

354.8621
C 718m
1873
4.1

MEMORIA

DEL

SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO

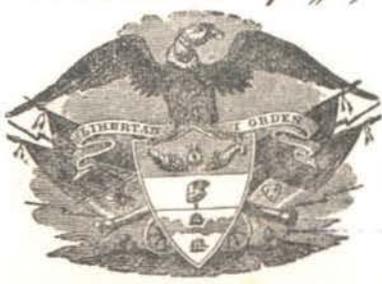
DIRIJIDA

AL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

PARA EL

CONGRESO DE 1873

*Secretaría de Hacienda i Fomento.
Sección 1^{oa}*



INVENTARIADO
No. 02159
PROPIEDAD DEL MINISTERIO DE HACIENDA

BOGOTÁ

IMPRESA DE GAITAN.

1440-X 24 74-8 500

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

ÍNDICE.



PÁGINAS.

| | |
|-------------------|---|
| Introduccion..... | 1 |
|-------------------|---|

PARTE PRIMERA-HACIENDA.

| | |
|---|----|
| SECCION I-Aduanas..... | 2 |
| Productos i gastos..... | 2 |
| Pormenores de los productos..... | 5 |
| Peso de las mercaderías importadas..... | 6 |
| Valores importados..... | 7 |
| Esportaciones..... | 8 |
| Comparacion de las esportaciones del último año con las del anterior..... | 9 |
| Comparacion entre las esportaciones i las importaciones..... | 10 |
| Tarifa..... | 11 |
| Contrabando a la renta de aduanas i medios de reprimirlo..... | 22 |
| Cesacion de la franquicia de los puertos de Buenaventura i Tumaco..... | 24 |
| SECCION II-Salinas..... | 25 |
| Organizacion de la renta de salinas, movimiento de ella i productos i gastos..... | 28 |
| Pormenores de algunas salinas..... | 34 |
| Salinas de Cipaquirá i Sesquilé..... | 34 |
| „ de Sirguasá, Sismosá, Recetor, Cocuachó i Gualivito..... | 36 |
| „ de Chita..... | 37 |
| „ de Cumaral i Upin..... | 39 |
| „ de Gacheté..... | 40 |
| Establecimiento de almacenes de sal..... | 40 |
| Ejecucion de la lei de 15 de abril de 1872, por la cual se ordena el pago de las cantidades que el Tesoro nacional debe a ciertos Estados por la participacion que tienen en la renta de salinas..... | 41 |
| SECCION III-Correos..... | 43 |
| SECCION IV-Telégrafos..... | 45 |
| SECCION V-Casas de Moneda..... | 50 |

ÍNDICE.

| | |
|-----------------------------------|----|
| SECCION VI-Bienes nacionales..... | 52 |
| Productos i gastos..... | 52 |
| Venta de Bienes nacionales..... | 54 |
| " del vapor " Bolívar "..... | 54 |
| " de varios edificios..... | 55 |
| Minas de azufre de Gachalá..... | 56 |
| Tierras baldías..... | 58 |
| SECCION VII-Contabilidad..... | 57 |

PARTE SEGUNDA-FOMENTO.

| | |
|---|-----|
| Consideraciones jenerales..... | 67 |
| Prospecto económico de las mejoras materiales mandadas fomentar por la lei..... | 73 |
| Comercio interior de los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander..... | 74 |
| Aspecto fiscal de la cuestion..... | 83 |
| Ferrocarril del Norte..... | 88 |
| Id. de Buenaventura al rio Cauca..... | 101 |
| Id. de Bolívar..... | 105 |
| Id. de Paturia..... | 116 |
| Contrato sobre exploracion para el ferrocarril de Santamarta al Magdalena..... | 120 |
| Contrato para la construccion de un ferrocarril i un puente a inmediaciones de la ciudad de Honda..... | 121 |
| Contrato sobre navegacion del alto Magdalena por buques de vapor..... | 121 |
| Contrato sobre alumbrado de gas..... | 122 |
| Inmigracion..... | 122 |
| Faro de Sabanilla..... | 127 |
| Establecimiento de fanales en algunos puertos del Pacifico..... | 130 |
| Dique de Cartajena..... | 132 |
| Camino de Buenaventura..... | 133 |
| Camino del Meta..... | 135 |
| Obras emprendidas en la "Boca de Loba"..... | 137 |
| Exposicion industrial..... | 138 |
| Fábrica de ácido sulfúrico..... | 140 |
| Auslio a la casa de moneda de Medellin..... | 142 |
| Reglamento sobre pesca de conchas i otros moluscos..... | 142 |
| Ausilio para ostablecer en el pais la primera fábrica de lana vegetal..... | 142 |
| Códigos nacionales..... | 142 |
| Proyecto de un canal de esclusas secas para el trasporte de navíos de un océano a otro, a través del Istmo de Panamá..... | 142 |
| Banco de Bogotá..... | 144 |
| Conclusion..... | 147 |
| Pormenor del presupuesto de gastos para el corriente año económico, al cual se refiere la introduccion de este informe..... | 149 |
| Proyecto de Tarifa para el cobro de los derechos de importacion..... | 152 |



Ciudadano Presidente de la Union.

EL producto efectivo de las rentas i contribuciones nacionales, o sea el monto de las cantidades que realmente ingresaron en las cajas públicas durante el año económico que terminó en 31 de agosto próximo pasado, incluyendo la suma de \$ 44,000 por que se vendió el vapor "Bolívar," fué de \$ 3.219,733.

Suponiendo un aumento de \$ 100,000 en la renta de aduanas, uno de 50,000 en la de salinas, otro de 25,000 en las de correos, telégrafo i demas que figuran en el presupuesto, i agregando el valor de los edificios nacionales mandados enajenar por la lei, el cual no baja de \$ 50,000, tendremos que el monto de las rentas disponibles en el curso del presente año económico será \$ 3.400,733.

Los gastos de la administracion pública en el mismo año, sin omitir partida alguna de aplicacion necesaria, pueden estimarse, en cifras redondas, en \$ 3.250,000 con arreglo al siguiente cómputo, cuyo pormenor, con notas esplicativas, se encontrará entre los documentos anexos a este informe.

| | | |
|---|----|------------------|
| Para el servicio de la Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores..... | \$ | 575,400 |
| Para el de la de Hacienda i Fomento..... | | 971,000 |
| Para el de la del Tesoro i Crédito nacional..... | | 1.262,000 |
| Para el de la de Guerra i Marina..... | | 373,000 |
| Para gastos varios imprevistos en todos los Departamentos..... | | 69,333 |
| Suma..... | \$ | <u>3.250,733</u> |

Comparacion.

| | | |
|--|----|------------------|
| Producto de las rentas..... | \$ | 3.400,733 |
| Importe de los gastos..... | | <u>3.250,733</u> |
| Diferencia en favor de las rentas..... | \$ | <u>150,000</u> |

De donde resulta que la situacion fiscal de la Nacion puede resumirse sencilla i fielmente en esta frase: **NO HAI DÉFICIT.**

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

PARTE PRIMERA.

Hacienda.

SECCION I.

ADUANAS.

Productos i gastos.

Los productos de las Aduanas en el año económico de 1871 a 1872 fueron los siguientes:

| ADUANAS. | PRODUCTOS. | Tanto por ciento del producto de cada Aduana con relacion al total. |
|--------------------|--------------|---|
| Santamarta.....\$ | 911,851-35 | 44-71 |
| Sabanilla | 665,009-25 | 32-60 |
| Buenaventura | 177,896-35 | 8-72 |
| Cartajena | 115,870-06 | 5-68 |
| Cúcuta | 110,689-25 | 5-42 |
| Tumaco | 33,325-25 | 1-63 |
| Riohacha | 22,471 .. | 1-10 |
| Tolú | 1,365-30 | 0-06 |
| Carlosama | 972-40 | 0-04 |
| Riosucio | ----- | ---- |
| Total.....\$ | 2.039,450-21 | 99-96 |

La cantidad presupuesta para el último año económico fué de \$ 1.651,000, de manera que los productos la escedieron en \$ 388,450-21 es, resultado que mi honorable antecesor el señor Camacho Roldan anunció en su Memoria de 1872.

Los gastos fueron :

| ADUANAS. | GASTOS. | Tanto por ciento de los gastos de cada Aduana con relacion al total. |
|--------------------|------------|--|
| Santamarta | 36,460-20 | 20-09 |
| Sabanilla | 34,111-35 | 18-79 |
| Buenaventura | 24,254-65 | 13-36 |
| Cartajena | 23,836-03 | 13-13 |
| Cúcuta | 20,802-35 | 11-46 |
| Tumaco | 14,141-65 | 7-79 |
| Riohacha | 8,023-50 | 4-42 |
| Tolú | 7,629-65 | 4-20 |
| Carlosama | 3,842-90 | 2-11 |
| Riosucio | 8,375 .. | 4-61 |
| El Viento ..... | ..... | .... |
| Total.....\$ | 181,477-28 | 99-96 |

El producto líquido fué :

| ADUANAS. | PRODUCTO LÍQUIDO. | Tanto por ciento del producto líquido en cada Aduana con relacion al total. |
|-------------------|-------------------|---|
| Santamarta | \$ 875,391-15 | 46-67 |
| Sabanilla..... | 630,897-90 | 33-63 |
| Buenaventura..... | 153,641-70 | 8-19 |
| Cartajena.... | 92,034-03 | 4-90 |
| Cúcuta | 89,886-90 | 4-79 |
| Tumaco..... | 19,183-60 | 1-02 |
| Riohacha | 14,447-50 | 0-77 |
| Total.....\$ | 1.875,482-78 | 99-97 |

I el déficit en las otras Aduanas fué el siguiente :

| ADUANAS. | DÉFICIT. | Tanto por ciento de déficit en cada Aduana con relacion al total. |
|----------------|-----------|---|
| Tolú..... | 6,264-35 | 35-77 |
| Riosucio..... | 8,375 .. | 47-83 |
| Carlosama..... | 2,870-50 | 16-39 |
| El Viento..... | ..... | .. .. |
| Total.....\$ | 17,509-85 | 99-99 |

Deduciendo la pérdida que se hace en el servicio de algunas Aduanas del producto líquido de las demas, éste queda reducido a \$ 1.857,972-93 es, que es lo que en definitiva aprovecha la Nacion del impuesto aduanero.

Los gastos que se han hecho figurar como representativos de un déficit, no constituyen una verdadera pérdida para el Tesoro, pues tienen por objeto prevenir el contrabando que puede hacerse por los rios Sinú i Riosucio, i facilitar la esportacion de los productos naturales que se encuentran a inmediaciones de los puntos donde estos rios desembocan.

Respecto de la Aduana de Riosucio, hai dificultades de administracion procedentes del clima i de la situacion, que no se podrán vencer sino con el trascurso del tiempo i con el aumento de la poblacion. Parece empresa temeraria la de perseguir con buen éxito un contrabando de menor cuantía en lugares tan desiertos e insalubres como la rejion del Atrato; por esto i siendo casi inhabitable el lugar donde se halla actualmente la Aduana, el Poder Ejecutivo ha tenido la idea de volver a establecerla en Quibdó, donde al ménos puede lograrse que vaya a servirla una persona de aptitudes i responsabilidad moral. En Riosucio, o en otro lugar mas cercano a la Boca del Atrato, puede establecerse un resguardo que sea relevado con alguna frecuencia e inspeccione las embarcaciones cargadas que suben el Atrato, a fin de evitar en cuanto sea posible la entrada del contrabando por algunos de los rios que afluyen a él abajo de Quibdó.

En situacion análoga a la de Riosucio se halla la Aduana del Viento, que el Poder Ejecutivo resolvió trasladar a Arauca por decreto de 18 de setiembre último (documento número I).

En cuanto a la Aduana de Carlosama, que es otra de las que no cubren sus gastos, debe conservarse hasta que, mejorado el camino del Castigo, que comunica los municipios del sur del Estado del Cauca con el puerto de Tumaco, las mercancías que por este puerto se introduzcan hagan ventajosa competencia a las que entran por territorio ecuatoriano, i venga, por lo mismo, a ser innecesaria la conservacion de dicha Aduana.

Los gastos de recaudacion guardaron con los productos de cada Aduana la relacion que aparece del cuadro siguiente :

| A D U A N A S . | | Tanto por ciento de los gastos de cada Aduana con relacion a sus productos. |
|--------------------|----|---|
| Santamarta | \$ | 3-99 |
| Sabanilla | | 5-12 |
| Buenaventura | | 13-63 |
| Cúcuta | | 18-79 |
| Cartajena | | 20-57 |
| Riohacha | | 35-70 |
| Tumaco | | 42-43 |
| Carlosama | | 395-19 |
| Tolú | | 558-82 |
| Riosucio ..... |  | .... |
| El Viento ..... |  | .... |

El tanto por ciento de los gastos de recaudacion, en los años de 1864 a 1871, fué el que se espresa a continuacion :

| ADUANAS. | 1864 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | a 1865 | a 1866 | a 1867 | a 1868 | a 1869 | a 1870 | a 1871 | a 1871 |
| | \$ Cs. | $ Cs. | $ Cs. | $ Cs. | $ Cs. | $ Cs. | $ Cs. | $ Cs. |
| Santamarta | 4-29 | 4-23 | 4-64 | 3-56 | 3-02 | 3-54 | 3-51 | |
| Sabanilla..... | 27-17 | 17-32 | 17-96 | 11-73 | 11-64 | ... | 13-31 | |
| Buenaventura | 25-50 | 29-82 | 18-42 | 16-98 | 14-46 | 16-55 | 18-49 | |
| Cúcuta..... | 13-77 | 11-72 | 19-89 | 25-71 | 21-86 | 25-16 | 26-98 | |
| Cartajena..... | 15-98 | 20-78 | 12-67 | 18-74 | 15-90 | 22-53 | 28-47 | |
| Riohacha..... | 33-37 | 50-39 | 102-69 | 67-72 | 58-38 | 55-36 | 23-11 | |
| Tumaco | 73-61 | 21-68 | 24-11 | 38-13 | 26-53 | 29-.. | 27-68 | |
| Carlosama ..... | .... | 137-78 | 237-81 | 410-.. | 122-28 | .... | 192-09 | |
| Tolú ..... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 2,457-.. | |
| Riosucio (Turbo, Quibdó) | 33-10 | 58-16 | 114-46 | .... | 83-20 | .... | .... |  |
| El Viento (Arauca) | 102-55 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |  |
| Meta (Cafifi)..... | 180-60 | 116-45 | .... | .... | .... | .... | .... |  |

Pormenores de los productos.

Los derechos de importacion i demas ingresos que constituyen la renta de Aduanas, se distribuyeron en el año de 1871 a 1872 del modo siguiente :

| ADUANAS. | DERECHOS DE IMPORTACION. | | | | | Multas i re- cargos per castigo. | Productos de los comisos. | Otras pro- ductos. |
|----------------|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|---------------------------------|-----------------------|
| | De sal. | De 2.ª clase. | De 3.ª clase. | De 4.ª clase. | Total. | | | |
| Santamarta. | 8,271-95 | 91,805-75 | 220,499-00 | 585,976-75 | 906,553-45 | 3,002-35 | ..... | 2,295-55 |
| Sabanilla | 11,036-25 | 118,038-65 | 171,605-75 | 358,364-90 | 659,045-55 | 3,327-75 | ..... | 2,635-95 |
| Buenavent.ª | 18,084-65 | 15,582-85 | 47,053-30 | 94,793-05 | 175,513-85 | ..... | 1,905-40 | 387-10 |
| Cartajena | 10,439-72 | 44,086-97½ | 21,384-71½ | 36,554-57 | 112,465-97½ | 1,392-46½ | 555-65 | 1,455-96½ |
| Cúcuta | 14,873-75 | 19,969-80 | 29,646-00 | 45,202-15 | 109,691-70 | 369-55 | 63-80 | 564-20 |
| Tumaco..... | 11,284-80 | 3,575-95 | 8,474-35 | 9,130-95 | 32,466-05 | 3-00 | 586-35 | 269-85 |
| Riohacha..... | 903-90 | 4,463-30 | 8,974-30 | 7,288-75 | 21,630-25 | 81-45 | 87-30 | 672-00 |
| Tolú..... | 864-00 | ..... | ..... | ..... | 864-00 | ..... | 501-30 | ..... |
| Carlosama.... | 204-20 | 209-10 | 130-40 | 4-50 | 548-20 | ..... | 424-20 | ..... |
| Riosucio ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| El Viento.... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Totales...\$ | 75,963-22 | 297,732-37½ | 507,767-81½ | 1,137,315-62 | 2,018,779-02½ | 8,176-56½ | 4,214-00 | 8,280-61½ |

De la comparacion de los productos de los dos últimos años, que se hallará entre los documentos, aparece que el aumento en las importaciones

comprende todas las mercaderías sin escepcion de clase alguna de las establecidas en la tarifa, i que este aumento se ha verificado con bastante proporcionalidad entre todas ellas; de donde puede inferirse que las últimas modificaciones introducidas en la tarifa no han causado desequilibrio en las operaciones del comercio de importacion.

