

96
REPÚBLICA DE COLOMBIA

EXPOSICIÓN



JUNTA CENTRAL

DEL CAMINO DEL META

AL CONGRESO DE 1888.

BOGOTÁ—1888

IMPRENTA DE ANTONIO MARÍA SILVESTRE

Director, A. M. Silvestre.



Honorables Senadores y Representantes.

Deseoso el Gobierno nacional de fomentar y llevar á cabo una vía que ponga en comunicación la capital de la República con un puerto sobre el río Meta, creó una Junta que designó con el nombre de "Junta Central del Meta."

Honrados los que suscribimos con el nombramiento que el Poder Ejecutivo se sirvió hacernos para miembros de la Junta, hemos hecho los mayores esfuerzos en el sentido de organizar los trabajos y de allegar fondos para cumplir el deber que contrajimos con la aceptación del cargo. Hoy deseamos que el honorable Congreso conozca lo que se ha hecho y forme juicio de lo que se espera del camino proyectado, á cuyo fin hemos determinado publicar los documentos que, en nuestro concepto, pueden servir para llenar nuestro propósito.

Por los datos que encontraréis en los documentos que os presentamos, veréis que se ha procedido en los trabajos consultando la mayor economía. Disponemos de tan exiguos recursos que, si no abrigáramos la esperanza de que el Congreso, secundando las miras y los deseos del Poder Ejecutivo, vote en el Presupuesto una suma que guarde relación con la grande obra que se ha iniciado, nos habríamos visto precisados á hacer dimisión del cargo.

Durante el tiempo que ha estado funcionando la

Junta no ha contado sino con \$ 6,656-97, que habían producido las entradas hasta el 30 de Abril próximo pasado, y con una orden de pago por valor de \$ 2,000 que no ha acabado de cubrir la Tesorería nacional.

Hoy no hace parte de las rentas el producido de las Aduanillas, por las razones que encontraréis expuestas en el documento final.

No será por demás llamaros la atención á que la vía proyectada favorece poblaciones que cuentan con más de 50,000 habitantes de la parte oriental de Cundinamarca, y con más de 150,000 de la de Boyacá; á que los productos que pueden obtenerse en los climas medios y cálidos que atravesará, están hoy perdidos tanto para el comercio interior como para el exterior, por la imposibilidad en que se encuentran los productores de introducirlos á los centros de población, ó de exportarlos, por carencia absoluta de camino; y á que la exuberante vegetación de los terrenos en la región oriental, desiertos hoy casi en su totalidad, por falta de un camino cómodo, está llamada á desarrollar grandes empresas que ofrecerán aliciente remunerador á los hombres que las acometan y que aumentarán considerablemente los efectos exportables del país.

Confiados en que os guían, en todos vuestros actos, sentimientos del más vivo patriotismo y de interés en favor de los pueblos, que han puesto en vuestras manos sus destinos, os pedimos respetuosamente que aprobéis la partida que apropia Su Señoría el Ministro de Fomento para la vía del Meta, en el proyecto de Presupuesto que os ha presentado, en la seguridad de que no tendréis por qué arrepentiros de otorgar este oportuno y necesario auxilio, si juzgáis importante para el país que se abra el

camino y se ponga en servicio en el menor término posible.

Honorables Senadores y Representantes.

Los miembros de la Junta.

EMILIO RUIZ BARRETO.—RUPERTO FERREIRA.—
RICARDO NÚÑEZ.—JOSÉ MARÍA YARGAS H.—FRAN-
CISCO A. FERNÁNDEZ.

DOCUMENTO A.

CAMINO de Bogotá á Cabuyaro.

A Su Señoría el Ministro de Fomento.

La importancia comercial y política de nuestros territorios comprendidos en las dos grandes hoyas hidrográficas del Orinoco y del Amazonas, ha llamado la atención de los hombres pensadores en todas las épocas de nuestra historia. Su descubrimiento fué motivo de asombro en Europa, y sus riquezas dieron ocasión á las más sorprendentes aventuras. Más tarde la Colonia creó allí nuevos intereses que, aunque sin mayor desarrollo, fueron, sin embargo, elementos de gran poder en la guerra contra España. Entonces se demostró que la raza que se había levantado sobre ese suelo fértil, tenía un poder de desarrollo y de expansión que comprobaba la influencia saludable y vigorosa de aquel medio ambiente sobre el hombre. Empero, la República, heredera de estas importantísimas regiones, no les ha dado sino una atención intermitente y débil. Hoy mismo, cuando el espíritu colonizador de los europeos fija su atención en ellas, nada se hace por nuestros Gobiernos ni por los ciudadanos. En medio del movimiento general del mundo en busca de nuevos rumbos, de nuevos centros de producción y de consumo, aparecemos nosotros en una quietud desesperante, cruzados de brazos, agonizando como el Rey Midas en medio de sus riquezas.

Contribuir en algo al impulso que el Gobierno desea dar á nuestras poblaciones, es el objeto del presente memorial.

Incorporar el antiguo Territorio de San-Martín al Departamento de Cundinamarca, no por medio de disposiciones escritas, sin eficacia y más ó menos desacertadas, sino de modo práctico y formal, es ó debe ser objeto primordial de un Gobierno que se preocupe de los intereses públicos. Los centros de población, las corrientes comerciales, las tendencias de la industria, no se ensanchan, ni toman su verdadera dirección sin disponer de medios fáciles y baratos de comunicación. Es prueba evidente de esta aserción el fenómeno singular de una población estrechada en medio de las cordilleras, cercana á un suelo prodigiosamente rico, con canales de comunicación en todas direcciones, sin

poder comunicarse actualmente con él. La densa población que ocupa nuestra Cordillera oriental vive encorvada sobre un suelo infecundo y aislado; sus escasos productos no tienen salida; su industria, su vigor y sus bellas disposiciones físicas y morales para el trabajo no tienen aplicación suficiente, al propio tiempo que á su vista se explana el vasto horizonte de nuestras llanuras, cuajadas literalmente de riquezas, llamando al hombre para que se apodere de ellas, ofreciéndole vías y fáciles medios para que las transporte á todos los puntos de la tierra. Pero entre aquella población y aquellas llanuras, entre este suelo fecundo y estas felices disposiciones para la industria, se interpone la selva, ó el monte, ó el río. . . . Desmontar esa selva, flanquear esos montes y dominar esos ríos con la canalización ó con los puentes, á poco ó á mucho costo, es el problema, *el desideratum* de la industria cundinamarquesa.

Abrir caminos al río Magdalena es llevarnos fácilmente al Atlántico; pero abrirlos al río Meta, es llevarnos no sólo al Atlántico por el Orinoco, sino al Amazonas, ó lo que es lo mismo, al Ecuador, al Perú, á Bolivia, al Brasil, al Paraguay y á Buenos-Aires.

