....	2,000
Por varios particulares.....(B)		370	id.....	370,000
Totales.....				13,414 acciones.....\$ 13.414,000
Quedan, pues, por colocar.....				1,586 id..... 1.586,000
Totales.....				15,000 acciones.....\$ 15.000,000

No cabe duda en que todas las acciones estarian suscritas, si varios de los caballeros que ofrecieron tomarlas cuando el Gobierno inició la organizacion de la Compañía nacional, no hubieran desistido posteriormente de su propósito, retirando unos i disminuyendo otros el número de las acciones pedidas, por motivos que no me entrometo a inquirir ni a examinar, limitándome a hacer constar el hecho.

La Junta Directiva no ha esquivado paso alguno de los que ha creído conducentes al aumento de la suscripcion, i consiguiente desarrollo de la empresa. Ha dirigido circulares para estimular el patriotismo de todos los colombianos; - ha establecido Ajeucias en las ciudades principales de los Estados, i con razon mayor en aquellos más directamente interesados en la realizacion de la obra; - ha escitado a las Municipalidades por cuyos territorios debe pasar la via férrea para que, en representacion de los respectivos Distritos, propendan al progreso comunal; - i, por último, se ha dirigido a las casas de comercio que en el extranjero negocian con nuestro pais, i que, sin duda, derivarian mayores beneficios con el ensanche de nuestro comercio i el desarrollo de nuestra industria.

Sin embargo, i sin que se crea que mis palabras encierran un cargo o una increpacion a nadie, debo hacer notar que, en lo jeneral, los resultados no han correspondido hasta ahora a las lejitimas esperanzas de la Junta Directiva. Acaso haya esto dependido (en lo que se refiere a nuestro pais) de la lamentable relacion que algunos han querido establecer, u otros han querido ver, entre la empresa que acomete el patriotismo i las cuestiones políticas que de un año a esta parte traen ajitado al pais. Las casas de comercio extranjeras, que sin duda

habrían suscrito considerable número de acciones, siquiera fuese por dar prueba de buena voluntad por el progreso de Colombia, hubieron de abstenerse, porque el mismo correo que llevaba de la capital las circulares de invitación, llevó también a Europa la ingrata nueva de las complicaciones políticas en los Estados del Atlántico, que hicieron temer en los mercados extranjeros una conflagración general.

Yo no dudo, señor Secretario, de que tan luego como el horizonte político abance, i se vea claramente que el Gobierno de la nación se desprende, en todo aquello relacionado con el Ferrocarril del Norte, de lo que no se refiera al pago de sus dividendos i al derecho de invigilar las operaciones fiscales, las acciones hoy disponibles sean fácilmente colocadas.

INGRESOS.

Segun la cuenta pormenorizada i comprobada en todas sus partidas, cuenta que está a disposición del señor Revisor-fiscal lo mismo que a la de cualquiera de los señores accionistas, ha ingresado a la Caja de la Compañía la suma de \$ 115,126-50, en esta forma:

Pagado por los dos primeros instalamentos.....	\$ 111,180 ...
Por intereses de depósitos en el Banco.....	\$ 2,445-75
Intereses de cuenta corriente en el Banco.....	298 ... 2,743-75

Consignado por el Gobierno, por el 7 por 100 garantizado como interés a los accionistas.....	1,168-55
--	----------

<i>Suspense.</i> (Representa esta cuenta el valor de los bienes dejados por los que han muerto en Carare, i cuyos herederos no se han presentado a cobrarlos, hasta esta fecha).....	54-20
--	-------

115,126-50

La jeneralidad de los accionistas pagó la cuota correspondiente al primer dividendo pasivo con toda la regularidad apetecible. Respecto del segundo ha habido notable retardo en varias cuentas; debido, seguramente, a la circunstancia de haberse propalado que el Gobierno estaba en retardo respecto de las cuotas que le correspondían. Así impresionados, muchos se hicieron a sí mismos la observación de que no debían continuar erogando su dinero, cuando el más fuerte accionista, del cumplimiento de cuyas obligaciones dependía el éxito de la empresa, no consignaba sus dividendos.

En esta aseveración, que algunos explotaron para desalentar a otros, se partía del supuesto equivocado de que el Gobierno tenía que pagar en los mismos términos en que lo hicieran los otros accionistas. El artículo 6.º de los Estatutos dice así:

“Art. 6.º El pago de las acciones A. i C. (que son las que corresponden a la Nación) se hará en los términos que sean convenidos con el Gobierno de la Union.”

Al estipular lo que precedo se tuvo en cuenta que, si se obtenía el empréstito que a la sazón se solicitaba en la Bolsa de Londres, el Gobierno podía anticipar, para compra de material i para los primeros gastos de construcción, una suma mucho mayor que aquella que pudiera corresponderle al pagar sus cuotas al tenor de los otros accionistas. En todo caso, se estatuyó que la manera i forma de pagar lo que correspondiera al Gobierno sería motivo de un contrato ulterior; i ese fué el que se celebró en 15 de noviembre pasado, para el pago de los tres primeros instalamentos.

Aun cuando en los primeros días de Enero podría la Junta Directiva, conforme a los Estatutos, pedir de los accionistas el pago del tercer dividendo, o sea el 8 por 100 del valor nominal de las acciones suscritas, se abetendrá de hacerlo por tener en la actualidad los fondos necesarios para atender al pago de las máquinas, carriles i demas útiles que se han pedido para dar formal principio a los trabajos; de suerte que cualquiera nueva erogación que hicieran los socios no serviría, por ahora, sino para aumentar el depósito que se ha hecho en el Banco de Bogotá.

Con dicho establecimiento se celebró en 21 de julio un contrato, en virtud del cual la Compañía deposita en sus cajas, a plazo fijo, las sumas que no necesito según el presupuesto trimestral que haga; i el Banco le abona la mayor rata del interés que pague por depósitos, i le dá la ventaja de poder retirarlos ántes del plazo estipulado, dando un aviso anticipado de quince días. Así mismo se encarga el Banco de cobrar *estrajudicialmente* las sumas que se adeuden a la Compañía.

EGRESOS.

Los \$ 115,126-50 cs. que han entrado a la Caja de la Compañía, han sido invertidos, o se hallan, como paso a espresarlo:

Colocado en depósito en el Banco de Bogotá, ganando		
el interés de 8 por 100 anual.....	\$	65,000 ...
Existencia disponible, en el Banco.....		3,627-20
Pagado por premio de las letras remitidas a Inglaterra, Francia i Estados Unidos.....		1,369-20
Por reduccion a fuertes de las sumas consignadas en moneda corriente.....	371-25	1,740-45
Saldo en poder de los señores D. de Castro i C. ^o		349-41
Pagado por gastos jenerales.....		3,091-82½
Valor de los muebles comprados para la oficina.....		336-80
Invertido en la colonia de Cerro de Guayabito.....		10,655-10
Por facturas de efectos i gastos de transporte.....		12,911-86½
Saldo en poder de los señores M. Vengoechea & C. ^o		14-10
Entregado a los ingenieros por cuenta de sus respectivos contratos.		1,111-20
Pagado a los accionistas por garantía del 7 por 100.....		1,168-55
En poder de los señores Schloss Brothers, para el pago de los efectos que se han pedido a Londres.....		15,120 00
Total.....	\$	115,126-50

GARANTÍA DE INTERESES.