La disminucion de los productos de las Aduanas de Santamarta i Tumaco está superabundantemente compensada con el aumento obtenido en las de Sabanilla i Buenaventura.

Peso de las mercaderías importadas.

El peso de las mercaderías importadas por cada una de las aduanas ha sido:

| ADUANAS. | 1.ª CLASE. | | 2.ª CLASE. | | 3.ª CLASE. | | 4.ª CLASE. | | SAL. | | TOTAL. | |
|--------------------|-------------|-----|-------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|-------------|-----|-------------|-----|
| | Libre. | | 5 centavos. | | 20 centavos. | | 45 centavos. | | | | | |
| | Kilógramos. | Gs. | Kilógramos. | Gs. | Kilógramos. | Gs. | Kilógramos. | Gs. | Kilógramos. | Gs. | Kilógramos. | Gs. |
| Sabanilla..... | 1.548,480 | ... | 2.360,773 | ... | 858,029 | ... | 796,366 | ... | 551,812 | ... | 6.115,460 | ... |
| Santamarta..... | 850,354 | 616 | 1.836,114 | 559 | 1.102,495 | 052 | 1.302,170 | 540 | 413,597 | ... | 5.504,731 | 767 |
| Buenaventura | 180,782 | ... | 311,654 | 500 | 235,266 | ... | 210,651 | ... | 904,242 | ... | 1.842,595 | 500 |
| Cúcuta..... | 366,997 | 250 | 398,991 | ... | 148,208 | 150 | 100,373 | 300 | 743,604 | ... | 1.758,173 | 700 |
| Tumaco..... | 16,356 | ... | 71,615 | ... | 42,371 | 500 | 20,290 | 500 | 506,555 | ... | 657,188 | ... |
| Riohacha..... | 418,885 | ... | 87,816 | ... | 44,857 | ... | 16,146 | ... | 49,454 | ... | 617,158 | ... |
| Cartajena..... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... |
| Tolú..... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | 57,885 | ... | 57,885 | ... |
| Carlosama..... | 46,498 | 500 | 4,182 | ... | 652 | ... | 10 | ... | 10,210 | ... | 61,552 | 500 |
| El Viento..... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... |
| Riosucio..... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... | ..... | ... |
| Totales | 3.428,353 | 366 | 5.071,146 | 059 | 2.431,878 | 702 | 2.446,007 | 340 | 3.273,759 | ... | 16.614,744 | 467 |

Obsérvase en este cuadro que la cantidad de artículos libres importados en el último año es mayor que cualquiera de las que corresponden a las clases 2.ª i 3.ª de la tarifa; i que sin contar con los datos de la Aduana de Cartajena, que no se han recibido, pero que probablemente no alterarán el resultado de que voi a hablar, i esceptuando la sal, mas de la cuarta parte de los efectos extranjeros que se introducen al pais no causa derecho alguno.

Es tambien digno de notarse el aumento considerable que ha tenido

la importacion de artículos correspondientes a la clase ménos gravada, aun por la Aduana de Santamarta, que respecto de los demas artículos ha experimentado notable disminucion en sus entradas.

Valores importados.

Los datos sobre valores importados i esportados pueden servir apénas para la comparacion aproximada del movimiento comercial en distintas épocas; pues ellos se fundan esclusivamente en la simple manifestacion de los interesados, a quienes no se impone, ni puede imponerse, pena legal alguna por la inesactitud de sus informaciones.

El siguiente cuadro manifiesta los valores importados en el último año económico, i su comparacion con los del año anterior :

| ADUANAS. | Año de 1871 a 1872. | Año de 1870 a 1871. | Diferencias en el último año. | |
|--------------------|------------------------|------------------------|-------------------------------|-------------|
| | | | EN MAS. | EN MÉNOS. |
| Santamarta. | \$ 3.973,512-56 | \$ 3.932,827-80 | \$ 40,684-76 | ---- |
| Sabanilla | 2.433,834 -- | 655,731-38 | 1.778,102-62 | ---- |
| Buenaventura | 774,756-75 | 378,490 -- | 396,266-75 | ---- |
| Cartajena | ----- | 344,096-56½ | ---- | ---- |
| Cúcuta | 582,096-15 | 203,490-15 | 378,606-- | ---- |
| Tumaco. | 104,050-43 | 173,597-02½ | ---- | 69,546-59½ |
| Riohacha | 97,840-93 | 60,786 -- | 37,054-93 | ---- |
| Carlosama. | 79,427-90 | 113,692-44 | ---- | 34,264-54 |
| Tolú | 463-60 | ----- | ---- | ---- |
| Total..... | 8.045,982-32 | 5.862,711-36½ | 2.630,715-06 | 103,811-13½ |

El aumento en el peso i valor de los efectos importados por Santamarta contrasta a primera vista con la disminucion de los productos de esta Aduana; pero como ya se ha observado que el aumento solo tuvo lugar respecto de los artículos de 2.^a clase, que apénas está gravada con 5 cs, i que los de 3.^a i 4.^a han disminuido considerablemente, la esplicacion de aquel desnivel se presenta sin dificultad.

Esportaciones.

| ADUANAS. | KILÓGRAMOS. | VALORES. |
|------------------------|----------------|-----------------|
| Sabanilla | 11.687,494 ... | \$ 2.852,996 .. |
| Santamarta | 4.786,594-918 | 2.820,409-61 |
| Cúcuta | 6.469,140 ... | 866,585 .. |
| Buenaventura | 1.254,308-500 | 602,017-80 |
| Cartajena | 4.752,799 ... | 540,311-60 |
| Tumaco | 1.103,545-138 | 341,148-30 |
| Riohacha | 5.811,702 ... | 218,286-05 |
| Carlosama | 76,200 ... | 10,642-50 |
| Tolú | 45,000 ... | 1,410 .. |
| Total | 35.986,783-556 | \$ 8.253,806-86 |

El equilibrio que se nota entre el valor de las esportaciones i el de las importaciones hechas en el último año económico, podria inducir a creer en la exactitud de la estadística comercial i en la ausencia del contrabando a la renta de aduanas, si por desgracia no hubiese hechos que comprueban la deficiencia de la primera i la existencia del segundo; pero al ménos hai razon para juzgar que éste no es tan cuantioso como se presume.

Observaré igualmente que la cantidad de productos esportados no guarda proporcion con la de los importados en cada uno de los puertos habilitados para uno i otro comercio. Así por ejemplo, miéntras que las esportaciones por Sabanilla montaron a 11.687,494 kilógramos, las importaciones fueron de 6.115,460 kilógramos; al paso que por el puerto de Santamarta las primeras solo alcanzaron a 4.786,594 i las segundas ascendieron a 5.504,731. La desproporcion es pues mui notable, i ella tuvo por causa, hasta ahora dos años, aparte de la menor distancia al mar por Sabanilla que por Santamarta, la concurrencia a este puerto de un gran número de buques de vela que eran preferidos para la esportacion, por la mayor baratura en los fletes; i de dos años a esta parte puede esplicarse por el establecimiento del ferrocarril entre Barranquilla i la estacion Salgar, que hace preferible esta via a la de Santamarta para la esportacion.

COMPARACION de las esportaciones del último año con las del anterior.

| ADUANAS. | KILOGRAMOS. | | VALORES. | |
|-----------------------|--------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| | Diferencia en mas. | Diferencia en ménos. | Diferencia en mas. | Diferencia en ménos. |
| Sabanilla..... | 4.153,309 --- | ----- | 1.302,101-29 | ----- |
| Santamarta..... | ----- | 1.292,324-667 | ----- | 1.629,219-56 |
| Cúcuta..... | 1.423,286 --- | ----- | 89,227-90 | ----- |
| Buenaventura..... | 29,467-500 | ----- | 162,263-50 | ----- |
| Cartajena..... | 1.588,927 --- | ----- | ----- | 114,247-87 |
| Tumaco..... | 5,078-138 | ----- | 113,333-44½ | ----- |
| Riohacha..... | 2.370,420 --- | ----- | 70,478-50 | ----- |
| Carlosama..... | 76,200 --- | ----- | 10,642-50 | ----- |
| Tolú..... | 45,000 --- | ----- | 1,410--- | ----- |
| | 9.691,687-638 | 1.292,324-667 | 1.749,457-13½ | 1.743,467-43 |
| Diferencia líquida... | 8.399,362-969 | | 5,989-70½ | |

Obsérvese que en el último año el peso de los artículos esportados ha aumentado en mas de 8.000,000 de kilogramos, al paso que el aumento en el valor solo fué de 6,000 pesos, lo cual no puede esplicarse sino en parte por el hecho de haber cesado casi enteramente la esportacion de añil, que es un artículo mui valioso, i haberse aumentado la de dulces, madera i otros productos de la costa, que son de poco valor.

El siguiente cuadro manifiesta el progreso que va teniendo el comercio de esportacion, así en cantidad de peso como de valor.

| AÑOS. | Tanto por ciento de los kilogramos esportados en cada año, con relacion al total en los ocho últimos años. | Tanto por ciento de los valores esportados en cada año, con relacion al total en los ocho últimos años. |
|------------------|--|---|
| 1864 a 1865..... | 8-040 | 8-739 |
| 1865 a 1866..... | 9-863 | 11-736 |
| 1866 a 1867..... | 9-864 | 9-522 |
| 1867 a 1868..... | 12-394 | 13-007 |
| 1868 a 1869..... | 12-608 | 14-102 |
| 1869 a 1870..... | 15-294 | 13-998 |
| 1870 a 1871..... | 13-925 | 14-294 |
| 1871 a 1872..... | 18-164 | 14-304 |

| AÑOS. | VALORES ESPORTADOS. | VALORES IMPORTADOS. |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| 1868 a 1869 | 8.137,000-525 | 7.255,092-60 |
| 1869 a 1870 | 8.077,153-890 | 5.843,451-80½ |
| 1870 a 1871 | 8.247,817-150 | 5.862,711-36½ |
| 1871 a 1872 | 8.253,806-860 | ..... |

Comparacion entre las esportaciones i las importaciones.

| AÑOS. | Esceso de las importaciones sobre las esportaciones. | Esceso de las esportaciones sobre las importaciones. | Tanto por ciento de los productos en cada año con relacion al total en los ocho últimos años. |
|-------------------|--|--|---|
| | Tanto por ciento. | Tanto por ciento. | |
| 1864 a 1865 | 26 | .... | 10-55 |
| 1865 a 1866 | 12 | .... | 10-82 |
| 1866 a 1867 | 1 | .... | 9-06 |
| 1867 a 1868 ..... | .... | 14 | 12-24 |
| 1868 a 1869 ..... | .... | 11 | 16-47 |
| 1869 a 1870 ..... | .... | 28 | 12-43 |
| 1870 a 1871 ..... | .... | 30 | 12-31 |
| 1871 a 1872 ..... | .... | .... | 16-08 |

Como se ha observado ya en otra ocasion, todos los valores que se esportan en un año no retornan en importaciones en el mismo período, sino que es preciso aguardar su realizacion por largo tiempo: a veces se pierden, se dejan indefinidamente en los bancos, o se les da otra colocacion lucrativa; se disminuyen en gastos de comisiones, seguros, fletes, intereses de demora &.^a; se emplean en el pago de las letras con que se cubre la deuda exterior; se gastan en la subsistencia, educacion &.^a de los colombianos que viajan o residen en el extranjero, &.^a &.^a

La estadística de los valores no es aplicable, en consecuencia, sino como punto de partida para apreciaciones mui jenerales.

En nuestro pais hai que tener presente, ademas, la inesactitud que puede haber en la declaracion de los valores, como ya se ha observado, i

la circunstancia de que aunque los valores esportados vuelvan en importaciones, no se puede conocer la total cuantía del retorno, porque en el istmo de Panamá no hai aduanas ni formalidades que faciliten la formacion de la estadística.

Tarifa.

La parte esencial, la que con mas propiedad puede llamarse sustantiva en la lejislacion aduanera, es la tarifa. Del acierto en su formacion depende, no solo la mayor equidad en el impuesto, sino la facilidad de evitar el fraude a la renta i el crecimiento de ésta en proporcion al desarrollo de la industria i la riqueza de cada pais.

Mas como desde el derecho *ad valorem*, en que el principio de la proporcionalidad tiene su mas lata aplicacion, hasta el impuesto sobre el peso bruto, que consulta la mayor expedicion en el despacho de la Aduana a la par que la ventaja de que todos los bultos de mercaderías lleguen intactos al almacen del introductor, hai una infinidad de sistemas mistos, mas o ménos adaptables a cada pais, en razon de las condiciones económicas, topográficas i aun políticas que le son peculiares; resulta que la formacion de la tarifa es una de las labores mas complejas i dificiles, así como una de las mas importantes de cuantas se hallan sometidas al estudio del Lejislador.

Esta dificultad sube de punto bajo el sistema federal, a causa del antagonismo que suele haber entre los intereses seccionales i el de la Union, el cual orijina debates embarazosos o apasionados, i a veces transacciones en que suelen mezclarse los intereses de partido o las consideraciones personales, i de que no salen siempre bien librados el derecho i la justicia.

Esta consideracion, que no es de las ménos graves i que no es aplicable al Poder Ejecutivo, ha sujerido a éste la idea de que convendria se le autorizase por una sola vez, i sobre bases determinadas en la lei, para espedir la tarifa en un término fijo, el mas corto posible, i sin facultad de alterarla o revocarla en ningun caso. La calma i detenimiento con que puede estudiar el Poder Ejecutivo los variados detalles de la tarifa, son seguramente una prenda de acierto en su formacion.

Repasando la historia de nuestra lejislacion aduanera, se observa que desde los mas simples hasta los mas complicados sistemas para la formacion de tarifas, desde el derecho *especifico* hasta el gravámen sobre el peso bruto, se han ensayado casi todos ellos en un tiempo relativamente corto, sin dar

lugar a que la experiencia demuestre las ventajas o inconvenientes de cada uno. El anhelo por las reformas, que ha dominado durante la primera época de nuestra vida política, no ha dejado de ser parte a producir este resultado, no obstante que la legislación aduanera es de las que ménos se rozan con la política de los partidos, i que las razones que aconsejan su estabilidad relativa son de todo punto incontestables. Veamos si nó lo que a este propósito decía en su Memoria de 1869 uno de mis ilustrados predecesores en la Secretaría de Hacienda i Fomento.