“Es aquella región, decía hace poco un conocido escritor, la más bella, la más rica, la más fecunda y la más importante del planeta. Allí se halla la mayor parte de un sistema hidrográfico sin paralelo en la superficie del globo. Un viajero que se embarcara al pie de la Cordillera oriental, á 16 miriámetros de Bogotá, podría descender al río Meta hasta penetrar en Venezuela, remontar luego el Orinoco, visitar de paso las misteriosas regiones del Viehada y del Ventuari; continuar el remonte del Orinoco hasta penetrar en el lago de Parime, que le da nacimiento, ó deteniéndose en el brazo Casiquiari, pasar por éste al río Negro, descender al Amazonas, remontar estas aguas hasta el Ecuador por el Marañón ó el Napo, ó variar de rumbo é ir al Perú por el Ucayali, á Bolivia por el Madeira y el Mamoré, al Brasil interior por el mismo Madeira; y si dejara su embarcación y atravesara una pequeña faja de tierra, entraría en las cabecezas del río Paraguay, y descendiendo por el Paraná llegaría á Buenos-Aires.”

Cabe aquí preguntar: ¿ las distintas redes hidrográficas del mundo, la del Ganges, la del Nilo, la del Danubio, la del Níger, la del Mississippi, presentarán combinación tan vasta, tan importante como la nuestra? No la presentan: puede decirse que el Amazonas es la grande arteria del verdadero corazón del mundo.

Pues bien, señor Ministro: nosotros venimos ante Su Señoría á

ofrecer el modesto y gratuito contingente de nuestros esfuerzos para la exploración y apertura del camino que se proyecta entre esta capital y el puerto de Cabuyaro.

Por los datos que hemos recogido llegamos á las siguientes conclusiones :

1ª Se puede ir de Bogotá á Medina en dos días y medio, si se adopta una vía distinta, pero cercana á la que existe y que pasa por Gachalá ;

2ª Se puede ir de Medina á Cabuyaro, por camino carretero, en medio día ;

3ª El nuevo trazado servirá para una vía carretera ó de ferrocarril ;

4ª El nuevo trazado quedará al servicio de una población densa é industriosa ;

5ª El nuevo trazado va á terminar en el único puerto que merece ese nombre en el Territorio de San-Martín ;

6ª La vía carretera de la Cordillera á Cabuyaro debe pasar por cerca de Medina para que sea factible y barata ;

7ª El costo de la obra es menor que el de cualquiera otra vía ;

8ª Debe hacerse una exploración científica, ayudada por hombres prácticos y por hombres interesados en este camino, sin dar oídos á sugerencias interesadas ó egoístas.

Nos permitimos, pues, sugerir á Su Señoría la idea de satisfacer la necesidad claramente demostrada, de abrir la nueva vía de Bogotá á Cabuyaro, y de nombrar para ello un ingeniero competente que se ocupe en la parte técnica de la obra. Si Su Señoría no tiene personas más aptas, ó de mejor voluntad que nombrar para que lleven á cabo la exploración práctica del terreno que ha de atravesar el camino, nosotros ofrecemos hacerlo sin remuneración de ninguna especie, y tan luego como sea nombrado el ingeniero que ha de hacer parte de la comisión.

No está por demás indicar al señor Ministro que cualquiera de los muy competentes ingenieros, señores Nieto París ó R. Ferreira, estarían dispuestos á prestar este servicio.

Somos de Su Señoría con todo respeto muy atentos seguros servidores,

JOSÉ M. VARGAS H.—RICARDO NÚÑEZ.

Bogotá, Enero 31 de 1887.

Ministerio de Fomento.—Bogotá, Febrero 3 de 1887.

El Gobierno considera que la comunicaci6n de Bogotá con el Meta, por una vía corta y cómoda, es realmente un asunto de vital importancia para el porvenir comercial é industrial del interior de la Repúbrica, y en este concepto el Gobierno aplaude, del modo más decidido, el pensamiento que contiene el anterior memorial, y accediendo gustosamente á lo que en él se pide,

RESUELVE:

1º Aceptar la promesa, patri6tica y laudable, que los señores D. Ricardo Núñez y D. José María Vargas H. hacen de desempeñat gratis el encargo de explorar el Territorio de San-Martín, con el objeto de fijar la ruta por donde convenga abrir un camino que partiendo de Bogotá vaya á terminar en Cabuyaro, y que sea el más corto y cómodo posible ;

2º Nombrar, en consecuencia, á dichos señores para que desempeñen *ad honorem* la expresada comisi6n ;

3º Solicitar de Su Señoría el Ministro de Guerra se sirva dar á la Comisi6n un piquete de fuerza pública de 20 hombres que se ponga á órdenes de ella durante la exploraci6n ;

4º Encargar al Ingeniero—Jefe de la Secci6n 2ª de este Despacho, señor doctor Ruperto Ferreira, del trabajo científico de esta Comisi6n, á efecto de reunir en la exploraci6n cuantos datos sean conducentes al grande objeto deseado ; y

5º Dicha Comisi6n, una vez terminada la exploraci6n, presentará al Gobierno el informe á que haya lugar.

El Ministro,

J. CASAS ROJAS.

DOCUMENTO B.

EXPLORACIÓN del camino del Meta.

A Su Señoría el Ministro de Fomento.

En virtud de la disposici6n que en tres de Febrero del corriente tuvisteis á bien dar, y que se registra en el *Diario Oficial* número

6,945, nos cumple hoy exponeros el resultado de la exploración hecha del 25 de Febrero al 19 del presente mes.

La Comisión, creyendo de mayor importancia que otra alguna la inspección de los páramos que separan los terrenos conocidos con el nombre de "Hoya-Grande" de los valles de La-Calera y Guasca, por cuanto numerosos informes les señalan como el lugar por donde puede construirse la vía más corta entre Gachalá y esta ciudad, dió principio á la exploración por ellos, recorriendo el espacio comprendido entre los terrenos denominados "El-Curubital" y el punto más alto de esos páramos, conocido con el nombre del "Alto-del-Aire." Habiendo adquirido los datos bastantes para apreciar la clase de vía que por allí puede formarse, de que luego se hablará, y no siendo posible continuar por esos eriales con provecho, descendió á Guasca por los páramos que circundan la laguna de Siecha. De Guasca se prosiguió en dirección á Gachetá por el camino actual, con el doble objeto de ver si esa vía podía aprovecharse siquiera en parte, y economizar así gastos de construcción, y con el de reconocer los varios proyectos que los prácticos de ese valle y del de Junín ofrecían á nuestro estudio. Examináronse, en consecuencia, el que se propone siguiendo el curso del río Chorreras hasta su origen, y los dos que por la hoya del río Nemegata ó Nemustán (impropiamente llamado en la carta general de la República "Jurquí") ascienden por una y otra banda de este río hasta la cordillera que domina la población y valle de Guasca.

De la población de Gachetá continuamos por el camino real, que pasando por Ubalá conduce á Gachalá. En el vecindario de este Distrito se exploró la trocha que se ha hecho por la banda derecha del río Guavio hasta el punto en donde se avistan la confluencia de este río con el Farallones, y parte de los terrenos de Hoya-Grande, por donde habría de pasar el camino que se apeteció en esa zona. Fué, además, objeto de nuestra consideración el curso del río Gachetá hasta su confluencia con el Guavio, por la circunstancia especial de dirigirse éste hacia el Upía y presentar en su paso por la cordillera el único boquerón ó abertura completa para pasar al llano sin subidas ni descensos.

De Gachalá á Medina se siguió el camino existente, por las mismas consideraciones que obraron en nuestro ánimo con respecto al de Gachetá, y con el de determinar las alturas de algunos puntos de la cordillera de los Farallones.

