

MEMORIA

que el Ministro de
Guerra presenta a
la consideración
de los honorables
miembros de la
Representación
Nacional, en sus
sesiones de 1920.

35 A



BOGOTA

TALLERES DEL ESTADO MAYOR GENERAL



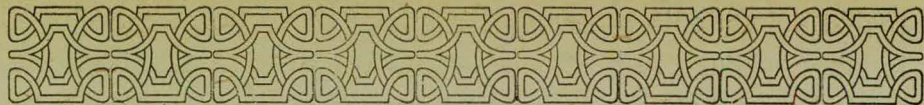
Honorables Senadores y Representantes

Por segunda vez durante el actual período administrativo, cábeme el honor de presentar a la consideración de los Honorables Senadores y Representantes, el Informe referente a los asuntos adscritos al Ministerio de Guerra.

El rápido y progresivo desenvolvimiento de la Nación en todos los ramos del servicio público, requiere el concurso patriótico de los buenos ciudadanos y muy especialmente de aquellos que, por razón de las elevadas funciones oficiales que desempeñan, y del conocimiento que tienen de las necesidades colectivas más apremiantes, están capacitados para colaborar eficazmente en la resolución de ciertos negocios de interés general que no pueden resolverse por el Poder Ejecutivo, pero que por conducto de los Ministros del Despacho se ponen a la consideración del Cuerpo Legislativo, haciendo indicaciones adecuadas y sugiriendo medios de ejecución.

Toca a las Honorables Cámaras apreciar la conveniencia de las indicaciones, proporcionando los fondos precisos para su realización y prestigiando esa iniciativa con la sanción de la Ley.

De conformidad con estos propósitos y con la protesta de que mis actos no han tenido más móvil que el buen servicio público, cúmpleme dejar al ilustrado juicio de los Honorables Miembros del Congreso, el trabajo con que me ha sido honroso colaborar en la actual Administración ejecutiva.



I—Orden público

La nación ha disfrutado, durante este lapso, de los beneficios de la paz.

Nuestro país progresa visiblemente bajo las claridades fecundantes de la tranquilidad pública. Podría decirse hoy que las tres cuartas partes de los colombianos son pacifistas, y así lo proclaman ufanándose de ello, con muy justa razón. Quiera Dios que la parte restante, en la que según es notorio prevalece cierta levadura rebelde a toda resignación, éntre poco a poco a la corriente de prosperidad, fruto de actividades enérgicas, que se palpa en la vida nacional.

Mientras esto no suceda, las ciudades que hoy son guarnecidas por la fuerza pública, ya como centros de aprovisionamiento, o como puntos estratégicos para una movilización rápida y eficaz, no se pueden ni se deben dejar desguarnecidas.

Prueba de ello es lo que ocurrió en la capital del Tolima a principios del año. En virtud de la reorganización del ejército hubo ciertos movimientos de tropas, y por ellos quedó Ibagué, por cosa de diez días sin guarnición, lapso que fue aprovechado por unos cuantos individuos que, según decían, se hallaban en desacuerdo con su Concejo municipal, para suscitar escenas de agresión y vergüenza contra las autoridades locales. Llegado que hubo la guarnición, los disturbios cesaron al punto.

Por razones semejantes de desacuerdo entre unos ciudadanos y unos rematadores de rentas, la fértil cuanto hermosa

región del Quindío presenció escándalos de revuelta, extraños a la laboriosidad y al nivel moral de esas poblaciones. Preciso fue trasladar un batallón del regimiento *Pichincha* en el término de la distancia, tan sólo para hacer acto de presencia, porque afortunadamente las tropas no tuvieron necesidad de disparar sus armas. El buen juicio de los habitantes de esa comarca prevaleció, y hoy disfruta de completa calma.

De distinta manera fueron los disturbios que tuvieron lugar en los sombríos montes aledaños al Municipio de Puerto Tejada, en el Valle del Cauca. Aquella región casi salvaje es, por la maraña de la selva, lo intrincado de sus senderos y la dispersión de su caserío, la manigua de los reos prófugos y de otras gentes levantiscas que han sacudido la ley del trabajo y hacen a diario excursiones contra los bienes ajenos y la vida misma de los ciudadanos.

Los desmanes y atentados crecieron a tal punto que la autoridad civil demandó el auxilio de la fuerza para domeñar y aprehender a los delincuentes y restablecer las perturbadas garantías de la sociedad. Y así se hizo.

Un oficial distinguido por su ecuanimidad y buen juicio, el capitán Jacinto Barón, quien acaba de regresar de Puerto Tejada, donde permaneció cosa de tres meses en comisión, haciendo fatigosa vida de campaña, da este informe:

«Cuadrillas de malhechores, con organización propiamente dicha, puede decirse que ya no existen, pero es tal el carácter de los habitantes, su índole tan revoltosa y tan marcado su desdén para con las autoridades, que se hace indispensable la presencia de una fuerza en esa población (Puerto Tejada); estas condiciones, unidas a la naturaleza del terreno, que se presta a toda clase de emboscadas y sorpresas, le dan mayor valor a la maldad individual y reclaman como remedio principal la rapidez en el movimiento y en la sanción, cosa que podría conseguirse con la organización de una fuerza montada, que bien podría ser de la Policía Nacional.»

También en el Departamento Norte de Santander ha habido necesidad de vez en cuando del envío de escoltas de Cúcuta a poblaciones circunvecinas para mantener el orden público amenazado, y felizmente la presencia de la autoridad mi-

litar ha sido bastante a encauzar las agitaciones por la vía de la reclamación pacífica y legal.

Alguna zozobra se sintió en centros comerciales como Barranquilla, Cartagena y Honda con motivo de las huelgas; por fortuna no hubo necesidad de la intervención directa de la fuerza. Pero nadie desconoce que la presencia del poder militar contribuyó no poco a que esos conflictos no tomaran caracteres de mala índole.

Estos hechos que si aislados carecen de significación, vistos en conjunto, crean una situación gubernativa de bastante cuidado y vigilancia, la cual es factor indispensable para determinar los acantonamientos militares y el despliegue hasta cierto punto imprevisor y peligroso de la fuerza.

Creo que lo expuesto es bastante para que el patriotismo deduzca sin esfuerzo esta penosa conclusión: se deben aumentar los efectivos de las unidades fundamentales del ejército para que éste cumpla los deberes complejos que la defensa nacional y la responsabilidad del orden interno le asignan.

II—Ejército

- a) Organización.
- b) Servicio de aviación.
- c) Escalafón territorial.
- d) Instrucción.
- e) Maniobras.

Dos años atrás el país entero, con un criterio que nos honra, ha considerado que la primera condición para su sostenimiento como nación independiente y para el desarrollo de sus fuentes inagotables de riqueza, es el ejército. Por eso los

partidos políticos y la sociedad, por medio de sus representantes en la legislatura de 1919, le prestaron apoyo eficaz, con noble afán de constituirlo y de contribuir a su progreso, reconocido hoy por propios y extraños, salvo alguna obcecada excepción.

Podemos lisonjarnos de haber conseguido que nuestra organización militar responda a las necesidades nacionales, garantizando la libertad dentro del país y asegurando nuestros derechos en la convivencia de los pueblos americanos.

Correspondióle a la actual administración ejecutiva completar la organización científica de nuestro ejército, colocando de esta manera a Colombia en el rol de las naciones que se preocupan por seguir la corriente del progreso de acuerdo con sus capacidades.

Pero si dentro de nuestra modesta órbita queremos que la obra empezada llegue a la cima, que se nos respete como pueblo, que la paz, fuente de todo progreso, continúe protegiendo con su sombra bienhechora el adelanto material y moral de la República, que las pasiones políticas se desarraiguen de nuestros corazones y que el fantasma de la anarquía que hoy se encuentra a nuestras puertas y hace estragos en pueblos más avanzados que nosotros, desaparezca, laboremos en pro de la institución armada y no descansemos hasta el día en que, como recompensa de nuestros desvelos por ella, se nos acate dondequiera por nuestra lealtad y por nuestra fuerza.

De las épocas en que imperaba el caudillaje en los cuarteles y en que los pronunciamientos militares (hoy a la orden del día en otras naciones), imponían gobiernos y decidían de la suerte de la República, hemos evolucionado notablemente al punto de que ni por pienso se atribuye al ejército participación en asuntos políticos.

Hemos sustituido al campesino traído a lazo a los cuarteles por el ciudadano conscripto; al oficial rutinario y amigo de conspiraciones y sediciones, por el oficial digno, ilustrado y consciente de su alta misión, acabando para siempre con los

golpes de cuartel, fuentes de tantos desastres en épocas pasadas.

El precepto constitucional que dice que el ejército no es deliberante, ha sido acatado. Nuestro ejército no tiene otro ideal que su mejoramiento y el engrandecimiento de la patria.

El Ministro de Guerra cumple con un deber de justicia al declarar que el ejército hace honor al país por su organización, por el espíritu de iniciativa de sus oficiales y por la disciplina del personal de tropa.

El Poder Ejecutivo por medio del decreto número 2446 de 30 de diciembre de 1919, reglamentó la Ley 91 sobre planta de oficiales, pie de fuerza y otras providencias relacionadas con el ramo militar, creando los terceros batallones en los regimientos de infantería, las unidades de armas especiales de que carecían las divisiones, con una sola excepción, y el cuerpo de ferrocarrileros.

Las nuevas unidades son:

Formación de Guerra.
Anexo 9, página 54

Regimientos de caballería *Rondón* número 2, *Cabal* número 3, y *Guardia Nacional* número 4; regimientos de artillería *Tenerife* número 2, y *Palacé* número 3; batallones de tren *Baraya* número 2 y *Caicedo* número 3; elevó a la categoría de regimientos a los batallones de ingenieros *Caldas* y ferrocarrileros *Mejía*.

Esta última unidad está compuesta de dos compañías, una de construcción y otra de explotación, y depende del Estado mayor general.

El regimiento de caballería *Guardia Nacional* número 4 fue destinado única y exclusivamente para el servicio del palacio presidencial, con el fin de que las otras unidades del ejército que hacen la guarnición de la capital, no se perjudiquen en su preparación militar, como también para que todos los servicios que hayan de prestarse en palacio (correo, palafreneros, conductores) estén bajo una sola dirección, organizados militarmente y radicados en un solo ministerio.

Con la organización de las nuevas unidades, las divisiones del ejército quedaron integradas con las armas que les corresponden, conforme a las disposiciones de

la Ley 26 de 1916.

La creación del batallón de ferrocarrileros era una necesidad, por cuanto los métodos modernos militares exigen una gran cantidad de tropas aptas para la explotación de las líneas férreas y también porque el país necesita contar con un personal que, en caso de un trastorno interno, mantenga en condiciones normales el servicio de transportes.

En cumplimiento de la Ley 126 de 1919, dictó el decreto número 599 de 15 de marzo último, reglamentando el servicio de aviación en Colombia. También en cumplimiento de la misma ley se ha

Decreto 599 de 15 de mayo de 1920.

Anexo 2, página 9

contratado en Francia una misión militar de aviación, con el fin de fundar la escuela y el arma del ramo.

Decreto número 59 de 1920.

Anexo 3, página 39

Por decreto número 59 de 1920 se organizó el servicio de escalafón territorial con el siguiente personal:

Tres generales de brigada, inspectores de reclutamiento, uno para cada división y veinticuatro capitanes, oficiales de reclutamiento, uno para cada cuerpo de tropas.

A medida que pasa el tiempo y cuando se debía esperar mayor adaptación del servicio militar obligatorio, aumenta el número de solicitudes de exención, y los conscriptos recurren a medios ingeniosos para evadir el cumplimiento de este sagrado deber para con la patria.

Muchos inconvenientes han entorpecido la labor de los oficiales encargados de verificar el reclutamiento, verbigracia, la prodigalidad de la misma ley en su capítulo de exenciones y dispensas; la falta de fondos que impide al Ministerio ejercer una acción sistemática contra los remisos y, por último, la dificultad de hacer efectiva la responsabilidad contra fun-

cionarios tolerantes que, con su actitud, generalizan el mal que se apunta.

Es de esperar que los legisladores, atendiendo a la importancia que para la seguridad nacional tiene la ejecución severa de la ley de servicio militar obligatorio, pongan en manos del ejecutivo los recursos pecuniarios que solicita, sobre la base de que éste sabrá cumplir con su deber, acordando procedimientos que garanticen el imperio de la ley y exigiendo el concurso igual de todos los colombianos, sin distinción de castas.

Muy conveniente sería para dar mayor importancia al proyecto de que trato, que contuviera algunas medidas tendientes a darle efectividad, tales como la de registro civil, la de restringir los derechos ciudadanos para aquellos individuos que debiendo prestar el servicio militar obligatorio, rehuyan hacerlo, o no llenen el deber de presentarse, al cumplir veintiún años de edad, a inscribirse en las listas de sorteo en el lugar de su domicilio. También sería conveniente el de preferir a los individuos de tropa licenciados en buenas condiciones, para que ocupen puestos en las policías, guardias civiles, aduanas y correos. Bien entendido que tal prelación se efectuaría en igualdad de circunstancias de idoneidad con individuos no militares.

Por el Ministerio se han dictado las siguientes resoluciones tendientes a conseguir el éxito y buen funcionamiento del servicio militar y de la instrucción; el Decreto número 287 de 1920, que aumenta el tiempo de servicio militar obligatorio en tiempo de paz a quince meses para los contingentes destinados a la

Decreto número 287 de 1920

Anexo número 4

la infantería; a diez y ocho a los destinados para la artillería, caballería, los ingenieros y el tren, y a veinticuatro a los contingentes destinados a las tropas de ferrocarrileros. El enganche en esta última unidad es voluntario, y por decirlo así, son empleados que reciben instrucción en su ramo. Este aumento del servicio, autorizado por la Ley 22 de 1919, se consideró necesario en atención a que la práctica demostró que un año es insuficiente para que un soldado practique toda la ins-

trucción de su arma, hoy que se dispone de mejores elementos para ello.

Resolución número 24 de 1920

Anexo número 5

Resolución número 27 de 1920

Anexo número 5

La Resolución número 24 de 1920 organiza y reglamenta la sección de reclutamiento en cada una de las tres divisiones del ejército, las cuales están a cargo de los inspectores de reclutamiento; y la Resolución número 27 de 1920 fija en cinco años el tiempo máximo de la duración del servicio voluntario de los suboficiales en el ejército,

con la mira de formar suficientes reservas de éstos para el caso de una movilización.

Se han corregido ya muchos de los defectos anotados en la Memoria del año próximo pasado, referentes a las reservas, y por consiguiente hoy se tienen datos precisos en el Departamento general de guerra del Ministerio, sobre el número de individuos que han recibido instrucción militar desde que se implantó el servicio militar obligatorio.

A principios de mayo del corriente año comenzó la instrucción del primer contingente de 1920. El período de instrucción individual está terminado a la fecha, habiéndose dado comienzo al de compañía, batería y escuadrón.

Desde el tiro de escuela, con el que comienza la instrucción, hasta el de combate, se han efectuado de conformidad con las prescripciones del reglamento sobre la materia.

El 23 de mayo último se efectuó la revista de instrucción técnica del regimiento de ingenieros *Caldas*, en la estación de «Alicachín,» del ferrocarril del Sur, a orillas del río Bogotá. La revista versó sobre fortificación de campaña, construcción de puentes, construcción de minas, comunicaciones telefónicas, semaforicas, telegráficas alámbricas e inalámbricas y de destellos.

El suscrito Ministro asistió a la revista y tuvo ocasión de juzgar personalmente los progresos alcanzados por esta unidad del ejército.

La importancia y utilidad de las maniobras están fuera de duda, y por ello es que el Ministerio vuelve en este año a insis-

tir en la necesidad de que las honorables Cámaras, venciendo dificultades apropien una partida para tal fin. Así se conseguirá complementar la instrucción de algunos contingentes que no han tenido la oportunidad de asistir a estos grandes ejercicios, y además, se practicará en la movilización del ejército.

Como necesidad inaplazable para llevar a buen término los ejercicios de unidades en pie de guerra, figura la de movilizar anualmente el personal suficiente de oficiales de reserva y reservistas para una de las divisiones del ejército; esto por un período no mayor de treinta días.

De esta manera se enseñará prácticamente al pueblo aquello que de su inteligencia y patriotismo se exige.

En el escalafón de actividad, que acompaña esta Memoria, se encontrará el dato de los oficiales de nuestro ejército que se hallan en servicio.

Este dato pone de manifiesto la falta de oficiales subalternos en las unidades del ejército, en tanto que los capitanes, oficiales superiores y generales están completos. Depende este fenómeno de que hallándose la ley de retiro en suspenso, y siendo muchos los oficiales que por esta razón tenían antigüedad para ascender, al entrar en vigor la Ley 91 de 1919, sobre planta de oficiales y pie de fuerza, se produjeron las consiguientes promociones, reduciéndose sensiblemente el número de oficiales subalternos. Con la organización de las nuevas unidades de armas especiales hay necesidad de llenar las vacantes de tenientes y subtenientes, a fin de atender a la instrucción de las tropas en debida forma, lo cual no se puede conseguir ahora por falta de oficiales.

Se necesitan más de cien oficiales de esos grados y de todas las armas para llenar los efectivos. El Gobierno para corregir siquiera transitoriamente esta deficiencia, se ha visto obligado a llamar al servicio a aquellos que en otras épocas se habían retirado por uno u otro motivo, y aun a individuos que sin haber hecho estudios en las escuelas militares, figuran en el escalafón de la reserva. Pero esta medida en muchos casos no ha dado resultados satisfactorios, a pesar del cuidado de selección.

Si se aumentase el número de cadetes en la Escuela militar, se corregiría esta anomalía, y dentro de algunos años desaparecerían los inconvenientes de la falta de oficialidad docente. Por lo pronto, es indispensable suplir esta penuria de la manera que en casos semejantes lo han hecho otras naciones, inclusive Alemania, habilitando como oficiales de reserva a los sargentos primeros que tengan aptitud para ascender al grado de subteniente, comprobada por medio de un examen, pues éstos por lo menos aportan un contingente de disciplina y conocimientos elementales para colaborar en la instrucción de las tropas. Esta medida se podría rodear de condiciones tales, que sólo por excepción pudieran unos pocos suboficiales por su conducta ejemplar, ascender en categoría militar, y por ende en clase social.

Juzgo de imperiosa necesidad el aumento de las asignaciones a los oficiales como medio de contrarrestar el mal que la actual situación económica ha traído para el ejército, consistente en el sinnúmero de peticiones de retiro que tiene el Ministerio para su resolución, ocasionadas por el halago que les brindan ventajosas propuestas en empresas particulares. El beneficio de una paga decorosa es igualmente otra manera de atraer a la carrera militar elementos que tengan importancia intelectual y social.

La carrera militar que no es profesión lucrativa, ni mucho menos, requiere se la resguarde contra las estrecheces y ahogos motivados por la carestía de la vida y los gastos que obligadamente tienen que soportar los oficiales, verbigracia, en indumentaria y en adquisición de útiles y materiales técnicos para su servicio.

Además, por decoro del país debe mantenerse la posición del oficial, pues no es justo y equitativo exigirle que cubra con sus bien tasados haberes ciertos gastos de representación, tales como los que se ocasionan en las guarniciones fronterizas y en las de las costas.

Para que se aprecie mejor la veracidad de lo dicho, cabe apuntar la diferencia de haberes entre un subteniente del ejército y un bracero de los muelles de Cartagena o Puerto Co-

lombia: sueldo diario del subteniente, \$ 2-10; sueldo diario de un bracero, \$ 5-40, este último por doce horas de trabajo, en cambio del permanente del oficial.

III—Aviación

- a) Misión militar de aviación.
- b) Reglamentación.

La importancia adquirida en los últimos tiempos por la aviación como indispensable elemento de defensa nacional, principalmente en países que como el nuestro carecen de buenas vías de comunicación terrestres y fluviales y la consideración de que en todos los ejércitos hispanoamericanos se han realizado efectivos avances en este sentido, amén de otras razones de progreso y seguridad, inspiraron sabiamente a los legisladores de 1919, y el Congreso de dicho año expidió la Ley 126 por la cual se crea una escuela militar y se dictan algunas medidas sobre aviación.

Ley 126 de 1919.

Decreto 599 de 1920.

Anexo 2, página 9.

Consecuente con las ideas del legislador el Gobierno ha procurado por todos los medios el cumplimiento de la referida ley, y se complace en informar que se han hecho las diligencias necesarias a fin de crear y organizar la aviación militar y marítima. Al efecto, se ha contratado en el ejército francés una misión militar de aviación que se obliga a trasladarse a Bogotá, donde prestará sus servicios en el ejército colombiano bajo las órdenes directas del Gobierno y ciñéndose en un todo a las leyes de la República y a las disposiciones que dicte el Ministerio de Guerra.

El jefe de la misión es un capitán francés, señor René Adolphe Dominique Guichard, quien se compromete a crear y organizar la aviación militar y marítima de la República; a

instruir el personal colombiano de pilotos, observadores y mecánicos; a desempeñar el cargo de director de la escuela militar de aviación y de instructor de la misma; a dirigir la construcción y arreglo de hangares, campos de aterrizaje y de ejercicios; a asesorar al Ministerio de Guerra cuando éste lo solicite y a encargarse del puesto de jefe de la sección de aviación, si así lo dispone el Gobierno.

Algunos otros pasos se han dado para la creación y organización de la aviación militar. El Poder ejecutivo expidió el decreto 599 que la reglamenta, y hay fundadas esperanzas de que no finalizará el presente año sin que el cielo de la República sea cruzado por aeronaves militares.

IV—Archivos

- a) Adquisiciones.
- b) Mejoras materiales,
- c) Arreglos.

