

REPUBLICA DE COLOMBIA

Cámara del Senado—Sesiones ordinarias de 1915.

100

Ferrocarril de Girardot



Informe de la Comisión, constituida
por los honorables Senadores Fabio
Lozano T., Felipe S. Escobar y
Próspero A. Carbonell.



M294 Pa 14

Copia

Bogotá—Imprenta Nacional

©Academia Colombiana de Historia

REPUBLICA DE COLOMBIA

Cámara del Senado Sesiones ordinarias de 1915.



Ferrocarril de Girardot



Informe de la Comisión, constituida
por los honorables Senadores Fabio
Lozano T., Felipe S. Escobar y
Próspero A. Carbonell.



Bogotá—Imprenta Nacional

Honorables Senadores:

Tenemos el honor de rendiros el informe sobre asuntos relacionados con el Ferrocarril de Girardot, en cumplimiento de la Comisión de que os servisteis encargarnos.

La naturaleza de este negocio y la grande importancia que tiene para el país, nos han llevado a hacer un estudio más prolijo del que habría sido indispensable para dar despacho al punto concreto que se nos encomendó, o sea el de averiguar qué sumas debe la Compañía del Ferrocarril — *The Colombian National Railway Co Limited*— a la Nación y en qué documentos aparece la constancia de esa deuda. Servíos pues excusar la relativa extensión de este trabajo, en mérito de que, acaso, pueda ser útil a la otra Comisión del Senado que estudia actualmente la manera de salvar las dificultades existentes entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril.

Autorizado el Gobierno por las Leyes 78 de 1880 y 58 de 1881, celebró en junio de este último año con el señor Francisco J. Cisneros un contrato para la construcción del ferrocarril de Girardot a Tocaima, y luego, en octubre de 1884, se adicionó aquel contrato para prolongar la línea de Tocaima a Juntas de Apulo.

Después de incidentes que no es necesario detallar, el ferrocarril fue construido hasta Juntas, sitio éste que sirvió durante muchos años de estación terminal.

En 1894 se trató de la organización de una compañía nacional que continuara la obra hasta Bogotá; pero fueron tan exageradas las condiciones y exigen, como señaladas por un grupo de comerciantes e industriales de Bogotá, que el Gobierno hubo de declararlas inaceptables.

Y algún tiempo después—el 26 de diciembre de aquel año—celebró un contrato con el señor Samuel B. Mac Connico, del cual se derivan todos los demás que han venido celebrándose y traspasándose en cada ocasión con mayores gravámenes para el país.

De un interesante estudio que ha publicado hace pocos meses en Londres nuestro compatriota el doctor Francisco Montaña—estudio del cual habremos de valernos frecuentemente—tomamos los siguientes párrafos relativos a la concesión hecha a Mac Connico:

«*Privilegio y usufructo*—El privilegio exclusivo por el término de cuarenta años contados desde la fecha del contrato para que durante ellos nadie pueda construir otra línea férrea desde el río Magdalena hasta el borde de la altiplanicie, dentro de una zona de dos y medio miriámetros a cada lado del ferrocarril. El usufructo exclusivo del ferrocarril y todas sus anexidades por los cuarenta años del privilegio, y cincuenta y nueve años más, es decir, por noventa y nueve años.

«Terminados dichos noventa y nueve años, el ferrocarril con todas sus anexidades pasará a ser propiedad del Gobierno, libre de todo gravamen, y sin indemnización alguna a favor del concesionario.

«*Acciones e hipotecas*—El derecho de distribuir el capital de la compañía que se forme para la construcción del ferrocarril en bonos o acciones que ganarán el interés que la compañía juzgue conveniente estipular. El concesionario podrá empeñar la totalidad o parte de las concesiones que por el presente contrato se otorgan para seguridad del pago de dichos bonos o acciones; y en caso de verificar tal empeño dará cuenta de ello al Gobierno para los efectos legales.

«*Bonos hipotecarios*—El empeño de que trata este inciso caducará en los mismos casos en que caduque el presente contrato, excepto para los bonos emitidos por la parte de línea que se haya construído, y con tal que ésta haya llegado a *El Hospicio* y que el valor de los bonos emitidos no exceda de \$ 20,000 por kilómetro, computándose en éstos el material rodante y demás enseres necesarios para el buen servicio de la vía.»

Pero lo más importante de esta concesión consistió en la donación, a título gratuito, del trayecto del ferrocarril comprendido entre Girardot y Juntas de Apulo, cuya propiedad había adquirido el Gobierno, parte por haberlo construído a sus expensas, y parte por haberlo comprado a los señores Francisco J. Cisneros y demás personas y entidades que lo habían construído.

Las estipulaciones pertinentes del contrato son éstas:

«*Cesión del ferrocarril existente*—Artículo 2º El Gobierno otorga al concesionario el privilegio exclusivo para construir, conservar y explotar un ferrocarril que una el Puerto de Girardot, sobre el río Magdalena, con la Sabana de Bogotá.

«Artículo 3º El usufructo por noventa y nueve años del ferrocarril actualmente construido entre Girardot y Juntas de Apulo, con todas sus anexidades y dependencias; *por lo cual no tendrá que abonar el concesionario al Gobierno indemnización alguna.*

«*Entrega de la parte del ferrocarril construido*—Artículo 28. El Gobierno entregará por inventario al concesionario o a su representante, y a más tardar quince días después de aprobado este contrato, la sección ya construida del ferrocarril de Girardot, con todos sus trenes, edificios, talleres, maquinarias, herramientas, materiales de construcción, material rodante y demás bienes pertenecientes a la Empresa, incluyendo las zonas construidas para su prolongación y los materiales ya comprados para ella, *todo lo cual, cualquiera que haya sido su costo, queda comprendido en la cesión que se hace al concesionario, conforme al inciso 3º del artículo 23 de este contrato.*»

Es notable también entre las concesiones la siguiente:

«*Libertad para elegir la vía*—Artículo 3º Para la construcción del ferrocarril de Girardot, el concesionario puede elegir libremente cualquiera de las vías ya exploradas para la conclusión del ferrocarril, u otra distinta, si lo tuviere por conveniente; y en consecuencia podrá verificar en el terreno los estudios que tenga a bien y tomar copia de todos los planos, nivelaciones y presupuestos que se hayan hecho anteriormente con relación a esta obra y que posea el Gobierno.

«Como resultado de la gracia otorgada por este artículo, la Compañía no se sujetó en la construcción del ferrocarril a estudios nuevos, ni a planos levantados con anticipación y aprobados por el Gobierno. Cuando éste quiso que esta vía empalmara con el ferrocarril del Sur, la Compañía se opuso a ello. En la historia de este ferrocarril es curioso el hecho de que fue construido sin sujeción a planos previos ningunos. Esto explica en parte por qué su construcción ha sido tan costosa e indica, además, una de las causas de los defectos de su construcción.»

El contrato Mac Connico, después de varios traspasos, vino a poder de *The Colombian National Railway Co. Ltd.*, en 1900. Esta Compañía contrató la construcción con la *Colombian Concessions Contract Company*, quien cedió el contrato a *The Railway Concessions Contract Company Limited*.

La Compañía concesionaria celebró con el Gobierno un contrato reformativo el 11 de marzo de 1907, y después, el 22 de septiembre de 1908, otro, en virtud del cual se rescindieron todos los anteriores.