En Medina se inspeccionaron los lugares llamados "Mesa-negra" y "Mesa-de-Periquito" y la hoya formada por el río *Gasamumo*; y

se siguió hasta Cabuyaro el camino en uso que, pasando por los ríos Gasaguansito, Gasamumo, Gasatavena y Humea, atraviesa los caños de Naguaya, Garico y Cabuyarito. De la población de Cabuyaro se sigue el río Meta, aguas abajo, hasta la confluencia del Upía, cuyas aguas dividen los territorios de San-Martín y Casanare, remontándose luego sus aguas hasta el caserío de Santa-Elena, y recorriendo finalmente á pie la parte de llano que le separa de Cabuyaro.

Aparte de la simple inspección ocular, se hicieron observaciones para determinar las alturas relativas y pendientes, con un hipsómetro, un barómetro aneroide y un nivel de Abney, en todos los puntos de los trayectos recorridos que debían considerarse como base de las vías propuestas.

La exploración, cuya carrera dejamos descrita, nos sugiere :

1º Que la porción de camino desde esta ciudad hasta el valle de La-Calera, que ha sido ya objeto de varias y detenidas exploraciones, es perfectamente hacedera como vía carretera, con una pendiente no mayor de 6 por 100. Una parte de esta vía, á saber :

1º La quebrada de Chicó (entre los vecindarios de Chapinero y Usaquén), hasta la cima de la cordillera, está ya trazada, marcada y medida, á virtud de disposición del señor Gobernador del Departamento. Desde la cima hasta el valle, en el sitio de la hacienda de "Aposentos," hay un banqueo ó corte que sólo requiere la ruptura de una corta extensión de roca y la construcción de algunos puentes de insignificante costo, para poder abrirse al servicio público, lo cual se hará pronto, pues actualmente se trabaja allí en el vencimiento de tales dificultades con los jornales suministrados por el Distrito de La-Calera y los fondos que procura oportunamente la Junta del camino del Meta.

2º Que de la hacienda de "Aposentos" hasta el río Tensacá, así como desde este río hasta el valle de Guasca, la naturaleza del terreno ofrece amplísimo campo para la elección de un camino carretero.

3º Que de Guasca en adelante pueden ofrecerse á la consideración del Gobierno varios proyectos, según que la empresa que quiera acometerse sea la de un camino de herradura mejor que las trochas en vía, ó la de una vía carretera ó de ferrocarril, requiriendo todas, para llegar á una solución formal, estudios especiales que la Comisión no podrá hacer sin apartarse de su objeto y planes, que son los de explorar la vía en conjunto. Estos proyectos pueden reducirse, en nuestro concepto, á los siguientes :

a. El camino que llamaremos de "Hoya-Grande," cuyo empalme, sea con el valle de Guasca, sea con el de La-Calera, queda indeterminado por ahora, por no haber sido posible la exploración total del terreno que ha de recorrer. Este camino seguirá de "Hoya-Grande" en dirección á un contrafuerte que conduce á la cordillera de los Farallones, la cual se atravesaría en los orígenes del río Gasamumo, descendiendo luego por la hondura que forma el curso de ese río hasta la planicie de "Mesa-Negra," cerca á Medina. Pasando ó no por la población, y siguiendo las aguas del mismo río hasta el Humea, puede completarse el descenso al llano.

b. El que denominaremos de Gachalá, que puede hacerse subiendo por el valle de Guasca hasta el punto más bajo de la cordillera próximo á las cabeceras del río Nemegata para descender por la banda izquierda de este río hasta Gachetá, de esta población hasta Ubalá, modificando el camino actual, y de allí por la concavidad que tiene el Guavio hasta el Upía y de éste al Meta; ó bien volviendo hacia Gachalá para pasar la cordillera de los Farallones por los mismos puntos indicados anteriormente. La primera de estas direcciones es preferible, en nuestro sentir, á cualquiera otra para un trazo de camino carretero ó de ferrocarril, el cual, aunque acaso más largo que los caminos de herradura existentes, ó que los que puedan construirse, evita el ascenso y descenso á la cordillera de los Farallones, por no ser considerables las dificultades de nivel entre Gachetá y la hoya del río Guavio. Conduce éste, además, al río Meta en el punto en que el caudal de sus aguas es ya bastante á la navegación de embarcaciones de razonable cala. La variante por Gachalá dará un camino mejor que el existente.

c. El camino que puede llamarse de Junín, y que podría trazarse subiendo de Guasca por donde se indicó en el proyecto anterior, y descendiendo por la orilla derecha del río Nemegata ó Nemusten hasta el punto en donde se corta el río Chorreras para llegar á la altura de la población de Junín ó poco menos y encaminarse luego al valle del río Guabío por el lado de Gachalá.

Pueden, además, ocurrir muchas variantes cuyo mérito no es de fácil apreciación, hasta tanto que no se haga el trazado práctico del camino. También son susceptibles de mejora los caminos actuales, haciendo en ellos modificaciones parciales que disminuyen las pendientes y contrapendientes en que abundan.

La elección entre los varios proyectos arriba expuestos no es de

nuestro cargo. Si se atiende á la línea más corta, sin parar mientes en los gastos, en las obras que hayan de hacerse, en la extensión de páramos y eriales que tengan que recorrerse, en los intereses de las poblaciones y en la condición de ser la vía carretera, merece la preferencia la de “Hoya-Grande;” mas si se tratase de unir la altiplanicie con los Llanos por medio de un camino que tarde ó temprano pueda, con ligeras modificaciones, servir al tráfico por carros, lo más conveniente sería optar por un trazo que siga la hoya de los ríos Nemegata, Gachetá, Guavio y Upía, aun cuando su longitud sea mayor y hubiese necesidad de hacer cortes en rocas. Si sólo se tiene en cuenta el menor costo, sería preciso elegir entre las otras vías que ya dejamos indicadas, tanto por atravesar terrenos cultivados en donde los costos de trazado serían más pequeños, y recorrer terrenos más sólidos que los de los páramos, como por aprovecharse el inmediato concurso de las poblaciones interesadas en ellos, que repetidas veces ha sido ofrecido á la Comisión.

Como resultado final de la exploración practicada, sometemos respetuosamente á Su Señoría las siguientes reflexiones:

1ª Teniendo en cuenta que la insalubridad del Llano y los demás peligros á que el viajero va expuesto cuando emprende la tarea de recorrer esas vastas y solitarias pampas, provienen todos de la falta de población; que echando mano de los medios que la civilización ofrece para el cómodo paso de los ríos en las épocas de sus crecientes, construyendo albergues y posadas que guarezcan de la inclemencia, del sereno y de las lluvias, y acarreando provisiones y alimentos de que hoy se carece, los suministre al viajero, estimamos como elemento primo el allegar á las riberas del Meta las tribus salvajes que se hallan dispersas y errantes en esa región. El establecimiento de las misiones es, en sentir de cuantos conocen aquellos lugares, el único medio capaz de atraer y congrega las tribus nómades, si ya las ruinas de Sauto-Tomás de Upía, Guarimena, Zurimena, Santiago-de-Agua-azul, Casimena, Taguaná, Orocué viejo y Cumaral, y las de otras poblaciones que florecieron en tiempo de los antiguos misioneros, no proclamasen por sí solas esta verdad.

