

Compañía del Ferrocarril del Pacífico

---

PROPUESTA

DE

RESCISIÓN DE CONTRATOS

~~~~~  
Octubre de 1909  
~~~~~

BOGOTA

IMPRESA ELÉCTRICA—168, CALLE 10

Compañía del Ferrocarril del Pacífico

---

PROPUESTA

DE

RESCISIÓN DE CONTRATOS

~~~~~  
Octubre de 1909  
~~~~~

BOGOTA

IMPRENTA ELÉCTRICA—168, CALLE 10



## PROPUESTA DE RESCISION DE CONTRATOS



*Compañía del Ferrocarril del Pacífico—Número 164—Bogotá, 15 de Octubre de 1909*

Sr. Ministro de Obras Públicas—E. S. D.

La Compañía del Ferrocarril del Pacífico, cesionaria del contrato celebrado por el Gobierno con los Sres. Alfredo B. y Eduardo H. Mason para la construcción del Ferrocarril del Cauca, ha tenido como norma de su deber ser deferente á las opiniones del Gobierno en particular y de los habitantes de Cali en general. A llenar este objetivo dirigió á Su Señoría el memorial marcado con el número 150, en el cual expresó la Compañía sus propósitos de aceptar, para la construcción de la vía férrea, la ruta que el Gobierno tuviera á bien indicarle. Su Señoría, por Resoluciones de 13 y 23 de Septiembre, tuvo á bien disponer el nombramiento de una Comisión de Ingenieros para estudiar la vía más conveniente, y dispuso también que el tiempo transcurrido desde la fecha de esa Resolución hasta el día en que el Gobierno resuelva lo conveniente sobre la elección de la vía férrea comprendida desde la Estación Caldas hasta la ciudad de Cali, no se computará en los plazos señalados á la Compañía del Ferrocarril del Pacífico en los contratos celebrados para la construcción de este Ferrocarril, “*para lo cual ella deberá ordenar LA SUSPENSIÓN DE LOS TRABAJOS EN LA SECCIÓN INDICADA.*”

\* \* \*

Por virtud de esta Resolución la Compañía tomó sus providencias en el sentido de la suspensión de los trabajos así ordenada, y cuando de todo ello se ocupaba, vinieron gestiones de diverso orden, así de particulares como del Gobierno, para que no se llevara á cabo tal suspensión. Al efecto recibimos la nota número 830, de 8 de los corrientes, que dice así:

*“República de Colombia—Ministerio de Obras Públicas—Sección 2.<sup>a</sup>—Número 830—Bogotá, 8 de Octubre de 1909.*

Sr. Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico—Presente

El Gobierno ha recibido numerosos telegramas de las Gobernaciones de Buga, Cali y Popayán, y de los Municipios de varias poblaciones del antiguo Departamento del Cauca, en que solicitan que no se suspendan los trabajos del Ferrocarril del Pacífico. Como el Gobierno no ha ordenado tal suspensión, y así se ha dicho á los peticionarios, me permito reiterar á usted la orden de que la obra del Ferrocarril debe continuarse, caso de que esa Compañía hubiese ordenado la suspensión de los trabajos indicados.

De usted atento servidor,

CARLOS J. DELGADO”

— —

Preciso nos fue dar absoluto cumplimiento á esta orden del Gobierno, y para el efecto contraindicamos nuestras anteriores providencias, por lo cual los trabajos se han continuado con regularidad.

\* \* \*

Empero, en estos momentos ha venido á nuestro conocimiento la idea que priva en un personal muy respetable de la ciudad de Cali, que tiene sus voceros autorizados en las honorables Cámaras Legislativas, al respecto de los contratos en virtud de los cuales esta Compañía ejecuta la obra del Ferrocarril.



En los *Anales del Senado*, número correspondiente al 27 de Septiembre, encontramos un discurso del honorable Senador Dr. Zamorano, del cual nos permitimos copiar algunos pasajes:

“El contrato para la construcción del Ferrocarril del Pacífico—dice el honorable Senador—es un contrato tan oneroso, tan leonino, que me creo en el deber de examinarlo ligeramente....”

“Antes de esto haré presente que el Ferrocarril de Antioquia está construyéndose por el sistema de administración directa por parte del Gobierno de ese pueblo práctico, y saben los honorables Senadores que este sistema de contratos para todo lleva á la ruina á la Nación.”

“El desastre del régimen que ha caído es precisamente debido á haber hecho contratos para todo, y á la sombra de estos contratos se han improvisado grandes fortunas, que nos han dejado en un estado de pobreza franciscana....”

“Repito, que hacer contratos para todo, es declararse el Gobierno incompetente, inepto para administrar sus propias obras....”

“Un hacendado administra mejor su hacienda por sí mismo que por medio de contrato, porque el contratista es entidad antagónica con quien contrata. Un contratista ¿qué es para el Gobierno? Una entidad que trata de ganarle lo más que pueda á ese Gobierno: son dos fuerzas opuestas; luego es evidente que no deben hacerse contratos sino en último caso.”

\* \* \*

En el periódico *El Día*, correspondiente al 29 de Septiembre, publicación que se hace en Cali, encontramos sendos telegramas dirigidos al Gobierno y á varios caballeros de esta ciudad, por personas importantes de Cali y por la Municipalidad de aquella ciudad. De uno y otro tomamos los siguientes conceptos:

“..... Juzgamos contrato actual el más ruinoso que se ha celebrado en el país, porque lesiona Tesoro Nacional

y anula porvenir Cauca. Es labor patriótica pedir su rescisión. Importa poco suspensión trabajos construcción, cuatro ó seis meses, mientras cúmplase aspiración caucana y decisión Senado estudio vía.”

“ El Consejo Municipal os manifiesta que opinión mayoría habitantes este Municipio en importante asunto Ferrocarril es que debe tenerse en cuenta, además de indispensable estudio vía Tocotá, que considérase más económica y más de acuerdo con intereses comercio Valle, el contrato que se estima ruinoso para Tesoro Nacional y que anula porvenir de esta sección de la República, y la tarifa altísima, cuya rebaja impónese como necesidad urgente....”

En uno y otro de estos telegramas se acentúa, además, la necesidad imperiosa de atender á la reconstrucción formal de la línea entre Buenaventura y Cisneros.

\*  
\* \*

El contrato celebrado por el Gobierno con esta Compañía el 23 de Enero de 1908, estatuye lo siguiente :

“ Art. 11. Se procederá á hacer las siguientes mejoras, que se juzgan indispensables entre Buenaventura y Cisneros: *Primera*, reponer los puentes de madera por de hierro ó por alcantarillas en el menor tiempo posible; *Segunda*, dar solidez y estabilidad al puente de *El Piñal*, como lo resuelvan los ingenieros; y *Tercera*, hacer muros de defensa tanto de la línea férrea como de los puentes sobre el Dagua.”

“ Para atender á estos gastos se destinan las utilidades en la explotación de toda la línea, que correspondan al Gobierno y al concesionario, y lo que faltare se cubrirá por mitad por las dos partes, Gobierno y Concesionario, pagando el Gobierno lo que le corresponda de contado. El presupuesto de estos trabajos se hará de acuerdo con el Ingeniero Interventor, y será aprobado por el Ministerio de Obras Públicas.”

Las pésimas condiciones en que esta Compañía recibió la línea construída por anteriores concesionarios, ó sea desde Buenaventura hasta el kilómetro 46, obligaron á establecer la estipulación de mejora ó reconstrucción de que trata el artículo transcrito. Por él se ve que no obstante la falta de responsabilidad en la Compañía por lo que anteriores constructores han hecho, ella aceptó el concurrir en la mitad de los gastos que la reconstrucción apareje; y así procedió esta Compañía en la mira de hacer más prontamente aquellas mejoras, sin las cuales, puede decirse, el ferrocarril no existe.

Sabido es, por el Gobierno y por los habitantes del Cauca en general, que la explotación del Ferrocarril no ha llegado hasta el presente á producir utilidad, y sí un déficit permanente, el cual soporta la Compañía en la mitad. De manera que por razón de la explotación de la línea férrea construída, hasta hoy no se ha obtenido, y quizá no se obtendrá en mucho tiempo, utilidades que puedan destinarse ó á atender las reparaciones de la línea vieja ó á dar dividendo á los constructores.

Y sabido también es por el Gobierno, que el 50 por 100 de las Aduanas del Pacífico destinado para la construcción, no es suficiente para pagar á los constructores la obra que ellos han venido ejecutando. De manera que no hay productos de la explotación del ferrocarril que puedan destinarse, ni hay tampoco excedente en las unidades que la ley ha destinado para atender á la construcción del Ferrocarril del Cauca, con lo cual pueda acudirse por el Gobierno á pagar los gastos que demande la urgente reconstrucción de la línea antigua.

No obstante todo lo anterior, la Compañía ordenó á sus Ingenieros el levantamiento de los planos de la línea antigua—que dicho sea de paso, no existían,—é hizo formular el presupuesto detallado de todas las mejoras que se hacen indispensables para convertir en verdadera línea férrea la porción comprendida entre Buenaventura y el kilómetro 46.



Estos presupuestos fueron debidamente cotejados y vistos por el Sr. Ingeniero Interventor, ó sea por el representante del Gobierno en el Cauca, y así presentados por la Compañía al Ministerio de Obras Públicas, con memorial de 18 de Marzo del presente año.

A más de esto, la Compañía celebró un contrato condicional con dos notables Ingenieros, los Sres. Arosemena y Rugieri, para que ellos se hicieran cargo de la reconstrucción de la línea antigua por el precio fijo que se desprende del presupuesto formado antes por los Ingenieros de la Compañía con asistencia del Ingeniero Interventor del Gobierno; este precio, aproximado á \$500,000 oro, debía ser erogado por partes iguales entre la Compañía y el Gobierno, pagando en fechas determinadas lo que á cada cual correspondía.

Este contrato tenía el carácter de condicional por requerirse la aprobación del Gobierno en cuanto á él correspondía. Para llenar este requisito se sometió á la consideración del Sr. Ministro de Obras Públicas, en memorial de del 31 de Marzo próximo pasado.

Pero es el caso que ni el presupuesto de obras y gastos de la reconstrucción, ni el contrato sobre el mismo objeto, presentados al Gobierno en 18 y 31 de Marzo, han sido aprobados; ni se han señalado por el Gobierno, en sus presupuestos, partidas destinadas al pago de la reconstrucción en la mitad que le pertenece erogar de contado, ni por último, se ha manifestado por el Gobierno, á la Compañía, su voluntad en el particular.

Por lo que aquí queda dicho, se desprende con absoluta claridad que mientras no estén aprobados por el Ministerio de Obras Públicas los presupuestos de obras y gastos de la reconstrucción, y hasta tanto que el Gobierno no concurra á pagar de contado la mitad de aquellas obras, no está la Compañía obligada á emprender esas mejoras, sin las cuales, como lo hemos dicho, no existe ferrocarril.