«*The Colombian National Railway Co. Ltd.*—dice Montaña—es una Compañía inglesa anónima que se organizó en Londres el 19 de junio de 1899 y protocolizó sus estatutos en Bogotá, en la Notaría 3ª del Circuito, por medio de escritura número 3 de fecha 2 de enero de 1900.

«Esta Compañía no se constituyó con capital efectivo ninguno, sino con un capital nominal de £ 900,000 dividido en 900,000 acciones de a £ 1 cada una. Las acciones son todas *liberadas*, es decir, que se consideran completamente pagadas... Los dueños de acciones *liberadas* no deben hacer erogación alguna por causa de sus acciones; por consiguiente, los accionistas del Ferrocarril de Girardot no están obligados a contribuir con un centavo a los gastos de la Compañía. Empero, al Gobierno colombiano se le considera obligado a hacer todos los gastos de la Compañía y los que demande el ferrocarril, sin tener siquiera el derecho de administrar libremente a la Compañía ni de disponer la manera como debe emplearse el dinero que él da prestado para gastos de la Empresa. . . Si los accionistas de la Compañía de Girardot no tienen obligación de contribuir a los gastos de la Compañía, tienen en cambio el derecho de administrarla, y lo ejercitan por medio de una Junta Directiva llamada *Board*, la cual funciona en Londres y nombra a los empleados que manejen directamente la empresa en Colombia.

«La Junta Directiva de la Compañía se compone de tres miembros.

«Cada uno gana un sueldo de £ 200 anuales y, según el contrato de 22 de septiembre de 1908, dos de ellos son nombrados por el Gobierno y lo representan en la Compañía. El tercero, que es inglés, es elegido por los accionistas reunidos en junta general. Dicho tercer miembro, que es el Presidente (*Chairman*) de la Compañía, es actualmente una persona nombrada por los otros Directores de la Compañía.»

Como se ha visto, la Compañía concesionaria del

Ferrocarril no ha tenido capital, ni ha pensado jamás procurárselo con el dinero de sus accionistas. Para obtenerlo ha acudido al sistema de lanzar emisiones de bonos en el mercado de Londres y de modificar contratos con el Gobierno de Colombia, para imponerle a éste cada vez más gravosas obligaciones.

Es así como la Compañía ha lanzado y colocado estas emisiones:

1 ^a por	£	200,000
2 ^a por		400,000
3 ^a por		430,000
4 ^a por		450,000
Total		<u>£ 1,480,000</u>

Hé aquí algunos datos sobre esos empréstitos:

Del 1.^o Intereses al 6 por 100 anual. Garantía, la hipoteca del ferrocarril y de la concesión. Los intereses pagaderos por semestres, el 1.^o de enero y el 1.^o de julio de cada año.

La escritura de hipoteca fue otorgada en Bogotá en la Notaría 3.^a, bajo el número 1254, el 6 de diciembre de 1900.

Del 2.^o Intereses, al 6 por 100 anual. Garantía, la misma de la emisión anterior. Los intereses pagaderos por semestres, el 30 de mayo y el 30 de octubre de cada año.

La escritura de hipoteca fue otorgada en Bogotá, en la Notaría 2.^a, bajo el número 2264, el 24 de diciembre de 1904.

Del 3.^o Intereses al 6 por 100 anual. Garantía de capital e intereses, la misma de las emisiones anteriores; pero, además, la del Gobierno de Colombia para el pago de los últimos, el cual comprometió para ello el 3 por 100 de la renta de aduanas, y si no fuere suficiente se obligó a suplir el déficit tomándolo de sus rentas generales.

Los intereses, pagaderos por semestres el 31 de mayo y el 30 de septiembre de cada año.

La escritura de hipoteca se otorgó en Bogotá, en la Notaría 1.^a, bajo el número 336, el 17 de julio de 1909.

Del 4.^o Intereses al 6 por 100 anual. Garantía, la hipoteca del ferrocarril y de la concesión. Los intereses, pagaderos por semestres el 1.^o de enero y el 1.^o de julio de cada año. El Gobierno garantizó además el pago del interés y el fondo de amortización del capital de estos bonos, y para ello hipotecó el 4 por 100 de la renta de aduanas, y para el caso de que no fuera suficiente, se obligó a atender el pago con las demás rentas generales de la República.

La escritura de hipoteca se otorgó en Bogotá, en la Notaría 2ª, bajo el número 339 el 9 de julio de 1909.

Sobre la inversión de la fabulosa suma de £ 1.480.000, los contabilistas Jackson, Pixley, Browning, Husey y C.º, comisionados para examinar los libros de la Compañía, dicen esto:

«No hay constancia en los libros de la Compañía acerca de la inversión del producido de la 1ª, 2ª y 3ª emisión de obligaciones con respecto a los gastos de construcción del ferrocarril!»

Y el doctor Montaña agrega:

«De los documentos transcritos resulta que la Compañía del Ferrocarril de Girardot no cumplió el elemental deber de dejar constancia en los libros de la inversión que diera al producido de la 1ª, 2ª y 3ª emisión de bonos, y por consiguiente, los colombianos no sabremos nunca si ese producido se invirtió en su totalidad en gastos de construcción del ferrocarril, o si una parte considerable de él fue distraída de su destino.

«En resumen: para atender a la construcción del ferrocarril, la Compañía apeló al sistema de emisiones, de modo que agotada una, sin que la línea hubiera avanzado sensiblemente, hacía una nueva. El Gobierno resolvió impedir que continuase la serie de emisiones, y al efecto celebró el contrato de 22 de septiembre de 1908, por el cual se cancelaron todos los contratos de construcción y se autorizó una última emisión de la cual se exigió que se apartaran £ 110.000 que debían gastarse en terminar el ferrocarril, con intervención suya, y el resto debía emplearse en pagar las sumas que la Compañía debía por cupones vencidos.

«Dicho fondo de £ 110.000 se apartó efectivamente y se aumentó con £ 70.000 en dinero que produjeron £ 100.000 en bonos, cantidad en que se aumentó la emisión, que fue primitivamente de £ 350.000.

«La Compañía es pues responsable de la inversión que diera a £ 200.000, £ 400.000 y £ 430.000 de la 1ª, 2ª y 3ª emisión, respectivamente, y de más de la mitad de la cuarta emisión. En sus libros de cuentas no aparece la inversión de las tres primeras emisiones.

«El Gobierno es responsable de £ 180.000 en dinero que se destinaron a terminar el ferrocarril, y con las cuales se terminó efectivamente la carrilera hasta Pácatativá.»

Sobre la hipoteca del ferrocarril se expresa así el doctor Montaña:

«La concesión del ferrocarril de Girardot no con-

tiene en cuanto a derecho para constitución de garantías, sino el artículo siguiente que se encuentra en el contrato número 23 de 26 de diciembre de 1894, que dice:

"El Gobierno hace al concesionario, o a quien sus derechos represente, las concesiones siguientes:....

"10. El derecho de distribuir el capital de la Compañía que se forme para la construcción del ferrocarril en bonos o acciones por la suma que la Compañía juzgue conveniente estipular. El concesionario podrá *empeñar* la totalidad o parte de las concesiones que por el presente contrato se otorgan, para seguridad del pago de dichos bonos o acciones, y en caso de verificar tal *empeño*, dará cuenta de ello al Gobierno para los efectos legales...."