El Gobierno nacional, en cumplimiento del artículo 18 del contrato, ha depositado mensualmente en el Banco de Bogotá las sumas necesarias para cubrir los intereses devengados por los dividendos que han cubierto los accionistas, i que el Poder Ejecutivo garantizó.

La parte aplicable al semestre que venció en 30 de junio ha sido puesta a disposicion de los accionistas en la proporcion que a cada cual correspondia, i la mayor parte de ellos ha percibido su respectiva cuota. Lo mismo se hará con los que se liquiden hasta 31 de diciembre, para lo cual se han pasado a ese Despacho las liquidaciones mensuales.

COLONIA EN EL CARARE.

Para poder emprender formalmente los trabajos de construccion, era indispensable fundar una colonia en el punto estremo de la via férrea sobre el Carare; i se escujo para ello el punto llamado "Cerro de Guayabito," que el ingeniero señor González Vásquez ha considerado como punto obligado.

Al efecto espidió la Junta Directiva el Acuerdo de 19 de marzo, en que dicta las reglas jenerales para la fundacion de la colonia, i pormenoriza las franquicias que habrá de conceder a las familias que vayan a establecerse como fundadoras, i los auxilios que dará a los primeros pobladores. Inmediatamente nombró Inspector en el Carare al señor Joaquin Márquez, quien, en asocio del señor Segundo Gutiérrez (Inspector nombrado por el Gobierno para atender a los trabajos de la trocha i trazado) debia hacer los primeros desmontes, i construir las primeras habitaciones para los colonos.

No por via de encomio, sino como un acto de justicia i de público reconocimiento, me complazco en hacer constar en el presente informe la plena aprobacion que la Junta Directiva ha dado a los actos ejecutados por los señores Inspectores, i el interes i actividad con que ellos han propendido al fomento de la colonia, que les debe su existencia i el buen pié en que se hallan los trabajos, i que sin duda les deberá su futura prosperidad.

Inútil parece recalcar sobre los muchos i graves inconvenientes con que han tenido que luchar, i que han sabido vencer, para llevar trabajadores a un territorio desierto, en donde tenian que fundarlo todo, i cuyo clima gozaba fama de mal sano. El señor Gutiérrez llevó los primeros trabajadores contratados en el alto Magdalena, i luego otros en el departamento de Vélez, mientras que el señor Márquez solicitaba en el Estado de Antioquia familias que quisieran ir a establecerse en Carare.

Más de una vez se han visto casi abandonados por los peones, a quienes causaba la vida de privaciones que allí tenian que llevar, o a quienes debilitaba el clima demasiado ardiente de aquella rejion. Los Inspectores, con singular constancia, han sabido reemplazarlos yendo a buscarlos en los pueblos de las riberas del

Magdalena, i especialmente a Moráles i Simití, de donde se han trasladado la mayor parte de los pobladores que hoy existen en la colonia.

Ya hay allí construidas diez casas de habitacion, aparte de un gran tambo i un almacén, destinados a dar vivienda a los trabajadores i a depositar las máquinas, herramientas i útiles que posee la Compañía.

Hoy existen en la colonia nueve familias i treinta pobladores, a quienes, con las seguridades necesarias, se han suministrado los auxilios i recursos indispensables para atender a los desmontes, sementeras &^a que tienen obligacion de hacer conforme a los respectivos contratos. Se han desmontado cuarenta hectáreas, aproximadamente, aprovechando las maderas para hacer las traviesas i durmientes que luego se necesitarán en cantidad considerable; más de cuarenta jornaleros se ocupan en los trabajos de la colonia, bajo la intelijente direccion de los Inspectores; i, donde ayer se alzaba la montaña vírjen, crecen i prosperan hoy las sementeras que, por la exuberante fertilidad de los terrenos, darán pronto los frutos suficientes para la alimentacion de los obreros que hayan de emplearse en la construccion del ferrocarril, i para la de los colonos que vayan a buscar en el trabajo honrado merecida i lejí-tima recompensa.

En los trabajos de que dejo hecha mencion ha invertido la Compañía la suma de \$ 10,655-10 cs.; que, sin duda, se considerará exigua en vista de los resultados obtenidos. Demasiado considerable sería para fundar en el interior de cualquiera de los Estados lo que hoy llamamos la colonia del Carare; pero debe tenerse en cuenta que siempre son muy costosos los primeros pasos para explorar i fundar en un territorio no solo desierto sino retirado de todo centro de poblacion, a donde hay necesidad de conducir los víveres desde puntos lejanos, i que a mayor abundamiento gozaba de una reputacion aterradora respecto de la insalubridad de su clima.

El Acuerdo de 19 de marzo, de que ya he hecho mencion, fué publicado en el *Diario Oficial* número 3,401, i profusamente circulado en hoja suelta en los Estados del interior. Inmediatamente se dirijieron a la Junta Directiva más de cincuenta memoriales en que, unos como padres de familia, i otros como simples pobladores, solicitaban los recursos necesarios para ponerse en marcha, i además suplementos de mucha consideracion para el establecimiento de cultivos en grande escala; pero, apesar del deseo de fomentar la colonia sin pérdida de tiempo, la Junta Directiva acordó diferir su resolucion respecto de ellos hasta tanto que, adelantándose los primeros trabajos, los colonos que llegasen posteriormente hallaran víveres asegurados, habitaciones abrigadas, i mejores condiciones de salubridad en jeneral.

Más floreciente sería la situacion de la colonia si la revolucion de los Estados del Atlántico no hubiera dado asidoro a algunos de los enemigos de la empresa para desalentar a muchos de los pobladores que el señor Márquez habia contratado en el Norte de Antioquia, haciendo creer que tan luego como llegaran al Carare los reclutarían para el ejército, o cuando ménos quedarían allí aislados i privados de toda clase de recursos. Muchos, pues, regresaron a sus pueblos, privándonos así de un auxilio eficaz, i ocasionando doble pérdida en tiempo i en gastos inútiles.

CONTRATO DE 15 DE NOVIEMBRE DE 1875.

Para los efectos del artículo 6.º de los Estatutos, el Presidente, debidamente autorizado por la Junta Directiva, celebró en 4 del mes citado, el contrato del caso para el pago de los tres primeros dividendos pasivos que le corresponde pagar al Gobierno, por las doce mil acciones suscritas.

Este contrato fué aprobado por la Junta Directiva i por la Asamblea Delegataria, como lo previenen los Estatutos de la Compañía; i, en la fecha citada, fué sancionado por el Poder Ejecutivo nacional. En virtud de él, el Gobierno pagará los \$ 2.400,000 que le corresponden por los tres dividendos pasivos, consignando mensualmente en el Banco de Bogotá la parte libre del derecho adicional a los de importacion de mercancías extranjeras i el impuesto adicional al de la renta de salinas, como fondo de amortizacion de los bonos que entregará a la Compañía. Las rentas que se aplican a este objeto son las mismas que la lei de 5 de junio de 1871 destinó espresamente al fomento de las mejoras materiales.