A pesar de todo lo anterior, la Compañía se ha visto precisada á atender, hasta donde sus recursos se lo permiti-



ten, á los trabajos de mayor necesidad en la línea antigua, distraendo para el efecto los fondos que podría destinar para el avance más rápido de la construcción; es así como ha pedido materiales al Exterior, para reponer puentes de madera por de hierro, grandes tubos de hierro para reemplazar alcantarillas, 4,000 barriles de cemento romano para muros de contención, rieles de peso doble para reemplazar los livianos, y, en fin, el sostenimiento actual de 800 trabajadores que demandan un gasto semanal, aproximado, de medio millón de pesos papel moneda.

Y todo este gasto que hace la Compañía no le puede ser cubierto de contado por el Gobierno, conforme está obligado según sus contratos, por carecer de partidas apropiadas en el presupuesto; por no estar destinadas para el efecto las cincuenta unidades de las Aduanas del Pacífico, y por no dar el Ferrocarril utilidades sino pérdidas permanentes, en razón de la deficiencia del movimiento de carga y pasajeros.

\*  
\* \*

Consecuente la Compañía con sus propósitos de dejar vinculado su nombre en una obra de tanta importancia nacional como lo es el Ferrocarril del Cauca, ella se ha esmerado en construir una línea que pueda resistir el peso de grandes máquinas de tracción, en forma tal que puedan vencer la resistencia de la pendiente á mayor velocidad y con mayor arrastre del que exigen los contratos: para llenar este objetivo ha establecido que toda la línea sea fijada en rieles de 55 libras por yarda, en vez de los de 40 libras á que está obligada por sus contratos; ha ordenado que los cortes sean de mayor amplitud que los que fijan los contratos; que no se vaya al máximo de pendiente—3 por 100 compensado—sino en casos de absoluta é imprescindible necesidad, y, finalmente, que las obras de arte, túneles, puentes, alcantarillas, viaductos, etc. etc., sean hechos de materiales de primera calidad, sin buscar más economía que la

que resulta en gastos posteriores, cuando estas obras se ejecutan como la ciencia lo ordena. Si estas condiciones de construcción predominaran en toda la línea hasta salir al Valle, y si la línea antigua, desde Buenaventura hasta el kilómetro 46, pudiera adaptarse á la misma forma, ya se lograría poder establecer para el tráfico movimiento de locomotoras dobles en su peso y tracción de las que hoy pueden moverse en la línea vieja; esto es, que en lugar de máquinas de 36 toneladas, únicas que puede resistir la línea antigua, puedan ocuparse máquinas de 70 toneladas, capaces de arrastrar con mayor velocidad trenes de más de 15 vagones. Bien se comprenderá la enorme utilidad que de esto se desprendería, tanto para la explotación del Ferrocarril como para quienes de él se sirvan: lo primero, porque disminuyen los gastos de conservación en cuanto la línea esté bien construída; y lo segundo, porque disminuye, forzosamente, el tiempo y el material empleado en la conducción, pudiéndose, de consiguiente, disminuir proporcionalmente el flete ó la tarifa de transporte.

Y la Compañía, para realizar estos deseos, ha tenido que hacerse cargo de la parte antigua de la línea, que está muy lejos de reunir las condiciones que se buscan, y está sufriendo las consecuencias de los defectos de construcción, lo cual la obliga, para sostener el tráfico, á invertir fondos que en sus presupuestos no estaban destinados para el efecto. Y estos fondos, que en parte le deben ser provistos por el Gobierno, no los puede allegar en breve término, por las razones que antes se han expresado.

Así pues, se sufren las consecuencias de los desperfectos de la línea, provenientes de viejas causas; se sufre el malestar producido por la queja continua de quienes están cerca del Ferrocarril, porque éste no da un servicio perfecto, y se sufren las consecuencias de no obtener el pago inmediato de los fondos con que el Gobierno debe concurrir á la reconstrucción.

\*  
\*  
\*

Se ha hecho cargo la Compañía de las continuas quejas que en el Cauca se levantan por razón de las tarifas. Empero, la Compañía no ha hecho en el particular nada que esté fuera de sus contratos, entre los cuales figura la siguiente disposición :

“Art. 6.º Los concesionarios fijarán de acuerdo con el Gobierno las tarifas de pasajes, fletes y transportes, siendo entendido que los precios de esos servicios no podrán ser menores de la mitad de la tarifa vigente, ni mayores de los que existen en la actualidad en la parte construída, y proporcionalmente en las nuevas secciones que se den al servicio público.”

Por esta razón, siempre que se ha dado al servicio público una nueva estación, se ha presentado previamente al Gobierno la nueva tarifa que haya de ponerse en práctica. Fue así como se puso en vigencia la Tarifa número 6, que fue aprobada por el Gobierno, y así como rige en la actualidad una provisional mientras el Gobierno da su aprobación definitiva á la presentada el 23 de Junio, esto es, á la que debe regir desde la Estación Caldas inaugurada el 20 de Julio. En esta última tarifa se han hecho rebajas para los fletes en un 50 por 100, y en los pasajes en 20 por 100 de la tarifa anterior. Con ello verán los habitantes del Cauca que desde mucho antes de estar ellos objetando las tarifas, ya la Compañía, al inaugurar la estación Caldas, en el kilómetro 82, estaba practicando el principio de disminuir gradualmente el precio de transporte kilométrico á medida que nuevos kilómetros se dan al servicio público.

\*  
\*  
\*

Esta Compañía, formada por el concurso de capitales allegados por colombianos, emprendió sus labores con actividad nunca vista en empresas ferrocarrileras desarrolladas por el sólo esfuerzo é iniciativa nacional; logró vencer el más grave de los problemas de esta línea, el del *Boquerón del Dagua*, ha construído en menos de dos años



34 kilómetros y está avanzando con mucha rapidez en la línea hacia el Valle. La obra ejecutada por ella sobrepasa las exigencias de sus contratos. Para todo esto ha comprometido el capital que han allegado sus accionistas y el crédito que, por fortuna, ha adquirido llenando rigurosamente sus compromisos.

Pero este esfuerzo de la Compañía quizá ha sido mal entendido, en especial por aquellos en cuyo provecho directo redundan la obra del Ferrocarril del Cauca: algunos creen que la Compañía está montada en el aire y que no tiene capital; otros, que la obra se construye con sólo el 50 por 100 de las Aduanas del Pacífico; otros, que en cada kilómetro se gana la Compañía miles de pesos, porque no puede valer su construcción más de diez ú once mil pesos, y hay, por fin, quienes ven en el ferrocarril una obra aniquiladora de las industrias del Cauca, porque se acaban los transportes á lomo de mula.

Si á todo esto se agregan los tropiezos y dificultades de todo orden que diariamente se presentan á la Compañía para que ella pueda hacer uso legítimo de los derechos que le dan sus contratos, como entre otros el de buscar recursos en el Exterior para la mejor y más rápida construcción de la obra, bien se comprenderá que no le es propio á la Compañía el medio para continuar en la ejecución de sus contratos.

Tanto en el contrato celebrado con el Sr. Cisneros, de grata memoria, el 2 de Febrero de 1878, como en el celebrado con los Sres. Víctor Borrero ó Ignacio Muñoz C., el 9 de Abril de 1897, se dio á los concesionarios la facultad de dar en garantía, para adquirir fondos ó materiales con destino á la obra, las 50 unidades de las Aduanas de Buenaventura y Tumaco, y de hipotecar el Ferrocarril en garantía de las mismas deudas.

También en el contrato celebrado con los Sres. Mason, el 30 de Diciembre de 1905, se dio á éstos la facultad de dar las mismas seguridades en garantía de empréstitos



que contrataren para allegar los fondos necesarios á la terminación del Ferrocarril en el menor tiempo posible.

Pero es bien sabido que á ninguno de estos anteriores concesionarios le fue posible levantar empréstito, porque dificultades de diverso orden se lo impidieron. Los Sres. Mason, quizá bien conocidos en los Estados Unidos, trabajaron con suma perseverancia por obtener empréstitos en aquellas plazas, y nada obtuvieron, toda vez que les fue preciso buscar recursos en Colombia y que se vieron obligados á ceder sus contratos por carecer de medios para llevarlos á cabo.

Esta Compañía, cesionaria del contrato con los Sres. Mason, creyó desde un principio que le sería necesaria la consecución de empréstitos en el Exterior, por no poderse arbitrar en el país recursos tan cuantiosos como los que requiere la construcción del Ferrocarril siquiera sea hasta Cali, en el kilómetro 170. El Gobierno tuvo perfecto conocimiento de que el capital de la Compañía era de sólo \$ 1.400,000, oro, y tenía perfecto conocimiento, cuando la Compañía se hizo cargo del ferrocarril, de que la línea apenas llegaba al kilómetro 50; de manera que para llegar á Cali faltaban no menos de 120 kilómetros. Aun suponiendo que un ferrocarril de montaña, como es éste, que tiene tan fuerte gasto en su construcción, pudiera llegar á hacerse á razón de \$ 40,000 oro el kilómetro, cifra que sólo se fija en gracia de exposición, es claro que no se necesitarían menos de \$ 4.800,000 oro para llegar con la línea á Cali. Y como para la reconstrucción se habría de gastar la resultante del presupuesto, \$ 500,000, se tendría como consecuencia la suma de \$ 5.300,000 para arreglar la línea entre Buenaventura y Cali.

El Gobierno concurre á los gastos de construcción con el 50 por 100 del producto de las Aduanas del Pacífico; éstos dan un promedio anual de \$ 350,000, luego se necesitarían quince años para construir con ese producto, á un costo minimum, la línea hasta Cali, en el supuesto de que pudiera hacerse cada kilómetro á razón de \$ 40,000, oro, pre-

cio que el más escrupuloso constructor no lograría obtener en el Ferrocarril del Cauca antes de llegar al Valle.

Y como en el contrato que esta Compañía celebró con el Gobierno el 23 de Enero de 1908 se fijó por el artículo 3.º el término de diez años para construir y equipar el ferrocarril desde la Estación Cisneros, no solamente hasta Cali sino también hasta Cartago, y en las modificaciones á ese contrato introducidas por el Consejo de Ministros se insinuaron los deseos del Gobierno de que el ferrocarril estuviera terminado en Cali en Julio de 1910, claro es deducir que en el ánimo del mismo Gobierno estaba el dar á la Compañía todas las facilidades para que ella pudiera arbitrar en el Exterior los recursos suficientes para que, agregados á su capital, pudiera realizar la obra del ferrocarril en el tiempo deseado por el Gobierno.

Para lograr ese fin, comprendió la Compañía que le era indispensable obtener mayor amplitud que la dada á contratistas anteriores, en cuanto hacía referencia á las condiciones establecidas para conseguir empréstitos, y por ello se estatuyó en el contrato de 23 de Enero lo siguiente :

Art. 5.º El concesionario queda autorizado para conseguir capital en el Exterior con qué impulsar la obra, dando como seguridad del capital é intereses la hipoteca del mismo ferrocarril existente, del que se vaya construyendo y de las cincuenta unidades del producto bruto de las Aduanas de Buenaventura y Tumaco.