"Como se ve, este artículo tan sólo dio al concesionario el derecho de *empeñar*, que no el de *hipotecar*, que es completamente distinto; pero suponiendo que fuesen idénticos, el derecho de empeñar se limitó a la totalidad o parte de las concesiones, y la concesión es cosa muy distinta del ferrocarril.

"La Compañía al hipotecar el ferrocarril para garantizar los bonos de primera y segunda emisión, hizo uso de un derecho que no le daba la concesión, y el Gobierno ha podido y debido reclamar contra la validez de tales hipotecas, pero no lo hizo oportunamente, antes bien prestó su asentimiento a ellas, las aceptó y esto saneó el vicio de que adolecían por la extralimitación de la Compañía....

"Oportunamente objeté la legalidad de las hipotecas de la 1ª y 2ª emisión, que no se apoyaban en contrato alguno celebrado con el Gobierno. El Agente Fiscal y Ministro de Hacienda, en aquella época, señor Torres Elicechea, dio respuesta a mi objeción en nota de 4 de febrero de 1909, en los términos siguientes:

"Las objeciones del señor Abogado del Ministerio de Obras Públicas, respecto a la legalidad de la emisión de bonos de la segunda hipoteca y al pago no debido de los intereses sobre la primera y segunda hipotecas que son de cargo de la Compañía, *las encuentro justas*; pero en obsequio de los intereses generales y en cumplimiento de las instrucciones del Gobierno, he de prescindir de esa reclamación que no hubiera tenido otro resultado que el de dificultar nuestra buena inteligencia con la Empresa y conducir a ella misma a la ruina, porque no tiene capital con qué responder a esos cargos que en justicia habiéramos podido hacerle."

«En todo caso, yo dejé cumplido mi deber de Abogado, y hoy lo cumplo nuevamente advirtiendo al Gobierno que la Compañía conserva su derecho de empeño, y nada tiene de raro que un día de estos favorezca a los colombianos con una nueva emisión y por consiguiente con una quinta hipoteca del ferrocarril.»

Al referirse a la deuda de la Compañía al Gobierno de Colombia, dice el doctor Montaña:

«Con parte de los bonos de cuarta emisión pudo terminarse la construcción de la carrilera hasta Facatativá, pero ese valor no alcanzó para proveer al ferrocarril de carros y plataformas, y sobre todo de locomotoras, en la cantidad estipulada en el contrato de construcción. En una palabra, la Compañía no pudo cumplir la obligación de equipar el ferrocarril.

«Para atender a la provisión de este material rodante, aunque en cantidad insuficiente; para atender a los gastos de conservación y reparación de la línea, y al pago de los intereses de los bonos hipotecarios, el Gobierno ha tenido que prestar a la Compañía cuantiosas sumas de dinero y es acreedor de la Compañía por la suma de £ 549,238-0-5. Este es el saldo que dejó el día 1º de enero del presente año (1915) la cuenta corriente que la Compañía lleva al Gobierno en cumplimiento de lo estipulado en el contrato de 22 de septiembre de 1908.

«Este crédito del Gobierno es de plazo cumplido, gana interés al 6 por 100 anual y no tiene seguridades de ninguna clase. La Compañía no podrá pagarlo nunca, pues está insolvente, y los accionistas no están obligados al pago de la deuda de la Compañía, sino con los bienes de ésta. No goza este crédito de privilegio ni de preferencia de ninguna clase sobre los créditos de los bonos hipotecarios, porque la hipoteca, según la legislación inglesa, lo mismo que según la legislación colombiana, prefiere sobre las demás garantías.

«El Gobierno del General González Valencia, por un error inexplicable, dio por terminado y recibido el ferrocarril cuando aún estaba sin equipar, y a nadie se oculta que un ferrocarril sin equipo no puede considerarse como ferrocarril terminado.

«Este error produjo graves consecuencias para el Tesoro Nacional, entre otras la de que desde el día en que se dio por terminado el ferrocarril, corrieron a cargo del Gobierno, y se hicieron exigibles, los intereses de los bonos de segunda emisión.

«No se vaya a pensar que el producto de £ 1,480,000 de las cuatro emisiones de bonos y las £ 549,238-9-5, prestadas por el Gobierno como se lleva dicho, se han

invertido íntegramente en la construcción y equipo de la vía férrea. Del producto expresado tan sólo una parte se invirtió en gastos de la Empresa. Acaso no sea aventurado afirmar que casi la mitad de esa cantidad enorme *ha ido a parar al bolsillo de agiotistas y comisionistas*.

«La situación financiera del Ferrocarril de Girardot es la siguiente:

«Debe pagar los gastos de administración del ferrocarril, los gastos de conservación y los de reparación, y debe atender asimismo a los gastos de equipo.

«Está obligada a pagar los gastos de arrendamiento de los locales ocupados por su oficina, £ 175 anuales. Los sueldos de sus empleados en Europa, que ascienden a £ 1.690 anuales.

«Las contribuciones fiscales.

«Los intereses de los bonos de primera hipoteca, que valen anualmente £ 12,000.

«Los intereses de los bonos de segunda hipoteca, que valen anualmente £ 24,000.

«Los intereses de los bonos de tercera hipoteca, que valen anualmente £ 25,800.

«Los intereses de los bonos de cuarta hipoteca, que valen anualmente £ 27,000.

«Debe £ 1.480,000, valor de las cuatro emisiones de obligaciones hipotecarias.

«Debe, además, £ 549,238-9-5 al Gobierno de Colombia, y tiene otras deudas de menor importancia.

«Para atender al pago de todas estas deudas, la Compañía no dispone sino del ferrocarril y del producto de éste. Los productos del ferrocarril apenas cubren los gastos de administración, conservación y reparación: no alcanzan para los gastos de equipo. La Compañía no dispone de recurso alguno para atender al pago de sus gastos personales en Europa, ni al pago de los intereses de las obligaciones hipotecarias, ni a la amortización de los bonos, ni al pago de lo que adeuda al Gobierno, ni al de ninguna otra deuda. Los accionistas de la Compañía no tienen obligación de contribuir para ninguno de estos gastos. En resumen, es evidente, con toda evidencia, que la Compañía está quebrada e insolvente.

«Es el Gobierno colombiano quien carga con la obligación y quien atiende al pago de todas las deudas de la Compañía, *pero sin que ese pago redunde en favor del Gobierno...*

«Con la Compañía de Girardot hay, además, la circunstancia de que en los contratos de fideicomiso de las cuatro emisiones de bonos, se estipuló que si a la

Compañía se le promueve ejecución o se nombra un *receiver* a sus bienes o se pide su liquidación, el valor del bono respectivo es exigible en su totalidad, aun cuando no se haya vencido el plazo señalado para la amortización.

«Antes de haber comprado el Gobierno los bonos hipotecarios de primera y de segunda emisión, si la Compañía no hubiera pagado alguna deuda suya y la autoridad judicial la hubiere condenado a pagarla, el Gobierno habría tenido que pagar la deuda por la Compañía, porque si no lo hubiere hecho, el acreedor habría pedido la liquidación de la Compañía, se habría puesto en venta el ferrocarril, el Gobierno no habría podido comprarlo, lo habría rematado un tercero, y el Gobierno habría perdido la cantidad de dinero monto de la garantía de los bonos de tercera y de cuarta emisión durante noventa y nueve años.