Desde el año próximo pasado se dio principio, paulatinamente, al arreglo formal y científico de ambos archivos, pues estas importantes dependencias del Ministerio se encontraban un tanto descuidadas y constituían un acervo de libros y documentos sin orden ni índice de ninguna especie.

A fines del año pasado se apropió en la planta baja del Capitolio nacional, un amplio salón, suficiente para contener los documentos de muchos años, el cual fue dotado de una magnífica estantería.

El señor general don Bernardo Caycedo, jefe de la sección de estadística del Departamento del personal de este Ministerio, y persona versada en estos asuntos, tiene a su cargo la dirección del arreglo de los archivos.

Son incalculables las ventajas y grandes los beneficios que recibirá el Gobierno, los miembros del ejército y la historia militar del país el día que termine la ordenación de los documentos y su catalogación.

Muy probablemente antes de terminar la actual legislatura podrán los honorables miembros de las Cámaras apreciar el trabajo que se ha efectuado en estas secciones, y el cual las coloca a la altura que les corresponde entre las más o mejor arregladas oficinas de su clase.

V—Bandas de música

Entre los elementos que más contribuyen a la educación de los ciudadanos que el servicio militar obligatorio lleva a los cuarteles, se cuentan las bandas de música. Con su concurso el soldado aprende los himnos y las canciones que mantienen encendido en su corazón las llamas del amor patrio. La música ejerce considerable influencia sobre su moral y sobre su salud, hace más amable la vida de cuartel y presta a las tropas en formación mayor marcialidad y de consiguiente mejor efecto y mayor prestigio.

Por otra parte, las poblaciones que guarnece unidades que poseen bandas de música, se sienten beneficiadas, y en efecto lo son, y en cambio aquellas a quienes ha tocado en suerte otras que no las tienen, se sienten desairadas y toman a mala parte la falta de banda.

El Ministerio de Guerra persigue colocar en idéntico pie de igualdad a todas las unidades del ejército, y estima como un deber de justicia proporcionar a los soldados de todo el país la misma comodidad y bienestar; en tal virtud, cree justo y necesario dotar a todos los cuerpos de tropa de su correspondiente banda de música, bien seguro de que con ello contribuirá en gran manera a la instrucción pública de la nación y al mejoramiento de las costumbres sociales.

Sobre este t3pico de las bandas de m3sica conviene a3adir que a causa de la escasa remuneraci3n de que gozan los individuos que las componen, la renovaci3n parcial del personal se sucede con demasiada frecuencia, lo cual afecta desventajosamente la conservaci3n y enriquecimiento de los repertorios.

VI—Contabilidad

En las visitas fiscales que por disposici3n de este Ministerio se han practicado en algunas unidades del ej3rcito, se orden3 examinar cuidadosamente si el sistema de contabilidad actual se adaptaba bien a las necesidades del servicio, teniendo en cuenta la organizaci3n y adelantos de la instituci3n; si la descripci3n y comprobaci3n de las cuentas, as3 como el control y fiscalizaci3n se ejercen con regularidad y en beneficio de la correcta inversi3n de los caudales p3blicos que manejan los contadores del ej3rcito. De los informes rendidos se deduce que hay verdadera anarqu3a en la manera de comprender y aplicar el sistema actual de contabilidad. Para algunos empleados el libro general de cuenta y raz3n es algo incomprendible que los confunde y embaraza para la oportuna remisi3n de las cuentas a la Corte del ramo. Muy respetuosamente me permito insinuaros la necesidad de simplificar el sistema de contabilidad en las oficinas de manejo del ej3rcito, con el objeto de suprimir t3ntos libros y papeles hasta cierto punto in3tiles como se llevan actualmente y que s3lo sirven, en concepto de peritos, para entorpecer las operaciones y para acabar con la sencillez, precisi3n y claridad que aconseja e impone el *Reglamento org3nico de la contabilidad oficial*

Se hace indispensable la creaci3n por ley de una sola oficina de manejo para el ramo de guerra, 3nica responsable para ante la Corte de cuentas (ll3mese comisar3a pagadora o contadur3a general de guerra) que incorpore en sus cuentas las de las oficinas subalternas, que en este caso ser3an las conta-

durías de los cuerpos de tropa, la cual vendría, sin duda, a garantizar la unidad de cuenta y de caja, base sólida de la contabilidad.

De la creación de esta oficina resultaría que un solo magistrado de la Corte de cuentas podría examinar la cuenta de todo el ejército, y que, en un momento dado, un visitador fiscal o cualquiera otra entidad designada al efecto, podría conocer el estado de los créditos asignados en el Presupuesto; la cuenta de reconocimientos del Ministerio, cuyos balances y situaciones se remiten mensualmente a la Corte y a la Dirección general de contabilidad, sería algo real y completo; se suprimiría la incorporación de las relaciones de pago de los administradores de hacienda—que en ocasiones no las remiten, por más que se les apremie, o las pasan demasiado tarde—pues entonces la descripción de las operaciones la haría la Tesorería general por pago directo al comisario pagador o contador general del ejército; se acabaría con el atraso en la rendición y de consiguiente en el examen de la cuenta, y con la imposibilidad de prevenir alcances o perseguir malversaciones; y al contrario, se conseguiría la rendición y examen oportunos y la mejor y más completa fiscalización del Ministerio y de los visitadores, ya en la contaduría general, como también en las comisiones administrativas y demás dependencias de manejo del ejército; se atendería de mejor manera el servicio de pagos, punto tan importante en este ramo de la administración pública, y hoy tan mal servido a consecuencia de las tramitaciones con los administradores de hacienda que, naturalmente, sólo obedecen órdenes de la Tesorería general.

Tenemos que convencernos de la necesidad urgente de reformar la legislación fiscal vigente en este particular, haciendo de ella un código para gentes honradas, que es la calidad de las que el Gobierno tiene que escoger para los puestos públicos y especialmente para los de manejo. Los sistemas encaminados a establecer trabas y fórmulas que no respondan a un plan científico, no siempre han dado resultados satisfactorios y, al contrario, han traído trastornos evidentes para la buena administración de los caudales.

Sobre el particular que vengo tratando os presentaré un proyecto de ley elaborado sobre la base de la experiencia en lo que respecta a las oficinas de manejo del ramo de guerra.

VII—Departamento general de guerra

El Departamento general de guerra ha venido funcionando con dos secciones únicamente, encargadas la una de las cuestiones relativas al ejército en general y a las que atañen a las cuatro armas principales, infantería, caballería, artillería e ingenieros, como también a la de tren y muy en breve a los asuntos concernientes a la navegación militar aérea; la otra, se ocupa preferentemente en lo relacionado con el servicio militar obligatorio.

Dado el cúmulo de negocios que a este importante departamento del Ministerio corresponde estudiar, es necesario darle la organización que las exigencias del ejército demandan, aumentando el número de sus secciones de acuerdo con la división de las armas y los diferentes y variados asuntos que implican su organización y desempeño.

Para dar idea del trabajo que corresponde a este departamento, enumeraré someramente algunas de sus labores:

a) Proyectos de leyes y decretos constitutivos del ejército; su organización, formación, dislocación y distribución de la planta del mismo en paz y en guerra;

b) Reclutamiento e instrucción de las tropas por medio de los reglamentos tácticos;

c) Reglamentación de los establecimientos de educación militar;

d) Tramitación de los asuntos que se derivan de la aplicación de los reglamentos;

e) Servicio militar obligatorio;

f) Asuntos relacionados con la defensa territorial, y con obras de fortificación, y

g) Asuntos relacionados con la aviación militar y comercial.

En el transcurso del año este departamento ha trabajado duramente, y fruto de sus labores han sido los reglamentos siguientes que pueden calificarse de nacionales en razón de su adaptabilidad a nuestras condiciones étnicas, que no pueden estar apreciadas dentro de reglamentos vigentes en otros países:

Reglamento para las escuelas primarias del ejército, número 28;

Reglamento de servicio de los revisores de armamento, número 17;

Reglamento de ejercicios para las tropas de tren, número 22;

Reglamento para la construcción de blancos para la infantería, número 27;

Reglamento del servicio de guarnición, número 7;

Reglamento de castigos disciplinarios y de reclamos, número 6;

Reglamento para las compañías disciplinarias, número 31;

Reglamento de sanidad militar en tiempo de paz, número 32;

Reglamento sobre contabilidad, documentación y servicio de oficinas, número 33;

Reglamento de fortificación de campaña, número 34;

Reglamento de equitación, número 36;

Reglamento de toques de corneta, número 35.

Conviene, pues, en bien de la institución militar y de su buen funcionamiento, darle la siguiente organización:

Un general de división, jefe del departamento;

Un mayor de Estado mayor, ayudante;

Un archivero-registrador (empleado civil).

SECCIÓN I—INFANTERÍA E INGENIEROS

Un jefe (oficial superior);

Un adjunto (oficial subalterno).

SECCIÓN II—CABALLERÍA Y TROPAS DE TREN

Un jefe (oficial superior);
Un adjunto (oficial subalterno).

SECCIÓN III—ARTILLERÍA

Un jefe (oficial superior);
Un adjunto (oficial subalterno).

SECCIÓN IV—AVIACIÓN

Un jefe (oficial superior);
Un adjunto (oficial subalterno).

DIRECCIÓN SUPERIOR DE RECLUTAMIENTO Y REEMPLAZO

Un director (general de brigada);
Un ayudante (oficial superior);
Un adjunto (oficial subalterno).

ESCRIBIENTES Y ORDENANZAS

Cinco escribientes (sargentos primeros);
Cinco ordenanzas (cabos primeros);
Seis asistentes (contratados).

VIII—Inspección General del Ejército

La inspección general del ejército, encomendada al patriótico celo del señor general de división don Alcides Arzayús, ha practicado las visitas reglamentarias en los cuerpos de las divisiones I y II del ejército, elevando a este despacho los informes respectivos, de los cuales ha tomado atenta nota el Ministerio para corregir los defectos anotados sobre organización, administración y disciplina.

Por medio de circulares dirigidas a los comandos divisionarios se han hecho conocer algunas de las observaciones de la inspección general y los resultados beneficiosos obtenidos saltan a la vista.

Con el objeto de mejorar el servicio de fiscalización, puesto que para el inspector general sería difícil, si no imposible, poder atender solo a las visitas anuales de todos los cuerpos de tropas del ejército, sería útil y conveniente la creación de tres inspectores de armas especiales, dependientes de esta alta autoridad.

IX—Disciplina

No ha descuidado este ramo importantísimo de la institución militar el Ministerio de Guerra. Prueba de su celo a este respecto, es una de las circulares que en seguida transcribimos, para que se vea que sobre las faltas contra la disciplina que pueden observarse todavía, se ha llamado la atención de los señores oficiales, en tono claro y contundente.

«No obstante reiteradas insinuaciones de este despacho y las observaciones que ha hecho el inspector general del ejército a los comandos superiores y de cuerpos de tropa, el Ministerio tiene la pena de apuntar que generalmente hablando en el cuerpo de oficiales está decayendo el espíritu militar, lo cual es más extraño todavía entre los que han recibido instrucción en los institutos militares. En efecto: varios oficiales—aun los comprendidos en la categoría de generales y superiores—demuestran frecuentemente cierto abandono, cuando no olvido, de las fórmulas de respeto, cortesía y disciplina al presentarse en público y especialmente delante de sus superiores. Hay oficiales que no tienen reparo alguno en venir a tratar asuntos del servicio directamente con el Ministro, en traje antirreglamentario; o con el que visten para ir al terreno, o usando prendas con las cuales

no es lícito exhibirse en sociedad, ni mucho menos delante de las entidades que deben respetar con mayor esmero y atención. El traje de levita o el traje de guerrera es el determinado para actos distintos de las presentaciones oficiales. El descuido que algunos revelan en su persona y en el uniforme; la falta de arreglo de la barba y el pelo; el calzado roto o sin lustre; la falta de trabilla en el pantalón largo; la del corbatín; el desuso del guante calzado, las manchas de grasa en los cuellos, gorras, etc. etc., son indicios de que en la oficialidad está degenerando el respeto a los superiores, el cariño al uniforme y el propio concepto de sí mismo. Hasta el elemento civil ha observado la forma desgarbada como se practica el saludo, que muchos hacen de cualquier manera, con menosprecio de las disposiciones reglamentarias, ya llevando los guantes sin calzar, o con uno de ellos o con ambos en la mano con que se saluda, cuando no es el cigarro, debido a la fea costumbre de fumar por la calle. En ocasiones, con ligereza que acusa falta de urbanidad, va tendiéndole la mano al superior. El saludo en la calle se practica todavía peor cuando van a caballo; marchan al trote largo y olvidan poner el caballo al paso para saludar. Además, parece que los jinetes no miran a las personas y ocurren atropellos muy a menudo. Se ven oficiales que andan por la calle con la sola cubierta del sable y otros sin él. El reglamento sólo excusa de ir sin sable cuando se va de paseo de a caballo y en los casos determinados en los artículos 62 y 63 del *Reglamento de uniforme*, de 1910.

Hay más todavía: en los comandos se ha venido tolerando cierta anarquía en el uso del uniforme para desempeñar los servicios de guarnición, de servicio interno, de guardia, etc. El hecho de que el actual Reglamento de uniforme haya sido sustituido por el que aprobó el Decreto número 1315 de 1919, que bien sabe ese comando fue aplazado en sus efectos hasta el mes de octubre del presente año, no autoriza a ningún oficial ni comando para introducir desde ahora, por sí y ante sí, innovaciones que están reñidas con la uniformidad, con la disciplina y con la estética.

Si ese comando fija un poco la atención, verá oficiales que llevan el capote desabrochado, la capa al hombro; unos usan-

do cubresilla y otros nó en las formaciones de parada, etc. Esto acusa un descuido indisculpable, pues es fácil reemplazar esta prenda o prescindir de ella.

El señor general habrá podido ver dentro de la guarnición a oficiales que andan con gorra de salida y pantalón largo, y otros con pantalón largo y gorra de campaña, etc. Es muy frecuente el uso dentro de la ciudad del vestido destinado para el terreno, y así otra serie de irregularidades que sería largo enumerar.

Todo esto proviene de que los oficiales han venido faltando a las disposiciones reglamentarias «a ciencia y paciencia» de los llamados a evitar la anarquía. Cuando se toleran las faltas, los responsables se habitúan tánto a ellas que ya ni siquiera las advierten.

La conducta de muchos oficiales deja que desear, tanto por el aspecto militar como por el lado social: con frecuencia se les ve en los lugares más concurridos haciéndose lustrar el calzado; andar de brazo con los civiles; formar corrillos en las esquinas de las calles o en la puerta del cuartel, y lo que es todavía peor, haciendo manifestaciones de tenorios, «pelando la pava,» como se dice vulgarmente, cosa que por lo ridícula ni siquiera es cosa aceptada ya por el elemento civil.

Con frecuencia se sabe que la conducta de algunos, en sus ratos de expansión, se presta a censuras, y de ahí que la autoridad civil esté dando quejas, pártes, informes, etc., del modo de proceder de ciertos militares a quienes ese comando debe castigar severamente.

Como es muy posible que en el presente año se efectúen algunos ejercicios de instrucción, es necesario que el señor general vaya exigiendo de los oficiales que se provean de las prendas de equipo que corresponden a su categoría, especialmente de monturas, cuidando de que los oficiales no usen esta prenda conforme al modelo de la de civiles, porque el aspecto que resulta de esa combinación no cuadra bien con la marcialidad.

Haríase demasiado prolijo este Ministerio al seguir enumerando las anomalías en el porte y trato de los oficiales para con los superiores, para con sus mismos camaradas y para con el público; pero por lo que queda dicho, ese comando observa-

rá que es preciso vigilar la conducta general del cuerpo de oficiales para que en lo sucesivo se cumplan con fidelidad las exigencias disciplinarias, se haga hasta ostentación de cultura y de caballerosidad en todos los actos públicos y del servicio y sea el oficial un exponente del adelanto moral y material del ejército, que dé prestigio a éste y al gobierno al cual sirve.

Debe disponer ese comando que los avisos sobre el día, hora y lugar en donde hayan de verificarse las revistas ú otros ejercicios de las tropas, se den con la mayor oportunidad posible. A las revistas de instrucción deben concurrir todos los oficiales, no excusando sino a los ocupados en el servicio y a los enfermos. Se evitará el envío de comisiones, pues todos deben presenciarla obligatoriamente.

A propósito de las revistas, es necesario reaccionar en el sentido de que tales actos tengan más seriedad e importancia; que todos guarden la compostura requerida, que sigan con interés el curso de ellas, observen la calocación reglamentaria y tomen las anotaciones a que hubiere lugar. Los superiores que las pasen o intervengan en ellas por medio de las críticas, deben tener el cuidado de poner de relieve la capacidad y su criterio, del conocimiento de los reglamentos y demás materias, y ser menos tolerantes con el resultado mediocre de muchas de aquellas revistas.

Preciso es que los señores comandantes se preocupen por mantener siempre ocupados a los oficiales por los medios que ellos conocen y tienen en sus manos, a fin de acabar con las salidas extemporáneas de aquéllos, y además, para evitar que el público, juzgando por las apariencias, no los tache de holgazanes, cosa que redundaría en perjuicio de la institución.

Por último, el Ministerio excita al señor general para que se sirva llamar la atención de sus subordinados hacia el hecho de detener al Ministro de Guerra en la calle, al salir del Ministerio o de su domicilio, para tratarle asuntos del servicio, lo cual es cuando menos, falta de cortesía o de respeto.

Estima el Ministerio que no tendrá que volver a tratar las materias que han motivado la presente circular y que ese comando pondrá los medios que los reglamentos permiten para

corregir las irregularidades anotadas, y otras que es por demás enumerar.

La presente circular se hará conocer por todos los cuerpos de la unidad de su mando, en la forma que lo estime conveniente.»

X—Estado Mayor General

El personal del Estado mayor general, escogido entre los mejores elementos del ejército, bajo la dirección del señor general don Antonio Laverde R., ha llenado su labor en la forma más encomiable, distinguiéndose por sus trabajos teóricos y de elevada técnica militar.

Este instituto consta de las siguientes dependencias :

- a) Departamento central;
- b) Departamento de informaciones;
- c) Departamento de transportes;
- d) Departamento de levantamiento; y
- e) Departamento de historia militar.

Estos departamentos a cargo de un jefe del grado de coronel y con el rango de comandante de regimiento, están divididos en secciones, cada una de las cuales se encuentra bajo la dirección de un teniente coronel o mayor. Además tiene un número de adjuntos del grado de capitán, y el personal de empleados civiles para las necesidades del servicio.

El departamento de levantamiento se halla cumpliendo desde su organización con la misión de levantar la carta militar de la República, que requiere tiempo y precisa solución preferente. Los trabajos se iniciaron tomando por base la sabana de Bogotá, pero al extender la red trigonométrica hacia el norte de la República se comprobó que la labor iniciada en esa forma demandaba gastos muy fuertes, y como la situación del fisco en ese entonces no lo permitía, hubo de modificarse el plan gene-

ral y adoptar un procedimiento más sencillo y que diera resultados prácticos con mayor rapidez, consistentes en el levantamiento de radiales para formar el esqueleto de la carta, aprovechando los trabajos ejecutados por la oficina de longitudes del Ministerio de Relaciones Exteriores, para más tarde complementarlos volviendo al anterior. Actualmente funcionan dos comisiones en las radiales del norte y del sur, pero el personal de ingenieros, geodestas y cartógrafos es muy reducido y se hace indispensable la creación de diez plazas más con el fin de atender al levantamiento de las radiales de oriente y occidente.

Los sueldos que disfrutan hoy estos empleados son muy exigüos, y difícilmente se consigue personal idóneo, por cuanto que en las empresas particulares, aun en las obras públicas nacionales, se les remunera con tres tantos más del sueldo que devengan en este instituto. Se impone la necesidad de un aumento equitativo para subsanar los inconvenientes que vengo anotando.

Dependiente de este instituto se halla el batallón de ferrocarrileros, de reciente creación, compuesto de dos compañías, una de construcción y otra de explotación. Como la dotación señalada a esta unidad estaba subordinada a la Ley 91 de 1919, no fue posible asignarle una compañía más de construcción, de acuerdo con lo que la experiencia y las necesidades han venido a demostrar en el corto tiempo de su funcionamiento.

En el proyecto que sobre planta de oficiales y pie de fuerza para el próximo año llevaré a vuestra consideración, figurará el personal suficiente para elevar en una compañía más esta importante unidad del ejército.

XI—Escuela Superior de Guerra

Este instituto, cuya misión primordial es la preparación de los oficiales de Estado mayor, ha venido funcionando en

una forma poco reglamentaria, debido a diversas causas, tales como las del profesorado y la de comprender un curso anexo destinado a la preparación de oficiales subalternos o de aquellos que no han salido de la escuela militar.

En el año de 1919 y en el presente no ha funcionado curso de Estado mayor por la primera de las causas anunciadas.

Sin embargo, es necesario atender convenientemente a ambas cosas, porque la instrucción de los oficiales para el servicio de Estado mayor debe abarcar también la de los oficiales para el comando de las unidades mayores y superiores, la cual no se obtendrá en otra forma. Mas para llegar a este fin, se requiere contratar técnicos destinados al profesorado de las materias más importantes. En el capítulo relacionado con las misiones militares docentes encontraréis las razones que habían impedido al Gobierno proceder a subsanar este inconveniente.

La necesidad de que el curso de Estado mayor (o academia de guerra) vuelva a funcionar, es evidente, con mucho mayor razón hoy, cuando la creación de nuevas unidades ha aumentado considerablemente el número de oficiales superiores.

El curso de aplicación en la forma como ha venido funcionando es necesario todavía, aun cuando ya el ejército no debiera tener otra fuente de oficiales que la escuela militar. En este caso faltarían de todos modos las escuelas de aplicación (tiro, artillería, ingenieros y caballería) con el fin de proporcionar en éstas a los oficiales la manera de especializarse en el conocimiento de su arma respectiva.