“ La inestabilidad de la legislación aduanera, i en especial la de la que fija las cuotas de contribucion, ha sido un verdadero azote para nuestro comercio, mayormente desde que las leyes han dejado de conceder plazos razonables para empezar su vijencia. No solo es esa práctica fuente de ganancias indebidas para unos i de inmerecidas pérdidas para otros, sino que todo cambio sustancial en la tarifa turba completamente el equilibrio natural entre los consumos, las existencias i las importaciones. El pais se ve obligado a detener sus operaciones con el exterior o a precipitarlas, segun que el cambio amenace con un aumento o con una rebaja en la tarifa, de lo que resulta la dislocacion precipitada de los capitales, arrebatados tal vez a industrias florecientes, o su inútil i gravosa falta de empleo. El comercio se convierte en un verdadero juego de azar, al paso que el Tesoro recibe i consume anticipadamente las entradas naturales de dos años, o deja de contar en uno con sus recursos ordinarios, lo que en definitiva se convierte en detrimento del servicio público i del crédito nacional.”

Nadie probablemente desconoce que la tarifa actual tiene defectos que deben ser subsanados cuanto ántes ; pero de esto a un cambio completo en el sistema de percepcion del impuesto, como el que se propuso al Congreso en sus sesiones del año anterior, hai una gran distancia que acaso no conviene salvar.

Por el proyecto aludido se reducen a dos las clases en que actualmente están divididos los productos de permitida importacion al pais : la 1.^a, que no causa derecho alguno, i la 2.^a, que se grava con un impuesto de 20 centavos por cada kilógramo de peso bruto.

Esta proyectada reforma, que ha tenido a su favor las simpatías de una parte mui respetable del comercio de esta capital, se presentó apoyada en varias razones que creo oportuno resumir i analizar, en atencion a que, sobre ser de suma importancia el asunto, puede decirse que él se halla todavía en tela de discusion en las Cámaras legislativas.

Es la primera de estas razones la sencillez del sistema, i la facilidad que ofrece para la distribucion del impuesto i para aumentar o disminuir sus rendimientos, en la medida esacta de las necesidades del Tesoro, cualidades

que a la verdad no pueden disputársele; pero debe observarse que en materia de contribuciones, sean de dinero o de servicios, mientras mas se acerca un sistema a la sencillez absoluta, mas se aparta de la equidad: nada tan sencillo como la capitacion o el reclutamiento, pero nada tampoco mas injusto. La sencillez por sí sola no es, pues, un buen argumento, i aun pudiera decirse que en el caso propuesto es, por el contrario, una presuncion adversa.

Con el objeto de demostrar que el derecho uniforme sobre el peso de las mercaderías no envuelve desproporcionalidad alguna respecto de la riqueza de los contribuyentes, i que no es por tanto inequitativo, se le ha asimilado a un obstáculo cualquiera, la distancia, por ejemplo, que, aumentando los gastos de produccion de un artículo, lo encarece igualmente para todos los consumidores, ricos i pobres; i a la verdad que no ha podido ponerse un ejemplo que haga resaltar de un modo mas patente la inconveniencia de la reforma. Sostener que los efectos económicos de un obstáculo artificial — la aduana — son menos malos cuanto mas se asemejan a los de un obstáculo natural — la distancia — i presentar éste como modelo de aquel, es negar el privilegio de la inteligencia e incurrir en la mas deplorable abdicacion.

No solo los Gobiernos, que tienen el deber de ser providentes, pero ni aun los empresarios de trasportes, que no tienen en mira otra cosa que el lucro particular, dejan de establecer precios diferenciales en las tarifas. Ningun cargador de buque cobra lo mismo por la quina o el café que por la tagua o el palo-brasil, porque a ninguno de ellos se oculta que estos últimos productos no pueden ser trasportados a largas distancias sino mediante un precio de conduccion proporcionado a su valor, o sea a la importancia del servicio que pueden prestar a la industria; que si no se trasportan a bajo precio, se prescindirá de ellos o se reemplazarán con otros; que mientras menos productos se estraigan de un país, menos vendrán a él en retorno; i que mas vale hacer seis trasportes anuales cobrando como diez, por ejemplo, que tres cobrando como doce i aun como quince. I si esto hace un cargador de buques o un empresario de ferrocarriles; qué no deberá hacer un Gobierno, que tiene a su cargo la iniciativa del progreso, el fomento de la industria? ¿Cómo podríamos aspirar al mejoramiento de nuestras vias públicas, si con un imprudente gravámen sobre la esportacion de nuestros productos, i con una alta tarifa para la importacion de aquellos artefactos extranjeros que por su bajo precio orijinal son susceptibles de gran consumo, disminuyésemos la cifra de los cargamentos que transitan por ellas? Por el contrario, siendo éste un país pobre i de escasa poblacion, lo que importa es facilitar la entrada en él de productos poco valiosos i susceptibles

de gran consumo i aplicacion. El dia en que cada pieza de loza extranjera de las de uso comun pueda venderse en los mercados del interior por la mitad de su valor actual, habrá pocos labriegos que no las tengan en su mesa, como sucede hoi en los pueblos vecinos a la costa del mar. I si lo que se dice de la loza se aplicase a una infinidad de artículos de produccion extranjera, análogos a éste, pronto veríamos los caminos concurridos i mejorados, i la renta de Aduanas aumentada considerablemente, aunque solo cobrásemos como uno por los mismos artículos que hoi pagan como dos; pues el aumento de ella guarda, por regla jeneral, mas proporcion con el número de personas que contribuyen a formarla que con la cuota o el tanto por ciento del impuesto. El comercio de artículos de poco valor es siempre mas fecundo que el de artículos valiosos: la Inglaterra no daria sus minas de carbon por todas las de oro de Sur América; i si los tres millones de pesos que esporta Antioquia anualmente en el precioso metal los esportara en café, sus caminos serian carreteros i la riqueza i el bienestar se hallarian mejor distribuidos entre sus habitantes.

Cierto es que el recargo en el valor de los productos, procedente de un impuesto cualquiera, se resuelve en definitiva, por la composicion de los consumos de las diversas clases sociales, en un gravámen proporcional a la renta del contribuyente; pero este fenómeno económico se cumple indefectiblemente bajo cualquier sistema de impuestos, lo mismo con el derecho *ad valorem* que con el del peso bruto; pues tiene por causa única la libertad que cada uno tiene para dejar de consumir cualquier producto cuyo valor no guarda proporcion con sus rentas; i es así, mediante la abstencion, como el pobre se sustrae al gravámen i como tiene efecto la decantada proporcionalidad.

Si los clavos de hierro, que hoi están gravados con un derecho de 5 centavos por kilogramo i que se venden a 20 centavos la libra, causasen un derecho de 20 centavos por kilogramo, su precio subiria al doble del que hoi tiene; el proletario, que empieza ya a hacer uso de ellos para el enmaderado de sus habitaciones, porque encuentra en ello una economía, volveria a emplear los clavos de madera o las ligaduras de bejuco; el consumo de este artículo quedaria limitado a las clases acomodadas, i el impuesto representado en una parte del valor de los clavos, dejando de pesar sobre la clase pobre de la sociedad, "se resolveria en definitiva en un gravámen proporcional a la renta de los contribuyentes." Pero ¿es ésta la proporcionalidad que se busca? ¿Es ésta la que aconseja la ciencia económica? No, absolutamente no.

Lo que los buenos principios económicos aconsejan en materia de contribuciones, es que ningún producto nacional o extranjero cuyos gastos naturales de producción no lo pongan fuera del alcance de la jeneralidad de los habitantes de un país, sea gravado con un impuesto tal, que limite considerablemente la esfera de su consumo. I este principio es de una verdad tan absoluta, que no solo tiene aplicación a las finanzas públicas sino también a las empresas industriales.

Dos empresarios tipográficos se asociaron en los Estados Unidos para la publicación de un diario, cuyo precio fijaron de antemano en 2 centavos por cada número. La empresa comenzó dando malos resultados, en vista de los cuales uno de los socios propuso que se elevara al doble el precio de la publicación, en tanto que el otro opinaba al contrario,— que se debía rebajar a la mitad. Prevaleció la opinión de este último, i al cabo de pocos meses la empresa comenzó a rendir buenas utilidades.

La teoría de las *compensaciones*, que es la que ha inducido a algunos de nuestros economistas, hombres de Estado i comerciantes de mas nota, a apoyar el impuesto sobre el peso bruto, no resiste mas que la anterior un exámen atento e imparcial.

Hase dicho con aparente fuerza de lógica, que la adopción de clases en la tarifa no favorece en manera alguna la proporcionalidad entre las rentas de los consumidores i el gravámen de las mercaderías; que no es cierto que las familias pobres consuman precisamente artefactos de poco valor con relación al peso, puesto que, por ejemplo, no usan vidrios en las ventanas ni pintan sus casas; que cuando el impuesto recae sobre la totalidad de las manufacturas que se importan, podemos estar seguros de que un derecho único no altera en definitiva los consumos, i que la familia que puede consagrar mil pesos anuales al consumo de manufacturas extranjeras, invertirá esa suma, sea cual fuere el gravámen parcial para cada artículo; porque si los vidrios, la pintura i el papel le cuestan mas que antes, el paño, la bayeta i mil otros artículos le costarán ménos. (Representación del comercio.)

Hubo un tiempo en que publicistas distinguidos de nuestro país llegaron a sostener, tratándose de esta misma cuestión, que siendo contraria a los intereses del comercio la limitación en el consumo de ciertos artículos de uso muy jeneral, como las telas blancas de algodón por ejemplo, el encarecimiento que en ellas produjese la imposición de un fuerte derecho de Aduana, el mas alto de la tarifa, seria remediado por el comercio, quien las ofrecería a la venta a un precio inferior al que le costasen, porque se indemnizaría de esta pérdida con un aumento proporcional en el precio de los te-

jidos de seda i otros calificados como de lujo, i respecto de los cuales el impuesto aduanero seria casi insignificante en proporcion a su valor. Fácilmente se advierte que esto es pintar las cosas a medida del deseo i con prescindencia absoluta de la realidad de los hechos. Semejante teoría demuestra la confusion de ideas que ha reinado, precisamente en una de las materias en que mas importa ver con claridad, i sirve para hacer comprender hasta qué grado de exajeracion se ha llegado en la aplicacion de la teoría de las compensaciones.

I contrayéndome ahora a los argumentos compendiados arriba, que pertenecen a un órden de ideas mui elevado, agregaré a lo espuesto dos observaciones.

Es cierto que para las clases acomodadas de la sociedad, el encarecimiento producido por el impuesto fiscal, en ciertos artículos, como los vidrios, la pintura i el papel, quedaria compensado con la baratura de otros de su exclusivo consumo, como los tejidos de seda, lana i algunos otros; pero el pobre, para quien la baja del impuesto en estos últimos no basta a ponerlos a su alcance ¿dónde hallaria la compensacion? No se diga que en artículos como la fula azul cuyo consumo se limita de dia en dia; porque es evidente que al conservarlos en la 4.^a clase de la tarifa, habiendo bajado a la 3.^a hasta las telas blancas mas finas de algodon, se incurrió en una falta que debe remediarse sin tardanza.

Si es verdad que una familia que puede destinar anualmente mil pesos para la compra de productos extranjeros, la destinará siempre a ello, cualquiera que sea el valor de cada uno de estos en particular, i que en *todo caso* contribuirá para los gastos públicos, en la forma de derechos de Aduana, con la parte de esos mil pesos que representa dicho impuesto ¿no será mucho mejor para la comodidad de esa familia, para la industria del comercio, para la de los trasportes, &^a que en vez de mil kilogramos de mercaderías que ella pueda comprar con mil pesos, compre mil quinientos?

Desde que en el sistema del impuesto único sobre el peso bruto entra como condicion indispensable la existencia de una clase libre, compuesta de artículos de gran peso con relacion a su valor, queda implícitamente reconocida la inesactitud del principio sobre que tal sistema reposa; porque si él fuera tan absolutamente esacto como se pretende, la misma aplicacion deberia tener respecto de unos artículos que de otros sin escepcion, cuanto mas respecto de aquellos cuyas condiciones de peso i valor son enteramente análogas. ¿Por qué se establece la franquicia para el hierro en bruto, i no se hace otro tanto con el plomo, la loza, el azufre i otros artículos semejantes? Pues seguramente por la mui sencilla razon de que urje detenerse cuanto ántes en la enumeracion de artículos libres, so pena de

tropezar con uno de estos dos escollos : el de una disminucion considerable en la renta, o el del aumento de la cuota del impuesto a un tipo tan alto que habria de poner a la vista de todos la inconveniencia del sistema. Desde que se cobrase un impuesto de 30 cs, sobre cada kilógramo de herramientas de agricultura por ejemplo, éstas dejarian de ser importadas, con gran detrimento de nuestra principal industria, i quedaria de hecho establecido el sistema protector para la herrería, sin que los partidarios del sistema del peso bruto lo hubiesen tenido en mira. No hai remedio : la lójica es la piedra de toque de toda cuestion. Cuando una teoría cualquiera no resiste en su conjunto i en sus desarrollos la prueba de la lójica, es porque la teoría es falsa.

En cambio, se hace a la tarifa actual una objecion que no tiene réplica, pero que sí da lugar a una explicacion satisfactoria. Se ha observado que entre los artículos que pertenecen a determinada clase de las gravadas, los hai de valores tan distantes entre sí, como diez es a ciento ; una escopeta, por ejemplo, que cueste en Alemania \$ 40, está sujeta al mismo gravámen que otra comprada en Inglaterra por 20 chelines. Esto es innegable ; pero hai que observar que el establecimiento de clases en la tarifa solo representa los primeros pasos dados en una vía que tiene por delante un campo dilatado, en el cual puede irse perfeccionando el sistema a medida del tiempo i del progreso que se vaya alcanzando : hoy se paga igual derecho por escopetas de valor bien distinto, pero mañana se encontrará el medio de hacer mas proporcional este impuesto ; miéntras que el derecho único sobre el peso bruto no es susceptible de perfeccion, por cuanto representa el último grado de desarrollo del sistema ; una vez en él, se puede volver atras, pero no es posible dar un paso adelante para mejorarlo.

Debe, por último, tenerse en cuenta que con la tarifa actual se ha alcanzado el mayor rendimiento conocido en la renta de aduanas (\$ 2.039,450) pues aunque en 1868 éstas produjeron una suma casi igual a la anterior, este resultado escepcional tuvo por causa el vacío que dejó en el comercio de importacion la revolucion de 1867, año en que la renta solo alcanzó a dar \$ 1.544,586.

La única razon que a mi entender milita poderosamente en favor del impuesto único sobre el peso bruto, es la de que con él se haria imposible el contrabando por las Aduanas, pues no existiendo *clases* en la tarifa, no habria medio de introducir como de una clase baja artículos que perteneciesen a otra alta. Esta razon ha podido influir quizá mas que otra alguna en el ánimo de los comerciantes honrados del pais, para inclinarlos en favor de la reforma ; pero ¿ debemos desesperar de encontrar remedio para este mal, mui grave sin duda, por otro camino que no sea el del empirismo ciego, i

habremos de abandonar, en presencia de la primera dificultad, la senda de los principios, es decir, de la verdad, sacrificando el porvenir al presente?

Pensemos en que el derecho *ad valorem* es el tipo de perfeccion al cual debemos irnos acercando, siquiera sea poco a poco; — que la renta de Aduanas es la única que tiene porvenir bajo el sistema federal que nos rige; que no obstante el estado de lucha intestina en que hemos vivido, salvo cortos intervalos, aquella renta ha venido moralizándose con una rapidez que asombra; i que si no desesperamos del porvenir ni de la ciencia, mediante la paz no pasarán muchos años sin que tengamos un sistema aduanero que consulte, tan rigurosamente como es posible, el gran principio de que el que consume más pague más, por cuanto la asociacion le asegura un número mayor de goces. No pasará mucho tiempo sin que la sancion moral sea una verdadera fuerza represiva del contrabando; sin que tengamos medios eficaces de resguardar nuestra costa, abierta hoi al defraudador de la renta, i sin que ésta baste por sí sola para hacer frente a todos los gastos del Gobierno nacional.