Calculando sobre el rëndimiento actual de las rentas mencionadas, i sin estimar en nada para los efectos de este cálculo el probable aumento que tendrán en los semestres venideros, no bajará de 55 a \$ 60,000 la suma que en cada mes pagará el Gobierno a la Compañía por cuenta de sus dividendos pasivos.

Esta suma puede estimarse suficiente para aumentar el fondo que debe tenerse listo para atender al contrato que pueda celebrarse con una Compañía constructora; o para dar formal principio a los trabajos, si la obra hubiere de llevarse a cabo por administracion. En el último caso, i por mucha actividad que se despliegue, los trabajos no podrán llegar a su completo desarrollo en un término menor de cuatro a cinco meses, ya por falta de brazos, ya por la de rieles, o ya por cualquiera otro de los muchos inconvenientes que en empresas de esta naturaleza son de temerse. Ahora bien: con un depósito que para entónces ascenderá a tres o cuatro cientos de miles de pesos, i una entrada segura de \$ 60,000 mensuales, cuando ménos, porque a los fondos del Gobierno ingresarán aquellos consignados por los otros accionistas; comprados i pagados los elementos que se necesitan para principiar la obra, o para dar algun avance a una Compañía constructora, ¿para qué querríamos aumentar un fondo de depósito que no podria tener aplicacion inmediata, i que no pasaria de ser lujo de números?

En nuestro pais seria imposible consumir mensualmente en trabajadores una suma que excediera de \$ 100,000, i eso por la mui sencilla razon de que faltan brazos; pero, si posible fuera, porque el crecido jornal que hubiera de pagarse facilitara obreros, la medida entónces seria peligrosa para nuestra incipiente agricultura, que forzosamente tendria que decaer; i la que llamamos empresa redentora podria llevar a los pueblos el hambre, en vez de la prosperidad a que aspiramos. En países escasos de poblacion, como lo es el nuestro, ha juzgado la Junta Directiva que deben conciliarse la medida de progreso que nos redime de la barrera de las montañas, con las escasas fuerzas que tenemos para vivir como vivimos enclavados en las cordilleras.

El fiel cumplimiento de este contrato será la mejor base para llevar a cabo

la obra, conforme a lo que la Junta Directiva proyecta, i de que hablaré a usted en capítulo separado. Él, sin menoscabar en lo mínimo los fondos aplicados a los gastos comunes, porque estraordinariamente fueron creados para este objeto, satisface todas las necesidades de la Compañía, i puedo hacer más positivamente redentora la obra iniciada, si desarrollamos o creamos nuestra industria con fondos propios, sin quedar tributarios de acreedores estrañeros.

PEDIDOS, HERRAMIENTAS, ÚTILES.

De acuerdo con las indicaciones de los señores ingenieros del Gobierno fueron pedidas a Lóndres, New York i Paris, respectivamente, las máquinas, útiles, herramientas &.^o que ellos creyeron necesarios para dar principio a los trabajos.

La Junta Directiva se dirigió oportunamente a los señores doctor Felipe Zapata, Ministro Plenipotenciario i Enviado Estraordinario de la República en la Gran Bretaña i Francia, i a las acreditadas casas comerciales de los señores D. de Castro &.^o Compañía (New York) i M. Vengohechea &.^o Compañía (Paris), esperando quisieran hacerse cargo de la Agencia de la empresa, e intervenir en el despacho de los efectos pedidos. En aquellos compatriotas halló la Junta lo que de ellos se prometia: no solamente la actividad que los caracteriza, sino el eficaz auxilio de sus luces i el no ménos valioso de sus juiciosas indicaciones; que no podía ser ménos lo que se esperase de su patriotismo.

La casa de los señores D. de Castro & Compañía remitió las herramientas que se le pidieron en 915 cajas, de las cuales algunas se hallan ya en esta ciudad, otras en via de Honda a Bogotá, i las más están ya sirviendo en Carare, o aguardan en Barranquilla órdenes del Inspector para ser despachadas a su destino.

Los señores M. Vengohechea & Compañía, de Paris, enviaron a satisfaccion de los señores ingenieros i de la Junta los útiles que se les pidieron para los trabajos de planos, perfiles &.^o i una bomba de gran potencia, indispensable para algunos de los trabajos de construccion.

A Lóndres se pidieron, por conducto del señor doctor Zapata, una locomotora, 1,200 toneladas de rieles (sistema Vignolle) i algunos otros elementos, para empezar los trabajos en Carare el día 1.^o de enero próximo, como deseaba hacerlo la Compañía. Por desgracia las alarmantes noticias que de los Estados de la Costa llegaron a Europa, i la suspension de la contratacion del empréstito, hicieron que el señor doctor Zapata, obrando con la debida prudencia, suspendiera toda orden referente al pedido hecho i esperara nuevas instrucciones de la Presidencia. Interrumpidas como estuvieron las comunicaciones durante dos o tres meses, éstas tuvieron que tardar en llegar a Lóndres. En ellas se confirmaron los pedidos hechos, i se instó al señor doctor Zapata para que procediera a ordenar su pronta expedicion sin sujetar este asunto a la negociacion del empréstito, toda vez que la Compañía tenia en Caja los fondos suficientes para atender al pago, tan luego como se consiguieran jiros en la plaza, ya que la interrupcion en las esportaciones nos privaba de todo valor de cambio que no fuera dinero sonante.

La muy respetable casa de los señores Schloss Brothers, que hoy en Londres se interesan por la suerte del país donde vivieron algunos años, i en el cual dejaron grato recuerdo i se les amó como a colombianos, jenerosa, espontánea, i aun me permitiría decir patrióticamente, ofrecieron al señor Zapata los fondos necesarios para atender a los pedidos que hiciera la Compañía. En tal virtud el señor Ministro ordenó la ejecución de la factura pedida, contrató los ingenieros que de él se solicitaban, i, según su última nota, los carriles, locomotoras &c. para el Carare deben estar a la fecha en nuestras costas.

TRAZADO DE LA LÍNEA.

Conforme al artículo 24 del contrato de 25 de enero, el Gobierno debía entregar a la Compañía, dentro de los seis meses siguientes, los estudios preliminares i el trazado de la línea, verificados por el Cuerpo de ingenieros nacionales que, al efecto, había organizado, para que esos trabajos sirviesen de base al trazado que definitivamente debía adoptar la Compañía para la ejecución de la obra.