“Art. 6.º Queda igualmente autorizado el concesionario para celebrar contrato ó contratos sobre venta de las libranzas que el Gobierno debe expedirle, para darlas en prenda y hacer cualquiera operación con ellas que le proporcione recursos para realizar la obra, dando las mismas seguridades de hipoteca ya citadas. En tal virtud el concesionario solicitará del Gobierno la expedición anticipada de cualquier número de libranzas que fueren precisas para asegurar el capital que se consiga, y el Gobierno queda obligado á expedirlas. Dichas libranzas no deben ganar

intereses sino á medida que vayan cubriendo el valor de los kilómetros construídos y entregados.

“ Art. 8.º *Cualquiera de las operaciones que haga el concesionario en virtud del presente contrato y del de 30 de Diciembre de 1905, no necesitará ulterior aprobación del Gobierno, siempre que dichas operaciones se verifiquen de conformidad con las autorizaciones que el Concesionario tiene por este y por aquel contrato.*”

“ Art. 15. Queda en los términos del presente contrato adicionado, complementado y modificado el contrato de 30 de Diciembre de 1905, cuyas disposiciones, por lo demás, quedarán rigiendo para toda la extensión del ferrocarril, que comprende la ampliación otorgada por el presente.”

Según estas disposiciones quedó reformado el artículo 21 del contrato de 30 de Diciembre de 1905, por el cual los contratos sobre empréstitos que se celebraran en el país ó en el Exterior deberían ser sometidos á la aprobación del Gobierno.

Pero á pesar de estas autorizaciones, la Compañía, al enviar al Exterior un representante suyo en consecución de empréstito destinado á la construcción del Ferrocarril del Cauca, lo puso en conocimiento del Gobierno, quien dio al Agente Fiscal en el Exterior las autorizaciones del caso. Empero, ahora se deduce de la atenta comunicación de Su Señoría, marcada con el número 840, de 7 de los corrientes, que no obstante la intervención que debe tener el Agente del Gobierno en el Exterior para la celebración de contratos sobre empréstito que haga el representante de esta Compañía, no está ella eximida, en manera alguna, de someter el contrato que se celebre á ulterior aprobación del Gobierno de esta ciudad.

Si á las grandes dificultades con que ha tropezado el Agente de la Compañía en el Exterior para celebrar en términos razonables un contrato de préstamo con las garantías que le es dado ofrecer en nombre de ella y según sus contratos, se le agrega la condición de ser sometido á



ulterior aprobación del Gobierno el contrato que pudiere celebrarse, es evidente el deducir que nada obtendrá la Compañía por esta desconfianza creciente que inspira á los prestamistas extranjeros la vinculación de su capital en nuestro país, y porque ellos no gustan de celebrar contratos condicionales ó *ad referendum*.

Nuestra Compañía no ha estado buscando recursos en cualquier forma ó en cualesquiera términos; si fuera dable publicar la correspondencia de la Compañía con su Agente en el Exterior, en donde se detallan las instrucciones que él debe ejecutar, se convencería el público de que en el ánimo de la Compañía no está ni el desprestigiar el crédito de la República lanzando bonos al mercado á precios reducidos, ni el imponer á la Nación gravámenes que tarde ó temprano puedan traer consecuencias dolorosas é irremediabiles.

La Compañía se guía en todo esto con sentimientos de amor á la patria.

\*  
\* \*

Todo cuanto queda dicho en este memorial sirve para demostrar que esta Compañía constructora del Ferrocarril del Pacifico no ha contado ni cuenta con el apoyo moral y el material que son indispensables para realizar empresa de magnitud tan grande como la del Ferrocarril del Cauca, que entre los muchos beneficios que habrá de producir, está el muy importante de asegurar los derechos permanentes de unidad en la República.

Le falta el primer apoyo, porque allá mismo en la ciudad de Cali, la primera en recibir beneficios con la obra del Ferrocarril, se levantan cada nada voces de acusación, ya contra los contratos, que califican, quizá por falta de estudio detenido, de ruinosos para el Tesoro Nacional y perjudiciales para el Cauca, ya contra las tarifas, que fijan de acuerdo el Gobierno y los contratistas, ya también contra el ferrocarril mismo, porque se cree arruinará la industria agrícola de aquel Departamento. Le falta también el apo-



yo material, porque al ofrecer acciones en el Departamento del Cauca para que se beneficien todos de los *grandes proventos* que estos contratos ruinosos para la Nación hayan de dar á la Compañía, no se suscriben allá tales acciones, sino que se interpreta como síntoma de falencia de la Compañía; y además, porque son muchos los obstáculos de todo orden que á la Compañía se le presentan para hacer uso legítimo del derecho que á ningún empresario extranjero, de los que han venido sin recursos propios al país, se le ha negado para arbitrar medios destinados á la rápida construcción de la obra, mediante las garantías que se desprenden de los propios contratos.

Y en esta situación, que se ha creado á la Compañía, por el medio que la rodea; cuando ella ha invertido cuantioso capital en las obras ejecutadas hasta el presente, sin haber retirado un solo centavo para dar dividendos á sus accionistas, ni esperar poderlo hacer en mucho tiempo; presentándose objeciones á sus contratos y habiendo quizá propósitos, aptitudes y capacidades en muchos de los censores, para realizar esta obra en más corto tiempo y en mejores condiciones para el Tesoro Nacional; ó pudiendo el Gobierno, por sí mismo, llegar á la más económica construcción del ferrocarril por medio de una administración directa, ha parecido á la Compañía obligación suya el no servir de inconveniente para que se realicen esos hermosos ideales, que parecen nacidos de un sentimiento generoso en favor de la República.

*Por ello, la Junta Directiva de esta Compañía, en su sesión de ayer, ordenó al suscrito se dirigiera al Gobierno expresándole la buena voluntad que la Compañía tiene en rescindir sus contratos. Ella no pretende con esto gravar al Tesoro exigiéndole cuantiosas indemnizaciones de lucro cesante, y tan sólo aspira á reintegrar á sus accionistas del capital que ellos han desembolsado, con un razonable interés, ó sea aquel á que legítimamente tiene derecho el capital que se halla bien representado.*

En consecuencia, en cumplimiento del mandato de la Junta Directiva de la Compañía, proponemos al Gobierno, por el honorable conducto de Su Señoría, la rescisión total de los contratos á virtud de los cuales la Compañía del Ferrocarril del Pacífico construye el Ferrocarril del Cauca.

Esta rescisión, una vez acordada con el Gobierno, será sometida á la aprobación de la Asamblea General de Accionistas de la Compañía, por ser esta formalidad indispensable en conformidad con los Estatutos.

Quedamos á las órdenes de Su Señoría, como respetuosos servidores,

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO

**EL GERENTE**





Reproducimos á continuación las siguientes piezas, que juzgamos de interés actual, las cuales han sido recientemente publicadas en hoja suelta y en periódicos de esta capital.



## FERROCARRIL DEL CAUCA

### CARTA IMPORTANTE

Bogotá, Octubre 2 de 1909

Sr. D. Ignac Paláu—Cali

Mi estimado amigo :

Le escribí á usted el 28 del próximo pasado Septiembre, manifestándole la inquietud que me había producido la posible suspensión de los trabajos del ferrocarril, y dándole á conocer las razones que tuvimos varios para dirigir á usted y á otros el telegrama que dio lugar á la respuesta de ustedes, del mismo 28 de Septiembre. Ahora vuelvo



á dirigirme á usted, en quien considero aunados el talento con la calma y la prudencia, para hacerle, siempre con espíritu patriótico, algunas observaciones al referido telegrama de ustedes, cuya primera firma es la suya. Me permito esperar que usted crea que al escribirle no tengo otro móvil que el interés por el Cauca, pues teniendo propiedades allá, como las tengo, estoy tan preocupado por el porvenir de esta región, como puede estarlo cualquiera de ustedes.

Dicen ustedes que el actual contrato de construcción es el más ruinoso que se ha celebrado, porque lesiona los intereses de la Nación, y que sería labor patriótica pedir su rescisión. Eso me parece que quiere decir que el precio de construcción es caro, y á ese respecto debo decirle que el contrato es el mismo de los Sres. Mason, que éstos no pudieron cumplir, y que el precio es el mismo que ha venido estipulándose de tiempo atrás en otros contratos, lo cual significa que es el que se ha creído justo (1).

---

(1) Artículo 13 del contrato celebrado por el Gobierno que presidía el Sr. M. A. Caro, con los Sres. Ignacio Muñoz C. y Víctor Borrero, en 9 de Abril de 1897 :

“ El Gobierno pagará á los constructores por la construcción y equipo de los demás kilómetros, así :

De la Estación de San José á Juntas, á razón de \$ 38,000 oro por kilómetro.

De Juntas al Plan del Dagua (calculanse doce kilómetros), á razón de \$ 65,333 oro por kilómetro.

Del Plan del Dagua á Palmira, á razón de \$ 40,000 oro por kilómetro.”

Artículo 54 del contrato celebrado por el Gobierno con los Sres. Alfredo B. y Eduardo H. Mason, el día 30 de Diciembre de 1905 :

“ El Gobierno pagará á los concesionarios por la construcción del ferrocarril en los términos que quedan estipulados, los siguientes precios :

Del fin del kilómetro 48 más 600 metros de la vía general á Juntas, \$ 38,000 oro por kilómetro.

De Juntas al Plan del Dagua, \$ 65,333 oro por kilómetro ; y

Del Plan del Dagua á Palmira, \$ 40,000 oro por kilómetro.”

Estos son los precios que rigen en la actual construcción.



Si el contrato no se cumpliera honradamente, haciendo el trabajo bien hecho, concienzudamente, podría ser ruinoso, pero cumpliéndose con honradez no me parece que lo sea. Yo sé, por lo que he leído en esta materia, que un ferrocarril bien hecho, dotado del material rodante necesario, con buenas estaciones, buenos talleres, etc., no cuesta menos de \$ 30,000 oro el kilómetro. Suponiendo que la Compañía actual construyera veinte kilómetros por año, ganaría, según eso, \$ 200,000; y como la Compañía desembolsa \$ 1.400,000, resulta que no ganaría ni el  $1\frac{1}{2}$  por 100 mensual, interés que, como usted ve, es poco para un país en que el interés no baja del 2 por 100 mensual. Convencido yo de que el negocio es mediocre, tomé, sin embargo, por puro caucanismo, diez acciones que vendería gustoso á quien me diera por ellas lo que me cuestan.

En esto del costo de los ferrocarriles se juzga en lo general erradamente.