Por ahora, creo que debemos limitarnos a introducir en nuestra tarifa algunas reformas como las que a continuacion se indican:

1.^a Gravar con 2½ centavos el kilógramo de los artículos que gozan de franquicia en las Aduanas, con escepcion de los buques de vapor, las grandes máquinas, algunos comestibles i los efectos que introduzcan para su uso los representantes de las naciones extranjeras que hagan igual concesion a los de Colombia.

2.^a Elevar al doble (10 centavos) el impuesto asignado a los artículos de la 2.^a clase de la tarifa, que pasarán a ser de 3.^a

3.^a Incluir en esta última clase (de 10 centavos) los licores, la coleta i otros tejidos de cáñamo que hoi están gravados con 20 centavos.

4.^a Elevar a 25 centavos el impuesto sobre los artículos de la 3.^a clase actual, que pasará a ser 4.^a incluyendo en ella la fula azul, gravada hoi con 45 centavos.

5.^a Rebajar a 35 centavos la rata de 45 centavos fijada hoi a la clase mas alta de la tarifa.

6.^a Introducir algunos cambios parciales en la clasificacion de los artículos sujetos al pago de derechos de Aduana.

Refiriéndome al proyecto de tarifa que he formulado con arreglo a las anteriores indicaciones, i que se encuentra entre los documentos, paso a esponer las razones que apoyan tales reformas.

Prescindiendo de la franquicia concedida a los equipajes, porque carece absolutamente de razon i se presta para el contrabando, dos son los objetos

que se han tenido en mira al establecer una clase libre de derechos de Aduana: 1.º fomentar la industria agrícola, disminuyendo el precio de las máquinas adaptables al cultivo de la tierra, a la preparacion de los productos esportables i al mejoramiento de las vías de comunicacion; i 2.º facilitar la introduccion de ciertos artículos alimenticios que, como la harina de trigo, no se producen en las poblaciones del litoral, i que, libres de derechos, se obtienen allí a mejor precio introduciéndolos del extranjero que llevándolos del interior.

Hai, pues, dos faces que examinar en esta cuestion: una económica i otra de justicia o equidad. Cuanto a la primera, hai que observar que las máquinas no se traen al interior del pais por su excesivo costo, i porque se ignora absolutamente su manejo. No es del caso examinar ahora esta última razon; pero sí la anterior. El precio de una máquina puede descomponerse así: 1.º gastos de produccion, en los que debe incluirse el transporte hasta nuestros puertos marítimos; 2.º derechos de Aduana (suponiendo que se establezcan), i 3.º transporte a un punto del interior que sea si se quiere de los mas próximos al puerto, Villeta por ejemplo, que solo dista ocho leguas de él. Supongamos que se trata de un trapiche de hierro de peso de 4,000 kilogramos, que haya costado \$ 500 en Inglaterra. Los derechos de Aduana, a razon de 2½ centavos por kilogramo, importarán \$ 100. Los gastos de transporte de Inglaterra a Honda alcanzarán a \$ 250, i los de Honda a Villeta montarán por lo ménos a \$ 1,000. El recargo procedente del impuesto aduanero será del 20 por 100 sobre el costo primitivo de la máquina, al paso que el procedente de los gastos de transporte en el interior ascenderá al \$ 200 por 100! Dónde estará pues la verdadera causa de la carestía? en el impuesto aduanero o en el transporte por tierra? En otros términos: suprimiendo la parte de costo imputable a la Aduana, que es de \$ 50, ¿se introducirán por razon de ese estímulo los trapiches de hierro, aunque el costo de transporte hasta el interior continúe siendo el mismo? Es claro que nó. Luego la franquicia como medio de fomento es absolutamente ineficaz.

Las máquinas de pilar arroz, las de pilar café i las de prensar añil, que se han introducido hasta ahora, no tienen un peso mayor de cien kilogramos, de manera que el derecho de importacion con que se trata de gravarlas será a lo sumo de dos pesos cincuenta centavos por cada una. ¿Puede creerse con fundamento que este derecho sea parte a disminuir la importacion de dichas máquinas? De ningun modo: i si hai productores de esos artículos que no hacen uso de ellas, esto depende esclusivamente del fuerte gasto de transporte por nuestros malos caminos. Al mejoramiento de estos es pues a lo que deben dirigirse los esfuerzos del Gobierno, toda vez que trate de fomentar la industria agrícola; i como el medio de mejorar

los caminos no es otro que el de crear rentas para invertir las por cuenta del Gobierno mismo u ofrecerlas como garantía de intereses, nada será mas conducente al fin propuesto que reorganizar la renta de Aduanas sobre la base de un impuesto *general*, i lo más proporcionado que sea posible al valor de los efectos que se introduzcan del extranjero. I por lo que hace al impuesto sobre algunos comestibles, como la harina de trigo, que relativamente es artículo de lujo, no hai razon para que esté libre de derechos, cuando la sal, que es artículo de primera necesidad no lo está.

2.^a El aumento propuesto de cinco centavos en la cuota del impuesto con que están gravados los artículos comprendidos en la segunda clase de la tarifa, no traerá un cambio sensible en el precio a que se espendeden estos artículos, ni determinará por consiguiente la más lijera disminucion en las cantidades que de ellos se importan. Tomemos para demostrarlo algunos de dichos artículos, i aumentemos su precio actual con \$ 2-50 centavos por cada quintal, o sea $2\frac{1}{2}$ centavos por libra. ¿Qué significaría este recargo en el precio del aceite, las especias, el azufre, el fierro manufacturado, los juguetes, los libros impresos, las pieles curtidas, los útiles de escritorio, el barniz, los vidrios planos, i aun de las máquinas de artes u oficios? Nada absolutamente para los consumidores, i mucho para el Tesoro público, que obtendría un ingreso de \$ 250,000 por este solo aumento en el impuesto, sobre los 5 millones de kilogramos que por término medio pesan los artículos de la segunda clase de la tarifa que se introducen al país. El mejor sistema aduanero, bajo el aspecto del rendimiento fiscal, es sin duda el que grava de una manera poco perceptible los artículos de mayor consumo i deja ménos estímulos al contrabando.

3.^a El impuesto de 20 centavos sobre los vinos i la coleta, es uno de los mas fuertes que existen con relacion al valor de fábrica de los productos sujetos al pago de derechos de aduana, i es esta la razon porque se hace con ellos un contrabando mui considerable, pues la pérdida que arriesga el defraudador en caso de comiso de la mercadería, es pequeña en comparacion de la ganancia que puede obtener eludiendo el pago de los derechos.

4.^a El aumento de 5 centavos, en la cuota establecida para los artículos de 3.^a clase, en combinacion con la rebaja a 35 centavos de la señalada a los de la clase 4.^a tiene por objeto disminuir las probabilidades del fraude que se hace por las Aduanas manifestando unos artículos por otros de las dos clases mencionadas. Cuando la diferencia entre el derecho que se paga por un bulto de 3.^a clase no sea como es actualmente de \$ 20, sino solamente de \$ 8, como se propone, raro será el introductor que se esponga a pagar la multa establecida para estos casos de fraude, a trueque de una ganancia que, sobre incierta, es casi insignificante.

5.^a Además de la razón que acabo de espresar en favor de la aproximación de las cuotas establecidas en la tarifa para disminuir el riesgo de contrabando por las mismas Aduanas, hai otra circunstancia que aconseja la rebaja de 10 centavos en la cuota asignada a la cuarta clase de la tarifa, i es la siguiente. Las operaciones de contrabando por lugares desiertos de la Costa, o por puertos no habilitados para la importación, exigen mayores gastos i presentan mas riesgos i dificultades que las que se ejecutan por las mismas Aduanas; pues no solo se pone en peligro la mercadería sino tambien el buque en que se la conduce, i además debe haber gastos considerables en el pago de ajentes para el trasbordo e internación de los contrabandos por lugares desiertos. Se necesita pues que el impuesto que se trate de eludir sea tal que baste para hacer todos esos gastos i compensar todos los riesgos. Esto puede suceder hoi con el gravámen de 45 centavos por kilogramo, que importa \$ 36 sobre cada bulto de 80 kilogramos de peso; pero es posible que un impuesto de \$ 28 por bulto no dé márgen para hacer frente a todos esos gastos i eventualidades, i que por lo ménos los casos de contrabando por la Costa no sean tan frecuentes.

La tarifa tiene su límite, del cual no puede pasarse sin crear poderosas tentaciones para el contrabando. Sino fuera por esta consideración, yo pondría la reforma de las dos últimas clases de la tarifa, así: 4.^a que causa un derecho de 30 centavos por kilogramo, compuesta de todos los tejidos de lino i algodón, i 5.^a que pagará 50 centavos, compuesta de todos los tejidos de seda i lana, esceptuando la bayeta, que colocaría en la clase 4.^a Puede ser que mas tarde, cuando tengamos medios de vijilar nuestras costas, adoptémos esta u otra reforma que consulte mejor que las disposiciones actuales la proporcionalidad en el impuesto i las facilidades para el comercio.

6.^a El cambio de lugar propuesto para ciertos artículos, tiene por objeto armonizar en lo posible los valores de los que figuran en una clase determinada. No se comprende por qué los espejitos, por ejemplo, están al lado de las escobas, cuyo valor debe ser insignificante.

Repetiré, para concluir esta parte de mi informe, lo que tuve el honor de manifestar al principio: que convendría autorizar al Poder Ejecutivo para la expedición de la tarifa. Además de las razones allí espuestas, debe tenerse presente que un decreto de autorizaciones al Poder Ejecutivo se discute en mucho ménos tiempo que una tarifa, i que no da lugar a que el comercio, tan advertido como es, eluda por de pronto el pago de los nuevos impuestos, acelerando o retardando la importación de ciertos artículos.

Contrabando a la renta de Aduanas, i medios de reprimirlo.

Que el contrabando se hace en cantidad no despreciable, que está organizado de un modo permanente, i que por lo mismo es profesional para algunos comerciantes del país, es un hecho que no se conoce por induccion, sino que se palpa. En el curso del presente año se han aprehendido 44 contrabandos, segun aparece de la relacion que se publica en el volúmen de documentos.

En vista de tales hechos, cuya gravedad debe apreciarse, no principalmente por sus efectos fiscales, o sea por el menoscabo de la renta, sino considerándolos desde el punto de vista moral i de la inseguridad para el comercio, el Poder Ejecutivo ha dictado por mi Despacho las providencias que ha creído conducentes a conocer los medios que se emplean para la ejecucion del contrabando, i poder tomar las precauciones necesarias a fin de evitarlo. De unos i otros paso a ocuparme.

El contrabando por las Aduanas solo se hace a favor de la existencia de diversas clases en la tarifa; i el medio de hacerlo, ni es nuevo ni se oculta a nadie: consiste, en manifestar a la Aduana que un determinado número de bultos que se trata de introducir contiene efectos correspondientes por ejemplo a la 2.^a clase de la tarifa, cuyo gravámen es de 5 centavos por kilogramo, cuando en realidad una parte de ellos contiene efectos pertenecientes a la 4.^a clase, gravada con 45 centavos.

De esta suerte se corre el riesgo (mayor o menor segun el grado de habilidad i la práctica que el introductor haya adquirido en esta clase de operaciones), de que los bultos que del sorteo resulten designados para la apertura i exámen contengan solo efectos de los manifestados por el introductor; i en este caso una parte mas o ménos considerable de los presentados, cuyo contenido pertenece a la clase 4.^a pasará por la Aduana causando solo el derecho correspondiente a la 2.^a clase, i dejando al introductor como resultado de la operacion, una ganancia neta de 40 centavos por cada kilogramo del contenido de dichos bultos. En caso de ser descubierto el fraude, se cobra sobre los efectos con los cuales se intenta ejecutarlo, el impuesto que a estos corresponde segun la tarifa, con solo un recargo de 10 por 100. De aquí resulta que, saliendo bien librado el contrabandista una vez siquiera en cuatro operaciones que ejecute sobre un número igual de bultos, obtiene una ganancia considerable. Supongamos que la operacion se ejecuta en las cuatro veces sobre 20 bultos distribuidos así: 10 de 2.^a clase i 10 de 4.^a clase; el contrabandista calcula sobre 50 probabilidades de que el fraude no sea descubierto contra 50 de que lo sea; pero como la pena a que queda sujeto en caso adverso es solo de 10 por 100 sobre el

derecho que lejitimamente causan las mercancías, al paso que la ganancia que puede hacer está en razon de 5 a 40 o sea de 800 por 100, la tentacion para el fraude viene a ser poderosa. Tomemos, para el efecto de una demostracion práctica, 10 bultos de 4.^a clase, de peso de 80 kilogramos cada uno, i veamos lo que resultaria: el impuesto sobre ellos, a razon de 45 centavos por kilogramo o sea sobre 800 kilogramos, peso total, alcanza a \$ 360, i la pena consistente en el 10 por 100 de recargo sobre esta suma, monta a la de \$ 36; en el caso de que por cuatro veces fuese descubierto el fraude, i en una no lo fuese, la pérdida seria de $4 + 36 = 144$; i la ganancia, de $40 \text{ centavos} + 800 \text{ kilogramos} = \$ 320$. Diferencia en favor del contrabandista, \$ 176.

Véase, pues, que el Código deja un ancho campo al fraude, i aunque no es verosímil que operaciones como éstas se emprendan sistemáticamente por introductores de mercaderías extranjeras, que ordinariamente son personas honorables i de elevada posicion social, el hecho es que los casos de contrabando por este medio no son raros; i basta que el aliciente sea tan poderoso como lo es, para que el Lejislador, conceptuando probable aquella operacion, trate de prevenirla elevando la pena para estos casos al pago de un derecho doble por las mercancías con las cuales se intente defraudar la renta.

El otro medio que se emplea para hacer contrabando consiste en la descarga de mercancías, sujetas al pago de derechos, en lugares desiertos de nuestro litoral de ámbos mares, i en puertos no habilitados para la importacion.

Las averiguaciones hechas por la Secretaría de Hacienda i Fomento con el objeto de saber cuál es la procedencia o punto inmediato de partida del contrabando que así se verifica, cuál el derrotero que ordinariamente traen los buques que se ocupan en hacerlo, cuáles los lugares de descarga o de trasbordo, &.^a han suministrado al Poder Ejecutivo el conocimiento de los medios mas eficaces para reprimirlo, salvo error o deficiencia en los informes. Estos medios son:

- 1.º El establecimiento de una Oficina celadora en Colon, a cargo de un empleado bien dotado i de absoluta confianza del Gobierno;
- 2.º El establecimiento de un cable telegráfico que comuniqué a Colon con Cartajena, Sabanilla i Santamarta; i
- 3.º El establecimiento de un buque de vapor guarda-costa en el Atlántico, listo para salir a vijilar los buques sospechosos, cuya salida de Colon se anuncie por telégrafo.

Con estos tres medios de accion cree el Poder Ejecutivo que se puede reprimir el contrabando, o al ménos reducirlo a proporciones tan insignifi-

cantes que no constituya una amenaza para el comercio honrado del país ni para la renta de Aduanas.

En consecucion de este fin, se han dado los pasos conducentes a la adquisicion de un vapor guarda-costa, cuyo importe no esceda de \$ 16,000, i se adelanta la negociacion iniciada el año anterior con los señores Hoenigsberg Wessels i Compañía para el establecimiento del cable submarino entre Colon i las ciudades de la Costa arriba mencionadas.

Estas mismas disposiciones, *mutatis mutandis* pueden adoptarse respecto de la Costa del Pacífico, donde se hace el contrabando partiendo de Panamá.

De Curazao tambien suele venir algun contrabando, que consiste comunmente en sal marina, i ya se han dado al Cónsul de la República en aquella isla las instrucciones del caso para que vijile la salida de embarcaciones con destino a nuestros puertos, i dé avisos oportunos a los Administradores de Aduana.

Es ésta la ocasion de manifestar el aprecio con que el Poder Ejecutivo ha visto los informes e indicaciones dirigidas a mi Despacho por el inteligente i celoso Administrador de la Aduana de Sabanilla, sobre las operaciones de contrabando i el modo de prevenirlas; * i sea tambien la de consignar un voto de aprobacion a la conducta de los empleados en los Departamentos de Hacienda i Fomento, quienes han correspondido cumplidamente a la confianza que en ellos ha depositado el Poder Ejecutivo, con escepcion de unos pocos subalternos, que han sido separados de sus destinos.