«No se crea que es imaginaria la situación que dejo anotada. Veamos algunos hechos sucedidos: en 1911 el Gobierno tuvo que pagar el impuesto directo por renta de obligaciones hipotecarias de segunda emisión, que valía £ 1,500. Si no lo hubiere hecho, los acreedores respectivos habrían forzado la liquidación de la Compañía, poniéndola en quiebra.

«Copiamos de la página 49 de la Memoria de Obras Públicas de 1913 los apartes siguientes de una nota de la Agencia Fiscal al Gobierno:

“La situación de la Compañía de Girardot es por todo extremo desvalida y humillante. No paga sus empleados, ni tiene cómo atender a sus gastos más indispensables. Al principio del mes hubió de darle en préstamo £ 30 para los gastos que demandaba la reunión o mitin que le ordena la ley inglesa. Si hubiera omitido el conceder este auxilio, las consecuencias hubieran sido: o la renuncia irrevocable de los señores Saturnino Restrepo y B. Sanín Cano, miembros del *Board*, en representación del Gobierno, lo cual habría sido un verdadero escándalo, que habría dado qué decir contra nuestra seriedad y buena fe, o se habrían expuesto dichos caballeros a ir a prisión por no cumplir la disposición legal mencionada. La Compañía solicitó del Síndico dichas £ 30 y éste las negó porque no tenía autorización del Juez, sin la cual no puede ordenar el gasto de un penique.

“Las £ 5 a que hace referencia mi cable tienen igual motivo aunque diferente historia. La Compañía debía mandar imprimir unos certificados para el pago de los cupones de las primeras *debentures*, procedimiento establecido para abonar al Gobierno el pago de una co-

misión a un Banco por servicio de esa deuda. El *recei- ver* se denegó a dar las £ 5 indispensables, y naturalmente acudieron al Agente Fiscal....”

«Basta lo copiado para llevar al ánimo de los colombianos la convicción de que la Compañía de Girardot es un ente ficticio que tiene derechos pero carece de obligaciones, o mejor, cuyas obligaciones tienen que ser cumplidas por el Gobierno de Colombia.»

Sobre la manera como el Gobierno se ha obligado a garantizar los bonos de primera y de segunda emisiones del Ferrocarril, se expresa en estos términos el doctor Montaña:

«La relación que dejamos hecha sobre el modo como la Compañía tomó prestado el dinero con que construyó el ferrocarril, hace ver que el Gobierno no asumió responsabilidad ninguna, ni por las £ 200,000 del primer empréstito, ni por las £ 400,000 del segundo. Era la Compañía quien debía pagar los intereses de los bonos y suministrar el dinero necesario para el fondo de amortización.

«En los primeros meses del año de 1910 la Compañía había dejado de pagar los intereses de los bonos de primera hipoteca, vencidos el 1º de julio de 1909, y el 1º de enero de 1910; los tenedores de estos bonos amenazaron con que ejercitarían los derechos que les daba el contrato de fideicomiso, uno de los cuales era el de tomar posesión del ferrocarril, y proceder a su venta.

«Se impuso pues al Gobierno la resolución de gravísimo problema fiscal y administrativo. El Gobierno encomendó la solución de él a sus representantes en Europa en aquella época, doctor José Vicente Concha, Ministro de Colombia en Francia y Bélgica, investido además del carácter de Agente Fiscal, y señor Santiago Pérez Triana, Ministro de Colombia en Inglaterra y España.

«En su libro *Eslabones Sueltos*, el señor Pérez Triana nos dice las consideraciones que tuvieron en cuenta él y el doctor Concha para resolver el problema del modo como lo hicieron.

«Así pues el monto total de las obligaciones hipotecarias es de £ 1,480,000, cuyo interés total al 6 por 100 asciende a £ 88,800. De las precedentes obligaciones hipotecarias, el Gobierno de la República ha garantizado los de tercera y los de cuarta hipoteca, sean en junto £ 880,000, afectando específicamente a dicha garantía ciertas unidades de la renta de aduanas. Aunque el Gobierno no ha garantizado por contrato especial ninguno el servicio de intereses de las obligaciones de pri-

mera y de segunda hipoteca, éstos resultan garantizados en el hecho por el Gobierno, ya que éste en ningún caso podrá permitir que por falta de pago de los intereses de las obligaciones de primera y de segunda hipoteca, los portadores de ellos ejecutaran el ferrocarril, lo vendieran en subasta pública, dejando al Gobierno obligado a pagar las £ 880,000 de tercera y de cuarta hipoteca, sin esperanza ninguna de resarcirse, en todo o en parte, por el aumento de valor que andando el tiempo y a no dudarlo habrá de adquirir la empresa. Para mayor abundamiento en la demostración del gravísimo mal que le resultaría a la República si los intereses de las obligaciones de primera y de segunda hipoteca no fueran cubiertos, y el ferrocarril fuera ejecutado, basta apuntar que, según los contratos existentes, en el caso de que el ferrocarril sea ejecutado, la obligación que actualmente tiene el Gobierno, que es la de pagar los intereses sobre las £ 880,000, se convertiría en la de pagar inmediatamente esas £ 880,000; el peligro pues sería el de perder la empresa en absoluto, y el de tenerle que hacer frente inmediatamente al pago de £ 880,000.

«En vista de lo peligroso de la situación, el suscrito, obrando de acuerdo con el señor doctor José Vicente Concha, Ministro de la República en Francia, investido con las facultades de Agente Fiscal, hizo las siguientes proposiciones a los abogados de los tenedores de obligaciones de la hipoteca, después de haberse convencido, no sólo por lo que se le dijo, sino por la condición y esencia misma de las cosas, de que sería imposible obtener una rebaja mayor del 10 por 100, a saber:

“El Gobierno conviene en garantizar los intereses de las obligaciones de primera hipoteca a razón del 6 por 100 anual.

“El Gobierno pagará las £ 12,000 de intereses atrasados para cubrir los cupones de julio de 1909 y enero de 1910.

“En cambio de estas concesiones los tenedores de obligaciones entregarán al Gobierno el 10 por 100, es decir, en total £ 20,000 en obligaciones.”

«El Gobierno no consiguió—continúa el doctor Montaña—con esta operación poner a cubierto el ferrocarril del peligro de venta, y a la Compañía del peligro de liquidación, porque para ello habría sido necesario que la Compañía no hubiera tenido más deuda que las £ 200,000 del primer empréstito, ni pudiera contraer deudas en lo sucesivo. Por el momento se aplacó a los tenedores de primera para que no llevaran a cabo sus

amenazas, pero no se pensó en que éstos la renovarían en cualquier momento en que dejaran de recibir sus intereses en lo futuro. Además de esto, existían a cargo de la Compañía otras deudas exigibles, o podía contraerlas, y como el acreedor de plazo vencido tiene derecho para pedir que los bienes de la Compañía se entreguen a un *receiver* y se liquide ésta, lo que da ocasión al vencimiento de las garantías, el peligro quedó subsistente y aun se agravó, porque se enseñó a los acreedores de la Compañía el camino que debían seguir cuando la Compañía no les pagara, camino que consistía en demandar inmediatamente a la Compañía para que el Gobierno acudiera en su ayuda y le suministrara lo necesario para pagar la deuda; y efectivamente esto ha sucedido, como lo veremos luego, con los tenedores de bonos de segunda emisión y con todos los demás acreedores de la Compañía.