2ª Como toda agrupación de seres racionales requiere para su conservación y desarrollo, á la par que elementos de progreso moral, los que lo son de adelantamiento material, creemos que el fomento del comercio por aquella vía sería el medio más eficaz para quitar á aquellas tribus la condición de errantes y asegurar su establecimiento en

lugares fijos que sirvan de punto de escala á los viajeros, y brinden, en suma, todas las ventajas de las poblaciones que se encuentran en los lugares de tránsito dedicados á la producción y al comercio de transporte. La franquicia que en otro tiempo existió para la navegación del río Meta, principiaba ya á desarrollar elementos de progreso y á congrega las tribus errantes. Con su abolición tornaron también á las selvas las familias Achaguas que se habían establecido en Cabuyaro; y Medina, que progresaba á grandes pasos, va hoy camino del anadamiento.

3ª No es el río Meta, como se ha pretendido por algunos, navegable en todo tiempo; pues el caudal de sus aguas disminuye invariablemente en los meses de Enero, Febrero y Marzo. Esta circunstancia nos sugiere la idea de tomar para la navegación su curso en el punto en donde desemboca el Upía, el que acrecienta considerablemente sus aguas y es además navegable en parte. Sería de gran provecho la fundación de una población en ese lugar ó la traslación á él de la de Cabuyaro, no sólo por servir de puerto á dos Departamentos, sino también por quedar en el límite de los Territorios de San-Martín y Casanare.

4ª La indeterminación de los senderos que atraviesan el llano y su grandísimo número, aumentan las dificultades y peligros á quien viaja por él. Fácil obra sería, y de utilidad imponderable, la de tratar el camino en línea recta desde la sabana de Naguaya hasta la confluencia del Upía con el Meta. Al verificarlo debería deslindarse el camino con mojones, fijándose las distancias y construyendo cobertizos ó enramadas que sirviesen de abrigo á los viajeros, en tanto que el desarrollo de la población provee á esa necesidad.

5ª De Medina á Gachalá debe abrirse una trocha por la hoya que forma el río Gasamumo, á fin de facilitar la exploración detenida que un ingeniero debe hacer en esa parte de la cordillera, con el objeto de determinar un camino por ella, si fuere practicable con ventaja.

6ª Para aprovechar la cooperación que al mejoramiento y construcción de vías ofrecen los pueblos que se encuentran en las hoyas formadas por el río Guavio, así como con el de dar buena inversión al trabajo personal con que contribuyen á esta obra, deben formarse Juntas que dirijan ó impulsen las reparaciones parciales, nombrándose un Ingeniero para que haga las modificaciones y trazos convenientes al logro de un buen camino de herradura.

7ª Sin perjuicio de construir un camino de herradura por el terre-

no de "Hoya-Grande," debe continuarse el trazo de una carretera hacia el Meta por la hoya del río Némegata para salir con ella al llano por el boquerón que forma el río Guavio. Dicha carretera se reunirá en Mámbita con el camino que del Departamento de Boyacá puede hacerse á ese caserío para seguir luego una vía común. En el trazo de esta carretera no deben obrar más motivos sobre el ánimo del Gobierno que los de su conveniencia como vía, sin procurar que pase por determinado punto, á fin de no perder las ventajas naturales y económicas que ofrece.

Estas son, en suma, señor Ministro, las consideraciones que la exploración á la región arriba descrita nos ha sugerido un estudio imparcial y detenido. Si ellas fueren de alguna utilidad á la República de que somos miembros, esa será nuestra mejor recompensa; si se encontraren medidas mejores que conduzcan al fin propuesto, nos quedará siempre la satisfacción de no haber negado nuestra ayuda al Gobierno en la época de crisis en que la Nación la necesita de todo ciudadano.

Bogotá, 25 de Marzo de 1887.

RICARDO NÚÑEZ.—JOSÉ M. VARGAS H.—RUPERTO FERREIRA.
NICOLÁS J. CASAS.

Ministerio de Fomento.—Marzo 28 de 1887.

Reconocido el Gobierno por el muy acertado y patriótico modo como la Comisión exploradora del camino de Bogotá á Cabuyaro ha desempeñado el encargo que se le confió, y deseando atender en lo posible las importantes indicaciones que se expresan en el anterior notable informe, se resuelve por ahora, y á reserva de adoptar pronto providencias más meditadas y detenidas, lo siguiente :

- 1º Publicar inmediatamente el anterior luminoso informe ;
- 2º Enviar copia de él al honorable Consejo Nacional, por si en vista de su contenido quisiera aquella elevada Corporación expedir algún nuevo acto legislativo ; y
- 3º Significar á la Comisión el reconocimiento á que se ha hecho acreedora por su noble y desinteresado patriotismo.

El Ministro,

J. CASAS ROJAS.

DOCUMENTO C.

DECRETO número 267 de 1887.

(15 de Abril).

EN EJECUCIÓN DEL ARTÍCULO 7º DE LA LEY 23 DE 1887.

El Presidente de la República de Colombia,

En uso de la autorización que le concede el artículo 78 de la Ley 23 de 1887; visto el informe presentado al Gobierno por la Comisión exploradora del camino del Meta; y

CONSIDERANDO :

Que el Gobierno está en el deber de fomentar toda obra que tienda al bienestar y progreso del país, máxime cuando el provecho que su establecimiento comporte favorezca á más de un Departamento,

DECRETA :

Art. 1º Créase, con el nombre de Junta central del camino del Meta, una Junta compuesta del Secretario de Hacienda del Departamento de Cundinamarca, quien la presidirá; del Ingeniero-Jefe de la Sección 2ª del Ministerio de Fomento, y de tres miembros más que nombrará el Gobierno, los cuales desempeñarán anualmente y *ad honorem* su encargo.

§. El Ministro de Fomento asistirá á las deliberaciones de la Junta, siempre que lo juzgue oportuno, y entonces le corresponderá presidirlas.

Art. 2º Son atribuciones de la Junta :

1ª Nombrar un Secretario-Tesorero, y asignarle sueldo, en caso de que no fuere elegido de entre sus miembros.

2ª Organizar y reglamentar los trabajos que deban emprenderse para facilitar la comunicación de la altiplanicie con el río Meta, dando al Gobierno cuenta de sus resoluciones.

3ª Nombrar Juntas parciales que, bajo su dirección, le sirvan de cooperadoras, en los puntos que ella señale como más adecuados.

4ª Expedir y someter á la aprobación del Ministerio de Fomento los reglamentos que deben servir para su régimen interior y el de las Juntas sucursales.

5ª Manejar los fondos que suministren el Gobierno nacional, el del Departamento de Cundinamarca, los Distritos ó los particulares, con destino á la obra del camino.

6ª Nombrar los empleados que sean necesarios para la buena y pronta ejecución de las obras, y asignarles los sueldos correspondientes.

7ª Formar el presupuesto anual de rentas y gastos y sujetarlo á la aprobación del Gobierno.

8ª Aprobar en primera instancia las cuentas de los empleados que administren fondos del camino y pasarlas al Tribunal de Cuentas de la Nación, para su examen y fenecimiento definitivo.

Art. 3º La Junta propondrá al Gobierno las medidas que juzgue conducentes á la restauración de las misiones en la región de los Llanos, de acuerdo con la autoridad eclesiástica; así como lo que en su concepto sea más eficaz para el establecimiento de correos y telégrafos en aquellas regiones.