Cesacion de la franquicia de los puertos de Buenaventura i Tumaco.

Habiéndose dispuesto por el artículo 49 de la lei de 21 de junio último la cesacion de la franquicia de que gozaban los puertos de Buenaventura i Tumaco, a tiempo que se habian hecho fuertes importaciones de mercancías en ellos, hubo necesidad de dictar providencias con el objeto de evitar la internacion de esas mercancías sin pagar los derechos correspondientes. Espidióse en consecuencia el decreto de 9 de octubre último (Diario Oficial, número 2,670), que dispuso la continuacion en aquellos puertos de las disposiciones que sobre internacion rejian en ellos durante la franquicia, al mismo tiempo que la observancia de las que son comunes a los demas puertos.

* A última hora se han recibido informes mui interesantes sobre este mismo asunto de los Administradores de Aduanas de Santamarta i Cartajena.

SECCION II.

RENTA DE SALINAS.

Materia han sido de discusion permanente en casi todos los documentos oficiales de la naturaleza de éste, dos asuntos del mas alto interes para la Nacion: la deuda pública i la renta de salinas.

Año tras de año se habia venido haciendo presente a los legisladores que los compromisos contraidos con los acreedores públicos eran de tal modo superiores a los recursos fiscales de la Nacion, que si se hubieran llegado a cumplir fielmente una vez siquiera, por este solo hecho el Gobierno habria dejado de existir. La imposibilidad absoluta de dar cumplimiento a tan enormes obligaciones, palpada i reconocida por los acreedores mismos, habia convertido en *nominales* los $\frac{2}{3}$ al ménos del valor de nuestra deuda. El crédito de Colombia era una ficcion funesta, por cuanto le faltaba uno de los dos fundamentos sobre que reposa el verdadero crédito,—la posibilidad material de pagar; i en cuanto a la deuda interior, el descrédito del Gobierno no solo daba márgen a especulaciones usurarias que distraian los capitales de su mas natural i fecunda aplicacion en nuestro pais,—la industria agricola, sino que daba origen a intrigas políticas de la peor trascendencia, en razon a que, por medio de una disposicion legislativa se podia aumentar o disminuir en centenares de miles el valor real de la deuda. En tal situacion el arreglo definitivo del crédito interior i exterior, sobre la base de la posibilidad del pago, vino a ser una necesidad premiosísima para el Gobierno, a la cual hubo de consagrar asidua atencion, en la parte relativa a la deuda exterior, la precedente Administracion, preparando el camino para la gran medida que se consumó despues.

La solucion de esta cuestion por el solo medio que estaba a disposicion del Gobierno, entrañaba la de un problema moral cuya gravedad i trascendencia hizo vacilar a muchos espíritus firmes i patrióticos. Tratábase de saber si el Gobierno tiene derecho para decir a sus acreedores: “No reconozco en los documentos representativos de mi deuda otro valor que aquel por el cual ustedes los estiman i enajenan en la Bolsa o sea en el mercado público. En cambio, pagaré puntual i relijiosamente los nuevos valores, por cuanto, ademas de la voluntad, tengo *los medios* de hacerlo.”

Para resolver esta cuestion con perfecto conocimiento de causa, tuvieronse en cuenta los hechos i consideraciones que paso a esponer.

1.º La inculpabilidad moral de la Nacion con respecto a las causas de su descrédito i del mal estado de sus finanzas.

2.º La imposibilidad de amortizar, aun en el decurso de muchas jeneraciones, una deuda destinada a crecer en la enorme proporcion de 7 a 34, a medida de los sacrificios que se hicieran para pagarla.

3.º Graves dificultades para entrar en convenios con los acreedores, especialmente los internos, que no habiéndose constituido solidarios entre sí, nunca llegaron a fundar un comité que representara el derecho comun.

4.º Que sin embargo de no haberse pagado hasta ahora íntegramente los intereses de la deuda en ningun año, la parte que de ellos se cubria representaba todo el sobrante de los gastos de mera subsistencia del Gobierno, i que la continuacion de este estado de cosas condenaba indefinidamente el pais a la inmovilidad; i

5.º finalmente. Que habiendo pasado de una a otra mano los documentos representativos de la deuda, en escala difícil de medir, la pérdida de los primitivos acreedores era ya irreparable, en tanto que a los tenedores actuales de la deuda no se les iba a disminuir en un céntimo la suma de valores que en *conciencia* tenian derecho a recibir.

Nueve meses han trascurrido apénas, ciudadano Presidente, desde que propusisteis a la Nacion, en vuestro mensaje del 4 de abril, esta grave cuestion; i ya ella, por medio de sus órganos mas autorizados, os ha contestado afirmativamente. Teneis, pues, sobrado motivo para congratularos por ese acto de enerjia vuestro, uno de los mas grandes que se han ejecutado por el Gobierno del pais, en tiempo de paz.

En cuanto a mí, débil ausiliar vuestro en la realizacion de la gran medida, puedo decir con plena conciencia, pero sin ningun sentimiento de orgullo o de vanidad, que creo, con ello, haber servido tambien al pais.

Hecha esta breve digresion, que espero se me disimulará si se recuerda mi entrada a la Secretaría del Tesoro, ocurrida al tiempo mismo de iniciarse la reforma, i con el esclusivo objeto de contribuir a ella, volveré a ocuparme de la renta de salinas, en cuya historia, dije al principio, hai puntos de semejanza con la de la deuda nacional.

En efecto, si ésta fué materia de repetidas insinuaciones a los delegados del pueblo, no lo ha sido ménos la renta de salinas. Con igual perseverancia se ha dicho i repetido en todos los tonos, que el monopolio de la sal, rezago de las instituciones coloniales, es en extremo injusto; que por la manera como se halla establecido, detiene el incremento de la industria

pecuaria i acaso tambien el de la produccion agrícola; i que, por último, es violatorio del pacto federal.

Compuesta como está la renta de salinas de dos elementos, el producto civil de una propiedad del Gobierno, o sea el verdadero valor del artículo, i el impuesto fiscal, amparado por el monopolio, conviene examinar por separado las condiciones de uno i otro de estos componentes.

Para que el primero (el precio natural del artículo) no esceda el límite de lo justo, convirtiéndose en una espoliacion, debe tener por regulador lo que en economía política se llama la *conurrencia*, es decir, la ausencia de todo monopolio; i para que el segundo (el impuesto) sea equitativo i *constitucional* necesita dos condiciones: *proporcionalidad i jeneralidad*.

Mas, como ninguna de estas circunstancias concurre en la renta de salinas, tal como se halla establecida, resulta que ella no es sostenible sino por virtud de circunstancias especiales i con el carácter de recurso provisorio.

Acostumbrado el Gobierno a vivir de este impuesto, no podria privarse repentinamente de él; pero si debe ir disminuyéndolo a medida que vaya aumentando la renta de Aduanas, hasta que llegue el dia de renunciar a él, conservando solo la renta proveniente de la *propiedad* de las salinas.

Para entrar desde ahora en esta via, el primer paso que debe darse es el de eliminar el "derecho de internacion de sal marina," cuya esacta recaudacion es casi imposible, a causa de lo estenso i despoblado de la frontera que hai que vijilar, i cuyos productos son, por tanto, insignificantes. Este impuesto, convertido hoy en privilejio a favor de aquellos individuos sobre quienes la sancion pública no tiene poder alguno, es una fuente de desmoralizacion en el pais; i si a esto se agrega la necesidad que tienen algunas poblaciones del Norte de la República de emplear en su alimentacion la sal marina, por motivos de salubridad mui conocidos, debemos concluir que la supresion de tal impuesto se ha hecho esperar demasiado.

Para las poblaciones que están mas hácia el interior, esta medida seria una precaucion contra el abuso que tantas veces se ha cometido de alzar inconsideradamente el precio de la sal del Gobierno; porque miéntras mas alto fuera éste, mas se limitaria el consumo de aquella, en favor de la sal marina; i el aumento de precio seria *contraproducentem* en el sentido de los intereses fiscales.

"El monopolio tiene sus reglas especiales, entre las que figura en primer término la lei de la igualdad. ¿Qué justifica la falta del impuesto para unos i su existencia para otros, cuando su producto se aplica en provecho de todos? Porque si la renta de salinas es una renta nacional, es preciso

que el gravámen sea un gravámen nacional: que paguen todos lo que todos consumen. No hai mas que dos términos equitativos: el gravámen absoluto sobre la sal, o la libertad absoluta de la sal."

Esto decia el honorable señor Cuenca en su memoria de Hacienda de 1865; i al presentar así la cuestion a las Cámaras lejislativas de aquel año, le dió la forma mas concisa, sencilla i elocuente que puede tener en el lenguaje oficial. Pero entre los dos términos del dilema, el malogrado señor Cuenca habria optado sin vacilacion por el segundo: la libertad.

Si el impuesto de la sal es escesivamente injusto, por cuanto pesa de igual modo sobre el opulento que sobre el menesteroso; si es opresivo i aun tiránico porque grava un artículo de primera necesidad para la vida del hombre, nada hai que pueda justificar su jeneralizacion. Las consideraciones de equidad relativa no tienen valor alguno delante de la justicia universal.

Cuando una dolencia fisica o moral pesa sobre determinada localidad, lo que ocurre naturalmente no es propagarla en todo el pais, aunque así se la pudiese hacer mas llevadera para cada individuo en particular; sino por el contrario, restringirla, disminuir la intensidad de sus efectos i procurar estinguirla gradualmente, si no fuere posible conseguirlo de una vez. Lo mismo debe hacerse con el impuesto sobre la sal: rebajarlo gradualmente, hasta llegar a su completa abolicion. La ocasion es propicia para empezar, ahora que la renta de Aduanas produce mas de dos millones i que el cupo de intereses de la deuda pública ha quedado reducido a ménos de la mitad.

Dueño el Gobierno de los inmensos depósitos de sal jema i de las ricas vertientes de agua salada que existen en distintos lugares del interior de la República, cuando las vias de comunicacion que se hallan en proyecto estén construidas, el precio de la sal nacional podrá rebajarse de manera de disputar a la sal marina una parte de los mercados a donde llega actualmente el radio de su espendio. Así se compensaria la rebaja en el precio con el aumento en la venta, i el Gobierno, abaratando el artículo en provecho del tráfico i de otras industrias, conservaria siempre una renta cuantiosa.

Organizacion de la renta de salinas.

La lei de 2 de julio de 1870, reformatoria de la de 24 de abril de 1866, que organiza el impuesto i la renta de salinas, autoriza al Poder Ejecutivo

para suprimir la elaboracion de sal por cuenta del Gobierno i para dar a la venta sal jema i agua salada o sal de caldero, luego que la venta de la primera ascienda en un año a la cantidad de seis millones de kilógramos.

Con el objeto de acelerar en lo posible la espiracion de este término señalado por la lei para la subsistencia del monopolio de compactacion de sal, i sin perder de vista la necesidad de conservar íntegro el producto de la renta, miéntras se llevaban a feliz término las negociaciones establecidas para obtener la reduccion del capital e intereses de la deuda pública, el Poder Ejecutivo, al hacer uso de la autorizacion que le dió la lei de 21 de junio del presente año, se limitó a rebajar el precio de la sal vijua, i conservó a las otras dos clases de sal (compactada i de caldero) el mismo que tenian al tiempo de la expedicion de la lei últimamente citada. Fundóse para esto en que la clase de sal susceptible de un aumento en el consumo, proporcional a la disminucion del precio, es principalmente la vijua, por su peculiar aplicacion a la ganadería, i en que el medio mas eficaz de hacerla aceptable para la condimentacion de los alimentos, en reemplazo de la compactada, es el de rebajar su precio a la mitad del de ésta, que es la de uso jeneral. Los resultados de esta medida han superado las esperanzas del Poder Ejecutivo; pues a tiempo que la venta de sal vijua se aumentó en un 37 por 100 durante los primeros tres meses trascurridos desde que se decretó la rebaja en el precio, el producto total de la renta de salinas, en el mismo período, tuvo tambien un aumento de 10 por 100. Es de advertir que este aumento en la venta de sal vijua no se ha sostenido en el segundo trimestre; pero basta para justificar la rebaja, que el producto anual de la renta no sea inferior al que se habria obtenido sin ella, lo que parece mui probable.

A juzgar, pues, por el primero de estos dos resultados, el momento de poner en planta la nueva organizacion de la renta de salinas no se halla ya mui distante, i es tiempo de fijar definitivamente la manera como el Poder Ejecutivo hará uso de la autorizacion que le concede la lei, en cuanto deja a su eleccion la venta de agua salada o de sal de caldero; es porque la elaboracion de sal de grano, en la cantidad necesaria para reemplazar la compactada que actualmente se da al espendio, requiere un número de calderos superior al que existe en las salinas nacionales; es menester pues proveer a la adquisicion de estos, si se resuelve vender sal de caldero en vez del agua salada, como en concepto del Poder Ejecutivo debe hacerse. Esta opinion se funda en las siguientes consideraciones:

El agua salada a 20 grados de saturacion, que es el estado en que deberia darse a la venta, contiene mui poca sal, con relacion al agua; de

manera que para trasladar de un punto a otro dos quintales, por ejemplo, de la sustancia salina que ella contiene, habria que conducir tambien una inmensa cantidad de agua inútil.

El transporte del agua, como el de cualquier líquido, exige el empleo de envases frágiles o pesados, de barro o de madera, lo que implica, a la par que la circunstancia anteriormente anotada, un recargo en el gasto de transporte sumamente desproporcionado al valor del producto.

En consecuencia, los dueños de tierras contiguas a los depósitos de agua salada, i especialmente de aquellas que por su nivel comparativo con el de los primeros pueden recibir el agua por tubos o cañerías, quedarian en posicion de sustituir de hecho al Gobierno en el monopolio de la elaboracion de sal de grano. Seria, en efecto, de todo punto imposible hacerles competencia en esta industria, con establecimientos de evaporacion del agua salada que estuviesen siquiera a un kilómetro de distancia del lugar donde el Gobierno tuviese sus depósitos. La proyectada abolicion del monopolio de la elaboracion vendria a parar en un verdadero chasco para el Gobierno i en una mayor calamidad para los consumidores de la sal nacional, quienes, desde luego, preferirian que el monopolio continuase en manos del Gobierno a que pasase a las de un particular; porque aparte de que el Gobierno invertiria sus productos en objetos del servicio público, consultaria mejor las necesidades del contribuyente que un especulador cualquiera.

Ademas, si en las vertientes saladas a cuyas inmediaciones se hallan descubiertos los bancos de sal jema, como en Cipaquirá, Nemocon i Sesquilé, se puede mantener constantemente el agua a cierto grado de saturacion, por medio de la disolucion de la sal jema, en las vertientes donde ésta no se ha descubierto, seguramente por hallarse a mayor profundidad, como en Tausa, Chita i Muneque, el grado de saturacion del agua, sujeto como está a las alternativas consiguientes al cambio de estaciones, no podria tener uniformidad; i ni los compradores sabrian a qué atenerse en punto a la calidad i consiguiente valor verdadero del agua salada que se les ofreciese en venta, ni el Gobierno en punto a cuentas i responsabilidad de los encargados de espenderla.

Afortunadamente no sucede lo mismo con la sal vija, no obstante la gran variedad que se nota en su composicion; pues respecto de ésta se podrá continuar el procedimiento observado hasta ahora: dar a la venta el mineral que contiene de 80 a 90 por 100 de sal, i destinar a la saturacion todo el que resulte de inferior calidad. Para esta clasificacion no se necesitan ensayos o análisis científicos, porque así el vendedor como el comprador distinguen a la simple vista la sal de *recibo* de la que no lo es, segun la cla-

sificacion adoptada hasta ahora. La primera se dará a la venta a un precio uniforme, i la segunda se disolverá para estraer la sal de grano por medio de la evaporacion.