Tengo una obra en dos gruesos volúmenes, titulada *A history of the english railway, by John Francis, London*, que es una historia completa de la construcción, costo y desarrollo de los ferrocarriles de la Gran Bretaña, y de la influencia que esas empresas han tenido en la industria y el comercio. De dicha obra tomo al acaso estos datos, respecto al costo: el Ferrocarril de Liverpool á Manchester costó á razón de \$ 116,125 el kilómetro; el de Londres á Birmingham costó á \$ 147,320; el de Londres á Bristol importó á \$ 170,780 el kilómetro; el de Londres á Southampton \$ 78,000 el kilómetro; el de Chester á Holyhead \$ 330,335; el de Londres á Greenwich,  $3\frac{3}{4}$  millas, seguramente por un gran puente sobre el Támesis, la fabulosa suma de £ 990,000, y por ese estilo todos los demás.

Esto en Inglaterra, en territorio en su mayor parte plano, donde hay hierro en abundancia, donde se construyen locomotoras y rieles, en donde el trabajo es más eficaz y tal vez más barato que entre nosotros, en ferrocarriles hechos por compañías particulares, con el interés privado de por medio. Ahora ¿qué será en estos países

montañosos, en donde hay que traerlo todo? Por lo que he visto escrito allá y por lo que he oído decir á varias personas, la Compañía actual ha dado pruebas de que trabaja con interés y con conciencia, pues todos convienen en que los kilómetros que ha hecho de Juntas á Caldas son una obra muy buena, estable, bien construída, sin economía ninguna. Creo que usted la conoce y puede juzgar de ella. No hay, pues, motivo para creer que la Compañía obre de mala fe, y, por el contrario, debe esperarse que siga construyendo una obra buena y durable; y en consideración á los datos que le doy y á otros muchos que podrían aducirse, no me parece que deba estimarse caro el precio de construcción, y por consiguiente el contrato no es ruinoso ni lesiona los intereses de la Nación.

No creo que sea difícil la rescisión del contrato; por el contrario, pienso que la Compañía rescindiría gustosa, entre otras razones, porque debiendo ser aquella ciudad el centro obligado de los ferrocarriles del Cauca, y teniendo la hostilidad de parte respetable de esa sociedad, no querrá continuar esos trabajos, siendo el blanco de odios y persecuciones. Pero le puedo asegurar á usted que, si se rescinde este contrato, pasará mucho tiempo antes de que se celebre otro.

---

El camino se quedaría, pues, en Caldas, abandonado á su propia suerte, deteriorándose cada día más. En cuanto á una administración de él por el Gobierno, demasiado sabemos, por una dolorosa experiencia, lo que ella es.

Dicen ustedes también en su telegrama que el contrato "anula el porvenir del Cauca." Con no poca sorpresa he visto esta frase, porque es la primera vez que leo que un ferrocarril sea perjudicial para el porvenir de una región cualquiera; significaría eso, al ser verdad, que todos los gobiernos y todos los particulares que de 1870 para acá hemos creído que un ferrocarril que uniera el Valle del río Cauca con el mar, sería la redención de esa parte de la República, estábamos equivocados. ¿En qué forma y por

qué razón anula el ferrocarril el porvenir del Cauca? Francamente, no lo comprendo; ¿será por las altas tarifas? Pero las tarifas las fija el Gobierno, que es el dueño de la obra, interesado en el desarrollo de las industrias. ¿Será porque quedan sin empleo las mulas? La experiencia demuestra que cuando hay ferrocarril, las mulas siguen conduciendo carga á las estaciones. No alcanzo, pues, á explicarme en qué sentido puede afectarse desfavorablemente el porvenir del Cauca con el contrato ó con el ferrocarril. Usted, que ha viajado, que conoce la influencia benéfica que los ferrocarriles ejercen sobre la industria, el comercio y las costumbres de los pueblos, puede medir mejor que nadie las ventajas que ese medio de locomoción traería para el Cauca, y no puedo persuadirme de que usted esté de acuerdo con semejante proposición. No defiendo yo el contrato; sostengo la necesidad de que los anhelos, tanto tiempo acariciados por el Cauca, se vean al fin satisfechos; y me parece doloroso que cuando ese anhelo está para realizarse, cuando el ferrocarril toca á las puertas de la ciudad, se vea la obra paralizada por mal entendidos intereses de localidad. No me parece la situación de la República, ni política ni económicamente hablando, propicia para esperar que esos importantes trabajos continúen por otro medio que necesariamente demandaría tiempo perdido de inacción y de expectativa. Piense usted, con su habitual calma, en todo esto.

.....

En cuanto á la reconstrucción de la parte entre Buenaventura y Cisneros, aun cuando me parece que se trabaja en ella, es cierto que no incumbe solamente á la Compañía sino también al Gobierno, y estando éste en la penuria en que está, no creo que pueda distraer muchos fondos para eso (1).

---

(1) Contrato de 23 de Enero de 1908, celebrado entre el Gobierno y la actual Compañía. Artículo 11:

“Se procederá á hacer las siguientes mejoras, que se juzgan indispensables entre Buenaventura y Cisneros: 1.ª Reponer los puentes de



La Compañía tiene que proceder en esto de acuerdo con el Gobierno, y no podría emplear en eso solamente todo el personal que tiene ocupado. Por lo demás, la reconstrucción se impone por sí misma; á medida que el ferrocarril avance, más imperiosa se hace esa reconstrucción, usted conoce el sistema americano que consiste en hacer un ferrocarril de cualquier modo entre dos puntos terminales, y después de que esté hecho mejorarlo. Ese me parece que fue, desgraciadamente, el principio que tuvieron presente el Sr. Cisneros y los demás que hicieron esos primeros trabajos. ¿Cómo se explotaría la vía si no se mejorara esa parte?

Me parece que no son ustedes justos al hablar en nombre del Cauca; á lo más, deberían hablar en nombre de una parte de Cali, porque ni los de Popayán ni los de Pal-

---

madera por de hierro ó por alcantarilla en el menor tiempo posible; 2.<sup>a</sup> Dar solidez y estabilidad al puente de *El Piñal*, como lo resuelvan los Ingenieros; y 3.<sup>a</sup> Hacer muros de defensa, tanto de la línea férrea como de los puentes sobre el Dagua.

Para atender á estos gastos se destinarán las utilidades en la explotación de toda la línea que corresponden al Gobierno y al concesionario, “y lo que faltare, será cubierto por mitad por las dos partes, Gobierno y concesionario, pagando el Gobierno lo que le corresponda al contado.” El presupuesto de estos trabajos se hará de acuerdo con el Ingeniero Interventor, y será aprobado por el Ministerio de Obras Públicas.

Para hacer la reconstrucción celebró la actual Compañía constructora un contrato con los Ingenieros Sres. Arosemena y Ruggieri, por un precio total de \$ 500,000 en oro, contrato que se sometió á la aprobación del Gobierno el 31 de Marzo próximo pasado. El Gobierno se abstuvo de aceptarlo, por carecer de fondos para pagar la mitad que le corresponde en el gasto. A más de esto, la Compañía presentó el 18 de Marzo el presupuesto del costo de la reconstrucción, hecho de acuerdo con el Ingeniero Interventor, y el Gobierno, hasta el presente, no ha tenido á bien considerar tal presupuesto.

No obstante, la Compañía ha emprendido formalmente la reparación de la línea, y sostiene en la actualidad 800 trabajadores, los que paga la Compañía de sus propios fondos, porque ni el ferrocarril da utilidad, ni el Gobierno paga de contado, ni ha expresado cuándo ni cómo pagará la mitad que le corresponde.

mira, ni los de Buga, ni de Tuluá y Cartago, que también son caucanos, piensan lo mismo que ustedes, ni tampoco todos los de Cali, comoquiera que allá y aquí hay muchos que estamos en desacuerdo con ustedes. Al ver el telegrama de ustedes me he acordado de los tiempos de la Democrática, cuando esa sociedad pretendía imponer sus opiniones al Presidente de la República, al Congreso, al Presidente del Estado y á la Legislatura, con una autoridad y una suficiencia increíbles : ¿ Volveremos á esos tiempos ? Deben pensar que el ferrocarril no se hace solamente para Cali ; se hace para la Nación, porque la República toda lo necesita y es de ella. Por consiguiente no es justo que toda la República en general, y todo el Cauca en particular, sufran las consecuencias de la obsesión de una parte de los caleños.

Para terminar, le diré que no es mi ánimo establecer polémica ni con usted ni con nadie. Yo estoy ya en el último tercio de la vida ; ni veré el ferrocarril en Cali, ni aprovecharé sus ventajas ; mis opiniones son, pues, hijas del interés por el Cauca, y perfectamente imparciales. Deberían ustedes dejar terminar el camino hasta Cali por cualquiera parte, y reservar todas sus objeciones y sus aspiraciones para cuando ya el ferrocarril estuviera allá.

Excúseme tan larga carta.

Su afectísimo amigo y servidor,

JAIME CÓRDOBA

---

Bogotá, 4 de Octubre de 1909

Sr. Director de *La Palabra*—E. L. C.

Distinguido señor nuestro :

En referencia al artículo titulado *Disfrazados de ingleses*, que ha sido publicado en el número de su importante periódico correspondiente al día de hoy, rectificamos :

La Compañía del Ferrocarril del Pacífico no se ha constituido como Sociedad inglesa, ni ha traspasado el contra-

to de construcción que tiene celebrado con el Gobierno, á ningún individuo ó compañía nacional ó extranjera. Aun cuando al tenor de sus contratos puede hacer estos traspa-sos, la Compañía no lo ha considerado conveniente, no obstante la necesidad que tiene de arbitrar recursos para dar mayor impulso á los trabajos de construcción.

Esta Compañía, formada por un personal de colombia-nos, ha desembolsado desde el 17 de Enero de 1908 hasta el presente más de sesenta y cinco millones de pesos (\$ 65.000,000) papel moneda, capital que ha sido pagado por los accionistas é invertido totalmente en la construc-ción. A más de esta suma, la Compañía ha contraído cré-ditos bajo su propia responsabilidad personal, y el monto de ellos se ha incorporado también en la construcción. El testimonio de todo esto podremos enseñarlo al Sr. Direc-tor en nuestra oficina, donde con sumo agrado le pondre-mos á su orden los comprobantes.

El resultado de los trabajos de construcción, entrega que se ha hecho hasta el kilómetro 82, y de 12 kilómetros más, ya explanados y próximos á entregarse enriellados y concluídos, hasta el kilómetro 94, con sostenimiento per-manente de más de mil obreros que se han ocupado por la Compañía, desde el mes de Febrero del año pasado hasta estos momentos, pondrán de manifiesto, á quienes juz-guen con imparcialidad, que la Compañía ha tenido forzo-samente que erogar fuertes sumas para la construcción, desde luego que el 50 por 100 del producto de las Adua-nas de Buenaventura y Tumaco no alcanza á dar el mil-lón de pesos semanal que ha sido el gasto minimum hecho por la Compañía en el solo pago de jornales y sueldos del personal de la construcción. De manera que si con las aduanas no se ha alcanzado á pagar la obra de mano, mal podría avanzar la construcción que demanda rieles, travie-sas y todos los demás elementos accesorios á una línea fé-rrrea, material rodante, etc. etc.