Aunque la Dirección no ponía en duda la ciencia, la habilidad i las aptitudes de los señores ingenieros, creyó de su deber contratar en Londres alguno de merecida nombradía que, en su nombre, recibiera i verificara el trazado que se lo presentase. Al disponerlo así tuvo en mira dar al trazado que se adoptase, además de la responsabilidad de los hombres de ciencia que lo habían formado, la de alguno de reputación europea: — de este modo habría mayor garantía para los accionistas; i, al propio tiempo, esos trabajos, aprobados, rectificados, i, si así pudiera decirse, sancionados por el ingeniero que se deseaba, tendrían valor corriente en la Bolsa de Londres para el día en que la Compañía propusiera licitación al contrato de ejecución de la obra entre las empresas constructoras, i para aquel en que, adelantada ya la construcción de la línea, la Compañía i no el Gobierno, solicitara en empréstito la suma necesaria para darle término feliz.

De acuerdo con estas ideas, que oportunamente se comunicaron al señor doctor Zapata, celebró él en 16 de junio los contratos del caso con los señores Enrique F. Ross, como Ingeniero en jefe, i Frank Geneste, como Ingeniero adjunto. El primero, constructor práctico de varios ferrocarriles en Europa i en Sur-América, goza de la merecida reputación que su ciencia le ha dado, i que la honorabilidad de su carácter confirma i acrecienta. El señor Geneste, digno a todas luces de secundar en sus trabajos al señor Ross, tiene además la ventaja de haber acompañado al señor Ridley en sus exploraciones i formación del trazado, i así podrá estimar mejor la conveniencia de las variaciones introducidas por los ingenieros nacionales en los trabajos del ingeniero de la Compañía constructora de Obras Públicas de Londres.

Por circunstancias independientes de su voluntad, i a pesar de los esfuerzos que han hecho con tal objeto, los señores ingenieros nacionales no pudieron concluir el trazado de la línea dentro del término previsto en el contrato; i como

tierras, obras de arte i material rodante. Las ligeras alteraciones que el señor Ross propone se hagan en la via, para el efecto de precaverla de todo peligro, aun en tiempo de las mayores aguas; i en la mayor altura del *balasto* para aumentar su solidez i consiguiente duracion, explican la primera de las diferencias anotadas; consisten las otras dos en el costo de la estacion principal i del material rodante, presupuestos para lo que exige el servicio de toda la via; pero acaso estas partidas no deberian tomarse en cuenta en el cómputo de la diferencia de los dos presupuestos, pues que, representando ellas un valor efectivo, i no un gasto, lo mismo daria aumentarla al presupuesto menor que disminuirla del que asciende a mayor cifra.

Reservo para el capítulo siguiente explicar a usted por qué i para qué se ha ocupado la Junta Directiva en el estudio pormenorizado de esta parte de la via; i me limito a hacer constar que, hasta la fecha, el Gobierno solamente ha entregado a la Compañía, i la Direccion ha pasado a los injenieros encargados de rectificar i recibir los estudios &., los documentos siguientes:

- 1.º Copia del plano de la parte comprendida entre Bogotá i Cipaquirá.
- 2.º Id. del id. id. id. id. Cipaquirá i Lenguazaque.
- 3.º El borrador orijinal de la parte comprendida entre Lenguazaque i Chiquinquirá. (Trece hojas o secciones).
- 4.º Copia del perfil de la parte comprendida entre Cipaquirá i Lenguazaque.
- 5.º Copia de la parte comprendida entre Bogotá i Cipaquirá, tomada de los planos del señor Ridley; i
- 6.º Copia del perfil correspondiente al mismo trayecto.

Así, los señores injenieros tienen hoy en su poder todos los estudios necesarios para verificar los trabajos hasta Chiquinquirá.

Sabe la Presidencia que todos los trabajos, en lo relativo a perfil i trazado en la altiplanicie, están a punto de ser concluidos; sabe tambien que activamente se atiende a los estudios preliminares en la última parte de la via, que es así mismo la mas difícil, es decir, entre Chiquinquirá i Carare,—pero que esos trabajos no podrán ser terminados debidamente, para el efecto de su verificacion, en un término menor de tres a cuatro meses.

La observacion que antecede no envuelve un cargo al Gobierno, en cuyas manos no ha estado proceder de otra manera, así como tampoco, probablemente, en las de los señores injenieros a quienes confió los trabajos: ella tiene por único objeto declinar toda responsabilidad, así en lo que respecta a demora en los trabajos, como a los fuertes gastos que ella apareja.

He dado a usted cuenta, señor Secretario, de la mayor parte, si no de todos los asuntos relacionados con la empresa del ferrocarril, en lo que se refiere a su marcha, i a los pasos dados i jestionés hechas por la Junta Directiva para llevarla a buen término. Réstame solamente decir a usted lo que la Compañía pretende i aquello a que aspira.

obra, para que prácticamente se conocieran sus ventajas? ¿En todo caso no sería mejor emprender la construcción formal de cualquiera parte de la vía, que el leñocarril que en meses pasados se proyectó? Las principales dificultades se encontrarán en el valle del Carare, i la Junta se ha preguntado a sí misma si no sería conveniente que al mismo tiempo que allí se adelantaran los trabajos, se fueran poniendo en comunicación los centros poblados, i en último caso llevar hasta el recurso del espíritu público, animado al ver la practicabilidad de la obra, al valle donde habrá que vencer las únicas dificultades serias.

Para en caso de que se acordara lo que hoy es mero motivo de estudio, los señores Ross i Geneste se ocupan en la actualidad en hacer un trazado preliminar entre esta ciudad i Cipaquirá, pasando por los distritos de Mosquera, Funza, Cota i Chia; pues que si bien de esta manera el trayecto sería algo más largo que si se adoptase el trazo ya verificado por la hacienda de la Conejera, en cambio daría la línea cuantiosos beneficios; porque aprovecharía casi todo el comercio de sales que se dirige al Sur, el retorno que de allí viene para la capital i para el Norte, una gran parte del valioso comercio que se hace por el camino de Occidente, i además el que se hiciera entre los centros poblados que pondría en comunicación.

Para poder estimar positivamente la diferencia que hubiera en los rendimientos probables de la línea, según la vía que se adoptare, la Junta Directiva ha solicitado de las Administradoras de las rentas de caminos, en las diversas secciones, los datos que poscan.

Esto es, en resumen, lo que ha hecho la Compañía; i tal es, en compendio, el estado de la empresa. Si es poco lo que se ha adelantado, no ha sido al ménos por falta de decisión i de laboriosidad en los encargados de dirigirla. Si su estado no es floreciente, debe tenerse en cuenta que son los primeros pasos los más difíciles en empresas de esta naturaleza; i que con el mero hecho de vencer los fuertes i graves inconvenientes que se presentan al iniciarlas, se gana más terreno del que a primera vista pudiera juzgarse.

Había deseado la Junta Directiva, i al efecto había dado las órdenes del caso, instalarse para esta fecha en la colonia del "Cerro de Guayabito," i allí saludar el sol del nuevo año con el golpe del martillo que clavara el primer riel sobre los durmientes tendidos en las selvas del Carare; varios inconvenientes, i sobre todo las complicaciones políticas, han impedido que el patriótico pensamiento se realice. Permita usted, señor Secretario que, en cambio, dé punto al presente informe con la expresión del voto que hace la Junta Directiva por la paz i por la prosperidad de la República.

