

MA 7064

MFN 4013

PROPUESTA

9
10

Para la formacion de una compañía constructora

DE FERROCARRILES EN COLOMBIA,

E INDICACIONES PARA CONTRATAR CON EL

GOBIERNO LA CONSTRUCCION DE CIERTAS LINEAS,

POR

GEORGE P. PAUL,

INJENIERO INGLES.



CARTAJENA.

TIPOGRAFÍA DE ANTONIO ARAÚJO L.

1873.

24



NUEVAS

LINEAS PARA FERROCARRILES EN COLOMBIA.

El Ciudadano Presidente del Estado tuvo a bien facilitarme la publicacion impresa que en forma de cuaderno acaba de hacer en Lóndres el ingeniero inglés, Mr. George P. Paul, i de la cual le remitió un ejemplar por el vapor de la Mala Real llegado al frente de esta ciudad el 27 de Noviembre próximo pasado.

Mr. Paul fué uno de los ingenieros contratados por el Gobierno de Colombia con la compañía de Lóndres llamada "Public works constructing", para venir a este país a hacer las exploraciones de la proyectada línea del ferrocarril del Norte, entre Bogotá i el río Magdalena por la vía del Carare, con sus ramificaciones en Boyacá i Santander.

Con el gran caudal de conocimientos prácticos adquiridos en el país, i con datos oficiales i noticias estadísticas que se le facilitaron, presenta Mr. Paul, en su espresada publicacion, un vasto plan para construir ferrocarriles en la costa atlántica i en el interior, de cuyos pormenores desco dar a mis compatriotas un extracto, miéntras se dispone la reimpresion del cuaderno íntegro con su mapa, como parece exijirlo la importancia del asunto.

*
*
*

Es claro que Mr. Paul se dirige a los capitalistas de Inglaterra i a las grandes compañías empresarias, organizadas allí para acometer toda clase de construcciones de la magnitud que fuere, en ferrocarriles, en canales, en edificios & c. También se dirige al Gobierno nacional de Colombia, por las concesiones que deba hacer a las empresarios en los términos que se proponen en el plan del cuaderno.

*
*
*

Una noticia exacta, aunque suscita, o *descripcion física de Colombia*: da el autor, al principio de su trabajo, sobre la situacion geográfica del país, la poblacion de cada Estado, las producciones naturales e industriales, las minas, los climas i las sinuosidades del territorio, anticipando, desde luego, el concepto de que este no ofrece grandes dificultades en la construccion de ferrocarriles con una inclinacion que raras veces exceda del 5 por ciento.

*
*
*

En seguida espone cual es la "Posicion financiera del Gobierno,"

que en el año último económico, terminado en 31 de Agosto de 1872, fué así:

Rentas.....	£ 680.146
Gastos.....	„ 650.146

dejando un *superavit* de.....£ 30.000 el cual, por lo ménos, demuestra, que no hai temor de *déficit*.

* * *

La *esportacion* ocupa el lugar inmediato, con una lista estensa de las producciones de nuestro suelo i de la manufactura colombiana, expresando, del mismo modo, que los vapores de siete grandes compañías visitan dos veces al mes los puertos principales i ademas un número considerable de buques de vela, en todo mas de 1.200 buques, representando como 300,000 toneladas de importacion i esportacion: lo cual estima que es el núcleo de un gran comercio de transporte interior susceptible de considerable desarrollo.

* * *

En lo que Mr. Paul llama "Financial considerations," sea su plan de los ferrocarriles que deben ejecutarse en Colombia, i su *modus operandi*, debemos detenernos un poco para dar a conocer sus ideas.

"El capital que se necesita, dice a la letra, para construir 800 millas (más o ménos) de ferrocarriles en Colombia, asciende a £ 17.047,264, segun los cálculos jenerales siguientes:

de Cartajena a Magangué, 126 millas, a £ 12.231—£ 1.541,106
Líneas de Antioquia i Bogotá, 674 „, a 16.683.....11.244,342

Total suma de dinero necesario para construccion, £ 12.785,448

Los constructores deben ser los mismos que se encarguen de contratar el empréstito para conseguir esta suma, lo cual, es sabido, da mas garantía a los capitalistas i a la compañía constructora. Suponiendo que el descuento inicial reduzca cada £ 100 de los bonos que emita el Gobierno a £ 85, i deducidos los gastos de la consecucion del empréstito, el capital nominal de este sería de £ 17.047.264, cuya suscripcion se verificaría en 12 años, a razon de $1\frac{1}{2}$ millon por año. Los instalamentos repartidos en $42\frac{1}{2}$ trimestres, i cuidando que los últimos sean con mayor intervalo de tiempo, darían la inmensa facilidad de poderlos pagar a £ 2 cada instalamento; lo que significaría que los llamados principalmente a suscribir el empréstito, serían los ménos acomodados, que en Europa suelen ser los cocheros, los artesanos i todos los que buscan colocacion para sus ahorros. Es evidente, que no pidiendo todo el capital a la vez, sino en 12 años, en porciones anuales de $1\frac{1}{2}$ millon de libras, para lo que vaya construyéndose, el interes del empréstito no gravaría inmediatamente al Gobierno ántes de tiempo.

El diner o que fuera pidiéndose *mes por mes* por los Directores de la Compañía en Colombia, vendría de Inglaterra tambien *mensualmente*

para ser gastado en el país, i esta sola consideracion es bastante a recomendar el plan de Mr. Paul.