Mientras se crean estas escuelas, es urgente mantener dicho curso, porque aún se encuentran oficiales que necesitan pasar por él, ya para obtener los conocimientos necesarios a su cargo, o para refrescar los adquiridos en años pasados; pero convendría desligar perfectamente los dos institutos.

XII—Escuela militar

La dirección de la Escuela militar se halla a cargo del señor general don Ernesto Borrero, quien con su severo ejemplo, a la par que con su recomendable entusiasmo, mantiene estricta disciplina entre sus subordinados, contribuyendo al adelanto y progreso de este instituto.

Una señal evidente del prestigio de la Escuela militar es la presentación de más de cien aspirantes a beca, entre los cuales, de acuerdo con el resultado de examen, se pudo seleccionar el número correspondiente a las vacantes que existían dentro del cupón del presente año escolar. Los resultados de la revista de instrucción individual llevada a cabo últimamente, indica un éxito halagador para la terminación del curso. En cuanto a los exámenes de egreso ellos han merecido la plena aprobación de los tribunales calificadores de prueba.

Actualmente la Escuela militar cuenta con ochenta cadetes becados y siete supernumerarios, distribuidos en cinco cursos. El Ministerio de Guerra insinúa la conveniencia de que se aumente el personal de cadetes a ciento sesenta, a fin de solucionar en esta forma, dentro de pocos años, la escasez de oficiales subalternos de que se habla en otro capítulo de de esta Memoria.

El año de 1919 fueron ascendidos a subtenientes, después de haber rendido examen satisfactorio, diez alféreces del curso militar, de los cuales se incorporaron 8 a la infantería, 1 a la artillería y 1 al ingenieros.

XIII—Justicia militar

La reforma militar implantada hace más de diez años consistió en el cambio de la organización del ejército y de los diferentes servicios del mismo.

Los nuevos métodos de instrucción, reclutamiento y reemplazo, así como la organización de las oficinas militares, difieren totalmente de lo que se practicaba hace veintiséis años, época en que se elaboró el proyecto de Código Militar que reemplazara el antiguo, o sea la Ley 35 de 1881.

La organización militar moderna quiere que lo que se refiere a la fuerza pública en sus líneas generales sea determinado por leyes especiales que tengan cierta elasticidad para que el Gobierno pueda, por medio de los Reglamentos, hacer los cambios que imponga el adelanto de la institución y el progreso del arte militar. Por esta razón los cuatro primeros libros del Código Militar se consideran inadecuados, y sólo el 5.º puede tener aplicación en la actualidad.

Ley 152 de 1896.

Ya una ley anterior declaró que por Código Militar debía entenderse únicamente la parte relativa a la justicia.

Se impone, pues, la formación de un proyecto de Código Militar, que acaso me sea dable presentar más tarde a vuestra consideración. Someramente trataré de algunas reformas al libro 5.º a que he hecho referencia. Así, por ejemplo, el artículo 1078 declara que «el uso de la vara, como se dice en el artículo 278, queda permitido,» y esta doctrina es contraria a la moderna organización y afecta el servicio militar obligatorio.

En el artículo 1080 se asigna al ejército los servicios de conducción de malhechores o los de delitos graves, y eso también es contrario a la misión del hombre de guerra. En esta misma disposición se habla del uso del arma por los centinelas, asunto que se halla claramente tratado en el *Reglamento de servicio de guarnición*.

Ley 26 de 1916.

La ley ha establecido cuál es la jerarquía militar, y el artículo 1092 habla de los alféreces, grado que no existe en el ejército, excepto en la escuela militar.

Se habla también de empleados militares asimilados y no existen las asimilaciones.

El artículo 1118 respecto de los desertores que apa-

rezcan sirviendo en otro cuerpo, no tiene cabida en la parte penal del Código, porque de acuerdo con el servicio militar obligatorio, las unidades del ejército tienen sus reservistas propios, y existen disposiciones que prohíben su admisión en cuerpos diferentes.

Respecto de las penas correccionales y castigos disciplinarios tampoco tienen cabida en el código, porque esa materia está reglamentada a la luz de los modernos principios militares.

Dentro del Código Militar, antiguo libro 4.º, se insertaron las reglas del Derecho de gentes que deben observar los jefes de operaciones militares.

Acaso fue esta una de las notas más altas que dio la República en su avance firme por los senderos de la civilización cristiana. Los pueblos latinoamericanos expresaron al colombiano su aprecio al conocer este paso dado por nuestra nacionalidad. Pero los acontecimientos que está presenciando el mundo con motivo de la guerra europea, y las declaraciones de que los tratados son apenas papel impreso cuando no los respalda la fuerza, han dado lugar al más frío escepticismo en punto al respeto por los derechos de las naciones.

Esto hace pensar que, después de tan duras enseñanzas, experimentadas por nosotros mismos en inolvidable amputación, no parece que debamos insertar como canon de procedimientos guerreros para el porvenir aquellas máximas de justicia menospreciadas por las grandes potencias de la guerra.

XIV—Pensiones y recompensas

Con la promulgación de una ley de retiro justa y completa se echaría la base para formar una oficialidad apta y hacer del ejército de Colombia una institución verdaderamente eficiente y vigorosa.

Mientras la carrera militar no sea halagüeña entre nosotros, mientras el Congreso no asegure el porvenir de los individuos que a ella se dediquen, es imposible aumentar el personal de oficiales distinguidos, que es escaso debido a causas muy conocidas, entre ellas la pequeña remuneración de que disfrutaban los militares y la falta de garantías eficaces para los antiguos servidores y para sus familias.

Puede decirse que la necesidad primordial que hoy tiene el ejército es la de oficiales competentes y bien preparados. En vano se empeñará el Gobierno en la tarea de introducir en el ramo de guerra todo género de mejoras, si no encuentra un número de colaboradores hábiles y entusiastas, que las comprendan, las secunden y las hagan fecundas. Yo no culpo a los oficiales. Nó. Todos o casi todos son patriotas inspirados en nobles sentimientos; hay entre ellos un cuadro que enorgullece por su espíritu de estudio, por su disciplina y por su gallardía. Y si no alcanzan todos esta altura es porque la abnegación no es virtud que anide en todos los corazones con la misma fuerza. Ellos ven, en efecto, que después de veinticinco años de lucha en pro de la patria les espera la miseria para sí y para sus hijos, porque el Estado no les asegura su tranquilidad y se encuentran sin recursos y sin iniciativa para emprender otra clase de trabajos.

La ejecución de la Ley 71 de 1915 ha estado suspendida en lo referente al retiro de oficiales, debido a que la Ley 80 de 1916 (artículo 10) suspendió los efectos del artículo 11 de aquella (pensiones por retiro del servicio activo), mientras el monto anual de las rentas nacionales no excediera de \$ 18.000.000. Como el presupuesto de rentas de la presente vigencia traspasó ese límite, y es de esperarse que la situación fiscal mejore año por año, el Gobierno está en disposición de continuar la ejecución de la ley referida, en el particular de que se trata.

En la legislación existente sobre pensiones se nota cierta confusión que estimo debe resolverse por medio de una sola ley, a fin de que tanto los interesados como la entidad llamada a conocer de estas demandas, tengan la suficiente facilidad en la interpretación y aplicación de las disposiciones sobre el particular, ahora que va a entrarse de nuevo en esta materia.

En efecto: el artículo 23 de la Ley 71 de 1915, dice así:

“Los miembros de familia de los oficiales que fallezcan en acción de guerra o en actos del servicio militar y por causa de éste, de los pensionados o que tuvieren derecho a pensión por encontrarse en alguno de los casos que determina la presente ley, tendrán derecho a la pensión correspondiente al oficial en el siguiente orden:

1.º *Las viudas;*

2.º *Los hijos legítimos menores de edad;*

3.º *Los padres ancianos en estado de pobreza;*

4.º *Los hermanos legítimos menores de edad, y las hermanas mientras permanezcan solteras y observen buena conducta.”*

El artículo 3.º de la Ley 80 de 1916, dice:

“Desde la promulgación de la presente ley ninguna pensión será transmisible ni acumulable. Con la muerte del agraciado queda extinguida la pensión.”

Como se ve, esta disposición declara intransmisibles las pensiones, y no sólo eso sino que lo dispone en forma más rotunda: CON LA MUERTE DEL AGRACIADO QUEDA EXTINGUIDA LA PENSIÓN.

Pero inmediatamente, en su artículo 4.º, declara que para los casos de oficiales que fallezcan en acción de guerra o en expediciones armadas, sí tienen derecho a la transmisión la viuda y los hijos legítimos menores de edad. Dice ese artículo 4.º:

“Refórmase el artículo 23 de la Ley 71 de 1915, así:

La viuda y los hijos legítimos menores de edad de los oficiales que fallezcan en acción de guerra o en expediciones armadas, tendrán derecho a la pensión que hubiere correspondiente al oficial, en el caso del inciso 1.º del artículo 11 de esta ley (la 71).”

Luégo viene el artículo 2.º de la Ley 72 de 1917, que dice:

“Los miembros de familia de los oficiales que fallezcan en acción de guerra o en actos del servicio militar, y siempre que sus causantes tuvieren derecho a pensión por encontrarse en alguno de los casos que determinan las leyes, tendrán derecho a la pensión en el orden siguiente:

1.º *Las viudas;*

2.º *Los hijos legítimos menores de edad; y*

3.º *Los padres ancianos en estado de pobreza.*

Parágrafo. La pensión será distribuida a prorrata entre los herederos que precisa este artículo, y no será acumulable, según el artículo 3.º de la Ley 80 de 1916."

Es ésta la última disposición sobre el particular; y como se ve, ella deroga implícitamente el artículo 23 de la Ley 71 de 1915, el artículo 4.º de la 80 de 1916, y reforma el artículo 3.º de la misma Ley 80, dejando a unos deudos de oficiales el derecho de transmisión. Y aunque el asunto a primera vista aparece claro, sería de desearse que tales disposiciones estuvieran sentadas en forma más precisa y en un solo cuerpo de ley, cuyo proyecto tendré el honor de presentar a vuestra consideración oportunamente.

XV—Sueldos

Los miembros profesiodales del ejército (oficiales), tienen en la actualidad remuneraciones tan pequeñas e insuficientes, que bien pueden apellidarse irrisorias.

Pongamos por ejemplo los extremos en la carrera: el general de división y el subteniente:

Un general de división, que es la más alta autoridad militar en su zona constituida por más de tres departamentos, gana solamente \$ 200 mensuales; es decir, tanto como un empleado secundario de cualquier empresa particular. En cambio tiene necesariamente que vivir en circunstancias de comodidad y decencia, que correspondan a la alta categoría de su empleo y atender a multitud de exigencias de orden representativo, ante nacionales y extranjeros; y por último, costear su uniforme que es bien valioso. Ahora analicemos al subteniente: Tiene un sueldo mensual de \$ 65, o sea la mitad de lo que gana un mozo de cordel en nuestros puertos, y está obligado por razones reglamentarias de la profesión, por el prestigio del uni-

forme y por su situación social a vivir si nó holgadamente, a lo menos con decorosa modestia, cosa imposible de conseguirse con la exigua asignación apuntada.

La mayor parte de los jóvenes que se inician en esta profesión, no disponen de capital o renta, y por consiguiente van a vivir del sueldo que el Estado les asigne, sin que por eso quiera decirse que van a servir por el sueldo, y está ocurriendo diariamente el caso muy lamentable de que se ven en la penosa necesidad de pedir su retiro del ejército, por no humillar la institución, viviendo no solamente con pobreza sino con miseria, por las razones anotadas; y el Gobierno que conoce a fondo estas penosas circunstancias, tiene que conceder el retiro que solicitan sin hacer otra cosa que lamentar esa desmembración.

La urgencia de poner inmediato remedio a está anomalía es imponderable, a fin de conservar en sus puestos a los oficiales que hoy los sirven y atraer a los que se han retirado, antes de que se interesen en empresas y negocios que luego no puedan abandonar.

Debe tenerse en cuenta, al tratar este asunto, que el costo de la vida se ha triplicado desde la época en que se hicieran las actuales asignaciones (Ley 99 de 1913).

XVI—Departamento administrativo

a) Intendencia

Una de las más grandes preocupaciones del Gobierno con respecto al ejército, ha sido la de suministrarle lo indispensable para ponerlo en aptitud para la guerra, y para que tenga la decorosa presentación que corresponde a la institución que más directamente representa el honor de la República.

Tratando de acordar los intereses del ejército, con el deseo de coadyuvar al desarrollo y prosperidad de las industrias nacionales, el Ministerio de Guerra se propuso adquirir en el país todo cuanto éste puede dar. Por desdicha los resultados no solamente no fueron satisfactorios, sino que, como más adelante se verá, tuvieron mucho de ineficaces y ruinosos.

En efecto, no se pudo dotar al ejército del indispensable uniforme de parada, porque el que se confeccionó con paños de una fábrica nacional, sólo alcanzó para unas pocas unidades. Por diversas circunstancias y entre otras por haberse agotado los tintes, la fábrica elevó a un precio de imposible aceptación la pequeña existencia que guardaba en sus depósitos. En cuanto al uniforme de cuartel, se suministró la dotación reglamentaria confeccionándolo con telas fabricadas en el país, pero con malísimo éxito, ya por el precio muy superior al que resulta de comprarlo en el extranjero, ya por la mala calidad de las telas que con el lavado se encogen y descoloran, ya por las imperfecciones de confección que necesariamente resultan de confiarla a una gran diversidad de personas. Sobre esto último viven clamando las autoridades militares, pues con todo y el minucioso cuidado que se pone en la recepción, un porcientaje considerable de vestidos resulta mal hecho, en términos que a poco se descose o desde el principio produce al soldado incomodidad y mal aspecto.

Tan ingratos resultados, a los que debe sumarse la demora en la entrega, la pérdida de la tela ocasionada algunas veces por daño absoluto o por desaparición, y el enorme recargo de trabajo y las mil molestias que ocasionó la adquisición del vestuario en el país, obligaron al Ministerio a ocurrir al extranjero.

Para sólo referirnos a los resultados económicos y pasando por alto las ventajas de una confección acabada y uniforme y de unas telas de muy rica calidad, los números comprueban que con el vestuario contratado con el señor T. Jaramillo, representante de la casa *J. Compton & Sons*, de Londres, se ha hecho una economía considerable de millares de pesos oro. El vestido de parada confeccionado en el país costó para cada individuo cuarenta pesos, y en Inglaterra se consiguió a quince. El vestido de cuartel costó en el país a nue-

ve pesos treinta centavos y en Inglaterra tan sólo siete pesos sesenta centavos.

Muy parecidos resultados dio el ensayo de adquirir el calzado en el país. Se suministró al ejército la dotación reglamentaria de zapatos de fabricación nacional, que se obtuvo pagando a seis pesos, cincuenta centavos cada par y que salió de mala calidad por los materiales empleados. Ultimamente se recibió un calzado comprado en los Estados Unidos, de burda apariencia, pero de mejor material y hechura, el que se obtuvo por menos de la mitad.

b) Remonta

El Gobierno ha adquirido para el ejército al rededor de 200 caballos y 50 mulas, comprados en buenas condiciones de servicio y precio, los que han sido distribuídos convenientemente.

Se trabaja en el sentido de dotar a las armas montadas de todo su ganado, atendiendo a los intereses del ejército con el fomento de las industrias caballar y mular.

Entre el material para movilización se cuenta los ganados, elemento que requiere estudio particular, dadas las condiciones especiales del país.

El caballo de guerra es de condiciones muy diversas de las que tiene nuestro caballo nacional. En Colombia se usa el caballo llamado de paso, de andar suave, pero inconveniente para el ejército. El caballo de trote se emplea poco todavía, y la producción en el país es casi nula, de modo que se dificulta enormemente obtener aun la restringida dotación de paz.

Por otra parte, hay necesidad de atender a otras condiciones, como la alzada, la resistencia para las fatigas de campaña y especialmente la adaptación a los climas y a la topografía montañosa de nuestro suelo.

De esto se desprende una serie de disposiciones importantes, de las cuales las principales se pueden agrupar así:

1) Organización de criaderos por cuenta del Gobierno, consultando para esto las necesidades de raza, clima y cantidad para los servicios del ejército, tanto en paz como para la movilización en caso de guerra; y

2) Estímulo para el mejoramiento de la raza en los criaderos particulares.

Combinando estos dos sistemas en una forma adecuada, el ejército podría llegar en pocos años a obtener la manera de atender satisfactoriamente a la adquisición y reemplazo de caballos en una forma mucho más económica y de mejores condiciones, como se hace hoy, resarciéndose suficientemente de los gastos que demanda la organización de los criaderos que el Gobierno funde.

La mula constituye en la actualidad, y en un largo futuro también, nuestro principal medio de transporte. Así lo imponen las condiciones montañosas del país, y la limitación de nuestras vías férreas, fluviales y carreteras. Este medio de transporte aunado con las necesidades del comercio, hace que la nación cuente con una producción nacional bastante amplia, que con poco esfuerzo satisfará las necesidades del ejército, aun en caso de guerra. Ese esfuerzo resultaría sólo con la adopción de una partida suficiente para dotar las unidades del ejército, especialmente las de artillería y del tren, con la cantidad necesaria para el servicio de paz y para atender a su reemplazo, porque con esta medida se estimularía grandemente la producción nacional, sometiénola a ciertas condiciones militares.

Oportunamente se presentará el respectivo proyecto de ley sobre reorganización de este servicio.

XVII—Dirección del material de guerra

La Dirección del material de guerra ha trabajado de manera eficiente por llevar sus dependencias al recomendable estado de organización y progreso en que hoy se encuentran, lo cual ha redundado en provecho para el ejército, comoquiera que esas labores se relacionan con la administración, adquisi-

ción, conservación y economía del armamento y demás elementos análogos.

Por conducto de esa oficina ha regulado el Gobierno la introducción de elementos para cacería, laboreo de minas y defensa individual que se están haciendo al país, de acuerdo con disposiciones ejecutivas que se dictaron sobre la materia, para contrarrestar el exceso en que se estaba incurriendo por causa de una errada interpretación respecto del verdadero

Decreto número 1759 de 1919.

Decreto número 2398 de 1919.

Anexo 6,

Ley 36 de 1886.

alcance de la ley sobre tarifa de aduanas. Acaso sería conveniente que se legislara en el sentido de restringir estrechamente la importación de revólveres y de cápsulas para ellos, con la mira de que no se vuelva a los inconvenientes del libre comercio de armas.

La maestranza del ejército, dependiente de la Dirección del material de guerra, que puede citarse como modelo entre los talleres de esta capital, y que funciona bajo la dirección atinada del experto profesional señor Wenceslao Pachaman, ha llegado a tal grado de adelanto, que sugiere la seguridad de que, al dotarla con mayor número de personal y maquinarias modernas, podría convertirse, dentro de un futuro no lejano, en un establecimiento que independizara al país de la industria extranjera en la mayor parte de los renglones relacionados con el material de guerra. Ultimamente se ha construído allí, con evidente economía para el Tesoro público e indiscutible ventaja para la oportunidad del suministro, cornetas, clarines, cajas de guerra, yataganes (bayonetas), tapabocas para los fusiles, cartuchos de instrucción y de fogueo, etc. etc. Esto sin contar con los trabajos de reparación y mejora del armamento y de toda clase de elementos para el ejército.

Mientras los recursos fiscales permiten llegar a las ampliaciones que son de desearse, hay necesidad de reemplazar algunas maquinarias en la maestranza y proveerla de las indispensables para fabricar los repuestos más esenciales del armamento.

Se han hecho esfuerzos supremos para mantener el material de guerra en perfecto estado, a pesar de lo exiguo de las

partidas destinadas para su limpieza, reparación y conservación. Estas partidas tienen ahora el monto que tenían antes de la guerra europea, y es necesario triplicarlas cuando menos, porque además de que se han creado nuevos cuerpos de tropas, lo cual aumenta los gastos de limpieza para el armamento en mano, los elementos empleados hoy con tal fin valen tres tantos más.

Por gestiones de este Ministerio ante los respectivos gobernadores, algunas asambleas crearon en sus últimas sesiones el puesto de armero, que atienda a la conservación del armamento a cargo de aquéllos, para el servicio de las policías, resguardos, etc. Sería de desearse que se adoptara esa providencia en todos los Departamentos, a fin de que el material no se deteriore en absoluto por falta de reparaciones oportunas. Además, con esta medida se aligera en algo la casilla humilde del Presupuesto, recargada hoy con los gastos ocasionados por la composición del armamento que frecuentemente devuelven dañado las autoridades de hacienda y de policía.

Bajo la dependencia del material de guerra funcionan hoy la escuela de armeros y la escuela de conductores de automóviles. En la primera se forman verdaderos mecánicos, que después de cumplir su contrato como armeros del ejército, van a ser elementos útiles en las industrias del país. En la segunda se forman los pilotos para los automóviles y camiones militares, y aprenden el manejo de motores varios suboficiales, de entre los cuales se habrá de seleccionar el personal de mecánicos para los aviones del ejército.

En cumplimiento a lo dispuesto por la Ley 77 de 1914, el Gobierno, por conducto de una comisión militar adquirió en los Estados Unidos de América una fábrica de municiones con capacidad suficiente para atender a las necesidades del ejército, a la instrucción del pueblo en el tiro y a la provisión de los depósitos. Como complemento de dicha fábrica, adquirió una fundición, indispensable para el funcionamiento de la primera, y que tendrá la ventaja, entre otras, de utilizar los metales que ofrecen las minas del país, al mismo tiempo que proporcionará va-

lios elementos para las industrias nacionales. Los ingenieros contratados para su montaje e instalación, tienen la misión de enseñar y formar un personal nacional suficiente para su manejo futuro. Además, el Ministerio sostiene la educación de dos de los más aventajados armeros graduados en la maestría, en una de las más afamadas fábricas de municiones del mundo, la *Western Cartridge Co., de East Alton* (Illinois).