«Regístrese el archivo de Obras Públicas relativo a este ferrocarril, y se verá que desde 1910 en adelante el Gobierno ha tenido que pagar todas las deudas de la Compañía para evitar el remate del ferrocarril y la liquidación de la Compañía, y para que no lleven a la cárcel a los dos colombianos que figuran como Directores en el *Board* de la Compañía, en representación del Gobierno.»

Los tenedores de bonos de la segunda emisión, a quienes se les debían intereses vencidos, demandaron por esos intereses a la Compañía. La iniciación y el desarrollo de ese nuevo incidente en la dolorosa historia del ferrocarril, los estudia el doctor Montaña en los términos siguientes:

«En el contrato de fideicomiso celebrado entre los *trustees* de los bonos de segunda emisión y la Compañía, se estipuló que los bonos ganarían el 6 por 100 de interés anual *abonable* desde el 30 de octubre de 1899, pero no *pagable* sino cuando el ferrocarril hubiera llegado a la Sabana de Bogotá, o mejor, a Facatativá.

«Por el inciso *e*) del artículo II del contrato de 11 de marzo de 1907 la Compañía se comprometió a pagar los intereses de los bonos de segunda hipoteca durante el tiempo de la construcción del ferrocarril hasta Facatativá. El Gobierno cometió el error de dar por terminado el ferrocarril hasta Facatativá, y lo declaró abierto al tráfico público desde el mes de agosto de 1910. *Este hecho hizo exigibles los intereses atrasados de los bonos de segunda emisión.*

«... La Compañía había dejado de pagar los intereses de los bonos de segunda emisión correspondientes a varios semestres transcurridos.

«El señor Newgass, tenedor de una fuerte suma en bonos, promovió actuación judicial contra la Compañía, pidió el nombramiento de un *receiver* (síndico) y exigió que se entregara a éste el ferrocarril.

«El *receiver* desempeña, según la legislación inglesa, papel análogo al que desempeña el síndico en un concurso de acreedores, según la legislación colombiana. El *receiver*, a semejanza del síndico, asume la representación de la compañía para la cual se hace este nombramiento, toma la gerencia de los negocios de ella y puede vender sus bienes y desempeñar las funciones de liquidador.

«En vista de la actitud asumida por los tenedores de segundas obligaciones, los obligatarios de la primera dijeron al Juez que ellos eran los que, por razón de la prelación de su hipoteca, tenían derecho para nombrar *receiver*, y pidieron que se nombrara como tal a Sir William Peat. El Juez no acogió la petición de los tenedores de primera en cuanto tendía a invalidar el nombramiento del señor Newgass, pero dispuso que hubiera dos *receivers* y que estos fueran los señores Peat y Newgass. Los tenedores de las segundas obligaciones creyeron que su posición no era segura en la actuación judicial por razón de la intervención de los obligatarios de primera, y con el objeto de asegurarla resolvieron comprar los bonos de primera, y al efecto solicitaron de una entidad bancaria las £ 200,000 que valían dichos bonos.

«El Agente Fiscal dio cuenta al Gobierno de lo que pasaba, y pidió que se informara al Congreso que a la sazón estaba reunido, para que éste dictara las disposiciones necesarias para poner a cubierto los intereses de la Nación. El Gobierno dio cuenta al Congreso, le hizo presente la gravedad del conflicto, le presentó un proyecto de ley que fijaba bases para proceder, e hizo esfuerzos para que se prestara al asunto la atención que merecía; pero el Congreso no dispuso nada sobre el particular. Los tenedores de bonos de la segunda emisión, a quienes el Agente Fiscal había ofrecido que arreglaría el pago de sus intereses, porque el Congreso estaba ocupándose en el asunto, vieron que éste terminó sus sesiones sin resolver nada, y acordaron entonces pedir el remate del ferrocarril para el mes de enero de 1913.

«El Gobierno de Colombia se vio pues amenazado nuevamente por el peligro del remate del ferrocarril y liquidación de la Compañía.

«Para concurrir al remate y hacer postura en él, el Gobierno habría necesitado tener en caja cuando me-

nos £ 600,000, precio probable en que se habrí rematado el ferrocarril, y el Gobierno habría tenido que consignar inmediatamente esa suma, porque su acreencia no goza de prelación sobre las hipotecas. Si el Gobierno no concurría al remate del ferrocarril y lo dejaba rematar por un tercero, se exponía a perder íntegramente el valor ya pagado y el que tendría que pagar en adelante por servicio de la garantía de intereses de tercera y de cuarta emisión, o sean £ 52,800 anuales, durante la vigencia del privilegio, que es de noventa y nueve años, lo que da un monto de cinco millones doscientas veintisiete mil doscientas libras esterlinas (£ 5,227,200) y se habría expuesto a perder, además, el capital de los bonos de cuarta emisión, garantizados por él, o sean £ 450,000 y las £ 300,000 que valía en aquella época la deuda particular de la Compañía con el Gobierno.

«Urgido el Gobierno por el Agente Fiscal para que tomara alguna decisión, resolvió acudir al mismo remedio de que había hecho uso cuando se presentó el conflicto con los tenedores de bonos de primera emisión, y al efecto, ordenó al Agente Fiscal, en cable de 27 de noviembre de 1912, que celebrara un contrato *ad referendum* de reconocimiento y garantía de la segunda hipoteca.

«Si la medida ordenada por el Gobierno se hubiera cumplido, la Nación habría tomado a su cargo las £ 400,000 del empréstito de segunda emisión sin otra ventaja que la de haber salido, por el momento, de la dificultad, la cual habría vuelto a presentarse con más gravedad cuando algún otro acreedor de la Compañía la hubiera demandado. Afortunadamente, los obligatarios no aceptaron la operación, según lo dijo el Agente Fiscal al Gobierno en cable de 19 de diciembre del mismo año, publicado en la Memoria de Obras Públicas de 1913.

«El conflicto fue solucionado por medio del contrato de conversión de las cuatro emisiones, de que hablaremos luego.»

Colocado el Gobierno en la precaria situación que se ha explicado en las páginas anteriores, se pensó en recoger todas las obligaciones en cambio de un nuevo papel o bono, del cual sería único responsable el Gobierno. Es esto lo que se ha llamado la conversión.

El Gobierno autorizó para celebrarla al Agente Fiscal en Londres, y éste pactó el negocio con el señor John Charles Duncan. El contrato respectivo se firmó el 13 de enero de 1913, y sus cláusulas principales son éstas:

«Primera. El Gobierno se compromete a crear y a emitir inmediatamente un millón quinientas mil libras de bonos de los valores que sean requeridos y que ganarán interés a la tasa del 6 por 100 por año, a contar desde el primer día de marzo de 1913, inclusive, pagaderos semestralmente, con un fondo de amortización para redimir dichos bonos, a la tasa de £ 1 por £ 100 por año, asegurado específicamente dicho interés y fondo de amortización con 7 por 100 de la renta de aduanas de la República.

«Segunda. El contratista se compromete a entregar el total de las cuatro series de las dichas obligaciones hipotecarias al Gobierno, dentro de los siguientes períodos....

«Tercera. Los dichos nuevos bonos serán depositados inmediatamente por el Gobierno en el *London City Midland Bank, Ltd.*, con instrucciones de entregar los dichos bonos al contratista en cambio de las dichas obligaciones hipotecarias, a la tasa mencionada en dichas instrucciones. En el caso de cualesquiera bonos entregados el 1º de septiembre de 1913, o antes de esa fecha, los cupones de intereses de cualquier período de intereses de seis meses, ya expirado, será retenido por cuenta del Gobierno....