Art. 4º La Junta central del camino del Meta se instalará el día 1º de Mayo próximo, y tendrá sesiones ordinarias el día 1º y el día 15 de cada mes, y extraordinarias siempre que sea convocada por el Presidente de ella.

Dado en Bogotá, á 15 de Abril de 1887.

ELISEO PAYÁN.

El Ministro de Fomento,

J. CASAS ROJAS.

DOCUMENTO D.

DECRETO NÚMERO 275 DE 1887.

(19 de Abril).

POR EL CUAL SE NOMBRAN MIEMBROS DE LA JUNTA CENTRAL
DEL CAMINO DEL META.

El Presidente de la República,

DECRETA :

Artículo único. Nómbrase miembros de la Junta Central del Camino del Meta, á los siguientes señores :

Principales :

Ricardo Núñez.
José María Vargas H.
Nicolás José Casas.

Suplentes :

Francisco A. Farnández.
José Bonnet.
Celestino Castro.

Comuníquese.

Dado en Bogotá, á 19 de Abril de 1887.

ELISEO PAYÁN.

El Ministro de Fomento,

J. CASAS ROJAS.

DOCUMENTO E.

DECRETO NÚMERO 111.

POR EL CUAL EXTINGUE UNA JUNTA ADMINISTRADORA DE
CAMINOS DEL DEPARTAMENTO.

El Gobernador del Departamento, en cumplimiento del Decreto número 267 de 15 de Abril del corriente año, dictado por el Poder Ejecutivo de la República,

DECRETA :

Art. 1º Desde el día 1º de Mayo próximo queda extinguida la Junta administradora del Camino del Meta, que reside en esta ciudad.

Art. 2º Los fondos que por derechos de peaje se cobren en las Aduanillas dependientes de la extinguida Junta, serán remitidos en depósito á la Administración general de Hacienda del Departamento, para pasarlos al Tesorero que nombre la Junta Central que se establezca para administrar el camino del Meta.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá, á 22 de Abril de 1887.

JAIME CÓRDOBA.

El Secretario de Hacienda,

ADOLFO FLÓREZ.

DOCUMENTO F.

INFORME SOBRE EL CAMINO DEL META.

Bogotá, Marzo 31 de 1888.

Señor Presidente de la Junta Central del Camino del Meta.

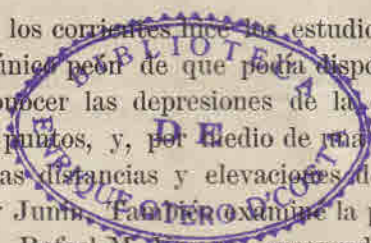
En cumplimiento de las obligaciones que me corresponden como Ingeniero encargado del trazado del camino del Meta, en la parte comprendida entre Guasca y Gachetá, cargo con que espontáneamente se

servió honrarme esa honorable Junta, presento el informe correspondiente al mes que hoy termina.

Como lo deseaba la Junta, estuve en Guasca el día primero del presente listo á principiar los trabajos, pero por falta de peones tuve que demorarme en esa población hasta el seis, que logré trasladarme al Alto-del-Páramo con dos muchachos contratados por mí.

En los días de mi permanencia en la población arriba citada, me ocupé en tomar alturas y recoger otros datos relacionados con el trazado.

Una vez instalado en el Páramo, lugar donde debían principiarse los trabajos, abrigué la esperanza de que los señores Alcaldes y demás personas que deben interesarse por la apertura de la vía, tomarían las medidas del caso para suministrarme peones y herramientas, pero ni una ni otra cosa fué posible conseguir hasta el día trece que regresó de Medina el señor Prefecto y de quien obtuve lo que necesitaba con más urgencia.

Del seis al trece de los corrientes hice los estudios que pude ejecutar con la ayuda del único peón de que podía disponer; estos estudios consistieron en reconocer las depresiones de la cordillera, hallar alturas de varios de sus puntos, y, por medio de una *nivelación trigonométrica*, determinar las distancias y elevaciones de los puntos más notables entre Guasca y Junín.  La parte trazada por el Ingeniero, señor D. Rafael M. Vargas, encargado antes por la Junta.

Durante este tiempo continué excitando á las autoridades á fin de que me ayudaran á organizar los trabajos, y el día doce logré tener una conferencia con el señor Alcalde de Junín, quien vino al Páramo con el señor Lucinio Jiménez y otro caballero de ese Distrito; á ellos les manifesté la urgencia que había de principiar el trazado y el plan con que pensaba ejecutarlo; todos lo acogieron bien.

Como desde el trece tuve herramientas, pudo principiarse el trazado del Alto-del-Páramo hacia Junín el día siguiente; pero no fué posible obtener peones, fuese porque el Alcalde de Guasca no le fuera fácil obligar á que concurrieran los individuos que deben prestar el servicio del trabajo personal, ó por la estación continuada de lluvias. Por otra parte, los peones del trabajo personal, correspondientes al Distrito de Junín, y que por casualidad venían al Páramo, llegaban casi siempre al medio día y deseaban regresar pocas horas después. Todo esto motivó el que yo hiciera saber á la Junta la imperiosa necesidad de es-

tablecer una cuadrilla de peones contratados, y creo inútil repetir aquí las razones en que fundaba mi opinión, que la Junta tuvo á bien aprobar, según la nota que recibí de fecha 21 de Marzo en curso.

El 17 del presente, como no concurrió ninguno de los del trabajo personal, resolví trasladarme á Guatavita para informar al señor D. Mariano Ospina, Prefecto de la Provincia, sobre lo que pasaba, y arreglar con él algunos otros asuntos importantes, relativos al camino. Tuve la fortuna de hallar en dicho señor las mejores disposiciones en favor del progreso de la obra, pues es persona ilustrada y de las que, como autoridad y como particular, comprenden más la importancia de las vías de comunicación. Inmediatamente se dirigieron de Guatavita notas á los Alcaldes de Guasca y de Junín para que activaran el envío de peones, y al día siguiente pagó el señor Prefecto el valor de los jornales de los dos peones contratados que me acompañaban desde el día seis. Convinió también en que desde la siguiente semana, la Provincia suministraría cuatro peones pagos, y que, por cuenta de la Junta, se contratarían los demás para completar la cuadrilla del trazado; de acuerdo con esto, el 21 llegaron al trazado los peones enviados por el señor Prefecto, los que, en unión de los que yo había logrado conseguir, sirvieron para principiar formalmente el trabajo.

ESTADO EN QUE HALLÉ LOS TRABAJOS.

El Ingeniero que me precedió principió á ejecutar el trazado en el Alto-del-Páramo y hacia Guasca.

Como no he encontrado cartera relativa á esos trabajos, ni sé dónde se halle, recogí sobre el terreno los siguientes datos para informar á la Junta:

Pendiente media, 6 por 100; separación de las estacas, 10 metros; última estaca del trazado número 355. De manera que durante el tiempo de mi antecesor se trazaron 3,550 metros.

Hay principiado un banqueo que se separa en algunos trechos del trazado, y comprendido entre las estacas números 150 y 224; de suerte que su longitud es de 74 estacas, ó sean 740 metros; no sé el tiempo ni el número de jornales que se emplearon en esos trabajos. Antes de la parte banqueada recorre el trazado una roca en un espacio de doscientos metros; es una arenisca bastante compacta que puede pre-

sentar alguna dificultad para trabajarla; he pensado evitarla, como lo indicaré en el siguiente plan general del trazado, que pongo en conocimiento de la Junta, para que se atiendan, en oportunidad, las observaciones que tenga á bien hacer.