El programa para la instalación de fábricas de municiones de artillería e infantería, la fundición anexa a ellas, la fábrica de fusiles y la de pólvora, se desarrollarán en un período de tres años a contar desde el presente.

Ya se encuentran en poder del Ministerio los planos de los primeros edificios de nuestro arsenal; al país están llegando las maquinarias, y en terrenos de la nación se están ejecutando, bajo la dirección de ingenieros de las casas vendedoras, los trabajos preliminares para su instalación.

La manera como se está intensificando la adquisición del material indispensable para la defensa nacional, como la dirección y control de los servicios de fabricación de municiones, aviación y transportes automoviliarios que le serán adscritos, acrecen de modo visible los trabajos que le están encomendados a la Dirección del material de guerra, por lo cual es indispensable proveer al aumento de personal de dicha sección.

En el curso de las presentes sesiones me será honroso presentar a vuestra consideración un proyecto de ley sobre tan importante tópico.

XVIII—Depósitos para la movilización

Talleres

Uno de los grupos de operaciones que comprende la movilización es el relativo a material.

No basta contar con un suficiente número de reservistas sino que es preciso tener preparados, desde el tiempo de paz, todos los elementos materiales que son necesarios para armar, equipar y mantener al soldado en campaña.

Motivos de orden interno hicieron necesaria, en años pasados, la movilización de algunas unidades, y estas experiencias demostraron la completa deficiencia de nuestros servicios en lo que se relaciona con el material.

Pequeños ensayos de movilización bastaron para demostrar que sin una conveniente organización de los depósitos de material y sin la existencia de los talleres que sirvan de fuente de reemplazo y de sostenimiento de aquéllos; una movilización general tropezaría con gravísimos inconvenientes que despojarían esta operación trascendental de su primordial condición, la rapidez, constituyendo así una fuente de funestas consecuencias en el transcurso de las operaciones subsiguientes.

Estas conclusiones imponen la necesidad de reorganizar tales servicios en una forma que corresponda a las exigencias militares del país, dotando al ejército de las dependencias que sirven de núcleos principales.

Estas dependencias son los depósitos de material y los talleres.

A los primeros corresponde todo lo relativo al armamento y municiones; a los segundos la preparación del vestuario y del equipo. Además, se requiere la creación de depósitos para otros materiales de guerra no comprendidos en los anteriores.

Las circunstancias especiales del país no permiten centralizar estos servicios como se tienen actualmente, sobre todo en lo relativo a vestuario y equipo.

En cuanto a armamento y municiones, si no existe una centralización completa, la distribución actual no está de acuerdo con la de las fuerzas militares, y la dotación de elementos tampoco es satisfactoria.

Es, pues, urgente, apropiar la partida necesaria para la creación de los depósitos de material; para la creación de los talleres y para dotar los cuerpos de tropas de los elementos que necesitan para atender a las necesidades de una rápida movilización.

El Ministerio presentará oportunamente los proyectos destinados a la reorganización de estos servicios.

XIX—Ametralladoras

- a) Modelo.
- b) Pruebas.
- c) Concepto de la comisión.

El material de ametralladoras adquirido últimamente por el Gobierno es de sistema *Lewis*, modelo 1918, y del tipo llamado ligero, de 7 milímetros. Fue construido especialmente para Colombia por la casa *Savage arms Corporation*, de Utica (Nueva York).

Las pruebas de calidad y resistencia fueron verdaderamente satisfactorias en los numerosos ejercicios que para ello se llevaron a cabo.

Los ejercicios realizados en el polígono de la fábrica *Savage*, a distancias comprendidas entre 150, 500 y 1000 metros comprobaron su precisión, solidez y calidad.

Este material ligero, trae además, como accesorios, carros para arrastre, trípodes de tipo pesado y trípodes para montaje en aeronaves.

En concepto de la Comisión militar colombiana receptora, integrada por los señores mayor Padilla, teniente Leal y el armero Hernández, y de la comisión del Gobierno americano compuesta por los señores coronel Dooley, mayor Hebard y capitán W. J. Cobb, jefe del servicio de reparaciones de ametralladoras en Francia, el grupo de ametralladoras construido para nuestro ejército es el más selecto salido de la factoría *Savage*, hasta la fecha.

XX—Marina de guerra



Pocas necesidades nacionales se presentan con carácter tan imperativo y urgente como la de la creación de nuestra marina de guerra.

Bañado el territorio de la República por dos grandes mares y surcado por numerosos ríos de bastante caudal, es hasta cierto punto inconcebible que el Gobierno no disponga de algunas unidades navales, ora para asegurar su soberanía, ora para salvaguardar el orden público y proteger los intereses comerciales de los colombianos. Como tal cosa sucede a tiempo que casi todos los países vecinos están en posesión de barcos de guerra, de más o menos capacidad y utilidad, el Ministerio de Guerra inspirado en el deseo de asegurar por todos los medios la defensa nacional, el orden y la paz del país, ha formulado un plan de formación de la marina de guerra que puede llegar a su completo desarrollo en un término de ocho años y que consulta por ahora el establecimiento de una escuela naval bajo la dirección de una misión extranjera, la adquisición de dos transportes y el envío de algunos jóvenes al exterior.

Espera el Ministerio que sentadas las bases y asesorado por los profesionales a quienes confíe la dirección de la escuela naval, pueda orientar su plan de formación en un sentido eficiente y económico.

Oportunamente presentará el Ministerio a la consideración de las honorables Cámaras el correspondiente proyecto de ley.

XXI—Cuarteles

No existe en todo el país, exceptuando el que se adelanta en Cali, un solo edificio construído especialmente para fines militares, y de consiguiente los cuarteles y locales para el servicio

del ejército son adaptaciones más o menos convenientes, pero en lo general poco adecuadas para los servicios a que se destinan.

En la mayor parte de las ciudades, guarnecidas por unidades del ejército, se han adaptado como cuarteles viejos edificios coloniales, en otro tiempo destinados para hospitales y conventos, o se han adquirido en arrendamiento casas de la mayor capacidad posible, que cuestan caro y no responden a las necesidades de organización, instrucción, administración y régimen interno de los cuerpos de tropas que las ocupan, con todo y gastar permanentemente en ellas, en arreglos y composiciones, muy buenas sumas de dinero.

Con la reciente creación de nuevas unidades y con el natural grado de desarrollo a que ha llegado el ejército, la necesidad de construir verdaderos cuarteles se hace más imperiosa cada día. Un regimiento de infantería necesita de suficientes dependencias dónde establecer en forma higiénica y ordenada sus dormitorios, cocinas, comedores, almacenes, talleres, enfermerías, lugares de castigo, etc. etc., y ante todo y por sobre todo, de sitios adecuados para el desarrollo de la instrucción militar y cívica que ha de convertir al conscripto en un soldado apto para defender la patria, y en un ciudadano útil a la sociedad. Estas necesidades crecen y se hacen más palpables y manifiestas en las unidades de armas especiales y auxiliares. La caballería necesita de lugares adecuados para el mantenimiento de sus ganados y para la conservación de sus atalajes; la artillería no solamente de aquéllos sino de rastrillos para la conservación de su material y municiones, y de igual manera los ingenieros y la tropa de ferrocarrileros y de tren.

Los señores director de la Sección de sanidad del Ministerio e ingeniero del mismo, en sus informes respectivos dicen: *“En general, puede decirse que los diversos locales que ocupan las unidades del ejército no reúnen las condiciones de salubridad que requiere la tropa. A este respecto viven clamando los jefes y oficiales que con sus respectivas guarniciones ocupan esos edificios en las condiciones más desfavorables que se pueda imaginar, especialmente en invierno, en que las penalidades son máximas, con perjuicio de la instrucción, de la salud, etc.”*

El Congreso en sus últimas sesiones del año pasado proveyó a la prosecución de los cuarteles de Cali y Cúcuta cuyas construcciones se habían suspendido; votó igualmente una partida para continuar las reparaciones de los edificios de Cartagena y Popayán, y ordenó la construcción de los de Neiva y Ciénaga. Respecto del último, el Ministerio ha empezado por adquirir un lote en lugar adecuado, a orillas del mar, y actualmente se estudia la manera de emprender la construcción ordenada.

Como mucho ganaría el ejército, y de consiguiente el país, con la adquisición de algunos edificios militares, el Ministerio ha estudiado la manera de conseguirlos en forma rápida, económica y durable, y sólo espera para dar principio a los trabajos, que las honorables Cámaras impartan su aprobación al proyecto de ley que en este sentido presentará oportunamente a su ilustrada consideración.

Merece párrafo especial la hermosa obra del cuartel de Cali, sin duda una de las de mayor aliénto que en este ramo construye actualmente el Gobierno. Y es de justicia reconocer, ante todo, que la ingerencia del señor general don Lucio Velasco, comandante de la III división, ha sido y es altamente benéfica para dicha obra. Este meritorio patricio, decano de nuestros oficiales generales, ejemplo vivo y constante de fortaleza, de valor civil, de honradez acrisolada, que a la vez que mantiene con mano fuerte la disciplina militar entre sus subordinados, sabe ser bondadoso con ellos y brindarles el sabio consejo de su experiencia, puso todo el fecundo empuje de su energía para iniciar la construcción de ese edificio, llevarlo a la situación en que se halla y—sin desmayar ante los tropiezos de todo género que han ido presentándose—continuar los trabajos con fe y provechosa actividad. El señor general Velasco compró el lote de terreno en donde se levanta el cuartel, consiguió la propiedad de las aguas que han de surtirlo (adquisición valiosa que pronto se explotará en bien de la higiene y de la independencia del local, pues mientras se termina el acueducto respectivo, ha sido preciso contratar el servicio de agua con la empresa municipal de Cali), echó los cimientos de la construcción y levantó los dos cuerpos del frente de la misma, trajo maquinarias especiales para la fa-

bricación de los materiales, cuya buena calidad superó a cuanto en el Departamento del Valle se había ensayado, y, como queda dicho, aún está en la brega, resuelto a llevar a cabo este generoso empeño de su patriotismo.

Gentes que desconocen la verdad de los hechos se han atrevido a lanzar conceptos encaminados a herir el buen nombre que el señor general Velasco ha conservado limpio de toda mácula, sugiriendo que no siempre se manejaron los fondos de esta obra con honradez y economía. Estoy en posesión de todos los documentos, para demostrar de modo incuestionable que el señor general Velasco nunca ha dejado de proceder en este sentido con estricta honorabilidad y buena fe. En efecto, las sumas de dinero votadas para los trabajos del cuartel, no han pasado por sus manos en ninguna época, sino que han sido depositadas en la Administración de Hacienda nacional de Cali y administradas por una junta especial integrada por el señor Gobernador del Departamento, por el señor Comandante de la III división y por el ingeniero departamental, personas que han sido hábiles y eficaces colaboradores del Gobierno en esta empresa, y quienes, como es obvio, han recibido la aprobación de este Ministerio para las resoluciones tomadas en cumplimiento de su comisión.

La ejecución de los planos está dirigida por un competente arquitecto español y controlada por la junta constructora del cuartel por medio de una organización eminentemente práctica y científica, debida en gran parte al señor doctor Ignacio Renjifo B., Gobernador del Departamento. Bueno es advertir que los planos primitivos han sido modificados de conformidad con las exigencias militares del día, sin que el edificio sufra menoscabo en su estética y sin que se pierda lo ya edificado.

XXII—Campos de ejercicios

En la Memoria que tuve el honor de presentar a las honorables Cámaras el año próximo pasado, traté de la urgencia que

hay de proveer a cada guarnición militar de un terreno de propiedad nacional para dedicarlo a ejercicios de todo género.

La instrucción de tiro es la más importante para el soldado en tiempo de paz, sea cual fuere el arma a que pertenezca, y para efectuarla ventajosamente, hay necesidad de que todas las unidades del ejército cuenten con su respectivo polígono.

Actualmente se efectúan esos ejercicios en predios de propiedad particular situados a largas distancias de los cuarteles, cuyos dueños los arriendan a precios altos, pero sólo en determinadas épocas del año, cuando el tránsito por el terreno no perjudica los cultivos, circunstancia que quita a esa instrucción la continuidad y persistencia que requiere para su eficacia.

Como no se escapará a vuestro ilustrado criterio, es inaplazable el remedio de la anomalía apuntada.

XXIII—Sanidad

El servicio de sanidad en el ejército se presta por veinte capitanes, siete tenientes y diez subtenientes médicos, veinticuatro practicantes y veinticuatro enfermeros, bajo la dirección del jefe de la sección de sanidad del Ministerio, teniente coronel médico, señor doctor Aparicio Perea, comprendiéndose en el servicio los comandos divisionarios y de brigada, el Estado mayor general y la escuela superior de guerra, que no cuentan con oficiales de sanidad titulares.

A pesar de haberse presentado en algunas guarniciones las epidemias de tifo y disentería, el estado sanitario de la fuerza es satisfactorio.

El Ministerio no ha omitido gasto para suministrar en oportunidad las drogas necesarias y asegurar la completa desinfección de los cuarteles, pero es el caso que estos esfuerzos

resultarán a la larga inútiles, si no se procede a la construcción de edificios apropiados, pues ni los de propiedad del Gobierno ni los particulares tomados en alquiler, que ocupan las unidades del ejército, reúnen las condiciones de comodidad y salubridad que requiere la tropa. Tanto la dirección de sanidad como los comandos de unidades, vienen de época atrás clamando porque se subsanen estos inconvenientes que redundan en perjuicio, no sólo de los miembros del ejército que habitan en los edificios habilitados para cuarteles, sino también en el de los pobladores de las ciudades donde radican las guarniciones.

Conforme a disposiciones reglamentarias, cada contingente que ingresa al cuartel es vacunado contra viruela y tifo.

La vacuna que se utiliza en el ejército es de excelentes condiciones, y gran parte de ella ha sido suministrada por la dirección de higiene.

Por razón de la crisis mundial, el valor de las medicinas se ha cuadruplicado, por lo cual la partida asignada para el efecto es insuficiente. Por esta causa el Ministerio se ha visto precisado a suministrar de sus depósitos de movilización gran parte de las drogas que las unidades han solicitado.

Como medida de salubridad e higiene que deba ser atendida inmediatamente para premunir al ejército de infecciones graves, está la de dotar los cuarteles de camas de hierro, filtros y estufas de desinfección. Bien notorio es el beneficio obtenido en las guarniciones del litoral atlántico con la provisión de catres solamente.

Debe adquirirse también el menaje suficiente para las enfermerías de las unidades del ejército, y comprar de una vez un material completo de sanidad, tanto para la instalación de hospitales de campaña, como para el transporte de enfermos y heridos, consistente en camillas, artolas, carpas-hospitales, etc.

La guarnición de Bogotá debería tener su hospital militar propio, en vez de acudir a las *Casas de salud* establecidas en la capital, para hospitalizar costosamente los enfer-

mos que no pueden mantenerse en las enfermerías de las unidades.

Treinta años hace que las memorias anuales del Ministerio de Guerra daban cuenta del hospital militar establecido en la antigua quinta de *Ninguna Parte*, de propiedad del Gobierno nacional.

Año por año el Ministerio de Guerra mejoraba y ensanchaba los edificios y surtía de elementos el único establecimiento de su clase con que contaba el ejército, hasta el día en que fue suprimido para que le sirviera (al Departamento de Cundinamarca) de casa de locos. ¡Lástima del hospital militar!

La Junta general de beneficencia se comprometió a devolverle al Ministerio de Guerra la propiedad dicha cuando construyera un manicomio, y al efecto se puso a construir la obra. ¿Y qué resultó? Que en el momento en que se daba remate al edificio construido expresamente para dementes, una Asamblea de Cundinamarca decretó el año pasado que el Manicomio se destinara a otra clase de hospitalización.

Mientras tanto, ninguna entidad le paga al Ministerio de Guerra arrendamientos por la quinta de *Ninguna Parte* donde tuvo su hospital militar, y donde se promete restablecerlo el día que cese la incautación de esa propiedad.

XXIV—Adjuntos militares

La necesidad de mantener en los países con quienes se conservan buenas relaciones adjuntos militares, es asunto que hoy día no se pone en tela de juicio.

Su misión es afianzar e intimar las relaciones militares, buscar simpatía para el ejército de su país; observar y asimilar los adelantos que se notaren en todos y en cada uno de los complicados mecanismos del arte militar, para difun-

dirlos luégo en el ejército de su patria; vivir al tanto de las tendencias militares de las naciones fuertes y sacar de ello deducciones que en mucho interesan a la política del país y servir como agentes del gobierno para efectuar compras, en buenas condiciones, de materiales para el servicio de las tropas. Los agregados militares por la misión que les está encomendada son más que convenientes, necesarios.

Colombia no ha podido satisfacer esta necesidad ni cumplir con la cortesía de nombrar en los países que le han acreditado agregados militares, por razones de presupuesto.

Al promulgarse en el año de 1919 la Ley 91, se creyó que con un 50 por 100 más sobre el sueldo de cada oficial que se destinara como adjunto militar, sería suficiente para atender a su subsistencia; pero el alto precio que ha alcanzado la vida en todos los países del mundo, ha impedido que el Gobierno se aventure a enviarlos al exterior en malas condiciones, pues necesariamente han de buscar para cumplir su misión un completo acercamiento a los miembros del ejército del país a donde van y han de estar sujetos a las exigencias de los demás compañeros de la legación. Por lo tanto es indispensable que su presentación y su manera de vivir esté de acuerdo con la categoría del puesto que ocupan, y que por tanto dispongan de dinero suficiente para atender a los gastos de representación que por razón de revistas militares, recepciones, etc., tengan que hacer.

Este Despacho considera que para poder nombrar adjuntos militares a nuestras legaciones, es indispensable aumentar el sueldo de quienes vayan a desempeñar tales cargos, en un doscientos por ciento; además, costearles el viaje de ida y regreso, y señalarles una suma para gastos de representación que no sea menor de quinientos pesos mensuales para los que vayan a Europa o a los Estados Unidos, y de trescientos para los que se destinen a las Repúblicas suramericanas.

Servicio religioso

Por Resolución número 88 de 24 de octubre de 1919 se reglamentó el servicio de la Sección de Culto de este Ministerio, la cual se puso bajo la dirección del competente y virtuoso sacerdote de la Compañía de Jesús, R. P. Ricardo J. Tejada C.

El servicio castrense en el ejército se presta por el capellán general, un ayudante del mismo, un capellán de la Escuela militar y doce capellanes para los cuerpos de tropa. Con el aumento de unidades que trajo el Decreto número 2446 de 1919 se ha hecho sensible la falta de capellanes para las armas especiales, pero el Ministerio se propone subsanarla oportunamente.

Se ha atendido correctamente a la instrucción religiosa y moral de los oficiales y soldados y se les ha facilitado los medios para que cumplan debidamente con sus deberes religiosos. Se han efectuado las reglamentarias juras de bandera, y en una palabra, se puede asegurar que la salud moral del ejército ha sido atendida con la solicitud que demanda la institución militar de una República cristiana.

Conclusión

Para terminar este Informe debo dejar constancia de que todos y cada uno de los empleados del Ministerio se han esforzado por cumplir con su deber, aportando su contingente para el buen desempeño de los complicados negocios del ramo de guerra.

Presento mis respetos a los honorables Senadores y Representantes y hago votos porque el éxito corone sus patrióticas

labores en la importante cuanto difícil misión que, en buena hora, les encomendara el pueblo colombiano.

Bogotá, julio 20 de 1920.

JORGE ROA

MINISTRO DE GUERRA





ANEXO N.º 1

DECRETO NUMERO 2446 DE 1919

(30 DE DICIEMBRE)

reorgánico del ejército, en desarrollo de los artículos 1.º y 2.º de la Ley 91 del año en curso.

El Presidente de la República de Colombia

teniendo en cuenta los artículos 1.º y 2.º de la Ley 91 del presente año,

DECRETA:

Artículo 1.º El ejército de la República en tiempo de paz constará de tres divisiones que guarnecerán las tres zonas en que está dividido militarmente el territorio nacional.

Cada una de estas tres divisiones constará de dos brigadas de infantería, con dos regimientos del arma, cada una; de un regimiento de caballería, uno de artillería y un batallón de tren.

Las divisiones se numerarán de I a III; las brigadas de 1 a 6; los regimientos de infantería, de 1 a 12; los de caballería, de 1 a 3; los de artillería, de 1 a 3, y los batallones de tren, de 1 a 3.

Cada regimiento de infantería se compondrá de tres batallones que se numerarán: I, II y III; cada batallón tendrá dos compañías que llevarán los números 1 y 2, 5 y 6, 9 y 10.

Cada regimiento de caballería constará de dos grupos que se numerarán I y II, y cada grupo de dos escuadrones, que se denominarán de 1 a 4.

Cada regimiento de artillería constará de dos grupos, I y II, y cada grupo de dos baterías, que se numerarán de 1 a 4.

Cada batallón de tren constará de tres compañías que se denominarán 1, 2 y 3.

Artículo 2.º En la I división habrá también un regimiento de ingenieros que se compondrá de tres batallones, I, II y III, y cada batallón de tres compañías. De estos batallones se destinará el II a la II división, y el III a la III; pero quedarán encuadrados en el regimiento para efectos de instrucción técnica, hasta nueva disposición del gobierno.

Artículo 3.º Una de las compañías del III batallón de los regimientos de infantería será de ametralladoras.

El Ministerio de Guerra queda facultado para disponer que ambas compañías de ese batallón sean destinadas al estudio del arma referida, si lo estimare conveniente.

Artículo 4.º Las unidades de caballería, artillería, ingenieros y tren dependerán directamente de los comandos de división respectivos.