Con sentimientos de consideración tengo el honor de suscribirme de usted muy atento servidor.

JOAQUIN SARMIENTO.

II

INFORME sobre los trabajos preparatorios para el Ferrocarril del Norte.

Bogotá, 27 de noviembre de 1875.

Señor Secretario de Hacienda i Fomento de la Union.

Señor :

Tengo la satisfaccion de informar al señor Secretario, del estado de los trabajos preparatorios para el Ferrocarril del Norte.

1.° SECCION.

De Bogotá a Agua-fria.

El Jefe de esta Seccion es el señor Manuel Ponce de Leon.

La Seccion se dividió en tres subdivisiones :

1.° *Subdivision*—De Bogotá á Cipaquirá, 48 kilómetros.

2.° *Subdivision*—De Cipaquirá al Rabanal (Adelante de Lenguazaque), 57 kilómetros.

3.° *Subdivision*—Del Rabanal a Agua-fria, 85 kilómetros, próximamente.

Esta subdivision debió haberse dividido en dos, una hasta Chiquinquirá, de 41 kilómetros, i la otra de Chiquinquirá hasta el Agua-fria, de 44 kilómetros próximamente; pero esto no se hizo por falta de personal.

El señor Manuel H. Peña hizo, como Jefe de Subdivision, dos trazados preliminares entre Bogotá i Cipaquirá, acompañado del señor Julio Mallarino, como Ayudante, i del señor José Domingo Paz, como adjunto. El señor Ponce, con los mismos ayudantes, i ademas, con el señor José del Cármen Acosta, efectuó el trazado definitivo.

En la 2.° Subdivision trabajaron, como Jefe el señor Joaquin Barriga, Ayudante el señor Rafael María Vargas, i adjunto el señor Honorato Espinosa; este señor se retiró i fué reemplazado por el señor D. Paz.

En esta subdivision se hicieron tres estudios preliminares para la bajada de Susatá a Nemocon. El estudio preliminar de la laguna de Suesca al Rabanal fué hecho por los empleados de la 3.° Subdivision.

En la 3.° Subdivision están trabajando el señor Nicolas Caicedo D' Elhuyar, como Jefe, el señor Orencio Fajardo, como Ayudante, el señor Manuel A. Jiménez, como adjunto; pero este señor se retiró desde el principio de este mes. Irá a esta Subdivision el señor Ramon María Hóyos, que acaba de ser nombrado adjunto.

El trazado definitivo está terminado hasta adelante de Saboyá.

Los señores Ponce, Mallarino i Paz se ocupan, en la Oficina central, en poner en limpio los planos i perfiles de toda la Seccion, i en los cálculos necesarios para el presupuesto.

El señor Caicedo i compañeros se ocupan del trazado definitivo de Saboyá a Agua-fria.

Los señores Barriga, Várgas i Jiménez se han retirado del servicio.

De manera que actualmente trabajan en esta Seccion los señores Injenieros :

Manuel Ponce de Leon,
Julio Mallarino,
Nicolas Caicedo D' Elhuyar, i
Orencio Fajardo.

I como Adjuntos los señores :

José Domingo Paz, i
Ramon María Hóyos.

La Compañía nacional ha recibido copia de los planos i perfiles de la línea definitivamente trazada desde Bogotá hasta Chiquinquirá.

Cuanto ántes sea posible se pasarán a esa Secretaría los planos, perfiles i presupuestos de la línea definitivamente trazada. En el presente informe me limito a indicar la direccion jeneral i distancias.

Saló la línea de la esquina N. O. de la carrera del Banco i el camellon de la Capuchina; sigue a pasar por la parte occidental i cerca del Cementerio nuevo, a los 1,300 metros; aquí toma una direccion N. hasta el pié oriental del cerro de Suba, a los 19,000 metros; lo rodea en parte, dirijiéndose hácia el paso de La Balsa sobre el rio Funza, que cruza a los 24,000 metros; sigue próximo al camino de Chia a salir cerca i al Occidente de Cajicá, a los 35,800 metros; cruza i recruza el camellon del Norte en Las Manas, vuelve a pasarlo cerca de Guanchaco, a los 42,500 metros, i sigue a pasar por el Oriente i a un cuarto de legua de la plaza de Cipaquirá, cortando el camino de Cipaquirá a Nemocon, a los 48,300 metros.

De Cipaquirá vuelve la línea hácia Nemocon, a donde llega a los 62,200 metros, pasando por el Occidente de esta villa.

A los 62,350 metros cruza el camino que conduce de Nemocon a Ubaté, i principia a subir la serranía por la falda occidental hasta el boqueron de Susatá, a los 69,500; aquí pasa a la falda oriental, llega al boqueron de la Susana, a los 73,500 metros; sigue hasta la orilla oriental de la laguna de Suesca, a los 77,300; continúa por la orilla de la laguna hasta el boqueron del Brazuelo, a los 81,500 metros; descende por las sabanas de las Ovejeras i aguas abajo hasta pasar por Lenguazaque a los 101,500, i por el boqueron de Lenguazaque a los 104,300 metros, i llega al cerrito del Rabanal a los 105,200 metros.

Del cerrito del Rabanal se dirijo a la Isla, cuyas colinas pasa a los 110,000 metros por el boqueron del Caballo-viojo, descende a los pantanos de Gacha, que corta, a salir a La Laja, a los 114,500 metros; se dirije a Puerto-peñon, a donde llega a los 120,400 metros, para seguir por la orilla occidental de la laguna de Fúqueno, llegando a Punta de Cruz, a los 125,000 metros; pasa por la parte occidental de los morros de "Suta-pava" i "Futa," i continúa hasta el pié oriental de

la serranía, que sigue costeando hasta "Punta de Abrego," a los 142,500 metros; rodea esta punta i se dirige hácia Chiquinquirá, cuya rio pasa, a los 146,200 metros, quedando la ciudad a un cuarto de legua al Occidente de la línea.

De Chiquinquirá se dirige la línea hácia Saboyá, i de aquí por el flanco de la serranía al Occidente, hasta el boqueron de Agua-fria o Clavellinos, a donde llegará con una distancia desde Bogotá, que no será mayor de 190,000 metros, o sean 38 leguas.

Como dije ántes, el trazado definitivo está hecho hasta adelante de Saboyá; el trazado preliminar está hasta el Agua-fria. Este trazado desde La Lajita fué comenzado por el señor Peña i terminado por el señor Lorenzo Codazzi i el señor Juan N. González O, en el mes de febrero del presente año. Estos dos señores se retiraron desde entónces.

El perfil de la línea es el siguiente:

De Bogotá descende la línea hasta los 3,500 metros, siendo la inclinacion máxima del 1.5 por 100 en 500 metros; continúa despues con gradientes que no pasan de 11 por 100 sino en la quebrada de "La Calleja," en donde hai un descenso de 1.40 por 100 en 300 metros. El rio Funza se pasa bajando i subiendo con el 1 por 100 de inclinacion en 700 i 700 metros; cerca de Cipaquirá la línea tiene un ascenso de 1.50 por 100 en 850 metros.