Tanto por el contrato celebrado por el Gobierno que presidía el Sr. Caro, en Abril de 1897, como por el cele-



brado en Diciembre de 1905, se dio al constructor del ferrocarril la facultad de conseguir empréstitos con hipoteca del ferrocarril y el empeño del 50 por 100 del producto de las Aduanas de Buenaventura y Tumaco, á fin de conseguir por este medio “los fondos necesarios para concluir el ferrocarril en el menor tiempo posible, siendo entendido que el descuento inicial y los intereses del empréstito que consigan los constructores será de cuenta de ellos.” (Artículos 19 y 20 de los contratos preindicados).

De acuerdo con esta facultad y derecho que dan á la Compañía los contratos en mención, ella resolvió enviar un agente al Exterior, el Sr. D. César Castro, á procurar un empréstito que pudiera servirle á la Compañía para concluir el ferrocarril en el menor tiempo posible. El Sr. Castro, en sus gestiones, tropezó con el inconveniente que le presentaron en Londres, de falta de confianza hacia una Compañía colombiana para facilitarle á ella el dinero que se solicita. Por este motivo, el Agente de la Compañía ensayó el constituirla como Sociedad inglesa, para sólo el objeto del empréstito.

No obstante la desconfianza presentada por los financieros ingleses con quienes se ha estado entendiendo el Agente de la Compañía para hacer el empréstito á una Compañía radicada en Colombia, y no obstante tampoco la necesidad que se tiene de allegar recursos de alguna importancia para dar mayor impulso á los trabajos del ferrocarril, la Dirección de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico estimó preferible NO CONSEGUIR EMPRÉSTITO á radicar la Compañía en otra Nación. De esta resolución da testimonio fehaciente el siguiente cable dirigido al Sr. Castro :

#### “CABLEGRAMA

Bogotá, 18 de Septiembre de 1909

Ferrocarril—London

Si empréstito no consíguese para Compañía colombiana durante prórroga opción, véngase.

Firmado, FERROCAUCA”

Este cable, que reposa original en la Oficina telegráfica de esta ciudad, fue contestado por el Sr. Castro aceptando la orden y declarándose acorde con las determinaciones de la Compañía.

De manera que á esta Compañía Constructora del Ferrocarril del Cauca no se le puede hacer el cargo de pretender ella escudar sus derechos con leyes de otros países, pues ni aun siquiera para obtener dinero donde lo han buscado todas las empresas de ferrocarril que existen en Colombia, ha aceptado el desvincularse de las leyes colombianas, que son la mejor garantía de su contrato. Y anotamos que debe ser evidente la desconfianza de los prestamistas ingleses á Compañías colombianas constructoras de ferrocarriles, porque todas las empresas de este orden que han hipotecado las líneas férreas construídas en Colombia, en garantías de empréstitos obtenidos en Inglaterra, se han domiciliado en aquel país y tomado la razón social correspondiente: *The Santa Marta Railway Company Limited, The Cartagena Railway Company Limited, The Barranquilla Railway Company Limited, The Dorada Railway Company Limited, Colombian National Railway Company Limited (Girardot), Colombian Northern Railway Company Limited (Ferrocarril del Norte, etc.)*

Debemos advertir, por último, que si la Compañía del Ferrocarril llega á obtener el que se le haga algún empréstito para la más pronta terminación de la obra, ese empréstito no se destinará á otros fines, ni se hará sin la intervención y anuencia del Gobierno, quien, según el contrato, debe fiscalizar desde los términos en que se haga la negociación, hasta la Casa bancaria donde se depositen los fondos y la inversión de ellos (artículo 21 del respectivo contrato).

Agradeceremos á usted, Sr. Director, la inserción de esta rectificación en el próximo número de su periódico, pasándonos la cuenta del gasto que ocasionare.

En nuestra oficina quedamos á la disposición de usted, Sr. Director, para el efecto de que pueda usted verificar

cualesquiera datos que necesite en relación con el Ferrocarril del Cauca.

Somos de usted atentos servidores,

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO

El Secretario,

*José Manuel Vernaza*

(Tomado de *La Palabra* número 9)

\*  
\* \*

A continuación se encuentra una transcripción de las actas de entregas hechas al Gobierno, por kilómetros de ferrocarril construidos, tomadas de los *Diarios Oficiales* en donde han sido publicadas, y que demuestran de una manera palpable cómo ha cumplido la Compañía del Ferrocarril del Pacífico sus contratos con el Gobierno.

---

## MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

---

### INFORME Y ACTAS

DE RECIBO DE OBRAS CONSTRUÍDAS EN EL FERROCARRIL  
DEL CAUCA

(*Diario Oficial* números 13,309 y 13,310, del 20 de Junio de 1908)

Buenaventura, Abril 27 de 1908

Sr. Ministro de Obras Públicas—Bogotá

Adjunto á la presente remito á Su Señoría un ejemplar de las dos actas firmadas en el campamento de *El Naranjo*, por el Sr. Gerente del Ferrocarril del Cauca, R. Alvarez Salas, el Sr. Ingeniero en Jefe, George S. Walsh, y yo, al verificarse el recibo de las dos secciones del Ferrocarril del Cauca que en seguida se expresan :



La primera se refiere al recibo de ocho (8) kilómetros doscientos (200) metros de carrilera que están en servicio desde el mes de Agosto del año próximo pasado y que se extienden desde el kilómetro 46+600 metros de la línea general al kilómetro 54+800 metros (estación *Cisneros*). En dicha sección quedan comprendidos los kilómetros 11 y 12 de que habla el contrato Mason en su artículo 13 y que corresponde ahora:

Kilómetro 11: del kilómetro 46+600 al kilómetro 47+600.

Kilómetro 12: del kilómetro 47+600 al kilómetro 48+600.

De modo que la obra nueva es, pues, del kilómetro 48+600 metros al kilómetro 54+800 metros, es decir, seis (6) kilómetros más doscientos (200) metros.

Desde el kilómetro 50 hasta el kilómetro 54+800 metros la línea férrea viene ocupando casi en su totalidad el camino de herradura, lo que ha dado por resultado su destrucción, y aunque es el caso de que la Compañía está obligada á hacer los desvíos necesarios para independizarlo, observando el terreno se comprende que las variantes en esta sección son impracticables, sin producir graves daños á la línea férrea, y si posteriormente hubiera de interrumpirse el tráfico en el ferrocarril por cualquier accidente grave, el mismo banqueo podría utilizarse para la comunicación con el puerto, obteniéndose un camino de herradura en muy buenas condiciones. Estas consideraciones, que las he tenido en cuenta al practicar el examen, me decidieron á aceptar el recibo sin exigir las variantes de que habla el artículo 12 del mismo contrato Mason, por temor de producir gravísimos y frecuentes daños al ferrocarril con los constantes derrumbes. Espero que tal procedimiento sea de la aprobación de ese Ministerio, en vista de las dificultades locales que aquel trayecto presenta.

La segunda acta se refiere al recibo de cinco (5) kilómetros de banqueo, comprendidos entre los kilómetros 54+800 metros y 59+800 metros, los cuales los he encon-

trado perfectamente arreglados á las especificaciones técnicas estipuladas, y listos para recibir los rieles.

Juzgo probable que para el próximo mes de Julio sea entregada una sección igual de explanación, en vista del avance que actualmente tienen los trabajos.

Soy del Sr. Ministro atento y seguro servidor,

CARLOS RENGIFO O.  
Ingeniero Interventor

### ACTA

Los abajo firmados, á saber: Carlos Rengifo O., Ingeniero Interventor del Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno nacional; R. Alvarez Salas, Gerente del mismo Ferrocarril, en representación de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar por medio de la presente acta, que estando terminada y dada al servicio público la sección del ferrocarril comprendida desde la estación kilómetro 46+600, que es el extremo final del kilómetro 10, del contrato Muñoz C. & Borrero, hasta la estación kilómetro 54+800, en Juntas, ó sea una extensión de ocho (8) kilómetros, más doscientos (200) metros, construídos en un todo de acuerdo con las especificaciones estipuladas en los contratos de 9 de Abril de 1897 y 30 de Diciembre de 1905, según el minucioso examen practicado sobre el terreno, han sido hoy recibidos dichos ocho (8) kilómetros y doscientos (200) metros por el Ingeniero Interventor, á nombre del Gobierno nacional, y en virtud de la autorización dada por el Ministerio de Obras Públicas en telegrama número 5,200, de fecha 9 de Marzo último.

En esta sección se encuentran las siguientes obras de arte:

Kilómetro 46+600 á kilómetro 47. Un muro de sostenimiento de mampostería de piedra y cemento, con un tubo de 85 centímetros de diámetro y 4.60 metros de largo.

Kilómetro 48. Un puente de hierro de 7 metros de luz, con estribos de mampostería de piedra y cemento ;

Un viaducto compuesto de tres tramos de hierro de 7.10 y 8.84 metros de largo cada uno, con estribos y apoyos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 49. Dos puentes de hierro de 3 metros de luz, con estribos de mampostería de piedra y cemento.

Un puente de hierro de 1.20 metros de luz, con estribos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 50. Un puente de hierro de 33 metros de luz, *Delfina*, sobre el río Dagua, con estribos de mampostería de piedra y cemento ;

Un muro de sostenimiento de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 51. Dos puentes de hierro de 3 metros de luz, con estribos de mampostería de piedra y cemento ;

Un puente de hierro de 5.30 metros de luz, con estribos y un largo muro de sostenimiento de mampostería de piedra y cemento !

Un puente provisional de madera de 40 metros de largo en curva.

Kilómetro 52. Un puente de madera de 3 metros de luz, con estribos de mampostería de piedra y cemento. Está pedida la estructura de hierro para reemplazarlo.

Kilómetro 53. Un puente de hierro de 3 metros de luz, con estribos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 54. Un puente de hierro de 3 metros de luz, con estribos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 54+800. Dos puentes de madera de 1.80 metros de luz, con estribos de mampostería de piedra y cemento. Están pedidas [las dos estructuras de hierro para reemplazarlos.

Dos puentes de hierro de 1.20 metros de luz, en muros de sostenimiento de mampostería de piedra y cemento.

En la Estación *Cisneros*, kilómetro 54+700, está construido un edificio de madera y teja metálica de 40 x 16.80 metros para el servicio de bodegas y estación.



Un desvío para el servicio de trenes, y un cambio simétrico (Y) para invertir el frente de las locomotoras.

Se firman dos ejemplares de un mismo tenor, ante testigos, en el campamento de *El Naranjo*, á veintidós de Abril de mil novecientos ocho.

*Carlos Rengifo O.*, Ingeniero Interventor—*R. Alvarez Salas*—*George S. Walsh*—*R. Arboleda R.*, testigo—*Milciades Gutiérrez U.*, testigo.