Artículo 5.º Las divisiones se constituirán así:

I DIVISIÓN

1.ª Brigada

Regimiento de infantería *Bolívar* número 1 y regimiento de infantería *Sucre* número 2.

2.ª Brigada

Regimiento de infantería *Ricaurte* número 3 y regimiento de infantería *Santander* número 4. Regimiento de caballería *General Páez* número 1; regimiento de artillería *Bogotá* número 1; batallón de tren *Soublette* número 1, y batallón I del regimiento de ingenieros *Caldas*.

II DIVISIÓN

3.ª Brigada

Regimiento de infantería *Nariño* número 5 y regimiento de infantería *Córdoba* número 6.

4.^a Brigada

Regimiento de infantería *Cartagena* número 7 y regimiento de infantería *Girardot* número 8. Regimiento de caballería *Rondón* número 2; regimiento de artillería *Tenerife* número 2; batallón de tren *Baraya* número 2, y batallón II del regimiento de ingenieros *Caldas*.

III DIVISIÓN

5.^a Brigada

Regimiento de infantería *Ayacucho* número 9 y regimiento de infantería *Pichincha* número 10.

6.^a Brigada

Regimiento de infantería *Junín* número 11 y regimiento de infantería *Boyacá* número 12. Regimiento de caballería *Cabal* número 3; regimiento de artillería *Palacé* número 3; batallón de tren *Caicedo* número 3, y batallón III del regimiento de ingenieros *Caldas*.

Artículo 6.º Habrá, además; un batallón de ferrocarrileros *Mejía*, que constará de dos compañías (1.^a, explotación; 2.^a, construcción), que dependerá del Estado Mayor General; y un regimiento de caballería *Guardia Nacional* número 4, destinado exclusivamente a prestar los servicios de guardia, etc., en el palacio presidencial, y el cual dependerá del Presidente de la República en cuanto se refiera al objeto especial a que está destinado, y del Ministerio de Guerra para todos los asuntos de reclutamiento, disciplina y administración que no tengan relación con aquel servicio.

Artículo 7.º Los acantonamientos de las unidades del ejército serán los siguientes:

- Comando de la I División, Bogotá.
- Comando de la II División, Barranquilla.
- Comando de la III División, Cali.
- Comando de la 1.^a Brigada, Bogotá.
- Comando de la 2.^a Brigada, Cúcuta.
- Comando de la 3.^a Brigada, Santa Marta.
- Comando de la 4.^a Brigada, Cartagena.

Comando de la 5.^a Brigada, Medellín.
 Comando de la 6.^a Brigada, Popayán.
 Regimiento de infantería *Bolívar* número 1, Bogotá.
 Regimiento de infantería *Sucre* número 2, Flandes.
 Regimiento de infantería *Ricaurte* número 3, Bucaramanga.
 Regimiento de infantería *Santander* número 4, Cúcuta.
 Regimiento de infantería *Nariño* número 5, Ciénaga (M.)
 Regimiento de infantería *Córdoba* número 6, Santa Marta.
 Regimiento de infantería *Cartagena* número 7, Cartagena.
 Regimiento de infantería *Girardot* número 8, Barranquilla.
 Regimiento de infantería *Ayacucho* número 9, Manizales.
 Regimiento de infantería *Pichincha* número 10, Cali.
 Regimiento de infantería *Boyacá* número 12, Pasto.
 Regimiento de caballería *General Páez* número 1, Sogamoso.
 Regimiento de caballería *Rondón* número 2, Corozal.
 Regimiento de caballería *Cabal* número 3, Palmira.
 Regimiento de caballería *Guardia Nacional* número 4,

Bogotá.

Regimiento de artillería *Bogotá* número 1, Bogotá.
 Regimiento de artillería *Tenerife* número 2, Cartagena.
 Regimiento de artillería *Palacé* número 3, Buga.
 Regimiento de ingenieros *Caldas*, Bogotá.
 Batallón de tren *Soublette* número 1, Chiquinquirá.
 Batallón de tren *Baraya* número 2, Ocaña.
 Batallón de tren *Caicedo* número 3, Neiva.
 Batallón de ferrocarrileros *Mejía*, Facatativá.

Parágrafo. Sólo el Gobierno podrá variar estos acantonamientos, si bien el Ministerio de Guerra puede, accidentalmente, destacar unidades, por motivos de orden público u otros urgentes. Las que se encuentran hoy en tal condición serán encuadradas cuando así lo disponga el referido Ministerio.

Artículo 8.º Distribúyense en la siguiente forma los oficiales de que trata el artículo 2.º de la Ley 91 de este año :

Oficiales de guerra

Nueve generales de División :

Un encargado de la Secretaría y jefe del Departamento central del Ministerio de Guerra;

Un jefe del Departamento general de Guerra del mismo;
Un jefe del Departamento administrativo del mismo;
Un inspector general del ejército;
Un jefe del Estado Mayor General;
Tres comandantes de las Divisiones del ejército;
Un director de la Escuela militar.
Ocho generales de Brigada:
Un jefe del Departamento de personal del Ministerio;
Un director del Material de guerra;
Seis comandantes de las Brigadas del ejército.
Veintinueve coroneles:
Un jefe de la sección 2.^a del Departamento central del Ministerio;
Cinco jefes de departamento del Estado Mayor General;
Tres jefes de Estado Mayor divisionario;
Doce comandantes de regimiento de infantería;
Cuatro comandantes de regimiento de caballería;
Tres comandantes de regimiento de artillería;
Un comandante de regimiento de ingenieros;
Setenta y siete tenientes coroneles o mayores;
Un subjefe de la sección 2.^a del Departamento central del Ministerio;
Dos jefes de sección del Departamento general de guerra;
Dos jefes de sección del Departamento de personal del Ministerio;
Un jefe de la sección de Intendencia del Ministerio;
Un tenedor de libros de la Sección de contabilidad del Ministerio;
Un jefe de la sección de remonta del Ministerio;
Un jefe de la sección de Justicia y Recompensas del mismo.
Siete jefes de sección del Estado Mayor General;
Un subdirector de la Escuela superior de guerra;
Tres oficiales de Estado mayor de los comandos de División;
Treinta y seis comandantes de batallón de infantería;
Ocho comandantes de grupo de caballería;
Seis comandantes de grupo de artillería;
Tres comandantes de batallón de ingenieros;

Tres comandantes de batallón de tren;
 Un comandante de batallón de ferrocarrileros.
 Ciento treinta y ocho capitanes:
 Dos adjuntos del Departamento de personal del Ministerio;
 Un archivero general del ejército;
 Dos adjuntos de la sección de intendencia;
 Un examinador de relaciones de pago y liquidador de pasaportes de la Sección de contabilidad;
 Un reconocedor de la misma sección;
 Un veterinario de la sección de remonta;
 Un jefe de la sección de depósitos de material de intendencia;
 Un ayudante de la Dirección de material de guerra;
 Un jefe del depósito de armamento;
 Un ayudante del inspector general del ejército;
 Un adjunto del Estado Mayor General;
 Un inspector ayudante de la Escuela superior de guerra;
 Tres ayudantes de los comandos de División;
 Un comandante de la compañía de cadetes de la Escuela militar;
 Setenta y dos comandantes de compañía de infantería;
 Diez y seis comandantes de escuadrón de caballería;
 Doce comandantes de batería de artillería;
 Nueve comandantes de compañía de ingenieros;
 Nueve comandantes de compañía de tren;
 Dos comandantes de compañía de ferrocarrileros.
 Ciento sesenta y dos tenientes:
 Los adjuntos del Departamento general de guerra:
 Un archivero del Ministerio;
 Un adjunto de la sección de contabilidad del Ministerio;
 Un adjunto de la sección de caja del mismo;
 Un adjunto de la Dirección de material de guerra;
 Un ayudante de la dirección de la Escuela militar;
 Un oficial de compañía de la misma escuela;
 Un comandante de curso militar de la misma;
 Tres adjuntos de los comandos de División;
 Seis ayudantes de los comandos de Brigada;
 Doce ayudantes de comando de regimiento de infantería;

Cuatro ayudantes de los comandos de regimiento de caballería;

Tres ayudantes de los comandos de regimiento de artillería;

Un ayudante del comando del regimiento de ingenieros;

Tres ayudantes de los comandos de batallón de tren;

Un ayudante del comando del batallón de ferrocarrileros;

Setenta y dos oficiales de compañía de infantería;

Diez y seis oficiales de escuadrón de caballería;

Doce oficiales de batería de artillería;

Nueve oficiales de compañía de ingenieros;

Nueve oficiales de compañía de tren;

Dos oficiales de compañía de ferrocarrileros.

Ciento treinta y dos subtenientes:

Un adjunto de la sección Secretaría del Ministerio;

Un adjunto de la sección 2.^a del Departamento central del mismo;

Un adjunto de la sección de contabilidad del mismo;

Tres oficiales de compañía de la Escuela militar;

Seis adjuntos de los comandos de brigada;

Setenta y dos oficiales de compañía de infantería;

Diez y seis oficiales de escuadrón de caballería;

Doce oficiales de batería de artillería;

Nueve oficiales de compañía de ingenieros;

Nueve oficiales de compañía de tren;

Dos oficiales de compañía de ferrocarrileros.

Oficiales de sanidad

Un teniente coronel, médico jefe de la sección de sanidad del Ministerio;

Veinte capitanes médicos:

Doce oficiales de sanidad de regimiento de infantería;

Cuatro oficiales de sanidad de regimiento de caballería;

Tres oficiales de sanidad de regimiento de artillería;

Un oficial de sanidad del regimiento de ingenieros.

Siete tenientes médicos:

Un oficial de sanidad de la Escuela militar;

Tres oficiales de sanidad de los batallones de tren;

Un oficial de sanidad del batallón de ferrocarrileros;

Resérvanse los demás tenientes y subtenientes médicos para los casos de unidades destacadas.

Oficiales de administración

Un contador mayor del Ministerio (mayor).

Veinte contadores primeros (capitanes):

Doce para los regimientos de infantería;

Cuatro para los de caballería;

Tres para los de artillería;

Uno para el de ingenieros.

Siete contadores segundos (tenientes):

Un ayudante del contador mayor del Ministerio;

Uno para el Estado Mayor y Escuela superior de guerra;

Uno para la Escuela militar;

Tres para los batallones de tren;

Uno para el batallón de ferrocarrileros.

Diez contadores terceros (subtenientes).

Quedan reservados para los casos de unidades destacadas.

Tres intendentes primeros (capitanes):

Uno para cada División.

Tres intendentes terceros (subtenientes):

Ayudantes de los intendentes primeros.

Por decreto separado se fijará la dotación del personal de las oficinas del Ministerio de Guerra y de las unidades y demás dependencias del ejército.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 30 de diciembre de 1919.

MARCO FIDEL SUAREZ

El Ministro de Guerra,

JORGE ROA



ANEXO N.º 2

DECRETO NUMERO 599 de 1920

(MARZO 15)

sobre reglamentación de la aviación

El Presidente de la República de Colombia

en uso de sus facultades legales y en desarrollo de los artículos 11, 12, 13, 14, 15 y 16 de la Ley 126 del año próximo pasado,

DECRETA :

Artículo 1.º Con el nombre de aeronaves se comprenden todos los aparatos, cautivos o libres, destinados a sostenerse en la atmósfera, sea que para ello utilicen un gas menos pesado que el aire, como los globos y cometas, o que tengan medios de propulsión como los dirigibles; sea que pesen más que el aire y posean medios propios de propulsión como los aviones, denominación esta última con la cual se designan los aeroplanos, hidropianos (deslizadores-*seaplanes*-, botes aéreos-*flying boats*-).

Artículo 2.º Las aeronaves de propiedad particular se clasifican según los fines a que estén destinadas, en aeronaves de turismo y aeronaves comerciales. Las aeronaves de propiedad del Estado son las que éste destina a fines militares o a servicios de correos, de aduanas o de policía.

Artículo 3.º Las empresas particulares de aviación establecidas o que se establezcan en el territorio de la República se

consideran como nacionales, y asimismo toda aeronave de propiedad particular destinada al turismo o al comercio.

Artículo 4.º La declaración que las empresas particulares de aeronaves están obligadas a hacer al Gobierno, se dirigirá por escrito al Ministerio de Guerra y versará sobre los siguientes puntos:

a) Razón comercial o denominación de la empresa; nombre de la persona o personas que la forman, nacionalidad de ellas y domicilio.

b) Clase de servicios que presta o va a prestar la empresa.

c) Aeronaves que tiene o va a tener en uso, con expresión del nombre del constructor y el modelo; tipo, número de serie y potencia del motor; régimen normal máximo, fecha de fabricación o fecha de entrada al servicio; nombre del fabricante; tipo de la hélice, número, paso y diámetro de ésta y nombre del fabricante.

d) Radio de los vuelos o itinerarios que siguen o van a seguir las aeronaves.

e) Aeródromos o campos para el vuelo y campos o lugares de aterrizaje, con expresión de su ubicación.

f) Talleres de reparación.

g) Personal de pilotos, mecánicos y obreros y nacionalidad de cada uno.

Artículo 5.º Cualquier cambio verificado en el personal o en el material de la empresa que implique aumento, disminución o modificación de sus servicios, deberá ponerse en conocimiento del Ministerio de Guerra antes de cumplirse treinta días de efectuado.

Artículo 6.º Antes de ser puesta en servicio toda aeronave de propiedad particular deberá ser matriculada en la Gobernación del Departamento en cuya jurisdicción se halle el domicilio del propietario. La matrícula se extenderá en un libro destinado al efecto, según el siguiente modelo, y de ella se expedirán dos copias, una de las cuales se entregará al propietario de la aeronave y la otra se remitirá al Ministerio de Guerra.

MATRÍCULA

Fecha de la matrícula ;
Nombre de la aeronave ;
Servicio a que se la destina ;
Nombre del constructor ;
Número de serie ;
Descripción ;
Propietario ;
Domicilio del propietario ;
Nacionalidad del propietario ;
Aeródromos o estación en que va a permanecer generalmente la aeronave ;
Firma del propietario ;
Firma y sello del gobernador.

Artículo 7.º Es obligación de todo propietario de aeronaves destinadas a servicios públicos, comprobar ante la misma autoridad que firme la matrícula, las condiciones mínimas de gobierno y seguridad, lo mismo que las cualidades de construcción y de vuelo de la aeronave matriculada, para lo cual debe presentar los documentos auténticos que las demuestren, expedidos por los respectivos fabricantes o por autoridades extranjerás competentes, y en caso de duda, podrá la misma autoridad exigir tal comprobación mediante pruebas prácticas en presencia de expertos designados al efecto.

Artículo 8.º Una vez efectuada la comprobación de que trata el artículo anterior, la gobernación respectiva expedirá al propietario de la nave un certificado de suficiencia. Sin este certificado y sin estar provista la aeronave de los instrumentos necesarios para la seguridad de la navegación, no podrá darse al servicio público.

Artículo 9.º El comandante, los pilotos, los mecánicos y demás miembros del personal de conducción de una aeronave, deberán estar provistos de los respectivos certificados de aptitud, expedidos por autoridades idóneas y refrendados por la gobernación del departamento, o en su defecto, por el alcalde municipal del vecindario a que pertenezca.

Artículo 10. Para obtener de las autoridades colombianas (gobernador de departamento, alcalde con delegación especial,

jefe de estado mayor general, director de la escuela de aviación) diploma de idoneidad, se requiere: 1.º Que el candidato sea sometido al examen de aptitud física y mental conforme a las condiciones establecidas en el anexo E de la *Convención sobre navegación aérea internacional*, practicado por dos médicos graduados nombrados al efecto, quienes expedirán y autorizarán el certificado de sanidad respectivo; y 2.º Que el candidato sea aprobado en las pruebas prácticas y en los conocimientos teóricos, determinados para el cargo que va a desempeñar, en el anexo E de la convención citada.

Artículo 11. Las aeronaves particulares no podrán llevar, sin licencia especial concedida por la autoridad civil, aparatos de telegrafía inalámbrica ni hacer uso de aparatos fotográficos. Les es absolutamente prohibido transportar explosivos, armas y municiones.

Artículo 12. Tanto a la partida como a la llegada de una aeronave, la autoridad política del lugar, o por delegación de ella, la autoridad militar o policíaca, tiene el derecho de visitarla y verificar si está provista de los documentos exigidos por este Decreto, a saber:

- a) Copia de la matrícula;
- b) Certificado de suficiencia;
- c) Diplomas o licencias de los individuos que ejerzan, los cargos de comandante, de pilotos, de mecánicos y demás personal conductor;
- d) Si transporta pasajeros, la lista nominal de ellos;
- e) Si transporta mercancías, los conocimientos de embarque y manifiestos;
- f) Si está provista de aparatos de telegrafía inalámbrica, la licencia de que trata el artículo 11;
- g) Los siguientes libros de a bordo:

I—DIARIO DE VIAJES

Es obligación de todas las aeronaves llevar este libro:
Contendrá:

1.º Clase de la aeronave, nombre, marca; nombre de la nacionalidad y domicilio del propietario; nombre del conductor; carga útil de la aeronave;

2.º Además, en cada viaje :

Los nombres, nacionalidad y domicilio de los pilotos y de cada uno de los tripulantes ;

Lugar, fecha y hora de partida ; itinerario seguido y todos los incidentes del viaje, inclusive los aterrizajes.

II—LIBRETA DE AERONAVE

Este libro no es obligatorio sino para las aeronaves empleadas en el transporte en común de pasajeros y mercancías. Debe contener los siguientes datos :

1.º Clase a que pertenece la aeronave, sus marcas y nombre ; nombre, nacionalidad y domicilio del propietario ; nombre del constructor y carga útil de la aeronave ;

2.º Tipo y número de serie del motor ; tipo de la hélice y su número ; paso y diámetro, y nombre del fabricante ;

3.º Tipo del aparato de telegrafía inalámbrica (si lo tuviere) ;

4.º Cuadro que exprese todos los informes necesarios referentes al aparejo de la aeronave y que sean útiles al personal responsable de su funcionamiento y cuidado ;

5.º Informes técnicos, completos y detallados, sobre el servicio anterior de la nave, inclusive las pruebas de recepción, revisión, reemplazo de piezas, reparaciones y demás trabajos análogos.

III—LIBRETA DEL MOTOR

Este libro no es obligatorio sino para los motores instalados en aeronaves empleadas en el transporte de pasajeros ; deberá acompañar a cada motor y contendrá los datos siguientes :

1) Tipo del motor, número de serie ; nombre del constructor ; potencia, régimen normal máximo del motor, fecha de fabricación y fecha de entrada al servicio ;

2) Tipo de la aeronave en la cual está instalado el motor ;

3) Informes técnicos, completos y detallados, sobre el servicio anterior del motor, expresando las pruebas de recepción, número de horas de trabajo ejecutado, revisiones, reemplazo, reparaciones y demás trabajos análogos.

Solamente están obligadas a llevar este libro las aeronaves empleadas en transportar en común pasajeros y mercancías. Contendrá éstos datos:

1) Clase de la aeronave; sus marcas y nombres; nombre, nacionalidad y domicilio del propietario;

2) Lugar, fecha y hora de transmisión o de recepción de toda señal;

3) Nombre o indicación de toda persona o de toda estación a las cuales se han dirigido señales o de las cuales se han recibido.

Artículo 13. Para los libros de a bordo se observarán las siguientes instrucciones:

a) En cuanto sea posible, el constructor deberá llenar y firmar las primeras inscripciones de los libros de a bordo; las inscripciones siguientes serán hechas y firmadas por el piloto u otra persona competente;

b) Una copia autorizada del *certificado de suficiencia* se conservará en el bolsillo que se encuentra al fin de la libreta del aparato;

c) Las anotaciones en los libros serán hechas con tinta. Las que correspondan al Diario de viajes y al Libro de señales podrán hacerse con lápiz en un libro borrador, pero deberán trasladarse con tinta a los libros respectivos antes de veinticuatro horas. En caso de visita oficial se podrá recurrir a las anotaciones del libro borrador;

d) No serán admisibles las raspaduras, ni será permitido arrancar o desgarrar ninguna página de los libros de a bordo.

Artículo 14. Toda persona a bordo de una aeronave debe conformarse a las leyes de seguridad general, disposiciones militares y fiscales y reglamentos sobre navegación aérea; en caso de infracción a alguna de ellas, el comandante de la aeronave está en la obligación de denunciar por escrito el hecho a la primera autoridad política o militar del lugar donde aterrice, y si fuere necesario, poner a órdenes de ella al infractor.

Artículo 15. Las aeronaves que naveguen del exterior hacia el territorio de la República, no podrán entrar en ella sino

por los puertos habilitados para el comercio de importación, y deberá aterrizar en el lugar designado en general para ese efecto por las autoridades militares y la administración de la aduana respectiva, o el especial que de antemano se hubiere convenido entre las mismas autoridades y los interesados.

Artículo 16. El comercio de importación que se haga por medio de aeronaves queda sujeto a las disposiciones de las leyes 117 de 1913 y 85 de 1915 y a las demás disposiciones legislativas y ejecutivas referentes a dicho comercio, en cuanto sean aplicables; pero las aeronaves quedarán eximidas de pagar los derechos de puerto, tonelaje, fano, sanidad, etc.

Artículo 17. La internación de mercancías extranjeras nacionalizadas que se verifiquen por medio de aeronaves estará sometida a las disposiciones legales que regulan esa operación.

Artículo 18. Las autoridades civiles y militares tienen el deber de obligar a aterrizar a las aeronaves que sin haber obtenido previamente permiso para ello, vuelen sobre las fronteras o sobre las aguas territoriales cerca de las costas.

Artículo 19. El Ministerio de Guerra se reserva la facultad de conceder permiso a las aeronaves extranjeras para volar sobre el territorio de la República o sobre las aguas territoriales.