De Cipaquirá sigue la línea con pequeños desniveles hasta Nemocon; de este punto la línea sube con el 2.40 i 2.50 por 100 hasta adelante del boqueron de Susatá, en una distancia de 3,000 i 4,700 metros respectivamente, continúa subiendo al 1.90 por 100 hasta el boqueron de la Susana, i de aquí a la orilla de la laguna de Suesca con rampas que no pasan del 1.20 por 100 (esta pendiente solo en 500 metros).

Sigue horizontalmente por la orilla oriental de la laguna en una estension de 4,000 metros. Este es el punto culminante de toda la línea, encontrándose a 2,870 metros sobre el nivel del mar.

Sale por la depression del Brazuelo descendiendo con 2 por 100 en 1,200 metros; continúa con descensos menores del 1 por 100 hasta el punto donde corta la quebrada de las Ovejeras para seguir con 1.80 por 100 en una estension de 2,750 metros; sigue con pendientes que no pasan del 1 por 100 hasta el boqueron de Las Canoas, desde donde descende al 2.00 por 100 en una estension de 7,200 metros, i al 1.50 por 100 en 1,050 metros, i cae a la vega del rio Lenguaque, en la parte sensiblemente horizontal.

La colina de la Isla la sube con el 2 por 100 de inclinacion en 1,200 metros; despues de una horizontal de 100 metros, descende con el 1.70 por 100 en 2,000 metros, i continúa horizontalmente hasta el pié de Punta de Cruz; ésta se pasa con un ascenso de 1.75 por 100 en 800 metros, i descende a la misma inclinacion i con la misma distancia; sigue horizontalmente o con desniveles suaves hasta adelante de Saboyá, i de aquí hasta el Agua-fria, el descenso no pasará en ninguna parte del 2 por 100.

El cuadro siguiente da las distancias en *leguas*, de los lugares que se espresan:

	Bogotá.	Cipa- quirá.	Nemo- con.	Laguna Suesca.	Lengua- zaque.	Isla.	Chi- quinq.
Bogotá.....	0	9½	12½	15½	20½	22	29½
Cipaquirá.....	0½	0	2½	5½	10½	12½	10½
Nemocon.....	12½	2½	0	3	7½	9½	16½
Laguna de Suesca.....	15½	5½	3	0	4½	6½	13½
Lenguazaque.....	20½	10½	7½	4½	0	1½	0
Isla.....	22	12½	0½	6½	1½	0	7½
Chiquinquirá.....	29½	10½	16½	13½	0	7½	0

En la parte definitivamente trazada no existe ninguna obra de ejecucion difícil o demasiado costosa; al construirse el camino podrán hacerse modificaciones parciales que disminuyan el costo de algunas obras.

2.ª SECCION.

De Agua-fria al cerro de Guayabito.

El Jefe de esta Seccion es el señor Manuel H. Peña.

La Seccion se dividió en cuatro subdivisiones:

1.ª *Subdivision*—De Agua-fria al boqueron de La Paz. Cuando mas 86 kilómetros.

2.ª *Subdivision*—Del boqueron de La Paz al boqueron del Opon. Próximamente 40 kilómetros.

3.ª *Subdivision*—Del boqueron del Opon hacia el cerro de Guayabito por la falda oriental del cerro de Armas.

4.ª *Subdivision*—Del cerro de Guayabito, en la márjen derecha del rio Carare, hacia arriba.

Las subdivisiones 3.ª i 4.ª quedarán cuando mas de 88 kilómetros entre las dos.

Ha ejecutado el trazado preliminar de la 1.ª subdivision el señor Manuel H. Peña, acompañado de los Ayudantes señores Antonio María Peralta, José del Carmen Acosta i Juan E. Ulloa.

La trocha abierta dió una distancia de 100 kilómetros; el trazado preliminar hecho sobre el plano de la trocha queda solamente de 89,500 metros, i el trazado definitivo no quedará de mas de 86 kilómetros.

Desde fines de octubre se comenzó el trazado definitivo desde Agua-fria hacia La Paz.

En la 2.ª subdivision el señor Abelardo Ramos trazó el camino de herradura desde el pueblo de La Paz hasta el boqueron del Opon, i resultó una distancia de 42,000 metros.

	Bogotá.	Cipa- quirá.	Nemo- con.	Laguna Suesca.	Lengua- zaque.	Isla.	Chi- quinq. ^a
Bogotá.....	0	9½	12½	15½	20½	22	29½
Cipaquirá.....	9½	0	2½	5½	10½	12½	19½
Nemocon.....	12½	2½	0	3	7½	9½	16½
Laguna de Suesca.....	15½	5½	3	0	4½	6½	13½
Lenguazaque.....	20½	10½	7½	4½	0	1½	9
Isla.....	22	12½	9½	6½	1½	0	7½
Chiquinquirá.....	29½	19½	16½	13½	9	7½	0

En la parte definitivamente trazada no existe ninguna obra de ejecucion difícil o demasiado costosa; al construirse el camino podrán hacerse modificaciones parciales que disminuyan el costo de algunas obras.

2.ª SECCION.

De Agua-fria al cerro de Guayabito.

El Jefe de esta Seccion es el señor Manuel H. Peña.

La Seccion se dividió en cuatro subdivisiones:

1.ª *Subdivision*—De Agua-fria al boqueron de La Paz. Cuando mas 86 kilómetros.

2.ª *Subdivision*—Del boqueron de La Paz al boqueron del Opon. Próximamente 40 kilómetros.

3.ª *Subdivision*—Del boqueron del Opon hacia el cerro de Guayabito por la falda oriental del cerro de Armas.

4.ª *Subdivision*—Del cerro de Guayabito, en la márjen derecha del rio Carare, hacia arriba.

Las subdivisiones 3.ª i 4.ª quedarán cuando mas de 88 kilómetros entre las dos.

Ha ejecutado el trazado preliminar de la 1.ª subdivision el señor Manuel H. Peña, acompañado de los Ayudantes señores Antonio María Peralta, José del Carmen Acosta i Juan E. Ulloa.

La trocha abierta dió una distancia de 100 kilómetros; el trazado preliminar hecho sobre el plano de la trocha queda solamente de 89,500 metros, i el trazado definitivo no quedará de mas de 86 kilómetros.

Desde fines de octubre se comenzó el trazado definitivo desde Agua-fria hacia La Paz.

En la 2.ª subdivision el señor Abelardo Ramos trazó el camino de herradura desde el pueblo de La Paz hasta el boqueron del Opon, i resultó una distancia de 42,000 metros.

Los señores Jaramillo i Ulloa se ocuparon en el trazado preliminar del ferrocarril; pero presentaron su renuncia porque no juzgó que debiera pagárseles como Jefes de subdivision alternativamente.

Actualmente trabaja en esta subdivision, como Jefe, el señor Paulo Pinzon, e irá a acompañarlo el señor Francisco Useche, que acaba de ser nombrado nuevamente.