«Cuarta. Como garantía del cumplimiento de este contrato, el contratista conviene en depositar en poder del Gobierno valores hasta el monto de £ 20,000.... Si el contratista dejare de entregar al Gobierno las dichas obligaciones de la Compañía del Ferrocarril, en la proporción y en las fechas arriba estipuladas, el contratista pagará al Gobierno por indemnización la suma de £ 5 por cada £ 100 de obligaciones que no hayan sido entregadas, pero la suma total pagadera así no excederá de £ 20,000... »

Como se ha visto antes, los bonos emitidos ascendían a £ 1.480,000. Al dar ahora por ellos £ 1.500,000 se aumentó la deuda en £ 20,000, porque hubo de convenirse con el contratista en pagarle las £ 200,000 de la primera emisión al 110 por 100, en tanto que las otras emisiones se le pagaban a la par.

El Gobierno dió pues a Duncan esta base de conversión:

£ 200,000 de la primera emisión al		
110 por 100	£	220,000
400,000 de la segunda emisión al		
100 por 100		400,000
<hr/>		
Pasan 600,000	£	620,000

600,000	Vienen.....	£	620,000
430,000	de la tercera emisión al		
	100 por 100		430,000
450,000	de la cuarta emisión al		
	100 por 100.....		450,000

<u>£ 1.480.000</u>	Totales.....	£	<u>1.500,000</u>
--------------------	--------------	---	------------------

Duncan propuso a los obligatarios cambiar sus respectivos bonos, así:

£	200,000	al 107 por 100.....	£	214,000
	400,000	al 85 por 100.....		340,000
	430,000	al 95 por 100.....		408,500
	450,000	al 95 por 100.....		427,500

<u>£ 1.480.000</u>	Totales.....	£	<u>1.390,000</u>
--------------------	--------------	---	------------------

El señor José María Núñez U., Cónsul General en Londres, da al Ministro de Hacienda los siguientes datos sobre el desarrollo de la conversión verificada por Duncan, que modifican un tanto los que antes había suministrado en 1914. La diferencia es explicable por las operaciones de conversión verificadas de agosto de aquel año a marzo del presente:

Duncan alcanzó a convertir:

£	191,060	de primera hipoteca al		
		107 por 100.....	£	204,434
	392,600	de segunda hipoteca al		
		85 por 100.....		333,710
	305,180	de tercera hipoteca al 95		
		por 100.....		289,921
	100,160	de cuarta hipoteca al		
		95 por 100. (Serie in-		
		glesa).....		95,152
	189,620	de cuarta hipoteca al		
		95 por 100. (Serie fran-		
		cesa).....		180,139

<u>£ 1.178,620</u>		£	<u>1.103,356</u>
--------------------	--	---	------------------

Para la conversión anterior, el Gobierno dio a Dun-

Por	£	191,060	al 110 por 100.....	£	210,166
Por	£	392,600	al 100 por 100.....		392,600
Por	£	305,180	al 100 por 100.....		305,180
Por	£	100,160	al 100 por 100.....		100,160
Por	£	189,620	al 100 por 100.....		189,620

<u>£ 1.178,620</u>		£	<u>1.197,726</u>
--------------------	--	---	------------------

Suma que pagó el Gobierno a Duncan	£ 1.197,726
Suma invertida por Duncan	1.103,356
	<hr/>
Diferencia, o sea utilidad realizada por Duncan	£ 94,370

Cuando llegó a este estado la conversión, Duncan la abandonó, porque le fue más ventajoso pagar la multa estipulada que forzar la totalidad de la conversión a precios ya más elevados exigidos por los tenedores de bonos no convertidos aún. Pagó pues una pequeña suma y realizó rápida y fácilmente una ganancia cuantiosa, y la conversión no se hizo en su totalidad.

Posteriormente el Congreso expidió la Ley 118 de 1914, la cual dice en su artículo 2º:

«Autorízase al Gobierno para proceder a terminar la conversión de los bonos hipotecarios del Ferrocarril de Girardot, en los mismos términos estipulados en el contrato Duncan, en el año de 1913.»

En virtud de esta Ley se han hecho nuevas operaciones de conversión, y para el 23 de marzo del presente año la situación general era ésta:

Bonos cambiados o convertidos: £ 1.210,420, con un costo de £ 1.373,163 en bonos de 6 por 100, con excepción de £ 6,000 en dinero. Quedaban en esa fecha por convertir £ 269,580.

Tales son, a grandes rasgos, las operaciones verificadas desde 1881 hasta hoy alrededor del Ferrocarril de Girardot. Empresa sobre la cual han llovido los más graves desastros de casi todos los negociadores colombianos y que nos exhibe en el Exterior como pueblo o incapaz o perverso.

Después de tantos sacrificios de dinero, todavía no es de la Nación aquel ferrocarril, pues de las obligaciones hipotecarias nos falta recoger £ 269,500, y de las 900,000 acciones en que se divide la Compañía sólo somos dueños de 300,000.

¡Y aquella Compañía quebrada, que ha ocurrido a que le demos en préstamo partidas aun por la cifra misérrima de £ 5, continúa llamándose dueña del ferrocarril y disponiendo de él!

Antes de formular la cuenta del Gobierno con la Compañía del Ferrocarril, no estará demás consignar algunos datos sobre la explotación del ferrocarril, que hemos tomado ya del Ministerio de Hacienda, como de los informes anuales de la Gerencia y de comunicaciones especiales del actual Gerente, señor doctor Alejo Morales, quien con asiduidad y competencia dignas de encomio está hoy al frente de la Empresa.

El producto del ferrocarril por diferencia entre las entradas y las salidas ha sido el siguiente en los últimos cuatro años:

En 1911	\$ 89,407
En 1912	248,741
En 1913	343,179
En 1914	225,049
Total	<u>\$ 906,376</u>
Promedio anual	\$ 226,594
A deducir el gasto de la Oficina de la Compañía en Londres, £ 2,500	12,500
Promedio definitivo	<u>\$ 214,094</u>

El menor resultado de 1914 con respecto a 1913, lo explica el Gerente tanto por los efectos de la guerra europea como por la baja de la tarifa, que no ha compensado todavía con un aumento suficiente de tráfico, el descenso de valores.

Aquella reducción fue en los fletes de \$ 34,584, pero en cambio hubo en la cuenta de pasajes un aumento de \$ 20,836.

La baja de la tarifa originó este aumento en el tráfico, comparado con el de 1913:

Carga de importación, 117,570 kilos.

Carga de exportación, 2.871,038 kilos.

Este considerable aumento permite esperar ya para el presente año una elevación de los productos superior a la alcanzada en 1913.

El tráfico total de 1914 fue éste:

Importación, 14.389,791 kilos.

Exportación, 16.080,328 kilos.

Carga de tráfico local, 38.291,617.

Cabezas de ganado mayor, 3,813.

Cabezas de ganado menor, 4,754.

Pasajeros de primera clase, 24,322.

Pasajeros de segunda clase, 24,907.

Pasajeros de tercera clase, 107,991.

Pasajeros por cuenta del Gobierno que pagaron el tiquete: de primera, 1,063; de segunda, 730; de tercera, 2,309.