Artículo 20. Los permisos para efectuar vuelos por encima de las poblaciones o lugares donde haya guarniciones del ejército, edificios o puestos militares, deberán pedirse por escrito al comandante de la guarnición, indicando el día y la hora en que se verificará el vuelo, la duración aproximada de él y el objeto propuesto. Si el comandante de la guarnición o puesto militar es de categoría inferior a la de comandante de cuerpo de tropas, necesita autorización por escrito o telegráfica de su superior jerárquico para conceder, en cada caso, el permiso que se le pida.

Artículo 21. En los lugares en donde no haya guarnición militar, corresponde a la primera autoridad política otorgar los permisos para efectuar vuelos sobre las poblaciones o sobre los puertos, bahías o embarcaderos.

Artículo 22. Para el establecimiento de aeródromos o campos de vuelo y aterrizaje se requiere permiso de la primera autoridad política del municipio en cuyo vecindario se establez-

can, la cual cuidará de que no queden dentro del perímetro de la población.

Artículo 23. Los aviones oficiales irán pintados de color gris azulado. A los aviones particulares les es prohibido usar ese mismo color.

Artículo 24. Todos los aviones llevarán la letra A mayúscula, con tipo romano y en color negro como marca de nacionalidad.

Artículo 25. La marca de nacionalidad, lo mismo que la de matrícula (si la hubiere) se pondrá sobre la superficie inferior de los planos inferiores y sobre la superficie superior de los planos superiores, sin repetirlas en el mismo plano. Las letras se colocarán dirigidas hacia el borde principal. Las mismas marcas se pintarán, además, a cada lado del aparato motor (*fuselage*) entre las alas y los planos de la cola.

Artículo 26. La altura de las marcas sobre los planos de las alas y sobre los planos de la cola, será igual a las cuatro quintas partes de la anchura de los planos respectivos. Sobre el timón de dirección será tan grande como sea posible. Sobre el aparato motor (*fuselage*) o sobre la barquilla será equivalente a las cuatro quintas partes del ancho de la zona más angosta donde las marcas han de ser pintadas.

Artículo 27. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, la altura de las marcas de nacionalidad y de matrícula podrá no pasar de dos metros cincuenta centímetros.

Artículo 28. La anchura de los caracteres será igual a las dos terceras partes de su altura; su grosor será igual a la sexta parte de esta misma altura. Todas las letras serán de tipo claro, sencillo, uniforme y de iguales dimensiones; entre ellas se dejará un espacio igual a la mitad de la anchura de las letras.

Artículo 29. La línea para subrayar será del mismo grosor de las letras y se colocará a una distancia igual al espacio de ese mismo grosor. Cuando las marcas de nacionalidad o de matrícula vayan juntas, deberán separarse por un guión, de longitud igual a la anchura de una letra.

Artículo 30. En general, las marcas de nacionalidad y de matrícula se dispondrán de la mejor manera posible, tenien-

do en cuenta la forma de la aeronave. Estas marcas deben mantenerse constantemente limpias y visibles.

Artículo 31. Toda aeronave de turismo o comercial debe llevar, además, en un lugar aparente de la barquilla o del aparato motor (fuselage) una placa de metal en que vayan grabados el nombre completo del propietario y su domicilio y el nombre de la aeronave o su marca de matrícula.

Artículo 32. Cuando el Gobierno nacional en caso de guerra y usando de la facultad que le concede el artículo 12 de la Ley 126 de 1919, tome para su servicio las aeronaves y demás elementos pertenecientes a alguna empresa particular de aviación, se extenderá por la autoridad política o militar que intervenga y el representante de la empresa, una acta en que conste la entrega y recibo, respectivamente, de los aparatos, accesorios y materiales, expresando el precio de cada uno, para lo cual se tendrán a la vista los libros de a bordo, las facturas, presupuestos y cuentas originales y el estado de servicio de cada aeronave y demás elementos. Si sobre esto último hubiere discrepancia, se someterá el punto a la decisión de peritos nombrados por una y otra parte. Del acta se extenderán dos ejemplares firmados por las personas que intervinieron en la diligencia. Uno de los ejemplares será enviado al Ministerio de Guerra, y el otro se entregará al representante de la empresa, a fin de que sirva de fundamento a los dueños de ella para reclamar del Gobierno nacional la indemnización pecuniaria a que tengan derecho.

Artículo 33. Adóptase con carácter provisional el *Reglamento de luces y señales* y el *Código de navegación aérea* de la *Convención sobre navegación aérea internacional*, presentada al Parlamento británico por el Ministro de aviación de la Gran Bretaña.

Artículo 34. Este Decreto comenzará a regir sesenta días después de ser publicado en el *Diario Oficial*.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 15 de marzo de 1920.

Por delegación del Excelentísimo señor Presidente de la República,

El Ministro de Gobierno,

LUIS CUERVO MARQUEZ

El Ministro de Guerra,

JORGE ROA

CONVENCION SOBRE NAVEGACION AEREA INTERNACIONAL

Reglamento de luces y señales y Código de navegación aérea

I

DE LAS LUCES

En este Reglamento la palabra «visible» aplicada a las luces, significa: *visible en noche oscura y atmósfera transparente*. Los ángulos de visibilidad de que se trata más adelante y que figuran en el croquis adjunto, suponen la aeronave en su posición normal de vuelo rectilíneo y horizontal.

1.º Las reglas concernientes a las luces se aplican en cualquier estado atmosférico desde la puesta a la salida del sol, y durante este tiempo no se encenderá ninguna otra luz susceptible de ser confundida con las luces reglamentarias de la navegación aérea. Estas últimas no deberán producir ofuscación.

2.º Un avión que por sus propios medios maniobre en el aire, en tierra o en agua, llevará las luces siguientes:

a) En la parte delantera una luz blanca, visible en un ángulo de 220° dividido por el plano vertical simétrico del avión. Esta luz será de tal intensidad que sea visible a una distancia no menor de ocho kilómetros;

b) En el lado derecho una luz verde, dispuesta de manera de proyectar hacia adelante un rayo sin interrupción en-

tre dos planos verticales, formando un ángulo de 110° y de los cuales uno será paralelo al plano vertical que pasa por el eje longitudinal del aparato. Esta luz deberá ser visible a una distancia no menor de cinco kilómetros;

c) En el lado izquierdo una luz roja, dispuesta de manera de proyectar hacia adelante un rayo sin interrupción entre dos planos verticales, formando un ángulo de 110° , y de los cuales uno será paralelo al plano vertical que pasa por el eje longitudinal del aparato. Esta luz deberá ser visible a una distancia no menor de cinco kilómetros;

d) Estas luces laterales, verde y roja, deberán colocarse de modo que la luz verde no sea visible del lado izquierdo del avión, ni la luz roja del lado derecho;

e) En la parte de atrás y lo más separada posible, una luz blanca que lance su rayo hacia atrás, visible a una distancia no menor de cinco kilómetros, en un sector de 140° , dividido en dos partes iguales por el plano vertical que pasa por el eje longitudinal del aparato;

f) Si por alguna causa para la aplicación de la regla arriba indicada, la luz blanca tuviere que ser reemplazada por varias luces, el campo de visibilidad de cada una de estas últimas será dispuesto de manera que se perciba solamente un haz de rayos a la vez.

3.º Las reglas concernientes a las luces de los aviones se aplicarán a los dirigibles, con las modificaciones siguientes:

a) Todas las luces serán dobles, las de adelante y atrás verticalmente y las de los lados horizontalmente, sobre una paralela al eje del dirigible;

b) Cada par de luces, tanto de adelante como de atrás, deberá ser visto en conjunto. La distancia entre las luces de un mismo par no será inferior de dos metros.

4.º Un dirigible remolcado deberá llevar las luces que señala el parágrafo 3.º, y además las especificadas en el parágrafo 6.º, para los dirigibles que han perdido el rumbo.

5.º a) Un avión o dirigible que esté a flote sin gobierno, en el agua, es decir, que se halla incapaz de maniobrar como lo prescriben los reglamentos, para evitar las colisiones en el mar,

llevará dos luces rojas, con una separación de dos metros, puesta una encima de otra y de manera que sean visibles, en todas direcciones, por lo menos a una distancia de tres kilómetros ;

b) Una aeronave, en las condiciones indicadas en el párrafo anterior, no debe llevar las luces de los lados, si está inmóvil, pero si está en marcha deberá llevarlas.

6.º Un dirigible que por cualquier causa haya perdido el rumbo o que voluntariamente haya parado sus motores, deberá llevar, además de las luces indicadas, dos luces rojas, una encima de otra, separadas por un espacio no menor de dos metros y perceptibles en todas direcciones a una distancia de tres kilómetros por lo menos.

Durante el día, un dirigible llevado a remolque y que por cualquier causa no pueda gobernarse, llevará de una manera muy visible, dos bolas u objetos negros de 60 centímetros de diámetro, puestos uno encima del otro, separados por una distancia no inferior a dos metros.

Un dirigible amarrado o en marcha, con sus motores voluntariamente parados, llevará de día, de una manera ostensible, una bola u objeto negro de 60 centímetros de diámetro, y deberá ser considerado por las demás aeronaves como si hubiera perdido la ruta.

7.º Un globo libre llevará una luz brillante, blanca, puesta por lo menos cinco metros encima de la canastilla y visible en todas direcciones, a una distancia de tres kilómetros.

8.º Un globo cautivo llevará, dispuesta como la luz blanca, señalada en el número anterior (séptimo), y en lugar de esa luz, tres luces colocadas verticalmente, por lo menos a tres metros de distancia una de otra.

La luz de la mitad será blanca; las otras dos rojas; las tres luces serán visibles en todas direcciones, por lo menos a una distancia de tres kilómetros.

Además, llevará en el cable, a cada trescientos metros y a partir de la barquilla, grupos de tres luces, colocados como los arriba especificados.

El objeto al cual esté amarrado el globo en el suelo, se hará notar con un grupo de luces iguales que indiquen

su posición. Durante el día el cable tendrá en la misma disposición que las luces mencionadas arriba, y en el mismo sitio, bombas de aire de 20 centímetros de diámetro y de dos metros de largas, marcadas alternativamente con bandas blancas y rojas de 0,50 centímetros de ancho.

9.º Un dirigible amarrado cerca del suelo llevará las luces prescritas en los párrafos 2.º *a)* y *e)* y 3.º Si el dirigible está amarrado lejos del suelo, el cable y el objeto al cual está amarrado se marcarán de día o de noche, con las señales de que trata el número 8.º Las anclas marinas y las boyas empleadas por los dirigibles para su amarre en el mar, están dispensadas de cumplir estas reglas.

10. Un avión parado en tierra o en agua pero no anclado ni amarrado, llevará las luces especificadas en el párrafo 2.º

11. Para evitar las colisiones, en el mar se observará lo siguiente:

a) Un avión anclado o amarrado en el agua pondrá en la parte delantera, en el sitio más conveniente, una luz blanca, visible en todas partes a una distancia, por lo menos de tres kilómetros;

b) Un avión de 50 metros o más de largo, anclado o amarrado en el agua, encenderá una luz análoga a la arriba citada en la parte delantera y otra en la parte de atrás o cerca de ésta, cinco metros más baja, que la de adelante.

Por longitud de un avión se comprende la distancia total entre las dos extremidades;

c) Los aviones de 50 metros o más de envergadura, anclados o amarrados en el agua, llevarán además, a la extremidad del ala inferior una luz situada como se explica en el párrafo *a)* del presente número.

Por envergadura de un avión se comprende su anchura máxima.

12. Si durante la noche una de las luces especificadas se apagare, la aeronave deberá aterrizar tan pronto como lo pueda hacer sin peligro.

13. Las reglas precedentes no impedirán el uso de luces suplementarias de señales y de posición para las aeronaves

ves del Estado. Tampoco impedirán las señales particulares de reconocimiento convenidas por los propietarios de las aeronaves, siempre que esas señales estén debidamente registradas y se haya obtenido autorización del gobierno para emplearlas.

II.

DE LAS SEÑALES

14. a) Una aeronave que desee aterrizar durante la noche en un aeródromo custodiado por guardia, deberá quemar un cohete verde Very o hacer señales intermitentes con una lámpara verde. Además, de acuerdo con el Código internacional *Morse*, deberá producir el grupo de letras que forman su señal de socorro.

b) El permiso de aterrizar le será dado desde tierra y consistirá en repetir el mismo signo de socorro, seguido de un cohete verde Very, o de señales intermitentes hechas con una lámpara verde.

15. Un cohete rojo o una luz roja colocada en tierra indicará que la aeronave no debe aterrizar.

16. Una aeronave obligada a aterrizar durante la noche, deberá antes de hacerlo, lanzar un cohete Very rojo, o hacer con sus luces de navegación una serie de señales cortas e intermitentes.

17. Cuando una aeronave en peligro pida socorro, deberá emplear para este objeto, sea en conjunto, sea separadamente, las siguientes señales:

a) La señal internacional S. O. S. hecha por medio de señales ópticas o de radiografía.

b) La señal de angustia hecha por medio de banderas N. C. del Código internacional.

c) La señal de distancia, hecha con una bandera cuadrada que lleve en la parte de arriba o de abajo una bola o cosa semejante.

d) Un ruido continuo, hecho con un aparato sonoro cualquiera

e) Una señal hecha con una sucesión de cohetes blancos Very, arrojados a cortos intervalos.

18. Para indicar a un avión próximo a una zona prohibida que debe cambiar de ruta, se emplearán las siguientes señales:

a) Durante el día: tres proyectiles lanzados con diez segundos de intervalo y cuyo estallido deberá producir tres nubes de humo blanco que muestren la dirección que debe seguir la aeronave.

b) Durante la noche: tres proyectiles lanzados con diez segundos de intervalo y cuyo estallido debe producir estrellas blancas que muestren la dirección que debe seguir la aeronave.

19. Para dar a una aeronave la orden de aterrizar se emplearán las siguientes señales:

a) Durante el día: tres proyectiles lanzados con diez segundos de intervalo cuyo estallido debe producir una nube de humo negro o amarillo.

b) Durante la noche: tres proyectiles lanzados con diez segundos de intervalo y cuyo estallido debe producir luces o estrellas rojas.

Si se desea impedir el aterrizaje de un avión distinto del que esté a la vista, se dirigirá sobre este último, por medio de un proyector, un rayo intermitente de luz.

20. a) Cuando la bruma o la niebla hagan invisible un aeródromo, éste se señalará por medio de un globo que sirva como boya aérea, o por cualquier otro medio apropiado.

b) En caso de bruma, niebla, nieve, agua torrencial, sea en el día o sea en la noche, una aeronave en el agua deberá hacer oír las señales sonoras siguientes:

1) Si no está anclada ni amarrada, un sonido con intervalos de dos minutos cuando más, consistente en dos toques de una duración de cinco segundos más o menos, separados por un intervalo de un segundo aproximadamente.

2) Si está anclada o amarrada, el tintineo rápido de una campana o de un disco de metal suficientemente potente, prolongado durante cinco segundos y con intervalo de un minuto cuando más.

CÓDIGO DE NAVEGACIÓN AÉREA

21. Los aviones deben siempre dejar la vía libre a los globos cautivos o libres y a los dirigibles. Los dirigibles dejarán siempre la vía libre a los globos sean cautivos o libres.

22. Un dirigible que no sea dueño de su dirección, debe ser considerado como un globo libre.

23. Se puede prever el riesgo de colisión con otra aeronave, observando con cuidado la orientación e inclinación de la ruta seguida por ella. Si tanto la inclinación como la orientación no experimentan modificación apreciable, debe considerarse la colisión como posible.

24. La expresión «riesgo de colisión» envuelve todos los riesgos de accidentes causados por la demasiada aproximación de dos aeronaves.

Toda aeronave a la cual las reglas aquí establecidas imponen la obligación de separarse de otra aeronave para evitar una colisión, debe mantenerse a una distancia suficiente, según las circunstancias de cada caso.

25. En cumplimiento de la disposición precedente, una aeronave de motor debe siempre maniobrar de acuerdo con las reglas establecidas en el número 22 y siguientes, tan pronto como se aperciba de que continuando su ruta va a pasar a una distancia menor de 200 metros de otra aeronave.

26. Cuando dos aeronaves de motor se encuentren frente, o casi frente, cada una debe apartarse a su derecha respectiva.

27. Cuando dos aeronaves de motor sigan respectivamente rutas que se cruzan entre sí, la aeronave que vea la otra a su derecha, dejará libre la vía a esta última.

28. Cuando una aeronave vaya alcanzando a otra para adelantarla, deberá separarse de esta última desviando su propia ruta hacia la derecha, no pasando por debajo de ella.

Si una aeronave llega a colocarse encima de otra, siguiendo una ruta inclinada de más de 110° sobre la seguida por esta última, es decir, se sitúa con relación a ella en una posición tal que durante la noche no pueda distinguir ninguna de las luces

de los costados de la otra aeronave, se considerará como queriendo adelantarla, y ningún cambio ulterior de la ruta seguida por las dos aeronaves indicará que la primera quiere buscar el cruzamiento de la otra, con arreglo a lo prevenido en este reglamento, ni la eximirá de la obligación de mantenerse alejada de la aeronave alcanzada, hasta que esta última haya quedado atrás a una considerable distancia.

Como durante el día la aeronave que alcanza a otra no puede saber seguramente si su ruta está adelante o atrás de la seguida por la otra aeronave, en caso de duda, debe considerarse como si estuviera en la situación de una aeronave que ha sido alcanzada por otra y separarse de la ruta seguida por ésta.

29. Cuando el presente reglamento prescribe a una de las dos aeronaves dejar libre la vía a la otra, esta última debe continuar en su ruta primitiva y con la misma velocidad. En todo caso, si debido a bruma o a cualquiera otra causa, las dos aeronaves se encueñtran tan cerca que por una maniobra de la primera no se pueda evitar una colisión, la aeronave alcanzada debe tomar la iniciativa y maniobrar de la manera más eficaz para evitarla.

30. Toda aeronave que obedeciendo al presente reglamento esté obligada a separarse de la ruta de otra aeronave, deberá, hasta donde le fuere posible, evitar el cruzarla por delante.

31. Toda aeronave que sigue una ruta aérea oficialmente reconocida deberá conservar su derecha, si esto es posible y no ofrece peligro.

32. Cuando una aeronave vaya a elevarse, sea desde el suelo o desde la mar, y haya riesgo de colisión con una aeronave que esté para aterrizar, deberá abstenerse de hacerlo.

33. Toda aeronave oculta por nube, bruma, niebla o por cualquier otra causa que la haga invisible, deberá maniobrar con precaución teniendo en cuenta cuidadosamente las circunstancias del momento.

34. Conformándose a las reglas establecidas, se deberá tener presente que los peligros de la navegación aérea, los riesgos de colisiones o cualesquiera otras circunstancias especiales, pueden justificar una desviación del cumplimiento de ellas, siempre que con esto se evite un peligro inmediato.

I V

L A S T R E

35. Es prohibido arrojar de una aeronave que esté en el aire otra clase de lastre distinta de arena muy fina o de agua.

V

DE LA NAVEGACIÓN AÉREA ENCIMA DE AERÓDROMOS O EN SU VECINDAD

36. En cada aeródromo se izará en un sitio prominente una bandera destinada a dar a las aeronaves que quieran aterrizar o partir y se encuentren en la necesidad de hacer viraje, la indicación de que éste debe efectuarse, bien hacia la izquierda, es decir, en sentido contrario del movimiento de las manecillas del reloj, o bien a la derecha, en el sentido en que marchan las manecillas del reloj, según así lo signifique el color de la bandera.

Una bandera blanca indicará que el viraje debe efectuarse a la derecha, y por consiguiente la bandera se mantendrá constantemente a la derecha del avión, es decir, del lado donde lleva la luz verde; asimismo una bandera roja significará que el avión debe virar a la izquierda, y la bandera roja se mantendrá al lado izquierdo, donde lleva la luz roja el avión.

37. Cuando un avión sale de un aeródromo, en ningún caso debe virar a menos de 500 metros de distancia del punto más próximo al perímetro del aeródromo, y si vira, deberá hacerlo de acuerdo con las reglas establecidas en el número anterior.

38. Todo avión que vuele entre 500 y 1000 metros de distancia del punto más próximo a un aeródromo, debe observar las reglas de viraje establecidas, a menos que esté a una altura mayor de 2000 metros.

39. Los aterrizajes acrobáticos son enteramente prohibidos en los aeródromos abiertos al tráfico internacional. Es asimismo prohibido a los aviones efectuar ejercicios acrobáticos a una distancia menor de 2000 metros del punto más cercano a un aeródromo.

40. En todo aeródromo la dirección del viento será clara-

mente indicada por uno o varios medios reconocidos, tales como una T de aterrizaje, una manguera de viento, humo, etc.

41. Los aviones que salgan de un aeródromo utilizado para el tráfico internacional o que aterricen en él, deben hacerlo en la dirección del viento, a menos de impedirlo la disposición del lugar.

42. Si dos aviones se aproximan al mismo tiempo a un aeródromo para aterrizar en él, el avión que esté a mayor altura maniobrará para esquivar al avión que vuela a un nivel inferior, y para aterrizar se ajustará a las reglas establecidas en el número 28.

43. La vía se dejará libre a todo avión que trate de aterrizar en un aeródromo después de haber hecho las señales de peligro.

44. Se considera todo aeródromo virtualmente dividido en tres zonas marcadas por un observador colocado frente a la dirección del viento. La zona de la derecha será la de partida, la de la izquierda la de aterrizaje; entre estas dos habrá una neutral. Un avión que desee aterrizar hará lo posible para efectuarlo lo más cerca de la zona neutral, colocándose a la izquierda de cualquier otro avión que se halle en tierra. Después de moderar su marcha o acabar de rodar sobre el suelo, se dirigirá inmediatamente a la zona neutral. Asimismo un avión que va a elevarse, se hará cuanto más pueda hacia la derecha de la zona de partida, colocándose a la izquierda de cualquier otro avión que empiece a ascender o esté a punto de hacerlo.