Apénas se han comenzado estos trabajos.

En la 3.ª subdivision, el señor Rafael Nieto Paris trazó 1,500 metros de camino de herradura del boqueron Borrascoso hácia abajo; trazó tambien el camino de herradura del boqueron del Opon al camino de Flóres i Gallegos. El señor Enrique Moráles trazó el camino de herradura desde Landázuri hasta el boqueron del Opon, i parte (6 k.) del del boqueron del Opon hácia La Paz. El señor Moráles continuó el trazado del camino de herradura del boqueron Borrascoso hácia abajo, hasta encontrar el trazado preliminar del ferrocarril, que llevaba el señor Abelardo Ramos, del boqueron del Opon; continuaron juntos este trabajo por unos pocos kilómetros; el señor Moráles fué enviado a la 4.ª subdivision, i el señor Ramos continuó como Jefe de la subdivision, acompañado de los señores Eduardo Jaramillo i Dimas Atuesta como Ayudantes, i del señor Crisóstomo Herrera como adjunto. El señor Jaramillo pasó a la 2.ª subdivision i posteriormente se retiró, segun se dijo arriba.

La trocha del camino i trazado preliminar se encontraba el 30 de setiembre a los 67,500 metros del boqueron del Opon.

El camino de herradura construido hasta la misma fecha desde el boqueron Borrascoso medía 9,714 metros, encontrándose a los 15,300 metros del boqueron del Opon. El empalme del camino de herradura con la trocha del trazado preliminar que baja del boqueron del Opon, se efectuó a los 9,862 metros de este boqueron, i a 4,276 metros del boqueron Borrascoso. Como no hai otra via de comunicacion que la trocha que se abre para el trazado preliminar, toda ella se hace transitable a pié, por medio de un pequeño banqueo, donde es necesario. Antes se habia construido el camino de herradura desde cerca de Landázuri hasta el boqueron Borrascoso, que mide 5,000 metros. Hai, ademas, 500 metros de camino de herradura, construidos entre los 47,000 i 47,500 metros del trazado, i 1,600 metros del boqueron del Opon hácia abajo.

Hai, pues, del boqueron del Opon hácia abajo 11,814 metros de camino de herradura, que puede servir de camino de servicio para la construccion definitiva del ferrocarril, i 5,000 metros más que unen este camino con Landázuri.

Los 67,500 metros de trazado se reducen en el trazado definitivo a 48,000 metros.

En la 4.ª subdivision ha trabajado el señor Enrique Moráles como Jefe, acompañado del señor Joaquin Buenaventura como Ayudante, i del señor Julio Liévano como adjunto; este señor no trabajó sino unos pocos dias; el señor Buenaventura se halla en uso de licencia; actualmente está como Ayudante el señor Víctor Triana.

El 31 de octubre el trazado se encontraba a 29,300 metros del cerro de Gua-

yabito para arriba. Estos se reducen, cuando ménos, a 28,000 en el trazado definitivo, que ya está hecho en 2,000 metros del cerro para arriba.

De los 29,300 metros, hai por lo ménos 20,000 transitables por bestia cargada.

A fines de julio habia en el cerro de Guayabito un desmonte de mas de 14 hectaras, i existian ya dos buenos tambos i una casa. En el informe de 30 de setiembre me dice el señor Moráles que sabe que habia cuatro casas para concluir en el área de poblacion. La mayor parte del desmonte i las casas han sido hechas por la Compañía. Los tambos i algun desmonte, así como la siembra de yuca, mais i unas mil matas de plátano, fué hecho por cuenta del Gobierno.

La parte que faltaba para unirse la 3.ª i 4.ª subdivisiones, la calculo en 13,400 metros, que se reducirán en el trazado definitivo a 12,000 metros.

Creo que una vez que se unan las dos trochas (ya deben estar unidas), podrá hacerse alguna variacion sustancial al trazado, de manera de acortar la distancia.

La direccion jeneral del trazado en esta Seccion es, pues, como sigue:

De Clavellinos, en el boqueron del valle de Agua-fria, que separa la cordillera de la peña de Saboyá de la serranía de Bolívar, la línea se dirige al Noreste por el contrafuerte de "Las Laderas," toma luego al Norte por la falda oriental de la cordillera de Bolívar, hasta la quebrada de la Mina, cabecera del rio Cúchina; pasa esta quebrada i sigue rodeando la peña de Vélez por "El Hato," i continúa despues al Norosto a pasar por los ejidos de la ciudad de Vélez, i continúa a pasar cerca de Chipatá i La Paz hasta el boqueron de La Paz; aquí se dirige con un gran rodeo por la falda occidental de la serranía en direccion definitiva al Oeste, al boqueron del Opon, i de este punto en direccion Norte hasta el Eslabon de Armas, i de aquí al Oeste i despues al Noreste; rodea la serranía, i con direccion S. O. cae al valle del Carare para dirigirse en direccion Noroeste hasta el cerro de Guayabito.

El boqueron de La Paz queda a ménos de 8 leguas de distancia directa de la ciudad del Socorro, i del Socorro a La Paz por la Aguada habrá unas 10 leguas.

De este punto, o cerca, podria desprenderse el ramal que con *pendiente suave*, pasase por el Socorro, Piedecuesta, Bucaramanga, Jiron i por la depresion al Oriente de las bocas del rio Sogamoso, a la Bodega de Sogamoso o cerca, sobre el rio Magdalena.

El perfil de esta 2.ª Seccion es como sigue:

De Agua-fria a Zanja-seca...	8,000	metros	al 2	por 100	bajando.
De Zanja-seca a los Organos..	8,000	id.	con 13	metros de	desnivel.
De los Organos al boqueron de Gavilanes	8,000	id.	al 0.5	por 100	bajando.
Dol boqueron de Gavilanes al paso del rio Cúchina.....	6,000	id.	al 1.5	por id.	id.
Del rio Cúchina a la quebrada del Palenque.....	2,000	id.	al 1.73	por id.	
De la quebrada del Palenque a la cuchilla entre Vélez i Chipatá.	2,000	id.	al 1	por id.	subiendo i baj.º
De esta cuchilla para adelante.	6,000	id.	al 0.59	por id.	subiendo.
	6,000	id.	al 0.88	por id.	bajando.

De aquí a un boqueron situado mas adelante.....	24,000	id.	horizontales.
De este boqueron al boqueron de La Paz.....	2,000	id.	al 2 por 100 id.
Del boqueron de La Paz al del Opon.....	40,000	id.	al 2.25 por id. id.
Del boqueron del Opon al Es- labon de Armas.....	24,000	id.	al 0.76 por id. id.
Del Eslabon de Armas al fon- do del valle.....	7,000	id.	al 2 por id. id.
De aquí hasta los 67,500 me- tros de la trocha	17,000	id.	al 1 o 1.5 por 100 id.
Lo que falta de trocha.....	12,000	id.	al 2.5 por id. id.
Del cerro de Guayabito hácia arriba	28,000	id.	horizontales i al 0.80 por 100 bajando hácia el cerro.
Total.....	214,000	metros en la 2.ª Seccion.	