Los productos brutos fueron éstos:

Por fletes, bodegajes, etc.	\$ 438,918
Por pasajes	177,054
Total	<u>\$ 615,972</u>

Fuéra de los gastos ordinarios de administración en 1914 se hicieron los siguientes:

En reconstrucción de la línea.....	\$ 46,539
En equipo del ferrocarril.....	93,852
En derecho de la vía (zonas).....	3,744
Suma.....	\$ 144,135

En 1910, época de crisis para la Empresa, el Gobierno la ayudó con las siguientes cantidades, que son a préstamo a la Gerencia:

El 30 de abril.....	\$ 6,862 25
El 31 de mayo.....	40,000
El 30 de septiembre.....	60,000
Suma.....	\$ 106,862 25

La Gerencia ha hecho en Bogotá las siguientes entregas de dinero al Gobierno:

1913

Septiembre 30.....	\$ 100,000
Noviembre 30.....	10,000
Diciembre 31.....	30,000

1914

Junio 30.....	30,000
Agosto 31.....	14,000
Septiembre 30.....	10,000
Octubre 31.....	10,000

1915

Marzo 24.....	40,000
Junio 7.....	20,000
Agosto 2.....	40,000

Total.....	\$ 304,000
Dedúcese la suma prestada por el Gobierno en 1910.....	106,862 25
Diferencia.....	\$ 197,137 75

Esta es la única cantidad recibida hasta ahora por el Gobierno para abonar a las enormes deudas de la Compañía del Ferrocarril.

La Gerencia del Ferrocarril ha enviado a Londres, a la Compañía del Ferrocarril, las siguientes cantidades:

En 1912	\$ 78,375 ..
En 1913.....	213,500 ..
En 1914.....	85,000 ..
En 1915, hasta el 20 de agosto.....	54,320 69
Total.....	\$ 432,195 69

De lo anterior, cada año deben haberse destinado allá \$ 12,500 para el pago de los gastos de la Oficina de Londres, y el resto para materiales del ferrocarril.

En cuanto a los pagos de intereses a los dueños de bonos, esos los ha hecho el Agente Fiscal o el Cónsul de Londres con fondos de la República, y valen cada año £ 88,800 o sean \$ 444,000.

Cuando el Gobierno declaró recibido el ferrocarril, apenas había la carrilera hasta Facatativá y muy poco material rodante. Después se ha ido aumentando éste, mejorando la línea y las estaciones etc.; pero todavía falta mucho por hacer. Puede verse esto en el siguiente presupuesto formulado el 21 de agosto último por el Gerente, señor doctor Morales:

«Presupuesto aproximado de las obras que se considera deben ejecutarse para dejar concluida la línea del ferrocarril de Girardot:

«Terminación del almacén en Girardot, en ejecución	\$ 5,000
«Casa redonda para locomotoras	4,000
«Cobertizo para carros de pasajeros	2,000
«Puente del kilómetro 19	10,000
«Puente del kilómetro 20.....	15,000
«Corte del kilómetro 46 y variante de La Chácara	20,000
«Variante y muralla del kilómetro 53	4,000
«Rehacer el puente del kilómetro 51	2,000
«Concluir la muralla del kilómetro 62.....	3,000
«Muralla del kilómetro 63.....	2,000
«Muro en el kilómetro 80.....	2,000
«Tornamesa en la Estación de La Mesa, ..	1,500
«Viaducto de Malpaso.....	10,000
«Terminación del muro del kilómetro 92 (está en ejecución).....	1,000
Construir tres muros en el kilómetro 113.	3,000
Pasan.....	\$ 84,500

Vienen.....	\$ 84,500
«Cambio de 20,000 traviesas....	18,000
«Balastaje de 25 kilómetros, más o menos....	20,000
«Cambio de los rieles actuales por otros de 60 libras, o sean 7,920 toneladas, para 132 kilómetros, más el 10 por 100; 792 toneladas por dotación de clavos, eclisas y tornillos: 8,712 toneladas, a \$ 70 cada tonelada	609,840
«Suma total aproximada.....	\$ 732,340

«NOTA.—Además, hay necesidad de no olvidar que faltan algunas zonas por pagar y cuyo valor no es posible apreciar de antemano. Otro tanto se puede decir de lo que valga el aumento del material rodante, que depende del desarrollo del tráfico, una vez terminada formalmente la línea.»

Al lado de las grandes cantidades que la Compañía del Ferrocarril debe al Gobierno, existe una relativamente pequeña, cuya historia es ésta: en 1912 compró el Gobierno, por conducto del Cónsul en Londres, a la Casa de Kitson, dos locomotoras—las marcadas con los números 15 y 16 en el ferrocarril,—las trajo a su costa a Barranquilla, y se las entregó al Ferrocarril sin previo arreglo. Esas locomotoras sirven desde entonces al tráfico, y hasta hoy ni se ha recibido su valor, ni se le ha señalado o acordado siquiera, ni se ha estipulado arrendamiento. Es esta una muestra, pequeña pero elocuente, del extraño abandono con que se miran en muchas ocasiones los intereses de la República.

De estas locomotoras sólo se sabe con certidumbre que la Gerencia del Ferrocarril pagó por su transporte de Barranquilla a Girardot \$ 9,882-19 en oro inglés.

Para apreciar su valor se pártete de la siguiente inferencia:

El Ferrocarril introdujo otras dos locomotoras análogas a las mencionadas, que están marcadas en la Empresa con los números 18 y 19. Estas dos locomotoras costaron en Londres £ 7,520, o sean... \$ 37,600

Más los gastos hasta Cartagena..... 3,910 50

Suma.....\$ 41,510 50

Puede pues calcularse en la suma anterior, sin contar intereses, el valor de las locomotoras del Gobierno, a cargo de la Compañía.

Para averiguar la suma que la Compañía debe con certidumbre al Gobierno por suministros en dinero,

ya para pago de intereses de los bonos, ya para muchas otras necesidades de aquella entidad, hemos acurrido a diversas fuentes en busca de datos; pero no es posible hallarlos precisos, porque según declaración oficial, «no hay, ni aquí ni en Londres, cuenta exacta de los que la Compañía debe al Gobierno.»

De una cuenta presentada por la Compañía, aparece que en 31 de diciembre de 1914 la deuda de ella a favor del Gobierno ascendía a £ 549,238-9-5.

Otra cuenta, formulada por el Visitador de Ferrocarriles, hace subir esta cifra, en 1º del presente año, a £ 718,378-9-5. dato este de que se tomará para formular la cuenta general.

La que se ha indicado, presentada por la Compañía, dice textualmente así:

«*The Colombian Railway Company Limited en cuenta con el Gobierno de la República de Colombia.*

	DEBE	HABER
«1914—Enero 1º Suma debida en esta fecha, según relación hecha.	£ 467,885-12-2	

«Por las siguientes sumas suministradas por el Gobierno o a él acreditadas por vía de empréstito a la Compañía para los siguientes pagos:

«(A) Intereses de la garantía de la primera hipoteca de *debentures*, de 1º de enero a 30 de junio de 1914:

«1914—Julio 3. Depósito en caja. 247 -4-0

«Junio 30. Suma acreditada en bonos garantizados por el Gobierno (£ 191,760) 5,752-16-0

«£ 6,000-00-0

«MENOS—Junio 30. Suma pagada al Gobierno en Colombia. £ 6,000-00-0

«Lo mismo de 1º a 30 de julio.