### ACTA

Los abajo firmados, á saber: Carlos Rengifo O., Ingeniero Interventor en el Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno nacional; R. Alvarez Salas, Gerente del mismo Ferrocarril, en representación de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar, por medio de la presente acta que estando terminados todos los trabajos de explanación, es decir, cortes ó excavaciones, terraplenes, estribos de mampostería para puentes, muros de sostenimiento, desagües, etc., de acuerdo con las especificaciones estipuladas en el contrato de 30 de Diciembre de 1905, entre la estación kilómetro 54+800, fin de la sección de Juntas, y la estación kilómetro 59+800, ó sea cinco (5) kilómetros listos para colocar la carrilera, en la sección del Boquerón llamada de *Juntas al Plan del Dagua*, en el contrato citado antes, ha sido hoy recibida dicha sección de cinco (5) kilómetros por el Ingeniero Interventor, á nombre del Gobierno nacional, en virtud de autorización dada por el Ministro de Obras Públicas en telegrama número 5,200, de fecha 9 de Marzo último, y de acuerdo con lo estipulado en el artículo 4.º del contrato reformativo de 23 de Enero del presente año, publicado en el número 13,206 del *Diario Oficial*.

Las obras de arte en esta sección son las siguientes:

Kilómetro 54+800 á 55. Dos estribos de mampostería de piedra y cemento para el puente de hierro de 40 metros

de luz en Juntas, sobre el río Dagua, que contienen 323 metros cúbicos.

Kilómetro 56. Cuatro muros de sostenimiento que contienen 482 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 57. Un túnel en roca de 60 metros de largo y  $6 \times 4$  metros de sección, en curva de 80 metros de radio;

Un muro de piedra seca con 146 metros cúbicos;

Dos estribos para un puente de hierro de 1.20 metros de luz y tres muros de sostenimiento, con un total de 187 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 58. Dos estribos para un puente de hierro de 1.20 metros de luz y cuatro muros de sostenimiento, con un total de 279 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 59. Dos estribos para un puente de hierro de 3 metros de luz y tres muros de sostenimiento, con un total de 263 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 59 á kilómetro 59+800. Cuatro muros de sostenimiento y dos estribos para un puente de hierro de 36.50 metros de luz, en *El Limbo*, sobre el río Dagua, con un total de 1,074 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento.

Se firman dos ejemplares de un mismo tenor, ante testigos, en el campamento de *El Naranjo*, á veintitrés de Abril de mil novecientos ocho.

*Carlos Rengifo O.*, Ingeniero Interventor—*R. Álvarez Salas*—*George S. Walsh*—*R. Arboleda R.*, testigo—*Milciades Gutiérrez U.*, testigo.

## INFORME Y ACTAS

DE RECIBO OFICIAL DE 5 KILÓMETROS DE CARRILERA Y  $4\frac{1}{2}$  KILÓMETROS DE BANQUEO, TERMINADOS EN LA LÍNEA DEL FERROCARRIL DEL CAUCA

(*Diario Oficial* número 13,429, de 21 de Octubre de 1908).

Dagua, Agosto 15 de 1908

Sr. Ministro de Obras Públicas—Bogotá

Con la presente remito á Su Señoría un ejemplar de las dos actas levantadas en el campamento de *La Betulia* y firmadas por los Sres. César Castro, Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico; George S. Walsh, Ingeniero en Jefe del Ferrocarril del Cauca, y el suscrito, como Ingeniero Interventor del mismo, debidamente autorizado por ese Ministerio para verificar el recibo, á nombre del Gobierno nacional, de las dos secciones del ferrocarril que en seguida se especifican :

*Primera acta*—Se refiere al recibo de cinco (5) kilómetros de carrilera listos para dar al servicio público, comprendidos entre las Estaciones, kilómetros 54 más 800 (Estación Cisneros) y kilómetros 59 más 800.

Examinadas que fueron cada una de las partes de la línea, satisfactorio es decir á Su Señoría que las he encontrado perfectamente arregladas á las condiciones técnicas estipuladas en el contrato correspondiente. Obras de arte, sólidamente construídas con piedra y cemento romano, en las cuales se ha tenido más en cuenta su estabilidad y resistencia que la falsa economía. Como este trayecto ya se había recibido explanado, en el acta del 23 de Abril de 1908, y allí se hizo la especificación detallada de todas ellas, se omite repetir las en la presente. Las pocas obras provisionales aceptadas en el recibo, como son los puentes sobre el río Dagua en Cisneros y El Limbo, serán bien pronto reemplazados por los definitivos de hierro y que



por un atraso en el despacho no pudieron ser colocados á su debido tiempo. Sobre el primero se trabaja hoy activamente, y juzgo que su montaje será cosa de pocos días, para continuar en seguida con el de El Limbo.

Debo hacer constar á Su Señoría que no queriendo la Empresa construir obra alguna que no revista las condiciones de estabilidad y duración, en la línea que hoy se prolonga, se han pedido todos los puentes de hierro necesarios para cubrir el trayecto entre la estación Cisneros y la próxima de Papagayeros, y de los cuales la mayor parte han sido recibidos ya en el puerto de Buenaventura, no obstante permitirles el contrato el uso de obras provisionales hasta por el término de dos años.

La línea en referencia está convenientemente balastada y nivelada, lo cual nos permitió el ensayo de recorrerla en la máquina número 7, con una velocidad media de 25 kilómetros por hora, desagües bien arreglados, traviesas de de buena calidad y dimensiones.

*Acta segunda*—Refiérese al recibo de cuatro y medio ( $4\frac{1}{2}$ ) kilómetros banqueados y listos para recibir rieles, sección comprendida entre las Estaciones, kilómetros 59+800, y kilómetros 64+300, en La Cajita, donde se interrumpe la explanación por la apertura de un túnel de 32 metros de longitud y que terminado quedará vencido el temible obstáculo del paso por el Boquerón del Dagua.

Visitados todos los cortes ó excavaciones, terraplenes, estribos de mampostería para puentes, muros de sostenimiento, desagües, etc. etc., los he encontrado perfectamente arreglados, dando á la explanación solidez y condiciones suficientes para recibir rieles. Desde la Estación, kilómetro 59+800, á los kilómetros 62, la carrilera se ha colocado provisionalmente, la que sin balastar da la resistencia necesaria para el transporte por las máquinas de los puentes y materiales de la construcción.

Como en la sección de carrilera recibida en acta del 23 de Abril de 1908 se hizo constar la existencia de cuatro puentes provisionales de madera, debo advertir que de és-

tos sólo queda hoy el de 40 metros de luz ; los otros tres han sido reemplazados por armaduras metálicas.

Dada la rapidez con que actualmente marchan los trabajos de explanación, seguro será esperar que la nueva estación en Papagayeros (kilómetro 82) será inaugurada en los primeros meses del próximo año. Al presente los trabajos de corte se avanzan hasta el kilómetro 74.

Soy de Su Señoría atento, seguro servidor,

*Carlos Rengifo O.*  
Ingeniero Interventor

---

Los abajo firmados, á saber: Carlos Rengifo O., Ingeniero Interventor en el Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno nacional; César Castro, Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar por medio de la presente acta que estando terminada y lista para dar al servicio público la sección del Ferrocarril comprendida entre el kilómetro 54+800 metros, ó sea 5 kilómetros construídos en un todo de acuerdo con las especificaciones estipuladas en el contrato de 29 de Diciembre de 1905, según el minucioso examen practicado sobre el terreno, han sido recibidos hoy dichos 5 kilómetros por el Ingeniero Interventor, á nombre del Gobierno nacional, en virtud de la autorización dada por el Ministerio de Obras Públicas en telegrama número 5.902, de fecha 13 de Julio último. Estos kilómetros, enriellados y balastados, son los que se recibieron banqueados, según acta de fecha 23 de Abril de 1908, y es la primera parte de la sección designada en el contrato arriba mencionado de *Juntas al Plan del Dagua*.

Además de las obras de arte indicadas en el acta mencionada se encuentran las siguientes:

Kilómetro 54+800 á kilómetro 55. Un puente provisional, de pilotes de madera (40 metros de luz), sobre el río Dagua, donde ha empezado á montarse el puente de hierro correspondiente ;

Kilómetro 57. Un puente de hierro de 1.20 metros de luz;

Kilómetro 58. Un puente de hierro de 1.20 metros de luz;

Kilómetro 59. Un puente de hierro de 3 metros de luz.

Kilómetro 59 á kilómetro 59+800. Un puente provisional de madera en *El Limbo*, sobre el río Dagua, de 36.50 metros de luz, cuyo puente de hierro que debe reemplazarlo está listo para su montaje.

Se firman dos ejemplares de un mismo tenor, ante testigos, en el campamento de *La Betulia*, á siete de Agosto de mil novecientos ocho.

*César Castro* — *Carlos Rengifo O.* — *George S. Walsh* —  
Testigo, *Carlos H. Mosquera* — Testigo, *R. Arboleda R.*

---

Los abajo firmados, á saber: Carlos Rengifo O., Ingeniero Interventor del Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno Nacional; César Castro, Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar por medio de la presente acta que estando terminados todos los trabajos de explanación, es decir, cortes ó excavaciones, terraplenes, estribos de mampostería para puentes, muros de sostenimiento, desagües, etc., de acuerdo con las especificaciones estipuladas en el contrato de 30 de Diciembre de 1905, entre la estación kilómetro 59+800 y la estación kilómetro 64+300, ó sea cuatro y medio ( $4\frac{1}{2}$ ) kilómetros listos para colocar la carrilera, en la sección del Boquerón, llamada de *Juntas al Plan del Dagua*, en el contrato citado antes, ha sido hoy recibida dicha sección de cuatro y medio kilómetros por el Sr. Ingeniero Interventor, á nombre del Gobierno nacional, en virtud de autorización dada por el Ministerio de Obras Públicas en telegrama número 5,902, de fecha 23 de Julio último, y de acuerdo con lo estipulado en el artículo



4.º del contrato reformativo del 23 de Enero del presente año, publicado en el número 13,206 del *Diario Oficial*.

Las obras de arte en esta sección son las siguientes:

Kilómetro 59+800 á kilómetro 60. Dos muros grandes y uno mediano de sostenimiento, con un total de 349 metros cúbicos de mampostería; un puente de hierro de 8 metros de luz, estribos de mampostería, con un total de 33 metros cúbicos;

Kilómetro 61. Cuatro muros grandes y uno mediano de sostenimiento, con un total de 543 metros cúbicos de mampostería; un puente de hierro de 6 metros de luz, estribos de mampostería, las alas sirven como muros de sostenimiento, con un total de 186 metros cúbicos;

Kilómetro 62. Tres grandes muros de sostenimiento, con un total de 511 metros cúbicos de mampostería;

Kilómetro 63. Estribos para un puente de 13 metros de luz sobre la quebrada de *Los Indios*, de mampostería, con un total de 75 metros cúbicos; estribos para un puente de 30 metros de luz, sobre el río Dagua, con un total de 546 metros cúbicos de mampostería; estribos para un puente de dos metros de luz, con un total de 30 metros cúbicos de mampostería, dos muros grandes y uno pequeño de sostenimiento, con un total de 412 metros cúbicos de mampostería; y

Kilómetro 64. Un arco de mampostería de ochenta (0.80) centímetros de luz, con un total de 34 metros cúbicos.