Mas de sesenta años hace que personas competentes, entre las que figura la primera autoridad científica del siglo, el Baron de Humbolt, han venido demostrando las ventajas así económicas como hijiénicas de la sal de grano sobre la llamada vulgarmente "sal de piedra": i hasta hoy tales demostraciones han quedado sin contradiccion, pero sin resultado. Apénas se concibe, pues, cómo se ha podido insistir en el dispendioso sistema de la compactacion en crisoles de arcilla, a favor del cual solo se han presentado dos argumentos de tal manera fútiles, que acaso no merecen el honor de una séria refutacion.

Se ha dicho que la sal de grano, por su escesiva delicuescencia, ademas de ser inadecuada para el transporte a largas distancias, está sujeta a mermas considerables bajo la accion de nuestros climas húmedos, aun permaneciendo almacenada. Esto es verdad, pero ¿habrá quien dude que al desprenderse el Gobierno del monopolio de la compactacion, la industria privada ejecutará esta operacion, con incalculables ventajas para los consumidores del artículo, sustituyendo a los crisoles de arcilla las máquinas de presion ?

Otro argumento es el de la costumbre. Dicese que los consumidores, habituados al uso de la "sal de piedra," reclaman su produccion; pero desde que se deje de compactar la sal en crisoles de barro i se haga por medio de la presion, el consumidor tomará la sal como la encuentre; la esperiencia le demostrará en poco tiempo que ha ganado en el cambio, i la antigua costumbre no tardará en ser olvidada como lo han sido, a la luz de la civilizacion moderna, otras muchas no ménos seculares i absurdas.

Demostrada como está, al ménos en mi opinion, la conveniencia de continuar produciendo sal de caldero por cuenta del Gobierno, para darla a la venta en lugar del agua salada, en el caso de la autorizacion conferida al Poder Ejecutivo, creo conveniente que se destine en el Presupuesto de gastos la cantidad de \$ 12,000 que se calcula suficiente para la adquisicion de dos calderos de las mismas dimensiones de los que se compraron últimamente para la salina de Nemocon. Por lo demas, el gasto que exige el cambio del sistema de elaboracion es insignificante, pues las enramadas que cubren actualmente los hornos de compactacion, que habrán de destruirse, servirán para cubrir los nuevos calderos que se monten en las salinas de Cipaquirá, Nemocon i Sesquilé.

El movimiento de la renta en el año económico de 1871 a 1872, comparado con el de 1870 a 1871, fué el siguiente:

| SALES VENDIDAS. | Año de 1870 a 1871. | | Año de 1871 a 1872. | | Producto en 1870 a 1871. | | Producto en 1871 a 1872 | |
|-------------------------|---------------------|-----|---------------------|-----|--------------------------|--------|-------------------------|--------|
| | Kilógramos. | Gs. | Kilógramos. | Gs. | Pesos. | Ctvos. | Pesos. | Ctvos. |
| En Cipaquirá | 5.567,454 | .. | 5.422,319 | 500 | 335,540 | .. | 331,984 | 90 |
| En Nemocon..... | 3.417,012 | 500 | 3.694,537 | 500 | 189,424 | 20 | 190,271 | 70 |
| En Tausa | 715,250 | .. | 682,350 | .. | 45,728 | .. | 45,353 | 20 |
| En Sesquilé..... | 782,287 | .. | 325,875 | .. | 49,989 | 95 | 20,699 | 30 |
| En Gachetá | 57,063 | .. | 47,800 | .. | 6,320 | .. | 6,315 | 30 |
| Total de Cundinamarca. | 10.539,066 | 500 | 10.172,882 | .. | 627,002 | 15 | 594,624 | 40 |
| Almacenes en Sogamoso. | 401,173 | .. | 824,906 | 250 | 31,693 | 87½ | 66,409 | 55 |
| Chita i Muneque | 1.355,006 | 25 | 1.615,843 | 750 | 86,259 | 65 | 107,046 | 55 |
| Sirguasá i Sismosá..... | 429,914 | .. | 521,943 | 750 | 8,640 | .. | 9,000 | .. |
| Rocetor i Chámeza | 479,181 | .. | 440,612 | .. | 9,840 | .. | 8,577 | 20 |
| Total en Boyacá..... | 2.665,274 | 25 | 3.403,305 | 750 | 136,435 | 52½ | 191,033 | 30 |
| Cumaral i Upin | 185,272 | .. | 111,381 | .. | 3,705 | 45 | 2,532 | 95 |
| Coello | 87,500 | .. | Se ignora. | .. | 3,000 | .. | Se ignora | .. |
| RESÚMEN. | | | | | | | | |
| En Cundinamarca | 10.539,066 | 500 | 10.172,882 | .. | 627,002 | 51 | 594,624 | 40 |
| En Boyacá..... | 2.665,274 | 250 | 3.403,305 | 750 | 136,435 | 52½ | 191,033 | 30 |
| En Cumaral i Upin | 185,272 | .. | 111,381 | .. | 3,705 | 45 | 2,532 | 95 |
| Coello | 87,500 | .. | Se ignora. | .. | 3,000 | .. | Se ignora | .. |
| Total | 13,477,112 | 750 | 13.687,568 | 750 | 770,143 | 48½ | 788,190 | 65 |

Así pues, las sales vendidas en el último año montan a ks. 13.687,568-750
I en 1870 a 1871, a 13.477,112-750

Aumento del último año sobre el anterior, kilógramos.. 210,456-000

sin incluir la vendida en Coello, que calculándose en 87,500 kilógramos, que fué la vendida en el año anterior, da una diferencia total de 297,956 kilógramos.

O sea el 2½ por 100, aproximadamente.

El producto de las ventas fué en 1871 a 1872 de.....\$ 788,190-65

El del año económico anterior, de..... 770,143-48½

Aumento en el último año económico\$ 18,047-16½

sin incluir las ventas de Coello, que serán \$ 3,000, a lo ménos, como en el año anterior.

Aumentó, pues, el valor de las ventas en un $2\frac{1}{2}$ por 100.

La comparacion de productos i gastos es la siguiente :

| S A L I N A S . | P R O D U C T O S . | | G A S T O S . | | U T I L I D A D I R E S T O S . | |
|-------------------------------------|---------------------|--------|---------------|------------------|---------------------------------|------------------|
| | Pesos. | Ctvos. | Pesos. | Ctvos. | Pesos. | Ctvos. |
| Cipaquirá | 331,984 | 90 | 94,392 | 35 | 237,592 | 55 |
| Nemocon | 190,271 | 70 | 29,481 | 60 | 160,790 | 10 |
| Tausa | 45,353 | 20 | 8,415 | 25 | 36,937 | 95 |
| Sesquilé | 20,699 | 30 | 9,980 | 75 | 10,718 | 55 |
| Gachetá | 6,315 | 30 | 4,384 | 30 | 1,931 | .. |
| Almacenes en Sogamoso | 66,409 | 55 | 29,678 | 22 $\frac{1}{2}$ | 36,731 | 32 $\frac{1}{2}$ |
| Chita i Muneque | 107,046 | 55 | 51,444 | 87 $\frac{1}{2}$ | 55,601 | 67 $\frac{1}{2}$ |
| Recetor, Cocuachó i Gualivito | 8,577 | 20 | 2,773 | 15 | 5,804 | 05 |
| Sirguasá i Sismosá | 9,000 | .. | 1,044 | 60 | 7,955 | 40 |
| Cumaral i Upin | 2,532 | 95 | 3,704 | 67 $\frac{1}{2}$ | .. | .. |
| Totales | 788,190 | 65 | 235,299 | 77 $\frac{1}{2}$ | 554,062 | 60 |

La distribucion de las ventas por clases de sal fué la siguiente :

| S A L E S . | 1870 a 1871. | | 1871 a 1872. | |
|---------------------|--------------|-----|--------------|-----|
| | Kilógramos. | Gs. | Kilógramos. | Gs. |
| Compactada. | 9.462,868 | .. | 9.302,837 | 750 |
| Vijua | 3.854,328 | .. | 4.293,031 | .. |
| Caldero | 154,062 | .. | 91,700 | .. |
| Total. | 13.471,258 | .. | 13.687,568 | 750 |

Aumento en 1871 a 1872, kilógramos 216,310-750.

Como se ve, el aumento de venta tuvo lugar solamente en la sal vijua o jema, i fué de 438,703 kilógramos ; pero como en las otras dos disminuyó en 222,392 kilógramos 250 gramos, el aumento líquido de las ventas fué, como queda espresado, de 216,310 kilógramos 750 gramos.

Pormenores de algunas salinas.**SALINAS DE CIPAQUIRÁ I SESQUILÉ.**

La antigua Compañía elaboradora de sal, dueño de los mejores terrenos adyacentes a la salina de Cipaquirá, de la única mina de carbon que a la sazón se explotaba i de las tierras de donde se extraía la arcilla para la fabricacion de los crisoles en que se compactaba la sal, hacia una poderosa competencia en los contratos, porque a ninguna otra Compañía o particular le era posible reunir tantos elementos para elaborar la sal con mayor economía. Esta situacion desfavorable para la Administracion sujirió varios expedientes, no todos felices, pero que acaso disminuian el mal. Uno de ellos fué disponer la apertura de la salina de Sesquilé con el designio de limitar, mediante la competencia, las que parecieron exajeradas pretensiones de la Compañía elaboradora. Desgraciadamente esta providencia, léjos de producir los buenos resultados que de ella se esperaban, no ha dado otro que el de gravar al Gobierno con la suma no despreciable que se gasta en el pago de los empleados que administran i vijilan aquella salina. Ha dependido esto de que la concurrencia que el Gobierno se propuso establecer no ha sido ni es efectiva; i no lo es por varias causas, de las cuales mencionaré la principal. La salina de Sesquilé es pobre, el socavon ha sido mal dirigido, la explotacion de la sal es bastante costosa i la produccion de ella mui limitada, por todo lo cual la sal de caldero i la compactada le cuestan tanto al Gobierno en esta salina como en la de Cipaquirá; i como la suma que el Gobierno gasta en administracion i vijilancia de la salina de Sesquilé se reparte como recargo del precio en el corto número de arrobas de sal que ésta produce, el resultado definitivo es que el Gobierno paga mas cara la sal de caldero i la compactada en esta salina que en la de Cipaquirá. Acaso mas acertado que ocurrir a la apertura de la salina de Sesquilé hubiera sido averiguar primero cuánto gastaba la Compañía en la extraccion i elaboracion de la sal en Cipaquirá, con el fin de formar juicio acerca de la conveniencia de poner la salina temporalmente en administracion. Solicitado por mi Despacho este dato, el Administrador principal de las salinas de Cipaquirá, Nemocon, &^a lo ha suministrado tan completo i esacto como de su laboriosidad e intelijencia era de esperarse.

Hé aquí lo que sobre el particular dice este funcionario:

“Es necesario que se sepa que el costo verdadero de explotar i elaborar sal en estas salinas no escede de 2½ centavos en cada arroba de vijua, de 5 centavos en cada arroba de caldero i de 7½ centavos en cada arroba de com-

pactada; i sinembargo la Nacion paga en Cipaquirá 10, 15 i 17½ centavos respectivamente; en Sesquilé 7½, 15 i 17½ i en Nemocon i Tausa 7½ por la vijua i 10 centavos por la compactada i de caldero. Júzguese por esto la enorme ganancia que hacen los elaboradores. En Cipaquirá se les puede calcular una ganancia neta de \$ 3,100 mensuales o sean \$ 37,200 anuales, en razon a que hai obligacion de recibirles i pagarles, véndase o no, 25,000 arrobas mensuales de compactada i 8,000 de vijua. En los ocho años de duracion del contrato la Nacion ha regalado, pues, cerca de \$ 297,600.

“ Con los contratos de Nemocon i Tausa, que son los mas liberales, ha obtenido la Nacion respecto de los precios de elaboracion que se pagan en Cipaquirá i Sesquilé las siguientes economías :

| FECHAS. | NEMOCON. | TAUSA. | TOTAL. |
|---|---------------|-----------|-------------|
| Desde el 11 de octubre de 1865, en que empezaron a rejir, hasta 31 de agosto de 1870..... | 20,010-52½ | 16,052-30 | 36,069-82½ |
| En el año de 1870 a 1871..... | 11,148-25 | 4,291-46 | 15,439-55 |
| En el de 1871 a 1872..... | 13,630-80 | 4,094-10 | 17,724-90 |
| En el primer cuatrimestre de este año.. | 4,583-20 | 1,218 .. | 5,801-20 |
| Total... .. | \$ 49,372-77½ | 25,562-90 | 75,035-67½” |

No hai que olvidar que las ventajas de la antigua Compañía elaboradora arriba mencionadas, a virtud de las cuales ésta imponia la lei al Gobierno, dejaron de existir tiempo há con el carácter de esclusivas, por haberse descubierto minas de carbon en diferentes puntos de la Sabana, algunos de ellos no lejanos de las salinas. Sentado esto, i vista la parte inserta del informe del Administrador principal de salinas, causa estrañeza el que en tanto tiempo el Gobierno no hubiese pensado en poner en administracion la salina de Cipaquirá. Procediendo de esta suerte, la renta se habria disminuido probablemente por el pronto; pero es indudable que pasado un corto lapso de tiempo, el Gobierno habria obtenido la sal por un precio mucho menor del que hoi le cuesta. Con un Administrador como el actual de Cipaquirá o como el que fundó la salina de Sogamoso, se habria conseguido este resultado: de ello no tengo la mas mínima duda. Hecho esto, demostrada la posibilidad de estraer i elaborar la sal con tan poco costo, el Gobierno habria podido continuar con este sistema, si lo estimaba conveniente, o bien celebrar contratos de arrendamiento mas ventajosos que el actual. Tarde se ha pensado en esto, mas no por eso creo que la idea

sea hoy estéril: hoy como ántes paga el Gobierno la sal a un precio exorbitante, i por tanto, hoy como ántes vale la pena de inquirir si por el medio indicado se podrían o no hacer algunas economías en la adquisicion de este artículo. Conviene no perder de vista que los buenos resultados que en particular se obtuvieran no redundarían solo en beneficio del Gobierno, en cuanto aumentarían la renta; sino tambien de los consumidores de la sal, que la recibirían a menor precio. I este último punto es de importancia capital, tanto porque la sal es artículo de primera necesidad i su baratura condicion de mejora de la industria agrícola, cuanto porque el Gobierno cumple con un deber sagrado haciendo todo lo que le sea posible para minorar el gravámen del monopolio. Debiendo terminar dentro de 2 años la vijencia del contrato actual, si las indicaciones que dejo hechas fuesen acertadas, pronto podrán tener aplicacion.

SIRGUASÁ I SISMOSÁ, RECETOR, COCUACHÓ I GUALIVITO.

Persuadido el Gobierno de que la elaboracion de vertientes saladas de escasa saturacion produce resultados desventajosos no solo para el Tesoro sino para los consumidores del artículo, en razon a que los mayores gastos que exige su produccion no permiten al Gobierno reducir el precio, conservando la renta; i de que en consecuencia conviene por regla jeneral fomentar la produccion en las salinas mas ricas cerrando las que no lo son, el Poder Ejecutivo resolvió suspender la elaboracion de las salinas arriba citadas i abrir licitacion para un contrato de explotacion de la sal jema de Pajarito, cuya abundancia promete baratura en la estraccion, i proporcionará a las poblaciones de la antigua Tundama i a sus límites de Santander una rebaja en el precio de la sal vijua equivalente al gasto de trasporte de Cipaquirá o Nemocon a Sogamoso, con mui poca diferencia.