«Diciembre de 1914:		
«1914—Diciembre 31.		
Depositado en caja...£	247	-4-0
«Diciembre 31. Suma acreditada en bonos garantizados por el Gobierno.....	5,752	-16-0
	<hr/>	
«£....	6,000	-00-0

«MENOS—Sumas pagadas al Gobierno en Colombia:

«Agosto 1 ^o ...£	2,800	
«Spbre. 30 ...	2,000	
«Octubre 31... 1,200		
	<hr/>	
	6,000	-0-0

«(Parte de... £ 2,000)

«(B) Intereses de la garantía de la tercera hipoteca de *debentures*:

«1914 — Marzo 31. Suma pagada por los banqueros en 1914:

«Medio año hasta el 31 de marzo de 1913.....£ 3-12-0

«Marzo, medio año, hasta el 31 de marzo 1914 3,742-16-0

«Marzo 31. Suma acreditada en bonos garantizados por el Gobierno (£ 305,180), medio año, hasta el 31 de marzo de 1914..... 9,155 -8-0

12,901-16-0

«Septiembre 30. Suma pagada por los banqueros en 1914:

«Medio año hasta el 30 de septiembre de 1913.....£ 5 -8-0

«Medio año hasta el 30 de septiembre de 1914. 3,701 -8-0

«Septiembre 30. Suma acreditada en bonos garantizada por el Gobierno (£ 305,420)..... 9,162-12-0

12,869-8-0

«(C). Intereses de la cuarta hipoteca de *debentures*:

«(I) Emisión inglesa.

«1914—Junio 30. Suma pagada por los banqueros en 1914:		
«Medio año hasta el 30 de junio de 1913	30-0-0	
«Medio año hasta el 30 de junio de 1914.....	4,407-0-0	
«Junio 30. Suma acreditada en bonos garantizados por el Gobierno (£ 101,400).....	3,042-0-0	7,479-0-0

«Diciembre 31. Suma pagada por los banqueros en 1914:		
«Medio año hasta el 31 de diciembre de 1913.....	48-0-0	
«Medio año hasta el 31 de diciembre de 1914...	3,672-0-0	
«Diciembre 31. Suma acreditada en bonos garantizados por el Gobierno (£ 116,800).....	3,504-0-0	7,224-0-0

«(II) Emisión francesa.

«1914 — Diciembre 31. Suma por todo el año acreditada en bonos garantizados por el Gobierno (£ 196,612)..... 11,796-14 -0

«Septiembre 30. Depositado en caja que presente el balance de medio año de intereses (sobre £ 3,388)..... 101-12-10

«Diciembre 31. Por intereses a la rata del 6 por 100 anual sobre las precedentes sumas, calculados desde las fechas de los respectivos pagos o créditos hasta el 31 de diciembre de 1914, según la *cédula* anexa.... 28,980-0-1

«*Balance* que representa la suma neta debida por la Compañía al Gobierno en esta fecha.. 549,238-9-5

«£	<u>549,238-9-5</u>	<u>549,238-9-5</u>
----	--------------------	--------------------

«La anterior cuenta ha sido preparada sobre la base de algunas informaciones que han podido ser obtenidas por la Compañía en relación con las varias sumas incluídas, y es en nuestra opinión tan razonable y justa como las circunstancias lo permiten.

«En adición a lo anterior, el Gobierno tiene derecho a los intereses de parte de la segunda hipoteca de *debentures* que ha sido garantizada por él, a la suma de los respectivos cupones, pero ninguna información ha sido suministrada y no se ha podido preparar ninguna cuenta. Una suma de £ 800 (parte de una ídem de £ 2,000) fue pagada por la Compañía al Gobierno durante octubre de 1914, haciendo una suma total de intereses de £ 22,800.

JACKSON PIALEY, BROWNING HUSEY COMPAÑÍA
Chartered Accountants.»

58—*Coleman Street, London, B. C., 4 de marzo de 1915.*

Con los datos anteriormente expuestos se formula esta cuenta:

Deuda a cargo de la Compañía del Ferrocarril y a favor del Gobierno en 1º de enero de 1915.

Valor de los bonos hipotecarios recogidos por el Gobierno, £ 1.210,420.....	\$ 6.052,100 ..
Por préstamos e intereses, £ 718,378-9-5	3.591,892 35
Por el valor de dos locomotoras.....	41,510 50
	<hr/>
Total de la deuda.....	\$ 9.685,502 85

Pero no es esto solamente lo que el ferrocarril de Girardot le cuesta a la República. Es una cantidad todavía muchísimo mayor, como pasa a demostrarse.

Ya se ha visto en otra parte que por el contrato celebrado con el señor Mac Connico se le cedió a éste gratuitamente el trayecto del ferrocarril ya construído de Girardot a Juntas de Apulo, con estaciones, material rodante, etc., etc. Este trayecto fue entonces avaluado en \$ 900.000.

Por el mismo contrato se obligó la República a subvencionar la línea que se construyera de Juntas en adelante, a razón de \$ 10,000 por kilómetro, los cuales fueron pagados por 39 kilómetros, de Juntas a El Hospicio. Son pues, \$ 390.000.

De las obligaciones hipotecarias falta por recoger la cantidad de £ 269,580, o sea la de \$ 1.347,000.

Por tanto, lo que cuesta hasta hoy el ferrocarril de Girardot, prescindiendo de enormes cantidades de intereses que no se han computado, es lo siguiente:

Valor de la acreencia del Gobierno . . .	\$ 9.685,502
Valor del ferrocarril de Girardot a	
Juntas	900,000
Subvención de Juntas a El Hospicio	390,000
Obligaciones hipotecarias por recoger . .	1.347,900
	<hr/>
Suma	\$ 12.323,402

La deuda exterior de Colombia, procedente de la Independencia, vale hoy, según aparece de la Memoria presentada por el Ministro del Tesoro a la actual Legislatura, £ 2.174,600, o sea \$ 10.873,000.

Es decir, que un ferrocarril no concluido todavía, de 132 kilómetros de extensión, no solamente ha doblado la antigua deuda exterior de la República, sino que la ha sobrepasado en \$ 1.450,402.

¡Y de ese ferrocarril, que así ha quebrantado el Tesoro Nacional, dispone todavía como dueña una Compañía quebrada, que nunca tuvo capital ni pensó en constituirlo con el dinero de sus accionistas, y la cual necesita recibir del Gobierno, a préstamo, partidas hasta de £ 5!

Ojalá que la enseñanza que se desprende de la realidad cruelísima de las negociaciones de Girardot, sea aprovechada por el país en las futuras actuaciones de sus gobernantes.

Dejamos así cumplida, honorables Senadores, la comisión que de vosotros recibimos, y para llenar una prescripción reglamentaria, terminamos proponiéndonos:

«Pase el presente informe a la Comisión General que estudia los asuntos relacionados con el ferrocarril de Girardot.»

FABIO LOZANO T. — FELIPE S. ESCOBAR — PRÓSPERO A. CARBONELL.

Bogotá, 8 de octubre de 1915.

Senado de la República—Secretaría—Bogotá, noviembre 3 de
1915.

En la sesión de esta fecha se dio lectura al informe que precede, y puesta en consideración la proposición con que termina, recibió la modificación número 616, que se aprobó y adoptó, por la cual se dispone publicar en folleto, y a la mayor brevedad posible, el informe, y que se agregue al expediente respectivo.

Tamayo