Se ha construido parte de camino de herradura desde La Paz hácia el boqueron del Opon; este camino puede servir de camino de servicio para la construccion definitiva del ferrocarril. El trabajo de este camino se suspendió por órden del Gobierno desde fines de agosto, quedando el camino a 12,097 metros de La Paz. Una parte se descompuso considerablemente por causa de la naturaleza del terreno, el mucho invierno i que los vecinos de La Paz lo empleaban para sacar maderas en rastra; hubo, pues, que encascarlo en unos puntos, en otros se empedró i en otros se hicieron empalizados.

La longitud del camino de herradura que habria que construir desde el borde de la sabana cerca de Saboyá hasta el cerro de Guayabito seria de:

Del borde de la sabana al Agua-fria.....	40,000	metros.
Del Agua-fria a La Paz.....	87,000	id.
De La Paz al boqueron del Opon.....	42,000	id.
Del boqueron del Opon al cerro de Guayabito.....	110,000	id.
Total.....	279,000	id.

o sea cincuenta i cinco leguas i cuatro quintos.

Hai construidos:

De La Paz para el boqueron del Opon.....	12,097	metros.
Del Opon para abajo.....	1,600	id.
	9,714	id.
	500	id.
Del cerro de Guayabito para arriba.....	20,000	id.
Hacen.....	43,911	id.

o sean ocho leguas i cuatro quintos, sin contar los 5,000 metros que se construyeron hácia Landúzuri.

con el riesgo de perder el trabajo si la Compañía no lo acepta. En parte de la 1.^a Sección ha podido hacerse esto porque siendo terreno abierto, el gasto era muy poco más fuerte para el trazado definitivo y mucho menor que lo que hubiera costado al haberlo hecho después, o sea primero el trazado preliminar completo con planos, &c, y después el trazado definitivo. En la parte montañosa y en serranía, no sucede lo mismo; siempre hay una pequeña economía si se procede en mira de hacer inmediatamente el trazado definitivo, pero esta es pequeña relativamente al gasto del mismo trazado.

Me permito hacer notar que desde que se hizo el contrato con la Compañía, se pensó que ésta haría venir Ingenieros para recibir el trazado, lo que tendría pocas ventajas relativamente, si ellos debieran venir a recibir un trazado definitivo, pues esto podrían hacerlo en Europa.

Importa que la Compañía resuelva de una vez, para que pueda organizar de una manera definitiva sus trabajos.

Si el Gobierno resuelve de conformidad con lo que dejo dicho, concretaremos los trabajos, si el Gobierno no dispone otra cosa, a terminar el trazado preliminar y a formar los presupuestos sobre los trazados hechos.

Creo, sin embargo, que la Compañía debe continuar los trabajos actuales, tales como la construcción del camino de herradura por la falda oriental del Cerro de Armas. Sustituyéndose la Compañía al Gobierno, podría, sin suspender en ningún tiempo los trabajos, hacer todas las reformas que juzgase convenientes.

El estudio definitivo, de toda la línea, es un estudio que requiere mucho tiempo, que ni siquiera puede calcularse, por no poderse contar de una manera permanente con un número cualquiera de empleados. No es absolutamente indispensable para poder emprender los trabajos, pues con el trazado preliminar puede apreciarse la practicabilidad y costo de la obra.

Soy del señor Secretario muy atento servidor,

Juan N. González Vásquez.

Despacho de Hacienda y Fomento.—Noviembre 30 de 1875.

Avíese recibo de este informe al señor González Vásquez, y dándose las gracias por su interés y laboriosidad en la obra del Ferrocarril del Norte.

Dígasele además que el Poder Ejecutivo se propone entregar cuanto antes, en cumplimiento del contrato respectivo, el trazado preliminar y el presupuesto de la obra, a la Compañía empresaria; y que en tal virtud, disponga el señor Ingeniero en jefe que todas las subdivisiones de la obra se ocupen preferentemente en el trazado preliminar, y suspendan los trabajos que estén ejecutándose para el definitivo.

Téngase presente este informe para dar cuenta de los trabajos del Ferrocarril en la Memoria que debe escribirse para el próximo Congreso.

El Secretario—ESGUERRA.

Faltan, pues, 47 leguas para tener un camino de herradura de superficie plana con pendientes que en jeneral no pasarán del 5 por 100 desde el cerro de Guayabito hasta cerca de Saboyá.

En el camino que se está construyendo se han puesto algunos postes para telégrafo; pues creo que la Compañía debiera poner el telégrafo cuanto ántes, en toda la línea, es decir, de la Oficina del Gobierno en Vélez, a La Paz; de aquí, por todo el camino de herradura hasta el cerro de Guayabito, estableciendo oficinas en La Paz, en el punto en que se encontrasen los trabajos i en el cerro. La longitud del alambre que se necesitaria no seria mayor de 185 kilómetros.

A lo largo del camino que se ha construido se han hecho tambos de distancia en distancia, i en varias partes se han hecho desmontes i se han sembrado pastos.

Actualmente se ocupan en la 2.ª Sección los ingenieros siguientes:

Señores: Manuel H. Peña.

Antonio María Peralta.

José del Carmen Acosta.

Paulo Pinzon (Fué nombrado el mes pasado).

Francisco Useche (Acaba de ser nombrado).

Abelardo Ramos.

Dímas Atuesta.

Enrique Moráles.

Víctor Triana.

I como adjunto el señor Crisóstomo Herrera.

Por el decreto número 39 de 5 de febrero de este año, se nombraron para la 1.ª Sección 8 ingenieros i 4 adjuntos, i para la 2.ª Sección 12 ingenieros i 4 adjuntos, pero jamás ha estado en servicio todo este personal. Ahora es cuando trabaja mayor número de personas en la 2.ª Sección, es decir, no ha habido en servicio ni la mitad de los nombrados.

En la 4.ª subdivisión especialmente ha prestado sus servicios como médico el doctor Adolfo Tenorio, quien está actualmente en uso de licencia: lo reemplaza el doctor Antonio G. Recaman.

El contrato de 25 de enero de 1875, para la construcción del Ferrocarril del Norte, dice en su artículo 2.º: "Los trabajos de construcción del camino estarán comenzados, a más tardar, seis meses después de adoptados por la Compañía el trazado preliminar de la línea i el presupuesto de gastos de la obra."

El artículo 24 del mismo contrato dice: "Es de cargo del Gobierno, sin imputación al capital que tome en acciones, el gasto que ocasione el primer estudio i trazado de la línea del ferrocarril i la formación del nuevo presupuesto, que se están verificando."

Creo, pues, conveniente que el Gobierno le entregue a la Compañía el trazado definitivo hasta donde esté hecho, i los planos i perfil del trazado preliminar hecho en el resto de la línea.

Lo importante es que la Compañía resuelva si acepta o no la línea propuesta, pues el Gobierno no debe hacer, en ningún caso, el gasto del trazado definitivo