Para demostrar con cifras la conveniencia de la resolucion aludida, basta hacer el cómputo de lo que cuesta la sal de Chámeza puesta en Sogamoso, que es su mercado principal, con el costo que tiene la de Nemocon trasladada a ese mismo lugar:

RECETOR, COCUACHÓ I GUALIVITO.

| | |
|---|----------|
| Precio de elaboracion, segun la propuesta última..... | 45 cs. @ |
| Flete a Sogamoso | 35 |
| | 80 |

NEMOCON.

| | |
|----------------------------|----------|
| Precio de elaboracion..... | 10 cs. @ |
| Flete de Sogamoso..... | 30 |
| | <hr/> |
| | 40 |
| | <hr/> |

Diferencia en favor de la sal de Nemocon, 100 por 100.

Así pues, sobre la sal producida en esta salina, puede el Gobierno hacer una rebaja hasta de 50 por 100 en el precio a que la vende actualmente reservándose todavía una utilidad bruta de 75 por 100, mientras que con la que se produzca en las salinas de Boyacá no podría hacer tal rebaja sin sufrir una pérdida positiva.

Sucedé generalmente que las poblaciones en cuyo círculo se encuentran vertientes saladas de escaso rendimiento estiman como un beneficio la explotación de ellas sea cual fuere el precio de producción; i es así como se explica el que varias poblaciones de la antigua Tundama hubiesen solicitado del Poder Ejecutivo la celebración de un nuevo contrato para la elaboración de las salinas de Sirguasá i Sismosá.

No han reflexionado seguramente que la verdadera conveniencia para la *jeneralidad* de los habitantes de esas localidades no está en que la sal que se les vende sea producida aquí o allí, mas léjos o mas cerca, sino en que los gastos de *produccion* del artículo sean menores i en que el Gobierno pueda disminuir su precio conservando la renta.

Ante demostracion tan perentoria de la inconveniencia de continuar elaborando las mencionadas salinas, los mismos contratistas antiguos, a quienes se privó de un negocio que les dejaba utilidad i del servicio de algunos elementos de elaboración acumulados por ellos para dar cumplimiento a sus contratos, han guardado silencio.

SALINA DE CHITA.

Por el artículo 21 del contrato de 9 de agosto de 1866, sobre elaboración de sales en esta salina, se obligó el Gobierno a hacer los gastos necesarios para refaccionar las fábricas i la muralla de la vertiente denominada "Principal," i para construir otra muralla con el fin de utilizar la vertiente salada de Pozo-azul. Por no haber cumplido el Gobierno este compromiso, se obligó, en el contrato de 22 de octubre de 1868, reformatorio del anterior, a pagar al contratista $2\frac{1}{2}$ centavos mas por cada $12\frac{1}{2}$ kilogramos de sal, como indemnización de los mayores gastos que éste tiene que hacer, a causa del estado de ruina en que se hallan las fábricas i las murallas de las

vertientes saladas; estipulacion que se reprodujo en el contrato de 15 de marzo del año próximo pasado.

Como la produccion de sal en Chita no baja de 100,000 arrobas al año, el recargo de $2\frac{1}{2}$ centavos por cada una asciende a la suma no despreciable de \$ 2,500 anuales. Deseoso el Poder Ejecutivo de libertar la renta de este gravámen, comisionó al Administrador principal de salinas de Sogamoso, señor Jacinto Corredor, para que visitase la salina de Chita i celebrase el contrato para la construccion de las obras referidas, con conocimiento del valor aproximado de ellas i de las condiciones que deben tener.

Este contrato, que no se pudo celebrar entónces, lo ha sido despues con el elaborador de aquella salina, señor Honorato Espinosa, i con intervencion del mismo señor Corredor, cuyos conocimientos prácticos en el asunto quiso el Poder Ejecutivo aprovechar. Aunque de él se dará cuenta al Congreso separadamente, creo oportuno hacer desde ahora algunas reflexiones sobre la salina de Chita, relacionadas con este negocio.

Aumentar la produccion en la salina de Chita hasta donde la natural riqueza de las vertientes saladas lo permita, es de imperiosa necesidad, no tanto por interes de la renta cuanto en consideracion a las poblaciones que se proveen del artículo en aquella salina.

Hállanse éstas a tal distancia de las salinas de Cundinamarca i de los puertos por donde se puede introducir la sal de mar, que cuando este artículo escasea en Chita, quedan sujetas a un segundo monopolio en favor de ciertos especuladores, que compran, para revenderla, toda la sal que va saliendo de las fábricas. Débese al celo i firmeza del actual Administrador de la salina de Chita i a la actividad desplegada por el elaborador, señor Espinosa, el que los efectos del monopolio no se hayan hecho sentir con tanto rigor en los últimos meses; pero el Gobierno no debe descuidar por mas tiempo la aplicacion del único remedio que hai para evitar este mal; cual es el de producir en Chita toda la sal necesaria para el consumo de las poblaciones comprendidas en el radio de aquella salina; i éste es precisamente el objeto que se ha tenido en mira al celebrar el contrato con el señor Espinosa.

Pero resta hacer todavía una cosa mas para poner la salina de Chita en situacion de producir a favor del Gobierno i de los consumidores de sal todos los beneficios de que naturalmente es capaz; i es obtener la propiedad de los montes denominados "de Balderrama" por el valor que realmente tienen. Con este objeto se ha iniciado un contrato con el señor Joaquin Réyes Camacho, que pronto será firmado i sometido al Congreso para su aprobacion.

Emancipada que sea la salina de Chita, puesta en explotacion la de

Pajarito i cerradas como lo han sido otras del Estado de Boyacá, en que se pagaba la sal a un precio altísimo, es probable que la renta dé mayores rendimientos i el público esté mejor servido.

CUMARAL I UPIN.

En ninguno de los tres últimos años económicos, en que han estado en administracion estas salinas, han alcanzado sus productos siquiera para cubrir sus propios gastos. En el año de 1870 a 1871, en que, a virtud de lo dispuesto en el párrafo del artículo 7.º de la lei de 2 de julio de 1870, "reformatoria de la de 24 de abril de 1866, que organiza el impuesto i la renta de salinas," bajó el precio de la sal que se explota en Cumaral i Upin a 25 centavos los 12½ kilógramos, hubo una venta mayor que la del año anterior en 100,698 kilógramos, i mayor tambien que la del año de 1871 a 1872 en 73,891 kilógramos; i sinembargo de ese aumento en las ventas, el producto no cubrió los gastos. Tomando los productos i gastos de los dos últimos años, que son los de mas ventas, i promediando unos i otros, resulta que el producto es de \$ 3,119-20 centavos i los gastos de \$ 3,608-95 evos. Como se ve, la explotacion de estas salinas por el sistema de administracion, léjos de ser un recurso para el Tesoro le ocasiona erogaciones sin que pueda esperarse que el resultado varíe mientras no se cambie el sistema de explotacion.

El tren de empleados que el Gobierno tiene allí, que consta de un Administrador, un almacenista, un elaborador, un cabo de resguardo i dos guardas, le cuesta al Gobierno anualmente \$ 2,940, a lo cual hai que agregar los gastos de explotacion i conduccion de la sal a los almacenes. I estos empleados no tienen nada que hacer durante los meses del invierno, que son tres o cuatro en el año, porque en ese tiempo no hai compradores de sal.

Verdad es que la principal causa del déficit en estas salinas proviene de la rebaja en el precio de la sal, i que ésta se decretó por via de fomento al Territorio de San Martin, pero tambien lo es que éste podria sostenerse sin gravámen para el Tesoro público explotando las salinas por el sistema de contratos, que, salvo casos escepcionales, es siempre ménos costoso que el de administracion.

Estas consideraciones decidieron al Poder Ejecutivo a promover la celebracion de un contrato de arrendamiento para la explotacion de las mencionadas salinas, i en consecuencia se dictó el decreto de 5 de noviembre que dispuso se abriese licitacion para celebrar el contrato, i se formuló el pliego de cargos, publicado en el *Diario Oficial* número 2,696.

GACHETÁ.

La elaboracion de sal en esta salina estaba dando los mismos resultados que las de Cumaral i Upin, es decir, que sus rendimientos no alcanzaban a cubrir los gastos de produccion i administracion, ni aun aumentados con el producto de la venta de agua salada que desde tiempo atras se hace allí. Los elementos de elaboracion que el Gobierno tiene en esta salina, se hallan en tan mal estado que seria preciso hacer fuertes gastos para mejorarlos, sin que esto procurase un mejor resultado en la compactacion de sal, por cuanto el costo excesivo de ella proviene de la carestía de las obras i materiales que entran en la operacion.

Los informes obtenidos del Administrador principal de la salina de Cipaquirá i del de la salina de Gachetá están acordes en que la conveniencia del Tesoro reclama la suspension de la elaboracion de sal, i que se continúe la venta del agua salada, operacion que exige menores gastos i promete aumentar los rendimientos de la renta.

Por todos estos motivos el Poder Ejecutivo resolvió suspender la elaboracion de sal, i así se decretó en 5 de noviembre (*Diario Oficial* n.º 2,696).

ESTABLECIMIENTO DE ALMACENES DE SAL.

La Asamblea legislativa del Estado de Santander escitó en sus últimas sesiones al Poder Ejecutivo nacional a que hiciera establecer un almacen de sal por cuenta del Gobierno, en la ciudad del Socorro o en algun otro lugar de la antigua provincia del mismo nombre. El Gobierno del Estado apoyó esta peticion, entre otras razones, en el hecho de haberse creado almacenes en Sogamoso.

No se accedió a esta peticion por las razones siguientes :

1.ª La situacion de los pueblos del Departamento de Tundama cuando se decretó el establecimiento de almacenes por cuenta del Gobierno, era escepcional, a causa de que por el artículo 8.º del contrato de elaboracion de las salinas de Recetor, Cocuachó i Gualivito, celebrado en 1868, los contratistas tenian derecho de comprar toda la sal que quedara sin venderse al fin de cada mes en los almacenes; i como estas existencias montaban en ocasiones a mas de las tres cuartas partes del producto mensual de las salinas, a causa de que los deshornes se practicaban ordinariamente al fin de cada mes, sucedia que los consumidores de aquel artículo no podian obtenerlo sino en una pequeña parte al precio oficial; circunstancia que los colocaba en condicion desventajosa respecto de los demas consumidores de la sal del Gobierno, i que fué la que indudablemente se propuso corregir el Poder Ejecutivo con el establecimiento de almacenes en Sogamoso.

2.^a Esta consideracion no existe respecto de los pueblos de la antigua provincia del Socorro.

3.^a Tratándose de un artículo tan necesario como la sal, no hai que temer que falte alguna vez en los mercados ; pues teniendo siempre consumidores, siempre habrá traficantes que provean de ella a los pueblos, por la ganancia que les ofrece su tráfico.

4.^a Aun establecidos los almacenes oficiales, los consumidores no podrian obtener mas barata la sal, porque el Gobierno no consigue servicios a menor precio que los particulares ; por el contrario, los fletes para él serian mas caros, i este aumento de precio tendría que resolverse en pérdida para el Gobierno, o en un recargo sobre el precio de la sal.

5.^a Accediendo a lo solicitado por el Gobierno del Estado de Santander, no habria razon para negar igual medida a otros pueblos que hallándose en análogas circunstancias la solicitasen ; de donde resultaria el establecimiento de un gran número de almacenes, cuyo sostenimiento, sin provecho para los consumidores, absorberia una gran parte del producto de la renta de salinas.

6.^a Habiéndose rebajado el precio de la sal en las salinas nacionales, bajará tambien en los mercados, con lo que se conseguirá el beneficio que desean los consumidores de la antigua provincia del Socorro, sin apelar al dispendioso recurso del establecimiento de almacenes por cuenta del Gobierno.

Consecuente con estas premisas, el Poder Ejecutivo no juzga que los almacenes establecidos en Sogamoso deban ser conservados por largo tiempo. Bastará que la corriente del libre tráfico, sujeta hasta ahora poco a alternativas ocasionadas por la deficiencia del producto de las salinas de Boyacá, i por lo defectuoso de uno de los contratos de elaboracion, se dirija a las salinas de Cundinamarca i a la de Pajarito, para que cese totalmente la conveniencia de mantener dichos almacenes. Con el establecimiento de éstos por cuenta del Gobierno vendria a suceder que el monopolio no se limitaria a la sal, sino que se haria estensivo a los fletes o trasportes.

LEI de 15 de abril de 1872 por la cual se ordena el pago de las cantidades que el Tesoro nacional debe a ciertos Estados por la participacion que tienen en la renta de salinas.

En ejecucion de esta lei se han dictado las disposiciones siguientes :

1.^a El pago por anticipacion de las sumas que resultaron a favor de cada uno de los Estados partícipes en la renta de salinas, sobre la base de \$ 1,500 por cada 29 unidades de las en que se dividió la deuda, segun el decreto de 21 de junio de 1870 (Diario Oficial número 1754).

Conforme a esta distribucion correspondieron i se pagaron :

| | |
|---------------------|-----------------|
| A Boyacá..... | \$ 1,500 -- |
| A Cundinamarca..... | 1,706-80 |
| A Santander..... | 1,034-50 |
| Al Tolima..... | 724-10 |
| Al Cauca..... | 206-80 |
| Suma..... | <u>5,172-20</u> |

2.^a El decreto de 19 de setiembre último (documento número....) por el cual se fijó el tanto por ciento que corresponde a cada uno de los mencionados Estados, segun el número de habitantes que consumen sal del Gobierno en cada uno de ellos, i se ordenó nuevamente la presentacion de los datos que se necesitaban para liquidar la cuenta de lo que se les debe a virtud de la suspension de pagos, verificada, en parte durante las dos Administraciones anteriores; i

3.^a La órden circular de 19 de setiembre, por la que se manda pagar en las Administraciones de salinas las cantidades que mensualmente correspondan a los Estados en el producto de la venta de sal. Esta disposicion se está cumpliendo desde el principio del corriente año económico.

Formada la liquidacion aludida, de la cual resulta que se debe a los Estados por saldos anteriores al 31 de agosto de 1872 la cantidad de \$ 51.635, i a tiempo que el Poder Ejecutivo se ocupaba en idear el medio de hacer este pago sin comprometer en lo mínimo la rigurosa puntualidad observada hasta ahora en el servicio de la Tesorería, el Gobierno de Santander propuso que se le hiciera el pago de su acreencia por mensualidades de a \$ 500.

Esta moderada propuesta, en la que el Poder Ejecutivo ha visto una prueba de consideracion de parte del Gobierno de Santander hácia el nacional, fué declarada aceptable i se propuso inmediatamente como base de arreglo para el pago a los demas Estados, cuyos Gobiernos no han contestado todavía, unos por falta de autorizacion, i otros quizá por falta de tiempo.

El pago en sal, como lo previó la lei, sobre sentar un pernicioso precedente, daria para el Tesoro nacional los mismos resultados que el pago en dinero, i causaria una pérdida a los Estados que recibieran la sal, así por el mayor precio a que pagarian los trasportes, comparado con el que cuesta a los particulares, como por la baja en el precio del artículo, nacida de la competencia que naturalmente se suscitaria en las ventas.

Empeñada la presente Administracion en la obra difícil de fundar el crédito público sobre bases sólidas i efectivas, i habiendo tenido que arrostrar el alarma i la desconfianza que las medidas tomadas con tal fin infundieron en una parte ilustrada de la sociedad, le importaba sobre manera

atender con estricta puntualidad a los gastos del servicio corriente, i con especialidad al de la deuda pública; por lo cual no creyó prudente mandar pagar de una vez la suma que se adeuda a los Estados por la parte que le correspondió de la renta de salinas en años anteriores. Así, pues, la censura que con tal motivo se hizo al Poder Ejecutivo en el mensaje presentado por el señor Gobernador de Cundinamarca a la Asamblea en el presente año, - debo decirlo con toda la imparcialidad de que aun en este caso me considero capaz, - es injusta.

SECCION III.

CORREOS.