Todas las obras de mampostería están construídas con piedra y cemento Portland. Se ha construído en parte de estos kilómetros, hasta la quebrada de *Los Indios*, la carretera, que aunque está sin balastar, la máquina de construcción anda perfectamente con el objeto de transportar los puentes y materiales.

Se firman dos ejemplares de un mismo tenor, ante testigos, en el campamento de *La Betulia*, á siete de Agosto de mil novecientos ocho.

César Castro—Carlos Rengifo O.—George S. Walsh—  
Testigo, R. Arboleda R.—Testigo, Carlos H. Mosquera.

## ACTA DE ENTREGA NUMERO 5

EN EL FERROCARRIL DEL CAUCA

(*Diario Oficial* números 13,754 á 13,755, del 9 de Agosto de 1909)

Los abajo firmados, á saber: Aquilino Aparicio, Ingeniero Interventor del Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno nacional; R. Alvarez Salas, Director del mismo Ferrocarril, en representación de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar por medio de la presente acta que estando terminada y lista para dar al servicio público la sección del Ferrocarril comprendida entre el kilómetro 59+800 metros al kilómetro 64+300 metros, ó sea  $4\frac{1}{2}$  kilómetros, en el Bquerón del Dagua, construídos en un todo de acuerdo con las especificaciones estipuladas en el contrato de 30 de Diciembre de 1905, enriellados con rieles de 55 libras de peso por yarda lineal (27-28 kilos por metro), debidamente ballastados, sin obra ninguna de carácter provisional, después del examen minucioso practicado sobre el terreno y de haber sido recorridos por un tren á la velocidad de 30 kilómetros por hora, han sido recibidos hoy dichos  $4\frac{1}{2}$  kilómetros por el Ingeniero Interventor, á nombre del Gobierno nacional, debidamente autorizado por el Ministerio de Obras Públicas.

Estos kilómetros son los que se recibieron por estar terminados los trabajos de explanación, según acta de 7 de Agosto de 1908, y pertenecen á la sección llamada en el contrato citado *de Juntas al Plan del Dagua*.

Además de las obras de arte anotadas en el acta nombrada, se encuentran las siguientes:

Kilómetro 59+800 metros á kilómetro 60. Un puente de acero de 8 metros de luz;

Kilómetro 60 á kilómetro 61. Un puente de acero de 6 metros de luz;

Kilómetro 62 á kilómetro 63. Un puente de acero de 13 metros de luz, vigas llenas I (*plate girder*), sobre la quebrada de *Los Indios* ;

Un puente de acero de 30 metros de luz, armadura de cuchillas, sin contravientos superiores (*pony truss*), sobre el río *Dagua* ;

Un puente de acero de 2 metros de luz, sobre la quebrada de *El Naranjo*.

Se hace constar que en la sección del kilómetro 54+800 metros á kilómetro 69+800 metros, ya recibida por el Gobierno, según acta de fecha 7 de Agosto de 1908, se han reemplazado las dos obras provisionales, así : kilómetro 54+800, un puente de acero de 40 metros de luz, armadura de cuchillas con contravientos superiores (*through truss*), sobre el río *Dagua*, en *Juntas*.

En el kilómetro 59+300 metros, un puente de acero de 35 50 metros de luz, del mismo sistema, sobre el río *Dagua*, en *El Limbo*.

Ambos puentes, así como los otros indicados antes, están arreglados con contrarrieles de acero y guardarrieles de madera y pintados.

Además se han cambiado en esos 5 kilómetros los rieles de 40 libras de peso por yarda lineal por rieles de 55 libras.

Se firman dos ejemplares de un mismo tenor en el campamento de *Papagayeros*, ante testigos, á doce de Febrero de mil novecientos nueve.

*Aquilino Aparicio* — *R. Alvarez Salas* — *George S. Walsh* — Testigo, *Domingo Arboleda* — Testigo, *Pablo Vanegas Q.*

## ACTA DE ENTREGA NUMERO 6

EN EL FERROCARRIL DEL CAUCA

Los abajo firmados, á saber : *Aquilino Aparicio*, Ingeniero Interventor del Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno nacional ; *R. Alvarez Salas*, Director del mis-



mo Ferrocarril, en representación de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar por medio de la presente acta que estando terminados todos los trabajos de explanación, es decir, cortes ó excavaciones, terraplenes, estribos de mampostería para puentes, muros de retención, alcantarillas, tajeas (*sic*) ó desagües, etc., de acuerdo con las especificaciones estipuladas en el contrato de 30 de Diciembre de 1905, entre las estaciones kilómetro 64+300 metros á kilómetro 82, ó sea 17 kilómetros más 700 metros, listos para colocar la carrilera, distribuidos así: de la estación kilómetro 64+300 metros á kilómetro 66+300 metros, ó sea 2 kilómetros en la sección del Boquerón llamada en el contrato citado *de Juntas al Plan del Dagua*, y de la estación kilómetro 66+300 metros á kilómetro 82, ó sea 15 kilómetros más 700 metros en la sección llamada en el mismo *del Plan del Dagua á Palmira*, ha sido hoy recibida dicha sección de 17 kilómetros más 700 metros, por el Ingeniero Interventor, á nombre del Gobierno nacional, en virtud de autorización del Ministerio de Obras Públicas y de acuerdo con lo estipulado en el artículo 4.º del contrato reformativo de 23 de Enero de 1908, publicado en el número 13.206 del *Diario Oficial*.

Las obras de arte ejecutadas en esta sección son las siguientes:

Kilómetro 64+300 metros á kilómetro 65. Un túnel en roca, de 35 metros de largo, y 6×4 metros de sección en alineamiento recto.

Dos tajeas (*sic*) en dos muros pequeños de retención, con un total de 26 metros de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 66. Una tajea de concreto, dos muros de retención con desagües, dos estribos para un puente de 29 metros de luz sobre el río Dagua, con un total de 547 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 67. Dos estribos para un puente de acero de 29 metros de luz sobre el río Dagua, con 330 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento.

Dos estribos para un puente de acero de 2 metros de luz y una tajea, con un total de 64 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento.

Kilómetro 68. Dos estribos para un puente de acero de 3 metros de luz, con 144 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 69. Un túnel en roca de 75 metros de largo y  $6 \times 4$  metros de sección en curva de 80 metros. Un muro de retención con 131.05 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 70. Seis estribos para tres puentes de acero de 1.20 metros de luz y una tajea de concreto, con un total de 104 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 71. Dos estribos para un puente de acero de 1.20 metros de luz con 16 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 72. Una alcantarilla de arco de un metro de luz por 14 metros de largo; un muro pequeño de retención con una alcantarilla; total, 60 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 73. Un muro grande de retención, dos estribos para un puente de acero de 1 metro de luz y dos estribos para un puente de acero de 3 metros de luz, con un total de 346 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 74. Una alcantarilla de arco de 1 metro de luz y una tajea de  $0 - 30 \times 0.50$  metros, con un total de 74 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 75. Una alcantarilla de arco de 2 metros de luz y una alcantarilla de arco de un metro de luz, con un total de 190 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 76. Dos alcantarillas de arco de un metro de luz y un muro de retención, con un total de 63 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 77. Tres alcantarillas de arco de  $0-60 \times 0 \times 60$  metros; una tajea de  $0-30 \times 0.50$  metros, y dos estribos para un puente de acero de 3 metros de luz, con un total de 112 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 78. Dos alcantarillas de arco de 0-60 metros de luz; una tajea de 0-30 × 0-50, y dos estribos para un puente de acero de tres metros de luz, con un total de 201 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 79. Cuatro tajeas de 0-30 × 0-50 metros; una alcantarilla abierta de división para evitar el paso de ganados, de 2.10 metros de luz; una alcantarilla abierta de división de 2.20 metros de luz; un muro de retención y dos estribos para un puente de tres metros de luz, con un total de 185 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 80. Dos alcantarillas abiertas de división de 2.20 metros de luz, y una alcantarilla de arco de un metro de luz, con un total de 58 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 81. Tres alcantarillas de división de 2.20 metros de luz, y una alcantarilla de arco de 1.50 metros de luz, con un total de 134 metros cúbicos de mampostería.

Kilómetro 82. Una alcantarilla de arco, un metro de luz, con muro de retención, una alcantarilla de 0.40 metros de luz y dos estribos para un puente de acero de 6 metros de luz en la quebrada de *El Cogollo*, con un total de 347 metros cúbicos de mampostería.

Se hace notar, además, que en esta sección la línea ha sido cambiada de la indicada en los planos aprobados por el Gobierno, para disminuir algunas pendientes ó mejorar el alineamiento; se ha hecho cambio total en los kilómetros 72, 73, 74, 79, 80, 81 y 82, y parcial en los kilómetros 75 y 78; así se ha suprimido toda la pendiente mayor del 3 por 100, compensado, entre el kilómetro 66 + 300 y el kilómetro 82, y se han eliminado varias curvas disminuyendo 329 grados y 80 metros en la longitud total de la línea.

Se firman dos ejemplares de un mismo tenor, ante testigos, en el campamento de Papagayeros, á trece de Febrero de mil novecientos nueve.

*Aquilino Aparicio — R. Alvarez Salas — George S. Walsh — Testigo, R. Arboleda R. — Testigo, Pablo Vanegas Q.*



## ACTA DE ENTREGA NUMERO 7

### EN EL FERROCARRIL DEL CAUCA

Los abajo firmados, á saber : Aquilino Aparicio, Ingeniero Interventor del Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno nacional ; R. Alvarez Salas, Director del mismo Ferrocarril, en representación de la Compañía del Ferrocarril del Pacifico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar por medio de la presente acta que estando terminados y listos para dar al servicio los dos últimos kilómetros de la sección llamada en el contrato de *Junta al Plan del Dagua*, ó sea del kilómetro 64+300 al kilómetro 66+300 metros, construídos en un todo de acuerdo con las especificaciones estipuladas en el contrato de 30 de Diciembre de 1905, enriclados con rieles de acero de 55 libras de peso por yarda lineal (27-28 kilos por metro), debidamente balastados, sin ninguna obra de carácter provisional, después de un examen minucioso practicado sobre el terreno y haber sido recorrido por varios trenes á la velocidad de 30 kilómetros por hora, han sido recibidos dichos 2 kilómetros por el Ingeniero Interventor á nombre del Gobierno nacional, de acuerdo con la autorización dada por el Ministerio de Obras Públicas.

Estos 2 kilómetros son los mismos que fueron recibidos por estar terminados los trabajos de explanación, según consta en el acta número 6, de fecha 13 de Febrero del presente año, como pertenecientes á la sección antes nombrada.