Calcula en £ 7.677.591 el total de intereses que el Gobierno colombiano tendría que pagar, a razon de 7 por ciento anual, durante el período de construccion de todas las líneas, que sería de 12 años; pero, como se propone que se construya por secciones de a 20 millas, para darlas a la circulacion pública, cuenta con que estas secciones producirían lo bastante para disminuir el gravámen del gobierno; con lo cual, i con una contribucion especial, o el aumento proporcional de las existentes, cree Mr. Paul que el Gobierno podría hacer frente al pago de los intereses del empréstito, sobre lo que hace en seguida sus cálculos en números con un porcentaje que, aunque cree muy bajo, le parece así preferible a exajerarlo.

Ya se cuenta, agrega Mr. Paul, segun cálculos oficiales del Gobierno, para el probable movimiento de cargas i pasajeros de la linea de ferrocarriles entre Bogotá, Sanjil, Tunja i Carare, (cerca de 330 millas, en las cuales hai como 100 millas por territorio desierto), con £ 234,520 por mercancías, i £ 36,517 por pasajeros, en todo £ 271,037; sin contar con el aumento de tráfico que procurarán los minerales que se descubran o el cual será susceptible de gran desarrollo.

Ademas, Mr. Paul sugiere que la compañía se encargue, por medio de sus agentes, de la recaudacion de la renta de las salinas cuyo producto, así como la mitad de la renta de aduana, se afectaría especialmente al pago de intereses del empréstito:

El Congreso ha señalado ya hasta £ 300,000 para pago de intereses, suma que puede aumentarse segun sea necesario.

En los dos o tres primeros años no se requeriría de esa cantidad, asignada por la lei, sino una pequeña parte. El *surplus* de lo que se cobrara, quedaría en fondo para ayndar a los pagos en los años sucesivos en que se necesiten mayores cantidades.

* *

Hace valer Mr. Paul, naturalmente, el crédito del Gobierno con sus acreedores extranjeros, insertando los diversos avisos publicados en los periódicos de Lóndres, sobre el arreglo hecho últimamente i para la conversion de Bonos antiguos por los nuevos.

* *

Comparando el costo actual del transporte de cargas de mercancías i productos por mulas i los vapores del río, con el costo probable por ferrocarril, hace ver que una tonelada de mercancías, sería desde la costa hasta Bogotá, de £ 25-4-0 por tonelada, igual a 8 peniques la milla en 750 millas.

A Vélez, desde la costa, en 550 millas, £ 17-6-0 igual a 7½ peniques la milla.

Al Socorro, desde la costa, 460 millas, £ 18-12-0 la tonelada, igual a 9½ peniques la milla.

A Monquirá, desde la costa, 580 millas, £ 14-17-0 la tonelada, igual $6\frac{1}{2}$ peniques la milla.

Esto sucede cuando no se pueden trasportar grandes bultos ni muy pesados, pues uno de 800 libras de peso cuesta en Bogotá £ 80, i un piano paga £ 40 de Honda a Bogotá.

Estas mismas mercancías i los pasajeros, por ferrocarril, pagarían mucho ménos, segun el pormenor de precios que establece el autor como máximo.

* *

Despues de esto entra Mr. Paul en el cálculo del costo probable de construcción de la milla en la línea del ferrocarril entre Cartagena i Magangué; costo que, con banqueos, escavaciones, puentes menores, un puente grande en el Dique, muelles i embarcaderos en Cartagena i Magangué, estaciones para los pasajeros i la maquinaria, rieles, telégrafo eléctrico, material rodante, gastos de conservación &.^a &.^a &.^a, hace subir a £ 12,231 por milla (lo cual creo que es exajerado en un tercio por lo ménos, para línea angosta de 4 piés $8\frac{1}{2}$ pulgadas, en terreno casi todo llano).

En cuanto a las líneas de ferrocarriles en el interior, en todo 674 millas, más o menos, las distribuye así:

		Millas.
de Puerto nacional de Ocaña a Bogotá.....		350
Ramales.	{ Salazar a Cúcuta.....	28
	{ Sanjil a Soatá.....	86
	{ Río Oiba a Sogamoso.....	100
	{ Cipaquirá a Pacho.....	12
	{ Cipaquirá a las salinas.....	1
		527
de Garrapata a Antioquia.....		147
		Millas 674

El costo, por milla, incluso túneles, viaductos, grandes puentes sobre los ríos Sube, Sanjil, Oiba, Suárez, Lenguaraca, Togui, Onzaga, tres puentes en el río Nare, i uno en el Cauca, muelles, embarcaderos &.^a &.^a &.^a, segun el pormenor, alcanza a £ 16.683.

* *

Trabajadores, cree Mr. Paul, pueden obtenerse en las Antillas para los terrenos bajos o cálidos, i aun traerse de la India o de la China. En mi concepto se conseguirían en número suficiente en los Estados litorales.

Para los terrenos altos o fríos, dice que los trabajadores europeos, principalmente alemanes, serían los mas convenientes, pagándolos a 3 o 4 chelines por día, precio que supone exigirían los de Colombia para trabajar en ferrocarriles, en lo cual me parece hai exajeración, pues a 5 reales diarios sobrarían peones de Royacá i Santander para las tierras frías.