PLAN GENERAL DEL TRAZADO.

Según la misión de que me encargó la Junta en nota de fecha 23 de Febrero último, debo concretarme al estudio y trazado de un camino que una, por ahora, las poblaciones de Guasca y Gachetá; me limitaré, pues, á dicha línea, aunque pueda haber otras que enlacen á Gachetá con Guatavita directamente, ó con la Sabana de Bogotá, pasando por La-Calera, si se quiere.

Situado en el Alto-del-Páramo, en la depresión de donde partió el trazado del Ingeniero antecesor, cuya altura sobre el nivel del mar es de 3,388 metros, se puede considerar ese punto como obligado y como de división entre las secciones de Guasca al Páramo y la del Páramo á Gachetá. Hay una depresión de la cordillera más marcada, al Sur de la que hablo; pero no creí conveniente tenerla en cuenta porque los gastos que ocasionaría la calidad del terreno por donde habría de pasar el trazado y el abandono de lo construído, no compensarían tal ventaja.

SECCIÓN DEL ALTO-DEL-PÁRAMO Á GUASCA.

La altura del punto de partida en el Páramo, sobre la población de Guasca, es de 698 metros y su distancia es de 7,800 metros, próximamente: de modo que, sin tener en cuenta el desarrollo que se puede conseguir, habría necesidad de bajar con una pendiente media de nueve por ciento; se comprenderá, pues, que la porción del trazado que se ejecutó en esa sección, continuándola con la pendiente que tiene y la dirección que lleva, vendrá á salir al Sur de Guasca. Esto en cuenta y teniendo presente la idea de que el camino se dé al tráfico lo más pronto posible, como muy acertadamente lo desea la Junta, tengo el propósito de aprovechar cuanto más se pueda el trazo y banqueo ejecutados del lado de Guasca; adoptar en las demás partes pendientes que den por medio, para la sección de que hablo, el siete por ciento, ó

menos si fuere posible; finalmente, ejecutar una variante para salvar los 200 metros de roca de que he hecho mención.

Sin contar la economía que puede resultar de esta combinación, quiero hacer notar que en materia de trabajos de esta clase, siempre costosos, largos y laboriosos, debe desaparecer el prurito de desaprobado lo que otro hace, cuando no hay errores sustanciales. Con semejante sistema jamás se terminarían obras de ingeniería importantes, que requieren sucesivamente los conocimientos de varias personas.

SECCIÓN DEL ALTO-DEL-PÁRAMO Á GACHETÁ.

Una persona situada en el Alto-del-Páramo de que se trata, en día despejado, ve á Guasca al Oeste y á Junín al Este, notando que el punto que ocupa el observador y los de las poblaciones indicadas, muy poco se separan de una línea recta. Se observa también inmediatamente que para bajar al valle de Gachetá, situado al Norte de Junín, hay dos líneas: la una que llamaremos A y la otra que denominaremos B.

Línea A.—Esta sería la que partiendo del Alto-del-Páramo en dirección al Sureste y luego volviendo al Noreste, podría hacerse pasar por la población de Junín, y de allí á Gachetá. Atendiendo á la economía y á la prontitud con que la Junta desea la apertura del camino, no parece aceptable dicha línea, porque quedaría muy larga relativamente, recorrería terrenos en gran parte desfavorables, y habría necesidad de pasar primero el río Nemegeta para llegar á Junín, y luego el río Gachetá para entrar en la población del mismo nombre. Todo esto implica el costo de dos puentes, y el de dos leguas más que se alargaría próximamente el camino respecto de la línea B, no reportando en cambio más utilidad que la de pasar por Junín, lo que no sé si desea la Junta, pues en tal caso sería preferible ejecutar el trazado general de Bogotá á La-Calera, de La-Calera á Junín y de Junín á Gachetá.

Línea B.—Esta, como la A, tendrá el mismo punto de partida en el Alto-del-Páramo, y á su salida se dirigiría al Noreste, recorrería el Páramo en corta extensión y por terreno bastante seco; luego entraría á la montaña en condiciones que no pueden preverse definitivamente, ni en ésta ni en las otras líneas, porque en los terrenos cubiertos

de bosques espesos, hay siempre necesidad de hacer trochas para reconocerlos; en la montaña continuaría la línea en dirección general al Este hasta pasar cerca de la Boca-del-Monte del camino viejo de Gachetá; después seguiría á cierta altura sobre la hoya del río del mismo nombre, para entrar en la referida población. Por la naturaleza del terreno, y teniendo en cuenta la distancia y diferencia de altura entre Gachetá y el Páramo, creo que puede dársele á esta línea un desarrollo suficiente para que su pendiente sea suave y aun pueda servir de base á una vía carretera, contando con que no se hallen graves tropiezos naturales. Muy conveniente halló esta línea el señor Prefecto, á quien se la enseñé en el terreno el día 19, que fué á visitar los trabajos. Según ella, se está ejecutando el trazado de estudio, el que ya puede quedar en parte como definitivo si se adopta la línea B; está en el tercer kilómetro, del lado oriental del Alto y al terminar la parte del Páramo, propiamente dicha; en la montaña, por donde continuará inmediatamente, se ha ejecutado ya un kilómetro de trocha.

En todos los trabajos mencionados en este informe se han invertido los siguientes jornales:

Contratados.....	60
De los cuales el señor Prefecto pagó 42 y yo 18 por cuenta de la Junta.	
Trabajo personal del Distrito de Junín.....	15
Id. id id de Guasca.....	7
Total.....	82

Convieni que la Junta sepa que durante el presente mes las lluvias y la niebla espesa casi no han cesado en el Páramo y que raro fué el día despejado y de temperatura mayor de 6° centígrados antes de medio día, y que para evitar pérdidas de tiempo en la ida y regreso al campamento, que en el presente mes ha habido necesidad de tener fijo, urgen dos toldas para moverlas en proporción que adelante el trazado.

La sección del Alto-del-Páramo á la hoya del río Gachetá es la más dispendiosa, tanto por la naturaleza del terreno, como por el mal clima en la parte más alta, la falta absoluta de abrigo y de recursos y otras varias circunstancias que sería largo anotar aquí y que contribuirán á que no avance el trazado en esta sección con la rapidez que puede suponerse.

Bien sabido es que en materia de trazado de caminos, nada se puede asegurar de antemano, sin un estudio previo y detallado de todo el terreno que recorre la línea, y si me he extendido en este informe, depende del deseo que tengo de que desde el primero que presente se vaya orientando la Junta, y que más tarde no vengan cargos indebidos de personas parciales é interesadas en que la vía recorra estos ó aquellos lugares, lo que necesariamente ocurre siempre en tales casos, sin ser posible satisfacer á todos en la medida de sus deseos.

Como los trabajos deben continuar en armonía con lo que la honorable Junta acuerde en vista del presente informe, espero se me comunique antes de trasladarme al campo sus resoluciones, las que serán tanto más acertadas cuanto que todos sus miembros son competentes y tienen algún conocimiento del terreno que recorrerá la vía.

Señor Presidente,

DIODORO SÁNCHEZ.