Además de las obras de arte anotadas en aquella acta se encuentran las siguientes :

Kilómetro 65+650. Un puente de acero de 29 metros de luz, oblicuo, en tangente, de armaduras de cuchillas sin contravientos superiores (*pony truss*), sobre el río Dagua, en *El Tambeño*.

Kilómetro 66+200. Un puente de acero de 29 metros de luz, en tangente, del mismo sistema que el anterior y

sobre el mismo río, á la salida del boquerón, que lleva el nombre de *Puente Walsh*.

Ambos puentes están pintados y arreglados con contrarrieles de acero y guardarrieles de madera.

Con la entrega que motiva esta acta queda recibido por el Gobierno, por estar ya terminada toda la sección del Boquerón, llamada en el contrato de *Juntas al Plan del Dagua*, comprendida entre las estaciones kilómetro 54+800 metros á kilómetro 66+300 metros, que hacen 11.5 kilómetros, en donde se encuentran las siguientes obras de arte importantes :

Cinco puentes de acero sobre el río Dagua, así: *Cisneros*, de 40 metros; *El Limbo*, de 35.50 metros; *El Naranjo*, de 30 metros; *El Tambeño*, de 29 metros, y *Walsh*, de 29 metros.

Un puente de 13 metros, sobre la quebrada de *Los Indios*; uno de 8 metros; uno de 6 metros; uno de 3 metros; dos de 2.20 metros, y uno de 2 metros; 6,055 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento, en estribos de puentes y muros de contención.

Dos túneles en roca: el número 1.º, de 60 metros de largo en curva de 80 metros de radio, y el número 2.º, que se redujo á 25 metros de largo, en alineamiento recto.

Están colocados todos los postes kilométricos.

Se firman dos ejemplares de un mismo tenor, ante testigos, en el campamento de Papagayeros, á veintiséis de Abril de mil novecientos nueve.

*Aquilino Aparicio*—*R. Alvarez Salas*—*George S. Walsh*.  
Testigo, *Roberto Reinales*—Testigo, *R. Arboleda R.*

## ACTA DE ENTREGA NUMERO 8

EN EL FERROCARRIL DEL CAUCA

Los abajo firmados, á saber: Aquilino Aparicio, Ingeniero Interventor del Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno nacional; R. Alvarez Salas, Director del mis-

mo Ferrocarril, en representación de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar por medio de la presente acta que estando terminados y listos para dar al servicio 7 kilómetros de la sección llamada en el contrato *Del Plan del Dagua á Palmira*, ó sea del kilómetro 66+300 metros al kilómetro 73+300 metros, construídos de acuerdo con las especificaciones estipuladas en el contrato de 30 de Diciembre de 1905, enriellados con rieles de 55 libras por yarda lineal (27-28 kilos por metro), debidamente balastados, sin ninguna obra de carácter provisional, después de un examen minucioso practicado sobre el terreno y haber sido recorrido por un tren á la velocidad de 25 kilómetros por hora, han sido recibidos dichos 7 kilómetros por el Ingeniero Interventor, á nombre del Gobierno nacional, de acuerdo con la autorización dada por el Sr. Ministro de Obras Públicas en telegrama número 371, de 24 de Marzo del presente año.

Estos 7 kilómetros hacen parte de los 15 kilómetros 700 metros que fueron recibidos por estar terminados los trabajos de explanación, según consta en el acta de entrega número 6, de fecha 13 de Febrero del presente año, como pertenecientes á la sección antes nombrada.

Además de las obras de arte anotadas en aquella acta, se encuentran las siguientes :

Kilómetro 67. Un puente de acero de 2 metros de luz.

Kilómetro 68. Un puente de acero de 3 metros de luz.

Kilómetro 70. Tres puentes de acero de 1.20 metros de luz.

Kilómetro 71. Un puente de acero de 1.20 metros de luz.

Kilómetro 73. Un puente de acero de 3 metros de luz.

Un puente de acero de un metro de luz.

Todos los puentes tienen sus correspondientes guardarrieles de madera, y están colocados los respectivos postes kilométricos.



Se firman dos ejemplares de un mismo tenor, ante testigos, en el campamento de Papagayeros, á veinticuatro de Mayo de mil novecientos nueve.

*Aquilino Aparicio—R. Alvarez Salas—George S. Walsh—Testigo, Roberto Angarita R.—Testigo, Ednardo Sierra F.*

## ACTA DE ENTREGA NUMERO 9

EN EL FERROCARRIL DEL CAUCA

Los abajo firmados, á saber : Aquilino Aparicio, Ingeniero Interventor del Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno nacional ; Rafael Alvarez Salas, Director del mismo Ferrocarril, en representación de la Compañía del Ferrocarril del Pacifico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar por medio de la presente acta que estando terminados y listos para dar al servicio 8 kilómetros más 700 metros de la sección llamada en el contrato *del Plan del Dagua á Palmira*, ó sea del kilómetro 73+300 metros al kilómetro 82, construídos de acuerdo con las especificaciones estipuladas en el contrato de 30 de Diciembre de 1905, enriellados con rieles de 55 libras de peso por yarda lineal (27-28 kilogramos por metro), debidamente balastados, sin ninguna obra de carácter provisional ; después de un examen minucioso practicado sobre el terreno, y haber sido recorridos por un tren á la velocidad de 25 kilómetros por hora, han sido recibidos dichos 8 kilómetros más 700 metros, por el Ingeniero Interventor, á nombre del Gobierno nacional, de acuerdo con la autorización dada por el Ministro de Obras Públicas en telegrama número 371, de 24 de Marzo del presente año.

Estos 8 kilómetros más 700 metros hacen parte y completan los 15 kilómetros más 700 metros que fueron recibidos, por estar terminados los trabajos de explanación, según consta del acta de entrega número 6, de fecha 13 de Febrero del presente año, como pertenecientes á la sección nombrada.

Además de las obras de arte anotadas en aquella acta se encuentran las siguientes :

Kilómetro 77. Un puente de acero de 3 metros de luz.

Kilómetro 78. Un puente de acero de 3 metros de luz.

Kilómetro 79. Un puente de acero de 3 metros de luz.

Kilómetro 82. Un puente de acero de 6 metros de luz sobre la quebrada de *El Cogollo*.

Todos los puentes tienen sus correspondientes guardarríeles de madera y están colocados los respectivos postes kilométricos.

En el kilómetro 68 se ha construido un cambio para el cruzamiento de trenes, de 127 metros de largo.

En el kilómetro 82, en que quedará la estación Caldas, se han construido :

Una casa para hospital, con capacidad para veinte camas ; una casa para botica y habitación del médico, y una para cocina y servicio.

Y están en construcción los siguientes edificios :

Un edificio para bodega, de 50 x 15 metros ;

Un edificio para talleres, de 70 x 15 metros ;

Un edificio para almacén de materiales, de 40 x 15 metros ;

Un edificio para vagones y coches, de 50 x 15 metros ;

Una mesa giratoria de 50 (15 metros) de diámetro ;

Una casa circular para seis locomotoras ;

Una acequia de 830 metros de largo, para tomar el agua de la quebrada de *El Cogollo*, que servirá para desarrollar hasta cien caballos en el motor Pelton del taller.

Todos los edificios son de madera, cubiertos con láminas corrugadas de hierro galvanizado.

Un cambio de 200 metros de largo, frente á la bodega, y seis desvíos para el servicio de los otros edificios.

Se firman dos ejemplares de un mismo tenor, ante testigos, en el campamento de Papagayeros, á nueve de Julio de mil novecientos nueve.

*Aquilino Aparicio* — *R. Alvarez Salas* — *George S. Walsh* — Testigo, *R. Arboleda R.* — Testigo, *Roberto Angarita R.*

## ACTA DE ENTREGA NUMERO 10

Los abajo firmados, á saber: Aquilino Aparicio, Ingeniero Interventor en el Ferrocarril del Cauca, nombrado por el Gobierno nacional; Rafael Alvarez Salas, Director del mismo Ferrocarril, en representación de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, y George S. Walsh, Ingeniero en Jefe, hacen constar por medio de la presente acta que estando terminados todos los trabajos de explanación, ó sea cortes, excavaciones, terraplenes, estribos de mampostería para puentes, alcantarillas, cañerías y tajeas, etc., de acuerdo con las especificaciones estipuladas en el contrato de 30 de Diciembre de 1905, entre las estaciones kilómetro 82 y kilómetro 94, ó sea doce kilómetros construidos según los planos aprobados por el Gobierno nacional y listos para colocar la carrilera, en la sección llamada en el citado contrato *del Plan del Dagua á Palmira*, ha sido recibida hoy dicha sección de doce kilómetros por el Ingeniero Interventor, á nombre del Gobierno nacional, de acuerdo con la autorización dada por el Ministerio de Obras Públicas en telegrama número 627, del día 9 del presente mes, y según lo estipulado en el artículo 4.º del contrato reformativo de 23 de Enero de 1908, publicado en el *Diario Oficial* número 12,306.

Las obras de arte ejecutadas en esta sección son las siguientes:

En el kilómetro 82+300 dos estribos de mampostería para el último puente del río Dagua, con 1,153 metros cúbicos.

En el mismo sitio un puente de acero de 32 metros de largo de centro á centro de los apoyos, sistema de armadura de cuchillas con contravientos superiores (*trought truss*), armado sobre los mismos estribos.



En el resto de la sección :

19 Tajeas de 0.40 metros con largo total de.....	77.80 metros
14 Cañerías de 0.60 metros con largo total de.....	115.70 —
14 Alcantarillas de 0.60 metros con largo total de.....	226.20 —
5 Alcantarillas de 1 metro con largo total de.....	127.50 —
4 Alcantarillas de 1.50 metros con largo total de.....	109.20 —

Lo que da un largo total de..... 656.40 metros lineales, con 2,122 metros cúbicos de mampostería de piedra y cemento.

Se firman dos ejemplares de un mismo tenor, ante testigos, en el campamento de *El Palmar*, á veintiocho de Agosto de mil novecientos nueve.

*Aquilino Aparicio* — *R. Alvarez Salas* — *George S. Walsh* — Testigo, *Enrique Palacios Q.* — Testigo, *R. Arbolada R.*

En conclusión :

Trabajos ejecutados por la Compañía en el espacio de dos años..... 36 kilms. y 400 metros

(Y 12 kilómetros explanados, listos para recibir rieles, á más de las reparaciones tan importantes que se han hecho en la línea antigua, de Buenaventura á San José, en

donde se ocupan en la actualidad 800 trabajadores).

Trabajos ejecutados por cinco concesionarios anteriores, en un espacio de tiempo de treinta años..... 48 kilms. y 600 metros

---

Con esto quedan claramente demostradas las aptitudes de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, y el éxito por ella alcanzado, que supera en mucho á lo que cualquiera concesionario anterior lograra hacer.

Bogotá, 7 de Octubre de 1909.