45. Ningún avión comenzará su ascensión hasta que el avión que le antecede no haya abandonado completamente el aeródromo.

46. Las reglas antes indicadas se aplicarán a los aterrizajes de noche en los aeródromos, y entonces las señales se harán de la manera siguiente:

a) Una luz roja indicará que los virajes deben verificarse a la izquierda; una luz verde indicará que deben verificarse a la derecha (véase número 36).

La zona de la derecha se marcará por medio de luces blancas colocadas de modo que formen una L invertida; la zona de la izquierda se señalará de manera análoga.

Las dos *eles* se colocarán de tal manera que las líneas más largas marquen los límites de la zona neutral. Los aterrizajes se harán invariablemente en la dirección de la línea más larga de la L, aproximándose a la línea corta. La luz colocada a la extremidad de la línea larga mostrará el punto más cercano del perímetro del aeródromo, donde el avión puede aterrizar sin peligro. Las luces colocadas en la línea corta de la L indicarán la limitación del terreno donde el aterrizaje puede hacerse con toda seguridad. Por consiguiente el avión no deberá atravesar la línea corta de la L (véase la figura A);

b) Si se desea economizar alumbrado y personal, se podrán utilizar los sistemas siguientes:

Del lado de donde viene el viento se colocarán dos luces de manera que indiquen los límites de la zona neutral definida en el número 44; la línea de estas luces debe formar ángulo recto con la dirección del viento. Otras dos luces se colocarán así: una en medio de la recta que úna las dos primeras, la otra en el límite del aeródromo, del lado opuesto, frente a la luz anterior y en línea paralela a la dirección del viento; esta paralela así jalonada, forma el eje de la zona neutral (véase la figura B).

Pueden ponerse luces adicionales simétricamente a lo largo de los límites de la zona neutral y en los extremos de la zona de partida y aterrizaje sobre la línea que forman las tres luces colocadas en el lado de donde viene el viento.

47. Sin autorización especial ningún globo cautivo, cometa o dirigible amarrado podrá elevarse en la proximidad de un aeródromo, excepto en los casos previstos en el número 20.

48. En todo obstáculo fijo que pueda ser peligroso para la navegación aérea se colocarán señales especiales en una zona de 500 metros al rededor de todo aeródromo.

VI

GENERALIDADES

49. Toda aeronave que por sus propios medios maniobre en el agua, está obligada a obedecer las prescripciones establecidas para evitar colisiones en el mar y, para tal efecto, se considerará como un barco de vapor, pero solamente llevará las

luces especificadas en el presente reglamento y no las luces previstas por los reglamentos marítimos para los barcos de vapor. Salvo en el caso explicado en los números 17 y 20, no utilizará las señales sonoras de que tratan estos últimos reglamentos.

50. Ninguna de las disposiciones contenidas en este reglamento podrá invocarse con el fin de exonerar a una aeronave o a su propietario, piloto o tripulación, de las consecuencias de una negligencia en el empleo de las luces y señales, sea en su propio servicio de vigilancia, sea en el cumplimiento de las reglas de la navegación aérea en tiempo normal o en circunstancias especiales.

51. Tampoco podrá invocarse ninguna de las prescripciones dadas como excusa en caso de infracción a los reglamentos especiales que se hayan dictado y estén debidamente publicados, relativos a la circulación de aeronaves en las cercanías de aeródromos u otros lugares; la observación de tales reglamentos será obligatoria para todos los propietarios, pilotos o tripulantes de aeronaves.

A N E X O E

Condiciones mínimas necesarias para obtener certificado de piloto o de navegante

I

CERTIFICADO DE PILOTO DE AVIÓN O DE HIDROAVIÓN

A.—*Certificado de piloto de avión o hidroavión de turismo.* (No es válido para los transportes públicos).

1—*Pruebas prácticas:*

En cada prueba práctica el candidato debe estar solo en el avión.

a) *Prueba de altura y de vuelo planeado:*

Un vuelo sin aterrizaje, durante el cual el piloto debe permanecer, por lo menos una hora, a una altura mínima de 2000

metros por encima del punto de partida. El descenso se terminará por un vuelo planeado, con los motores quietos, a una altura de 1500 metros encima del campo de aterrizaje. El aterrizaje se efectuará sin que los motores hayan sido puestos en movimiento, en un radio de 150 metros o más, al rededor del punto fijado de antemano por los examinadores.

b) Pruebas de dirección:

Un vuelo sin aterrizar al rededor de dos mástiles (o boyas) colocados a 500 metros de distancia uno de otro y efectuando una serie de cinco figuras del número 8; cada viraje se efectuará al rededor de uno de los mástiles (o boyas). Este vuelo se hará a una altura menor de 200 metros del suelo, o del agua, sin tocarlos.

El aterrizaje se efectuará:

1.º Parando definitivamente el motor o los motores, a más tardar, cuando la aeronave toque la tierra o el agua.

2.º Parando la aeronave a menos de 50 metros del punto fijado por el candidato mismo antes de partir.

2—Conocimientos especiales:

Conocimiento de los reglamentos sobre luces y señales. Código de navegación aérea, reglamentos de circulación aérea por encima de los aeródromos y en su vecindad, conocimiento práctico de la legislación aérea internacional.

B—CERTIFICADO DE PILOTO DE AVIÓN O DE HIDROAVIÓN
PARA TRANSPORTES PÚBLICOS

1—Pruebas prácticas:

En cada prueba práctica el candidato estará solo sobre el avión:

a) Las pruebas de altura, vuelo planeado y destreza son las mismas exigidas por el certificado de aviador de turismo. Los candidatos que posean este certificado no tendrán necesidad de someterse a segunda prueba;

b) Prueba de resistencia de 300 kilómetros, por lo menos, en el campo o en el mar y regreso al punto de partida. Este

viaje debe verificarse en una misma aeronave y en un plazo de ocho horas. Incluirá dos aterrizajes obligatorios (parando totalmente el aparato), fuérea del punto de partida, en dos sitios señalados por los examinadores. Al partir se informará al candidato de la ruta que debe seguir y se le entregará el mapa respectivo. Los examinadores decidirán si la ruta ha sido correctamente seguida;

c) Vuelo de noche: un vuelo de 30 minutos a una altura de 500 metros por lo menos; este vuelo no podrá llevarse a cabo sino dos horas después de la puesta del sol o dos horas antes de su salida.

2—Examen técnico:

Los candidatos que hayan rendido satisfactoriamente las pruebas prácticas, serán convocados a otro examen sobre los puntos siguientes:

a) Aviones e hidroaviones:

Conocimientos teóricos de las leyes de resistencia del aire y sus efectos sobre los planos de las alas y de la cola, sobre los timones de dirección y profundidad y sobre las hélices; funcionamiento de las diferentes partes de la aeronave y su manejo.

Montaje de aviones y de sus diversas piezas.

Pruebas prácticas de regulación.

b) Motores:

Conocimientos generales de los motores de explosión y funcionamiento de sus diferentes partes; conocimiento general sobre su construcción, ensamble, ajuste y características de los motores de aviación.

Causas de mal funcionamiento de los motores y causas de *panne*.

Pruebas prácticas de reparaciones corrientes.

c) Conocimientos especiales:

Conocimiento de los reglamentos de luces y señales, código de navegación aérea, reglamento sobre circulación aé-

rea encima de aeródromos y en su vecindad, conocimiento práctico de las condiciones especiales de la circulación aérea y de la legislación aérea internacional.

Lectura de mapas, orientación, determinación de la posición, meteorología elemental.

ADVERTENCIAS:

Las pruebas prácticas se realizarán en un plazo máximo de un mes. Podrán verificarse en un orden cualquiera y cada una de ellas podrá dar lugar a dos ensayos. Serán presenciadas por los examinadores debidamente acreditados, quienes enviarán informe testimonial acerca de ellas, a las autoridades competentes.

Estos informes mencionarán los incidentes ocurridos, en especial los relacionados con los aterrizajes.

Antes de cada prueba los candidatos presentarán a los examinadores sus papeles de irrecusable identidad.

En todas las pruebas prácticas se llevará un barógrafo y el respectivo gráfico, firmado por los examinadores, se añadirá al informe.

Los pilotos que posean certificado militar tendrán derecho al de pilotos turistas; pero para obtener el certificado de piloto de aeronave para transportes públicos, necesitan ser aprobados en los exámenes técnicos de navegación, especificados en el título B, 2), c).

I I

CERTIFICADO DE PILOTO DE GLOBO LIBRE

1—*Pruebas prácticas:*

El candidato debe haber hecho las siguientes ascensiones comprobadas:

1.º—*Durante el día—Tres ascensiones de instrucción:*

Una ascensión manejando él mismo el globo bajo la vigilancia de un instructor;

Una ascensión solc en el globo.

2.º—*Durante lo noche:*

Una ascensión solo en el globo;
Cada ascensión ha debido durar, por lo menos, dos horas.

2—*Pruebas teóricas:*

Leyes elementales de aerostática y de meteorología.

3—*Conocimientos especiales:*

Conocimiento general del globo y de sus accesorios; inflación; regulación; dirección de la ascensión; instrumentos; precauciones contra el frío y las grandes alturas.

Reglamento internacional sobre luces y señales. Código de navegación aérea. Reglamento de circulación aérea encima de aeródromos o en sus vecindades. Conocimientos prácticos de la legislación aérea internacional. Lectura de mapas y orientación.

I I I

CERTIFICADO DE PILOTO DE DIRIGIBLE

Todo piloto de dirigible debe tener el certificado de piloto de globo libre.

Hay tres clases de pilotos de dirigible:

El poseedor de un certificado de primera clase puede comandar toda clase de dirigibles;

El poseedor de un certificado de segunda clase puede comandar dirigibles de una capacidad menor de 20.000 metros cúbicos;

El poseedor de un certificado de tercera clase puede comandar dirigibles de una capacidad de 6.000 metros cúbicos.

Todos los oficiales pilotos de dirigibles militares o de la marina tienen derecho al certificado de tercera clase.

Todos los oficiales pilotos de dirigibles militares o de la marina que hayan comandado dirigibles de más de 6.000 metros cúbicos, tienen derecho al certificado de primera clase.

CONDICIONES NECESARIAS PARA OBTENER EL CERTIFICADO
DE TERCERA CLASE

Pruebas prácticas :

a) Veinte ascensiones comprobadas (de las cuales tres durante la noche) efectuadas en dirigible, y cada ascensión con una duración no menor de una hora. Por lo menos en cuatro de estas ascensiones el candidato bajo la vigilancia del oficial comandante del dirigible, deberá haber conducido él mismo el globo durante todo el trayecto, inclusive la partida y el aterrizaje.

b) Un viaje no inferior a 100 kilómetros, de acuerdo con un itinerario fijado de antemano y terminando con un aterrizaje durante la noche. Este viaje debe haber sido hecho con un inspector oficial a bordo.

Examen teórico :

Aerostática y meteorología (densidad del gas, leyes de Mariotte y de Gay-Lussac), presión barométrica, principio de Arquímedes, compresibilidad del gas, interpretación y uso de los mapas meteorológicos.

Propiedades químicas y físicas de los gases ligeros y de los materiales empleados en la construcción de dirigibles.

Teoría general de los dirigibles.

Propiedades dinámicas de los cuerpos en movimiento en el aire.

Conocimientos generales :

Conocimientos elementales de los motores de explosión.

Navegación elemental; uso de la brújula; manera de determinar la posición; inflación; arrumaje; regulación; maniobras; comando; instrumentos.

CONDICIONES NECESARIAS PARA OBTENER EL CERTIFICADO
DE SEGUNDA CLASE

Todo aspirante al certificado de segunda clase debe poseer el certificado de tercera y haber hecho, por lo menos, durante cuatro meses, servicio como piloto de tercera en un dirigible;

también debe haber efectuado, por lo menos, diez ascensiones como piloto de tercera, en un dirigible de una capacidad mayor de 6.000 metros cúbicos, durante las cuales y bajo la vigilancia del oficial comandante, haya conducido él mismo el dirigible en todo el trayecto, inclusive la partida y el aterrizaje.

Examen teórico:

Conocimientos profundos de las cuestiones que comprende el programa para obtener el certificado de tercera clase.

CONDICIONES NECESARIAS PARA OBTENER EL CERTIFICADO
DE PRIMERA CLASE

Pruebas prácticas:

Todo aspirante al certificado de primera clase debe poseer el certificado de segunda y haber hecho por lo menos dos meses de servicio activo como piloto de segunda en un dirigible; también haber efectuado como piloto de segunda, en un dirigible de una capacidad mayor de 20.000 metros cúbicos, por lo menos, cinco ascensiones durante las cuales y bajo la vigilancia del oficial comandante haya conducido él mismo el dirigible durante todo el trayecto, inclusive la partida y el aterrizaje. Cada ascensión deberá haber tenido una duración no menor de una hora, con un minimum de quince horas para las cinco ascensiones.

Examen teórico:

Las mismas cuestiones que para el certificado de segunda clase.

I V

CERTIFICADO DE NAVEGANTE

Toda aeronave dedicada al servicio de transportes públicos que pueda llevar a bordo más de diez pasajeros y tenga que hacer un viaje continuo por encima de la tierra entre dos puntos distantes el uno del otro más de 500 kilómetros, o un viaje durante la noche, o uno sobre el mar entre dos puntos distantes más de 200 kilómetros, debe tener a bordo un oficial navegante,

provisto del respectivo certificado obtenido al final de un examen teórico y práctico con arreglo al programa siguiente:

1) *Astronomía práctica:*

Movimientos verdaderos y movimientos aparentes de los cuerpos celestes. Diferentes aspectos de la bóveda celeste.

Angulo horario, tiempo medio, tiempo verdadero, tiempo astronómico.

Forma y dimensiones de la tierra.

Globos y cartas celestes.

Métodos para determinar la latitud, la longitud, el tiempo y el azimut.

2) *Navegación:*

Cartas terrestres y cartas marítimas; su lectura. Brújula; meridiano magnético; variación; inclinación.

Itinerarios; determinación de la situación; correcciones.

Compensación de la brújula (técnica y práctica).

Cálculo del azimut.

Navegación a la estima.

Cálculo de la velocidad relativa, derivada y tablas de corrección.

Cronómetros, correcciones y compâraciones.

Sextante, su regulación.

Almanaque náutico o conocimiento del tiempo.

Determinación de la posición con ayuda del azimut y de la altura de las estrellas.

Navegación por el arco del gran círculo.

Instrumentos de navegación aérea.

3) *Conocimientos generales:*

Reglamentos internacionales de navegación aérea y marítima.

Legislación internacional aérea.

Conocimiento práctico de meteorología y uso de las cartas meteorológicas.

CERTIFICADO MEDICO

Condiciones médicas internacionales de aptitud para la navegación aérea:

1.º Para obtener licencia, sea como piloto, sea como oficial de navegación, o como mecánico de una aeronave dedicada a transportes públicos, todo candidato está obligado a presentarse para ser examinado, delante de los médicos oficialmente autorizados para ese objeto.

2.º Los exámenes médicos, tanto para la selección inicial como para la revisión periódica del personal de navegación, se ajustarán a las condiciones siguientes de aptitud física y mental:

a) Antecedentes hereditarios y personales, en particular el equilibrio del sistema nervioso. Ausencia de todo desarreglo mental o de toda tara moral o física que pueda perjudicar la seguridad de la navegación aérea.

b) Los pilotos y los oficiales navegantes enganchados en los transportes públicos no serán menores de 19 años.

c) Examen quirúrgico general:

El aviador o aeronauta no debe tener ninguna herida, ni haber sido operado, ni presentar ninguna anomalía congénita o adquirida que pueda ser obstáculo a la seguridad de maniobra de una aeronave.

c) Examen médico general:

El aviador o aeronauta no debe tener ninguna enfermedad o afección que pueda dejarlo momentáneamente en incapacidad de conducir la nave. Debe poseer un corazón, unos pulmones, unos riñones y un sistema nervioso capaces de soportar los efectos de las grandes alturas y de los vuelos prolongados.

d) Examen de los ojos:

El aviador o aeronauta debe tener un grado de agudeza visual compatible con las necesidades de sus funciones. Ningún

piloto u oficial navegante debe tener más de dos dioptrías de hipermetropía latente y la coordinación muscular debe estar adaptada a la refracción. El campo visual de cada ojo y la percepción de los colores deben ser normales.

f) Examen de los oídos :

El oído medio debe ser normal.

El aviador o aeronauta debe poseer un grado de agudeza auditiva compatible con las exigencias de sus funciones.

g) El aparato vestibular debe estar intacto y no hiperexcitable ni hipoexcitable.

h) Examen de la nariz y la garganta :

El aviador o aeronauta debe poseer una permeabilidad nasal completa y no sufrir de ninguna afección seria, aguda o crónica, de las vías respiratorias superiores.

3.º Cada uno de los estados contratantes debe fijar previamente sus métodos propios de examen, hasta que los detalles y las condiciones mínimas de las pruebas empleadas hayan sido puntualizadas en conferencia especial, por los representantes médicos autorizados por la comisión internacional de navegación aérea.

4.º Los candidatos que reúnan las condiciones estipuladas recibirán un certificado médico favorable que los acredite para obtener la licencia.

5.º A fin de asegurar en todo tiempo su eficiencia para la navegación aérea, cada aviador aeronauta será examinado, por lo menos cada seis meses, y los resultados de este examen se añadirán a su documentación. Asimismo en caso de enfermedad o de accidente serán nuevamente sometidas a examen sus aptitudes físicas para la navegación aérea. Los datos y resultados de estos exámenes complementarios se mencionarán en el certificado de piloto o de oficial navegante.

6.º Un aviador o aeronauta que con anterioridad a la presente convención haya demostrado aptitudes suficientes para la navegación aérea, no podrá, mientras las conserve, ser borrado del personal de navegantes por la sola razón de no llenar todos los requisitos enunciados.

7.º Cada uno de los estados contratantes podrá, si lo juzga oportuno, aumentar los requisitos establecidos.

En todo caso, las condiciones mínimas que aquí se exigen, deben mantenerse para el tráfico internacional.

ANEXO N.º 3

DECRETO NUMERO 59 DE 1920

(ENERO 13)

por el cual se reorganiza el servicio de Escalafón territorial

El Presidente de la República de Colombia

en uso de facultades legales,

DECRETA:

Artículo 1.º El Escalafón territorial constará del siguiente personal:

Tres inspectores de reclutamiento, generales de brigada, uno para cada división; y

Veinticuatro oficiales de reclutamiento, capitanes, uno para cada cuerpo de tropas.

Artículo 2.º Los sueldos de este personal serán los mismos de que disfrutaban los oficiales del ejército, de acuerdo con los grados que aquí se señalan.

Artículo 3.º Fíjase en tres pesos mensuales la partida destinada a útiles de escritorio de cada uno de los inspectores y oficiales de reclutamiento.

Artículo 4.º Ninguno de los oficiales de que se trata podrá usar divisa de grado superior al de general de brigada para los inspectores y de capitán para los oficiales de reclutamiento.

Artículo 5.º Queda en vigor el Decreto 465 de 1919, en todo lo que no se oponga a las disposiciones del presente.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá, a 13 de enero de 1920.

MARCO FIDEL SUAREZ

El Ministro de Guerra,

JORGE ROA

ANEXO N.º 4

DECRETO NUMERO 287 DE 1920

(FEBRERO 10)

por el cual se aumenta el tiempo del servicio militar obligatorio bajo banderas

El Presidente de la República de Colombia

en uso de facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley 22 de 1909 autoriza al Gobierno para fijar hasta en dos años el tiempo de servicio militar obligatorio bajo banderas; y

Que la práctica ha demostrado que es insuficiente un año para que el soldado adquiera la instrucción conveniente y necesaria,

DECRETA:

Artículo 1.º Auméntase a diez y ocho meses el tiempo de servicio militar obligatorio en tiempo de paz, para los contingentes destinados a las armas de caballería, artillería, ingenieros y tren; y a quince meses para los contingentes destinados a la infantería.

Artículo 2.º El batallón de ferrocarrileros será constituido

por enganche voluntario, y por razones de instrucción técnica el tiempo de servicio será de dos años.

Artículo 3.º Quedan comprendidos en las disposiciones de los artículos anteriores los contingentes del presente año.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá, a 10 de febrero de 1920.

MARCO FIDEL SUAREZ

El Ministro de Guerra,

JORGE ROA

ANEXO N.º 5

RESOLUCION NUMERO 24 DE 1920

por la cual se organizan y reglamentan las Secciones de reclutamiento y se determinan las funciones de los inspectores de ese servicio

El Ministro de Guerra

vistos los artículos 12 y 13 del Decreto número 465 de 3 de marzo de 1919, reorgánico del servicio de Escalafón territorial,

RESUELVE:

1.º Las Secciones de reclutamiento mandadas organizar en los comandos divisionarios, por Resolución número 39 de 19 de mayo de 1919, estarán a cargo del inspector de ese servicio en las respectivas divisiones.

2.º Los comandos de división por ser quienes ejercen jurisdicción militar en la forma establecida en las leyes del ramo, y además, constiyendo ellos los centros de reclutamiento (artículo 43, *Regl. Org. Ej.*) en sus respectivas zonas, son los directamente responsables ante el Gobierno de la buena marcha del

servicio de reclutamiento y reemplazo, teniendo como auxiliares inmediatos a los inspectores del mismo.

3.º La Sección reclutamiento no constituye escalón entre el comandante general y las unidades: ella es elemento para la ejecución de los trabajos de este servicio, y queda en las mismas condiciones de las otras secciones del comando para los efectos del régimen interno, unidad de trabajo, etc., pero puede hacer uso de todas sus iniciativas para impulsar el servicio en cada zona.