En la sesión que tuvo lugar el 3 de Abril de 1888, presidida por Su Señoría el Ministro de Fomento, después de darle lectura al informe que antecede, hizo el miembro de la Junta, señor Ricardo Núñez, la siguiente proposición, que fué aprobada por unanimidad:

“Apruébase el informe presentado por el Ingeniero y eljase por vía para practicar el trazado la siguiente: entre Guasca y el Alto-del-Páramo, la que existe principiada con las rectificaciones indicadas en el informe, y entre el Alto-del-Páramo y Gachetá, la línea B de que se hace mención en el mismo. Pásese copia del informe y de esta resolución al Ministerio de Fomento, para que, si lo tiene á bien el señor Ministro del ramo, se sirva ordenar que se publique en el *Diario Oficial*.”

El copia.—El Secretario,

RAFAEL MERIZALDE.

DOCUMENTO G.

Presidencia de la Junta del camino del Meta.—Bogotá, Junio 28 de 1888.

Señor Ministro de Fomento.

Paso á corresponder á la excitación que hace Su Señoría en nota número 332, Sección 1.^a, sobre que se le pase un informe detallado de lo que se refiera á la vía del Meta y de los trabajos que haya acometido la Junta.

Con el fin de que se conserven datos sobre la fundación y desarrollo de la empresa relativa á la vía del Meta, he determinado dividir este trabajo en tres partes. En la primera trataré de la historia de la Junta que me cabe el honor de presidir; en la segunda relacionaré los trabajos que se han emprendido y el estado en que se encuentran; y en la tercera presentaré un extracto de la cuenta de la Junta, para que conozca Su Señoría la inversión que se ha dado á los fondos de que ha se dispuesto.

PRIMERA PARTE.

Con fecha 31 de Enero de 1887 le dirigieron los señores José María Vargas H. y Ricardo Núñez una nota á Su Señoría, manifestando la necesidad que había de abrir un camino que pusiera en comunicación la capital de la República con el río Meta, ofreciendo hacer ellos mismos una exploración, sin exigir remuneración de ninguna especie, y solicitando que se nombrara un ingeniero para que los acompañara.

Por resolución de 3 de Febrero del mismo año aceptó Su Señoría la oferta que hacían los señores Vargas H. y Núñez, y designó como Ingeniero al señor doctor Ruperto Ferreira, en su carácter de Jefe de la Sección 2ª de ese Despacho. (*Diario Oficial* número 6,945 de 5 de Febrero de 1887).

A los señores ya indicados se unieron, por espontánea oferta, el doctor Nicolás J. Casas y los señores José Santos Maldonado y José María Estevez, y emprendieron viaje el 23 de Febrero citado. A su regreso presentaron los miembros de la Comisión, con fecha 25 de Marzo de 1887, á Su Señoría, el informe que se publicó en el *Diario Oficial* número 7,000 de 1º de Abril del mismo año.

El 15 del citado Abril expidió el Poder Ejecutivo el Decreto número 267, por el cual se creó la Junta central del camino del Meta, compuesta del Secretario de Hacienda del Departamento de Cundinamarca, del Ingeniero--Jefe de la Sección 2ª del Ministerio de Fomento, y de tres miembros más que debía nombrar el Gobierno, fijando el día 1º de Mayo siguiente para su instalación. (*Diario Oficial* número 7,017 de 18 de Abril de 1887).

Por Decreto número 275 del mismo mes, fueron designados como miembros principales de la Junta los señores Ricardo Núñez, José María Vargas H. y Nicolás J. Casas, y como suplentes, Francisco A. Fernández, José Bonnet y Celestino Castro. (*Diario Oficial* número 7,024 de 25 de Abril de 1887).

La Junta se instaló el 2 de Mayo siguiente, y comenzó desde entonces á funcionar. Nombró como Secretario-Tesorero *ad honorem* al doctor Nicolás J. Casas, y solicitó del Consejo Legislativo nacional algún auxilio para emprender los trabajos.

Por Decreto del Gobernador del extinguido Distrito Federal de Cundinamarca, de fecha 22 de Abril de 1887, número 111, publicado en la *Gaceta de Cundinamarca* número 63, de 29 del mismo mes de Abril, se resolvió que se suprimiera la Junta que, con el mismo nombre que lleva ésta, existía en el Distrito Federal (antiguamente Estado Soberano de Cundinamarca), y ordenó que tal Junta quedara incorporada en la creada por el Gobierno nacional, á fin de que por ésta se nombraran los Recaudadores de peajes, y recaudaran y administraran los fondos que antes correspondían á aquélla.

SEGUNDA PARTE.

Por haber sido muy exiguos los recursos con que ha contado la Junta, no ha podido darle á la empresa el desarrollo que hubiera deseado.

Con el fin de que la obra pudiera adelantarse á la mayor brevedad, dividió el trabajo en dos secciones. La una ha estado ocupándose en trazar, hacer banqueos, construir puentes etc., en la parte del camino que conduce del punto denominado "El-Chicó," hacia el Distrito de La-Calera. En esta parte se ha hecho esto:

Los señores doctores Ruperto Ferreira y Nicolás J. Casas trazaron 13 kilómetros, que reunidos á 8 anteriores, dan un total de 21 kilómetros de camino que quedará con una pendiente media de cinco por ciento ($5^{\circ}/_{10}$); se han hecho banqueos y se ha arreglado el camino en una extensión de 9,000 metros, desde el punto denominado "Alto-del-camino-Blanco," hasta la quebrada llamada de "Moracé." En lo general mide de ancho lo que se ha hecho (1,60) un metro sesenta centímetros.

La parte rocallosa en que el camino ha quedado en estado de que se ponga al servicio del público, mide, por lo menos, 6,000 metros. Se han construído dos puentes grandes de piedra y cinco pequeños.

Ha prestado decidida y desinteresada cooperación en esta parte de la vía el señor D. Nicolás Casas, quien se ha encargado de organizar la sección de trabajadores, de pagar los peones y sobrestante, anticipando, algunas veces, de sus propios recursos, fondos para el pago de jornales y teniendo al corriente á la Junta de los trabajos que se van ejecutando.

No muy tarde podrá estar perfectamente arreglado el camino de Bogotá á La-Calera, si se obtienen fondos para continuarlo.

La otra sección encargada del trazado del camino que debe conducir de Guasca é Gachetá ha estado á cargo de los Ingenieros, doctores Rafael Vargas y Diódoro Sánchez: el primero trazó unos 3,550 metros, y el segundo verificó el trabajo hecho por su antecesor y prolongó el trazado en una extensión de 6,000 metros, más ó menos. Los pormenores del trabajo ejecutado por el doctor Sánchez se encuentran en los informes que presentó á la Junta, de los cuales, el primero está publicado en el *Diario Oficial* números 7,340 y 7,341, correspondiente al 8 de Abril de 1888.

Por lo malo del tiempo que en el páramo de Guasca es constantemente lluvioso en los meses de Abril á Julio, y que hacía imposible la continuación del trabajo con buen éxito en esos meses, se suspendió para continuarlo cuando cesen las lluvias y se despeje el páramo.

Por haberse vencido el puente sobre el río Guavio, se ordenó su refección, y en ella se han invertido \$ 127-15 centavos. Este puente está ya al servicio del público y se le está haciendo la cubierta que lo premuna del daño que, sin ella, le causarían las aguas lluvias.

TERCERA PARTE.

Ingresos.

Los fondos con que ha contado la Junta consisten en lo siguiente:

Saldo que entregó el ex-Secretario-Tesorero de la antigua Junta del camino del Meta de Cundinamarca.....	\$ 62 ..
Producto del cambio de \$ 8-55 centavos que en moneda de cobre entregó el mismo empleado.....	1-20
Producto de la Aduanilla de Ubalá, del 1º de Marzo de 1887 al 30 de Abril de 1888.....	485-32½
Producto de la Aduanilla del Codito, del 1º de Abril de 1887 al 30 de Abril de 1888.....	486-60
Producto de la Aduanilla de Serrezuelita, del 1º de Mayo de 1887 al 30 de Abril de 1888.....	444-90
Producto de la Aduanilla de Chapinero, del 1º de Mayo de 1887 al 30 de Abril de 1888.....	792-40
Pasan.....	\$ 2,272-42½

Vienen.	\$ 2,272-42½
Producto de la Aduanilla de El-Peñón. El Inspector, señor Carlos Piedrahita, consignó por lo que pudo obtener del Recaudador de peajes de dicha Aduanilla, empleado que no ha rendido cuenta alguna.	84-55

Del Tesorero nacional se han recibido las siguientes partidas :

El 22 de Junio de 1887	\$ 500
El 7 de Julio de id.	500
El 16 id. id.	500
El 28 id. id.	500
El 4 de Agosto de id.	300
En dos partidas dió el mismo.	2,000 4,300 ..

Suman los ingresos del 1º de Mayo de 1887 al 30 de Abril de 1888	\$ 6,656-97½
--	--------------

Egresos.

Según un extracto de la cuenta llevada por el señor doctor Nicolás J. Casas, quien desempeñó el destino de Secretario-Tesorero de la Junta, gratuitamente, del 1º de Mayo al 31 de Octubre de 1887, se gastaron en pago de Recaudadores, útiles de escritorio, herramientas, peones, sueldos de ingenieros y sobrestantes etc., etc., y por la anticipación de \$ 1,000 que recibió el mismo señor para comprar herramientas en Europa, por comisión de la Junta, tres mil quinientos setenta y tres pesos setenta centavos

.....	\$ 3,573-70
Según el extracto de la cuenta de Rafael Merizalde, quien ha estado desempeñando el mismo cargo, del 1º de Noviembre de 1887 en adelante, se invirtieron de esa fecha al 30 de Abril último	2,207-80 5,781-50

Existencia que debió quedar en poder de los Secretarios-Tesorereros mencionados antes, el día 30 de Abril de 1888.	875-47½
---	---------

Suma igual. \$ 6,656-97½

El señor Rafael Merizalde, en su carácter de Secretario-Tesorero de la Junta central del camino del Meta, ha gozado de la asignación

mensual de \$ 30, del 1º de Noviembre de 1887, fecha en que se encargó del referido empleo, en adelante.

La Junta se reúne en el local del Ministerio de Fomento, por lo cual no paga arrendamientos, y no tiene otro empleado remunerado, de los que hacen parte de ella, sino el Secretario-Tesorero; ha procurado proceder, en todo, con la mayor economía posible, y cuando se conozca lo que se ha hecho, se comprenderá que los resultados obtenidos en el poco tiempo que hace que emprendió el trabajo, son superiores á los recursos con que ha contado. Tiene firme fe en que si los Gobiernos nacional y del Departamento la auxilian con algunas sumas de consideración, dentro de pocos años habrá cómoda y fácil comunicación entre la capital de la República y un puerto sobre el Meta, promoviendo el desarrollo de la industria en los poblados y ricos Municipios por donde pasará el camino.

Tan luégo como los señores Casas y Merizalde, que han tenido á su cargo la Tesorería de la Junta, presenten las cuentas pormenorizadas que han llevado, se le pasará á Su Señoría el detal correspondiente, de modo que pueda saber con precisión en qué se ha invertido cada partida de egresos. No se hace esto hoy por estar ausente del país el señor Casas, quien, como se dijo yá, está comisionado para comprar herramientas, y por la prontitud con que se quieren pasar estos datos.

Quedo de Su Señoría respetuoso y obsecuente servidor,

FRANCISCO A. FERNÁNDEZ.

DOCUMENTO H.

República de Colombia.—Junta Central del Camino del Meta.—Número 19.
Bogotá, 4 de Agosto de 1888.

Señor Secretario de Hacienda del Departamento de Cundinamarca.

La Junta Central del Camino del Meta ha recibido varias peticiones en el sentido de que se manden componer algunos trayectos del antiguo camino, conocido con el nombre de vía del Meta, que pone en comunicación la capital de la República con los Distritos de Guasca, Gachetá, Junín, Ubalá, Gachalá, Medina y el Puerto de Cabnyaro sobre el río Meta. Ha recibido también queja sobre que, casi la totalidad de

la vía, se encuentra actualmente intransitable por lo riguroso que ha sido el invierno en la parte oriental.

Como la Junta de que soy órgano fué establecida con el objeto especial de fomentar y llevar á cabo un camino nuevo que acorte las distancias, en lo posible, y que sea de más fácil comunicaci6n, no puede atender á la conservaci6n de la vía antigua al propio tiempo que llevar á cabo el camino nuevo á que se ha dado principio y que demanda sería atenci6n y urgentes gastos, por lo cual me ha ordenado que le trascriba á Usía el Gobernador del Departamenro, por conducto de usted, la siguiente proposici6n que aprobó en la sesi6n del día 24 de Julio último, y que fué presidida por Su Señoría el Ministro de Fomento :

“ Manifiéstese al Gobierno del Departamento, que la Junta Central del camino del Meta considera extraña á las funciones que le corresponden, por el objeto para que fué creada, su intervenci6n en la composici6n y sostenimiento de las vías actuales que ponen en comunicaci6n la Capital con Medina, y que por consiguiente cree conveniente que el Departamento recupere, en este punto, los derechos que le había cedido por Decreto número 111, de fecha 22 de Abril de 1887.”

La Junta está altamente agradecida por el importante y oportuno apoyo que le ha prestado el Gobierno del Departamento en la obra que ha acometido de vital importancia para la República, con especialidad para los Departamentos de Cundinamarca y Boyacá, y confía en que continuará prestándole su valiosa cooperaci6n para llevar á cabo la nueva obra del camino del Meta, ya coadyuvando con algunos recursos, ya sirviéndose de la autoridad que ejerce para remover los obstáculos que durante el trabajo puedan presentarse.

La Junta, en cuyo nombre hablo, me ha ordenado, además, diga á usted que le estimaría que al efectuarse la separaci6n de funciones que envuelve la proposici6n transcrita y que tiene por objeto único que el Gobierno departamental pueda ocuparse directamente, por medio de otra Junta que constituya al efecto, de la composici6n y conservaci6n del actual camino, en tanto que el Gobierno nacional, por conducto de esta Junta, pone los medios para hacer el camino nuevo, tenga al corriente á la Junta Central de los trabajos que emprenda y procure que aquélla proceda, en las variantes que introduzca en el camino, de acuerdo con ésta, con el objeto de que todos los esfuerzos tiendan al mismo fin y sea más fecunda en resultados la armonía con que obren las dos.

Dios guarde á usted.

El Presidente de la Junta,

FRANCISCO A. FERNÁNDEZ.