4.º Trabajos que le corresponden:

a) Despachar todos los asuntos que cursen en el comando relacionados con los servicios de reclutamiento y reemplazo, previo estudio de cada uno, según las instrucciones del comandante de la división o del Jefe de Estado Mayor, siendo responsable de la mala o no aplicación de las disposiciones vigentes sobre la materia.

b) Iniciar los trabajos necesarios al mejoramiento y unificación del servicio.

c) Elaborar las directivas para el servicio de reclutamiento y las especiales para los trabajos de los comandantes de distrito militar, vigilando su cumplimiento.

d) Sobre la base de los croquis de los distritos formar el del territorio de la zona, acompañándola de una *memoria* minuciosa que determine las condiciones geográficas militares de la zona, especialmente las que interesan a los transportes, movilización, concentración y aprovisionamiento.

e) Estudiar la división territorial según las agrupaciones de los municipios, distritos militares, población, extensión territorial, medios de transporte y distancia a los lugares de acantonamiento, clima, condiciones especiales de sus habitantes, y demás circunstancias necesarias al buen servicio, a fin de solicitar del Ministerio lo que corresponda o lo que deba ser ordenado por el comando superior.

f) Propender por todos los medios a la mejor organización de las reservas y ejercer control sobre éstas para efectuar los pases a la Guardia nacional cuando corresponda por edades; las bajas por defunción y las anotaciones por cambios de domicilios.

g) Supervigilar las autoridades que intervienen en el servicio de reclutamiento, para que éste se haga dentro de las prescripciones legales, en las mejores condiciones para el ejército, haciendo que se ejecuten en tiempo los trabajos preparatorios para un buen reclutamiento.

h) Exigir y estudiar los informes que los comandantes de distrito militar deben rendir conforme a la circular del Ministerio de Guerra, número 40 de 24 de enero de 1916, y según la directiva para los reconocimientos, dada por el Estado Mayor General.

i) Elaborar los siguientes documentos: Para el Ministerio de Guerra, cuadro sinóptico anual de la división; relaciones numéricas de remisos, con expresión de municipios; de voluntarios, con indicación del día del alta y término del enganche. A la mitad de cada período general, para el mismo Ministerio y para el Estado Mayor General, relación numérica de reservistas de primera clase, una vez efectuado el desacuartelamiento.

Llevar el libro *Relación numérica de reservistas*, por unidades y clases (1.^a y 2.^a)

Formar los legajos necesarios para facilitar los estudios y consultas del servicio; revisar los cuadros sinópticos y los itinerarios de marcha que los comandos de brigada deben remitir.

Esta sección llevará separadamente sus copiadores y archivo con sus índices correspondientes. Para atender a los gastos de escritorio, solicitará de la comisión de escritorio del comando los útiles, de la cual recibirá los dos pesos (\$ 2) mensuales fijados por el Decreto número 465 de 1919.

Siendo de grande importancia la estadística de las reservas del ejército, los inspectores de reclutamiento dedicarán a ella un gran cuidado, consignando sus datos desde la iniciación del servicio en cuadros bien detallados, en que consten los reservistas tanto de primera como de segunda clase, y contingente a que pertenecen.

j) Estudiar las solicitudes y reclamos que se hagan al comando de división con motivo del servicio de reclutamiento y reemplazos, y elaborar los proyectos de resolución basados en las disposiciones vigentes y presentarlos para su solución definitiva al comando de la división.

El inspector de reclutamiento recorrerá una vez al año cada una de las regiones de brigada, revistaré las oficinas de los oficiales de reclutamiento y el servicio de reemplazo en los cuerpos de tropas, tomará nota de la falta de cumplimiento de las leyes, decretos, reglamentos, resoluciones y órdenes del comando de la división, a fin de que por disposiciones de éste se corrijan las irregularidades y deficiencias y se dé unidad al servicio. Puede llamar la atención en sus visitas a la falta de cumplimiento a las disposiciones.

k) Los inspectores de reclutamiento, además de sus obligaciones en este ramo, tendrán también las que comporta al ejercicio de las funciones de inspectores de los cuerpos de tropa, cuando así lo dispongan los comandantes divisionarios o el Ministerio de Guerra.

Expedida en Bogotá, a 4 de marzo de 1920.

El Ministro de Guerra,

JORGE ROA

RESOLUCION NUMERO 27 DE 1920

(MARZO 31)

por la cual se determina el tiempo de duración del servicio voluntario de los suboficiales del ejército, y se dictan otras providencias con relación a los mismos

El Ministro de Guerra

en uso de atribuciones legales, y

CONSIDERANDO :

- 1.º Que para la buena organización de las reservas del ejército es preciso contar con número suficiente de suboficiales;
- 2.º Que permaneciendo indefinidamente en el ejército activo los sargentos y cabos, se priva a los soldados del estímulo para el ascenso a esos grados;
- 3.º Que así como aumentan gradualmente las reservas de soldados, debe aumentar también la de suboficiales;

4.º Que es justo y conveniente que a los suboficiales del ejército, después de su servicio activo se les ayude a procurar ocupación civil adecuada,

RESUELVE:

1.º Fijase en cinco años la duración voluntaria en el servicio activo de los suboficiales del ejército, contados desde la fecha de su ascenso a cabo 2.º Cumplido este plazo, quedan incorporados en la reserva de primera línea, hasta alcanzar el límite de edad necesario para pasar a la Guardia nacional.

Parágrafo. En los reenganches de esta clase del ejército, no se podrá exceder el plazo que se acaba de determinar.

2.º Tanto los comandantes de cuerpo como los de unidad fundamental, pondrán todo su conato en perfeccionar la instrucción de los suboficiales y en preparar personal de soldados que reemplace a los que vayan siendo licenciados del servicio activo.

3.º Los comandantes respectivos proveerán el medio para que los suboficiales disfruten de ciertas distinciones y gracias, que les sirvan de estímulo, tales como permisos en épocas adecuadas para visitar a sus familias, casinos, mejoramiento en sus uniformes y dormitorios, autorizaciones para consultar las bibliotecas de los cuerpos, etc.

4.º A los suboficiales, además de su instrucción militar, debe preparárseles en otras materias que los hagan aptos para optar empleos civiles en otros ramos de la administración pública, tales como aduanas, salinas, resguardos, correos, telégrafos, gendarmerías, policías, ferrocarriles, tranvías, etc.

5.º Es deber de los superiores militares la colocación de los suboficiales que se licencien con buenas notas, en las empresas particulares dentro del territorio nacional, o en cargos de la administración, cuando así lo soliciten aquéllos.

6.º Por los comandos de cuerpos de tropas se llevará con toda escrupulosidad y esmero el escalafón de los suboficiales licenciados, con expresión del grado y tiempo de servicio en él; nombre, edad, distrito militar y cantón a que pertenece, contingente del año y lugar a donde va a residir. De este documento se remitirán sendas copias al Ministerio

de Guerra (departamento general) y al respectivo comando divisionario.

Expedida en Bogotá, a 31 de marzo de 1920.

JORGE ROA

DECRETO NUMERO 1759 DE 1919

(SEPTIEMBRE 13)

por el cual se reglamenta la introducción de explosivos y de elementos para cacería y defensa individual

El Presidente de la República de Colombia

en uso de facultades legales,

DECRETA:

Artículo 1.º Declárase en vigencia el siguiente decreto:

DECRETO NUMERO 98 DE 1913

(FEBRERO 4)

por el cual se dictan varias disposiciones sobre introducción de armas de cacería y otros elementos

El Presidente de la República de Colombia

en uso de sus facultades legales,

DECRETA:

Artículo 1.º Para importar al país explosivos para minas y sus accesorios, pólvoras, revólveres y pistolas comunes y sus cápsulas, escopetas de pistón y cápsulas y sus cartuchos, fulminantes, munición y demás elementos de cacería y de salón, que no estén comprendidos en el artículo 2.º de la Ley 36 de 1886, se necesita previa solicitud de licencia y el otorgamiento de una fianza.

Artículo 2.º La solicitud a que se hace mención en el artículo anterior se dirigirá, en papel sellado, al director del mate-

rial de guerra, si el interesado residiere en la capital de la República, o a la primera autoridad civil del lugar respectivo, indicando el número o cantidad y clase de los elementos, y el nombre de la persona que pueda servir de fiador con el objeto de garantizar el buen uso de ellos permitido por las leyes, bajo la sanción, caso de contravenir a esto, de una multa que se fijará en la diligencia que se extienda, y el máximo de la cual será de mil pesos (\$ 1000) oro, adhiriéndole las estampillas que le correspondan según la cuantía de la fianza, de conformidad con lo que sobre el particular establece el Decreto número 909 de 1906.

Parágrafo. Estas multas, llegado el caso, las hará efectivas administrativamente el Ministerio de Guerra.

Artículo 3.º Una vez otorgada la fianza, la autoridad ante la cual se haya prestado comunicará por telégrafo la orden de entrega de los elementos al respectivo administrador de aduana o empleado correspondiente, y remitirá original la solicitud y la diligencia de fianza a la dirección de material de guerra, por el correo siguiente al día del otorgamiento.

Artículo 4.º El administrador de aduana o empleado a quien se comunicare la orden de entrega ya mencionada, enviará original el telegrama, a la dirección del material de guerra, para su confrontación y archivo.

Artículo 5.º Quedan reformadas las disposiciones dictadas sobre la materia, contenidas en decretos o resoluciones expedidos con anterioridad al presente.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 4 de febrero de 1913.

CARLOS E. RESTREPO

El Ministro de Guerra,

JOSÉ MANUEL ARANGO »

Artículo 2.º Decláranse incluidas las cápsulas para revólver de calibre 44, y todas aquellas similares que sean adaptables a rifles y carabinas, entre los elementos de prohibida introducción de que trata el numeral 175 de la agrupación

séptima de la Ley 117 de 1913, sobre tarifa de aduanas. Las cápsulas de esas clases que se importaren serán detenidas por los respectivos administradores de aduana, quienes darán aviso a la dirección de material de guerra de los elementos detenidos, a fin de resolver lo conveniente de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Artículo 3.º Derógase el artículo 3.º del Decreto 1015, de 10 de junio de 1916, así como todas las disposiciones ejecutivas contrarias al presente decreto.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 13 de septiembre de 1919.

MARCO FIDEL SUAREZ

El Ministro de Gobierno,

MARCELINO ARANGO

El Ministro de Hacienda,

POMPONIO GUZMÁN

El Ministro de Guerra,

JORGE ROA

DECRETO NUMERO 2398 DE 1919

(D I C I E M B R E 20)

por el cual se adiciona y complementa el Decreto número 1759 de 13 de septiembre último.

El Presidente de la República

en ejercicio de la facultad que le confieren los artículos 48 y 120 de la Constitución, teniendo en cuenta lo dispuesto en las Leyes 14 y 36 de 1886, y

C O N S I D E R A N D O :

Que por causa de su alcance y precisión muchas de las armas de defensa individual y de cacería que se fabrican actualmente pueden ser consideradas como armas de guerra, máxime

sí se tiene en cuenta que lo montañoso del territorio colombiano no ofrece amplios campos de tiro, y

Que los pedidos en cantidades exageradas que de esos elementos se hagan al exterior, pueden redundar en mengua del buen nombre de la República, por cuanto son ocasionados a sugerir dudas respecto a la seguridad de que en ella disfrutan los asociados,

DECRETA :

Artículo 1.º La solicitud de los permisos de que trata el artículo 1.º del Decreto número 1759 de 13 de septiembre último, y el otorgamiento de las fianzas consecuenciales a la concesión de aquéllos, deberán efectuarse previamente antes de ordenarlos al exterior. Las autoridades competentes ante quienes se llenaren esos requisitos, darán aviso de ello al administrador de la aduana respectiva, a fin de que ésta permita la introducción de dichos elementos.

Artículo 2.º Los agentes consulares de la República, acreditados en los puertos de embarque, se abstendrán de visar las facturas consulares para los elementos de que trata el decreto en referencia, si al presentarles los documentos justificativos que son de rigor, no se acompaña la certificación en que conste que se han llenado los requisitos de permiso y fianza mencionados en el artículo precedente, lo cual harán constar en la respectiva factura, acompañando el comprobante del caso, a fin de que en la aduana sea confrontado con la notificación de la autoridad que expidió la licencia.

Artículo 3.º En los documentos de fianza que deberán prestar los introductores de armas y municiones se comprometerán a venderlos exclusivamente a los individuos que, en virtud de disposiciones vigentes sobre la materia, estén provistos de un permiso legalmente expedido para llevar armas consigo, lo cual harán constar en un registro de ventas que abrirán al efecto.

Cuando se tratare de elementos distintos de los concernientes á armas de fuego, la fianza se referirá a la obligación de venderlos únicamente a quienes comprobaren que los dedican exclusivamente a usos industriales o comerciales.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 20 de diciembre de 1919.

MARCO FIDEL SUAREZ

El Ministro de Hacienda,

POMPONIO GUZMÁN

El Ministro de Guerra,

JORGE ROA

El Secretario de Relaciones Exteriores encargado del Despacho,

Antonio Gómez Restrepo

ANEXO N.º 7

DECRETO NUMERO 1208 DE 1920

(JUNIO 10)

por el cual se crea una escuela de pilotos

El Presidente de la República de Colombia

en uso de facultades legales,

DECRETA:

Artículo 1.º Créase una escuela de pilotos automovilistas, con individuos del personal de la maestranza del ejército, designados por la dirección del material de guerra, de la cual dependerá dicha escuela.

Artículo 2.º Además del personal contratado asignado a la maestranza del ejército, esta entidad tendrá dos pilotos: uno, con la asignación mensual de ciento veinte pesos (\$ 120), que desempeñará las funciones de profesor, y el otro, para el servicio de los autocamiones del Ministerio de Guerra, con la asigna-

ción mensual de cien pesos (\$ 100). Uno y otro por el término de cuatro meses.

Artículo 3.º Los cursos versarán sobre las materias que se señalen por la dirección del material de guerra, y a ellos concurrirán en comisión los suboficiales del ejército que designe el Ministerio de Guerra.

Artículo 4.º La dirección del material de guerra expedirá a los alumnos que ganaren el curso, un certificado de aptitud.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 10 de junio de 1920.

MARCO FIDEL ZUAREZ

El Ministro de Guerra,

JORGE ROA

ANEXO N.º 8

DECRETO NUMERO 2148 DE 1915

(DICIEMBRE 31)

por el cual se deroga el marcado con el número 1404 de 19 de diciembre de 1908, y se crea la maestranza del ejército

El Presidente de la República de Colombia

en uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO :

Qué el taller nacional de artes mecánicas creado por Decreto 1404 de 19 de diciembre de 1908 no corresponde a las necesidades del ejército, como que se organizó «para formar maestros artesanos para las diversas obras de que necesita el

gobierno» y no para preparar armeros competentes que pudieran atender a las reparaciones del armamento moderno,

DECRETA :

Artículo 1.º Con el fin de dar al taller de artes mecánicas la conveniente organización de acuerdo con el espíritu del *Reglamento orgánico del ejército*, aprobado por decreto ejecutivo número 437 de 13 de mayo de 1911, y de atender a la necesidad de formar armeros competentes que puedan prestar sus servicios como tales en los cuerpos de tropas, se establece en la capital de la República un taller escuela, que se denominará *Maestranza del ejército*, dependiente del Ministerio de Guerra y bajo el control directo de la dirección del material de guerra.

Artículo 2.º La referida maestranza tendrá, por ahora, los siguientes talleres: de armería, de mecánica, de fundición, de herrería, de calderería, de carpintería y de talabartería, los cuales se ocuparán de preferencia en la reparación del armamento mayor y menor, en la confección de repuestos para los mismos y en los demás trabajos referentes a la conservación del material de guerra.

Artículo 3.º La maestranza tendrá para su correcto funcionamiento el siguiente personal, con las asignaciones mensuales que se expresan:

Un director, con cien pesos oro mensuales.....\$	100
Un ayudante contador, con cuarenta pesos.....	40
Un profesor de mecánica, con cincuenta y cinco pesos.....	55
Dos segundos mecánicos, cada uno a treinta y cinco pesos.....	70
Un profesor de fundición, con cincuenta y cinco pesos.....	55
Un profesor de herrería, con cincuenta y cinco pesos.....	55
Un segundo herrero, con treinta y cinco pesos.....	35
Un profesor de carpintería, con cincuenta pesos.....	50
Un segundo carpintero, con treinta y cinco pesos.....	35
Un fogonero, con diez y ocho pesos.....	18

Artículo 4.º Los anteriores puestos serán provistos con personas que tengan los conocimientos suficientes en el arte a que se les destine, que se hayan sometido a trabajos de prueba en la maestranza, y que en vista de ellos la dirección del material de guerra los proponga al Ministerio. Los nombrados serán dados de alta en la contaduría mayor del Ministerio de Guerra, para los efectos del pago.

Artículo 5.º Habrá en la maestranza diez y seis alumnos permanentes, cada uno de los cuales será dado de alta como soldado en uno de los cuerpos de tropa del ejército, a donde pasarán a prestar sus servicios como armeros tan pronto como se les expida el certificado correspondiente por la dirección del material de guerra, de acuerdo con las calificaciones mensuales que de su aprovechamiento y competencia pase el director de la maestranza. Estos individuos estarán sujetos al régimen disciplinario militar, para lo cual se incorporarán en el regimiento de infantería *Bolívar* número 1, en cuya contaduría se radicará el pago de sus haberes.

Artículo 6.º Para ser admitidos como alumnos se necesita llenar los siguientes requisitos:

- a) Tener de diez y seis a veinte años de edad.
- b) Comprobar buena conducta anterior.
- c) Presentar un certificado de alguna de las escuelas oficiales de artes y oficios establecidas en la República, de que poseen ligeras nociones de mecánica.
- d) Gozar de buena salud y tener constitución robusta, lo que se comprobará con el certificado de un médico del ejército; y
- e) Trabajar durante treinta días en la maestranza como alumno a prueba.

Artículo 7.º Las solicitudes para la admisión de alumnos deben dirigirse a la dirección del material de guerra, acompañadas de los documentos que comprueben los requisitos exigidos y llevar las firmas de los aspirantes y de sus padres o acudientes, quienes harán constar su consentimiento.

Artículo 8.º Aceptadas las solicitudes en la dirección del

material de guerra se pasarán las propuestas al Ministerio, acompañadas de los informes que rinda el director de la maestranza, quien examinará a los aspirantes é informará sobre sus capacidades y afición al trabajo. En vista de dichas propuestas, el Ministerio hará los nombramientos respectivos.

Artículo 9.º Los aspirantes que fueren nombrados alumnos darán un fiador abonado y se comprometerán a servir como armeros durante dos años en los cuerpos de tropas a que el gobierno los destine. En caso de no cumplir dicho compromiso, el fiador pagará al Tesoro nacional la suma de diez pesos (\$ 10) oro por cada mes de los que hubiere permanecido como aprendiz en la maestranza. Dichas fianzas se otorgarán en la sección de contabilidad del Ministerio de Guerra.

Artículo 10. La dirección del material de guerra dictará el reglamento para el régimen interno de la maestranza, el que debe ser aprobado por el Ministerio.

Artículo 11. Por la intendencia general del ejército se suministrarán a la maestranza las máquinas, herramientas y materiales necesarios para su funcionamiento, previa celebración de los contratos a que hubiere lugar conforme a la ley.

Artículo 12. En la maestranza no se podrán ejecutar trabajos especiales sino a los miembros activos del ejército, siempre que se trate de objetos pertenecientes a su equipo militar y previo el pago correspondiente, según la tarifa que establezca la dirección del material de guerra. El producto de estos trabajos se destinará a la compra de herramientas y útiles para la misma maestranza.

Artículo 13 (transitorio). La dirección de la maestranza, del taller de armería y del curso de armeros queda a cargo de los mecánicos austriacos contratados por el gobierno, con el fin de formar escuela de armeros en el país.

Artículo 14. Por decreto separado se nombrarán los empleados para la maestranza, de acuerdo con lo previsto en el artículo 4.º de este Decreto.

Artículo 15. Queda derogado el Decreto 1404 de 1908 y demás disposiciones contrarias al presente Decreto.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 31 de diciembre de 1915.

JOSE VICENTE CONCHA

El Ministro de Gobierno, encargado del despacho de Guerra,

MIGUEL ABADIA MENDEZ

ANEXO N.º 11

DECRETO NUMERO 1667 DE 1919

(AGOSTO 8)

por el cual se crea una condecoración

El Presidente de la República de Colombia

en uso de facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que es un deber del gobierno estimular en la actual oficialidad del ejército el amor a las glorias militares y la veneración a los libertadores, para lo cual es ocasión propicia la celebración del primer centenario de la campaña de 1819, modelo insuperable de iniciativa, abnegación, disciplina y heroísmo,

DECRETA:

Artículo 1.º Concédese a los oficiales del ejército como recuerdo del primer centenario de Boyacá, una cruz de malta de cinco centímetros de diámetro, en cuyo centro irá la bandera nacional en esmalte de colores, rodeada de un círculo de oro y esta inscripción: CENTENARIO DE BOYACÁ.

La cruz será de plata para los oficiales generales y superiores, y de bronce para los oficiales inferiores y alféreces del curso militar; se llevará al lado izquierdo del pecho, pendiente de una cinta azul, y en el reverso llevará esta inscripción: 1819-1919.

Esta cruz se concederá con el diploma correspondiente a los oficiales que a juicio del Ministerio de Guerra sean acreedores a esa distinción.

Artículo 2.º Los gastos que ocasione el cumplimiento de este Decreto se imputarán al capítulo 44, artículo 398, del Presupuesto nacional vigente.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá a 28 de agosto de 1919.

MARCO FIDEL SUAREZ

El Ministro de Guerra,

JORGE ROA