Los gastos de este departamento en el año económico de 1871 a 1872, conocidos hasta ahora, han sido.....\$ 114,972-10

I los causados en Panamá, que no se conocen aún, pueden calcularse en..... 7,000 .. 121,972-10

Los productos conocidos alcanzan a.....\$ 56,975-28

I los que se hayan obtenido en Panamá (aprox.) 5,000 -- 61,975-28

Déficit.....\$ 59,996-82

Que, comparado con el del año anterior, resulta mayor en \$ 1,062-22; pero considerando que algunos servicios prestados durante la vijencia de 1870 a 1871 se pagaron posteriormente, puede decirse que el déficit fué aproximadamente igual en los dos últimos períodos fiscales.

Hé aquí el resúmen de la estadística de correspondencia, impresos i encomiendas que han jirado por las estafetas nacionales en el último año.

Cartas de particulares..... 247,426

Id. oficiales..... 54,304

Pliegos remitidos por autoridades judiciales..... 3,754

Paquetes de impresos..... 209,751

Folletos..... 7,862

De estos datos resultan las siguientes diferencias favorables sobre las cifras del año fiscal de 1870 a 1871:

Aumento de cartas particulares..... 58,540

Id. de impresos..... 19,471

Id. de folletos..... 1,657

Resulta igualmente que la proporción entre el número de cartas particulares i la población de la República, calculada ésta en 3.000,000 de

habitantes, es de una carta por cada doce habitantes; i aunque tal resultado está todavía léjos de ser satisfactorio, sí se ve que algo se progresa en el sentido de la sociabilidad, pues en 1868 esa proporcion era solo de una carta por cada veinte habitantes.

Los valores trasportados por los correos nacionales han sido:

| | | | |
|---|-------|---------------|-----------------|
| En oro amonedado..... | ----- | \$ | 844,391-30 |
| En plata amonedada | ----- | | 807,406-36 |
| En alhajas avaluadas..... | ----- | | 8,142-62½ |
| En oro en barras (avaluado a \$ 540 el kilógramo)..... | ----- | ks. 3,859-060 | \$ 2.083,892-40 |
| En plata en barras (a \$ 42 el kil.)..... | ----- | 4,774-256 | 200,518-75 |
| Total..... | ----- | \$ | 3.944,351-43½ |

Bultos de efectos no estimados..... ks. 3,797-730.

Las diferencias que resultan de la comparacion de estas cifras con las correspondientes del año de 1870 a 1871, son:

AUMENTO.

| | | | |
|-------------------------|-------|----|-------------|
| En oro amonedado..... | ----- | \$ | 220,684-10 |
| En plata amonedada..... | ----- | | 238,369-85 |
| En alhajas..... | ----- | | 298-61½ |
| Total..... | ..... | \$ | 459,352-57½ |

DIMINUCION.

| | | | |
|-------------------------|-------|----|------------|
| En oro en barras..... | ----- | \$ | 183,389-40 |
| Em plata en barras..... | ----- | | 12,002-25 |
| | | | 195,390-65 |

Aumento efectivo de valores trasportados en el año de 1871 a 1872, sobre los del año anterior.....\$ 263,961-92½

En lo cual se nota igualmente el influjo benéfico que la paz va ejerciendo sobre el movimiento comercial e industrial del pais.

Con fecha 18 de noviembre se aprobó por el Poder Ejecutivo el contrato celebrado por el señor Director jeneral de correos con el señor Nicolas Pereira G. para la conduccion del correo del Atlántico. Sus principales estipulaciones son las siguientes: Pereira Gamba se obliga a conducir la correspondencia, encomiendas &.^a que deban transitar desde la capital de la República hasta Sabanilla i Santamarta, i viceversa, i a responder por la pérdida de los valores que se le confien, salvo casos fortúitos; la conduccion por agua se hará en buques de vapor adecuados para la navegacion del Magdalena, en todas las épocas del año, los cuales emplearán cinco dias de

Caracolí a Barranquilla, i siete de Barranquilla a Caracolí, de modo que el correo emplee siete dias de Bogotá a los puertos marítimos, i nueve de éstos a Bogotá. Se obliga ademas Pereira Gamba a hacer seguir sin demora las balijas cuando la marcha de los vapores se embarace por cualquier inconveniente: en caso de retardo en la llegada de las balijas, deberá pagar al Gobierno una multa de \$ 200 por cada dia de atraso, * i poner un alcance al correo si el Gobierno lo exijiere. En el caso de que ántes de la terminacion de este contrato se pusiere en servicio el ferrocarril del Norte, en todo o en parte, el Gobierno tendrá derecho de hacerle modificaciones en el sentido de que el correo pueda ser conducido por la vía férrea, si así lo creyere conveniente. Pereira G. otorgará una fianza hipotecaria de \$ 20,000 en seguridad del cumplimiento del contrato i de los valores que se le confien, i ha prestado una personal, a satisfaccion del Poder Ejecutivo, para asegurar la construccion de los buques i la realizacion del contrato; por ella se ha obligado, so pena de pagar al Gobierno una multa de \$ 1,000, a tener construidos aquellos, i dos por lo ménos listos para navegar, un año despues de firmado el contrato. La duracion de éste será de seis años, i por el servicio espresado se obliga el Gobierno a pagar a Pereira G. \$ 36,000 anualmente.

A virtud de este contrato, la conduccion del importante correo del Atlántico se hará con mucha mas regularidad i rapidez, sin aumento de gasto, i el comercio reportará ventajas de consideracion con el establecimiento de esa nueva línea de vapores en el Magdalena. La honorabilidad del contratante i las condiciones a que se somete, son garantía suficiente del fiel cumplimiento de las obligaciones que contrae.

Para los detalles i otros datos, me refiero al informe que en cumplimiento de la lei debe presentar el Director jeneral del Ramo, i a los documentos que se publican al fin de esta Memoria.

SECCION IV. TELÉGRAFOS.

Aunque con la lentitud ocasionada por las dificultades que presentan nuestras vias públicas, abiertas a traves de montañas escarpadas i desiertas en alguna estension, i a los daños causados por accidentes atmosféricos, por la perversidad de los vagabundos ó por la ignorancia de los campesinos, las líneas telegráficas establecidas empiezan ya a prestar positivos servicios. Los errores provenientes de nuestra inesperienza en este ramo, han hecho

* En el contrato vijente esta multa es solo de \$ 50, lo que equivale a decir que puede ser ineficaz.

que en los nuevos contratos se tomen las precauciones necesarias para evitar pérdidas como las que sufrió el Gobierno en los primeros. Los materiales i aparatos empleados por el señor Demetrio Parédes, contratista de las nuevas líneas, son de mui buena calidad; i la honradez, conocimientos i patriotismo de este caballero dan suficiente garantía de estabilidad en las líneas que ha construido i en las que está construyendo actualmente.

Los siguientes cuadros manifiestan los productos i gastos de las oficinas telegráficas en todo el año económico de 1871 a 1872: de su comparacion aparece que ya dan algun rendimiento líquido, i que el movimiento de despachos ha aumentado considerablemente, pues su cifra alcanza a 11,300, sin contar los dirigidos de Honda i Ambalema, de donde no se han enviado datos. Tampoco se han recibido de las oficinas del Cauca, ni de Manizales.

Productos.

| OFICINAS. | Número de despachos enviados. | VALOR. | |
|-----------------|-------------------------------|--------|-------|
| | | Pesos. | Cvos. |
| Bogotá..... | 6,095 | 1,845 | 02½ |
| Facatativá..... | 1,812 | 470 | 52½ |
| Villeta..... | 1,246 | 349 | 42½ |
| Guáduas..... | 1,075 | 451 | 90 |
| La Mesa..... | 576 | 163 | 67½ |
| Honda..... | ..... | 984 | 55 |
| Ambalema..... | ..... | 381 | 62½ |
| Ibagué..... | 497 | 135 | 02½ |
| Totales... .. | 11,301 | 4,781 | 75 |

Gastos.

| ADMINISTRACIONES. | Personal. | | Material. | | Gastos varios. | | TOTALES. | |
|---|-----------|-------|-----------|-------|----------------|-------|----------|-------|
| | Pesos. | Cvos. | Pesos. | Cvos. | Pesos. | Cvos. | Pesos. | Cvos. |
| En la Administracion anexa a la Direccion jeneral de correos..... | 1,345 | 30 | 209 | 75 | 218 | 50 | 1,773 | 45 |
| En la Administracion principal de Hacienda de Ibagué.... | 1,920 | 97½ | 491 | 90 | ... | -- | 2,412 | 87½ |
| Totales..... | 3,266 | 27½ | 701 | 65 | 218 | 50 | 4,186 | 42½ |

El siguiente cuadro de los despachos dirigidos de la sola oficina de Bogotá, i de su rendimiento en los últimos cuatro meses del año anterior,

evidencia mas todavía el extraordinario progreso del movimiento telegráfico. De este cuadro aparece que en tan corto período el número de telegramas despachados i su producto ascendió a mas de la mitad de las sumas a que llegaron en todo el año fiscal que terminó:

| MESES. | Número de despachos. | VALOR. | |
|--------------------|----------------------|--------|-------|
| | | Pesos. | Cvos. |
| En setiembre..... | 824 | 239 | 12½ |
| En octubre | 793 | 244 | 60 |
| En noviembre | 684 | 197 | 90 |
| En diciembre | 1,259 | 363 | 15 |
| Suma..... | 3,560 | 1,044 | 77½ |

En el presente año se han terminado las siguientes líneas:

La de Bogotá a la Mesa, que se abrió al servicio público el día 30 de marzo último;

La de Bogotá a Cipaquirá, que se inauguró el 29 de noviembre próximo pasado;

I la de Cartago a Buenaventura, terminada en el mes de mayo último, i que es la mas importante de todas las construidas hasta hoy, pues está destinada a ligar el interior de la República con el cable atlántico, que nos pondrá en comunicacion eléctrica con los Estados Unidos del Norte i con Europa, i ademas con el cable que está en via de ejecucion para unir con aquel las Repúblicas del Pacífico. Esta deseada comunicacion demorará todavía, tanto por la ruptura del cable entre Colon i Jamaica, como porque aun no se ha tendido el que vendrá de Panamá hácia el Sur, tocando en Buenaventura.

Desde el 20 de setiembre último tenemos igualmente comunicacion telegráfica con Medellin, aunque sumamente precaria, por las causas apuntadas i ademas por el incalificable manejo de algunos especuladores en cacao, que rompen el alambre entre Cartago i Manizales, a fin de impedir el que en la última de esas ciudades se tenga noticia del precio corriente de aquel artículo.

Con fecha 24 de abril último se celebró un nuevo contrato con el señor Parédes para la continuacion hasta Bucaramanga de la línea de Cipaquirá, que debe bifurcarse en el Puente Nacional para llevarla por Moniquirá a Tunja. Esta línea pasará por Nemocon, Ubaté, Chiquinquirá,

Puente-nacional, Vélez, Suaita, Oiba, Socorro, San Jil i Piedecuesta, i debe terminarse en agosto del presente año, segun el contrato ; pero creo que se terminará ántes. El contratista tiene obligacion de mantener la obra en perfecto estado de servicio durante un año contado desde la terminacion de toda ella ; cláusula que han hecho indispensable para los nuevos contratos los malos resultados de los anteriormente celebrados.

A la fecha se han tendido 70 kilómetros de alambre en esta línea, i hai oficinas establecidas en Nemocon, Ubaté i Chiquinquirá. Ella promete rendimientos mui superiores a los de las anteriores, porque la rejion que atravesará es la mas poblada de la República, i la que mas relaciones cultiva con la capital.

Opino que son indispensables, i que deben quedar establecidas en todo el año próximo, las siguientes líneas accesorias :

Una que partiendo de la Mesa enlace esa poblacion i la capital de la Union con Neiva, pasando por Tocaima, Jirardot, Espinal, el Guamo, Purificacion i Villavieja. Su estension será de unos 25 miriámetros i su costo de \$ 25,000 ;

Una de Tunja a Cúcuta, que deberia pasar por Sogamoso, Santa Rosa, Soatá, Cocui, Málaga, la Concepcion i Pamplona. Tendria una lonjitud de 35 miriámetros, i costaria \$ 35,000 ;

I una de Cali a Popayan, que pasaria por Buenosaires i Santander, con una estension de 15 miriámetros, i que demandaria un gasto de \$ 15,000.

Convendria tambien prolongar la línea del Norte hasta el Puerto Nacional, con una estacion en Ocaña.

Si el Congreso acepta, como no es de dudarse, la idea del pronto establecimiento de los ramales indicados, deberán votarse en el Presupuesto para la próxima vijencia las sumas necesarias.

Parece superfluo ya entrar en consideraciones sobre la conveniencia de dar la mayor estension posible a la red telegráfica existente. Si la utilidad i bienestar que a las poblaciones proporciona este elemento de progreso ; si la vijilancia para la conservacion del orden público, i la eficacia i rapidez de la accion administrativa ; si el ejemplo, en fin, de todos los pueblos civilizados, no fuese motivo suficiente para determinar en este sentido a los encargados de la cosa pública, las leyes económicas tendrian que determinarlos a ello ; porque es obvio que cuanto mayores sean las ramificaciones de un sistema telegráfico, su producto aumentará en una relacion mas que proporcional a la estension de las distancias que recorran.

Se propone igualmente el Poder Ejecutivo contratar el establecimiento de un cable telegráfico entre Colon i Santamarta, que toque en Cartajena i Sabanilla, con el objeto principal de hacer eficaz la vijilancia del contra-

bando que se hace a la renta de Aduanas i que procede principalmente del primero de dichos puertos. Para ello se ha iniciado un contrato con una casa respetable, i de su resultado, si se lleva a efecto, se dará cuenta al Congreso.

Una vez instalado este cable debería traerse hasta Ocaña, para enlazarlo allí con la línea del Norte, lo cual completaría la red telegráfica nacional, comunicándose el corazón de la República, por medio de los cables submarinos del Atlántico i del Pacífico, con casi todos los países civilizados del globo.

Por el decreto de fecha 6 de mayo "sobre servicio i conservación de las líneas telegráficas," se dividieron éstas en dos secciones: la primera comprensiva de los trayectos de Bogotá a Honda, a la Mesa, a Facatativá, a Nueva Salento i a Cipaquirá; i la 2.^a los de Nueva Salento a Manizales i de Cartago a Buenaventura; se creó un Inspector para la vijilancia i direccion jeneral de cada una de ellas, i cinco cabos montados i doce guardas, para la inmediata inspeccion i conservación de las respectivas subdivisiones de las líneas; se asignaron funciones a estos empleados, así como a los telegrafistas i carteros, i penas conducentes a evitar la contravencion a sus deberes. La creacion de tales empleados era necesaria para mantener espedita la comunicacion i regularizar el servicio: pero apesar de que el Poder Ejecutivo se ha esmerado en reglamentarlo debidamente, i aunque ha nombrado para aquellos empleos individuos que se han considerado idóneos, la esperiencia ha demostrado que ese sistema no llena cumplidamente el objeto deseado, por lo cual se propone el Poder Ejecutivo reemplazarlo por el de contratos celebrados con particulares que se obliguen a mantener en buen estado las respectivas secciones, i que respondan, con multas proporcionadas, de la interrupcion en la comunicacion telegráfica, siempre que sea ocasionada por su culpa o descuido. Este medio promete mejores resultados, con un gasto igual o menor que el que hoi se hace.

Con fecha 17 de enero último celebró el Poder Ejecutivo con el señor R. Balcázar un contrato para la enseñanza de la telegrafía teórica i práctica, por el cual se obligó este señor a dar lecciones a seis jóvenes, por dos horas diarias. Conforme a ese contrato han recibido enseñanza trece individuos, de los cuales seis se hallan empleados en oficinas nacionales.

En un país como el nuestro, donde la industria fabril es casi desconocida, como lo son también las bellas artes, i donde no se ha dado ocupacion a la mujer ni aun en el escritorio de las casas de comercio, como sucede en Francia i en otros países, convendría que el Gobierno hiciese lo posible en la esfera de sus facultades para abrir nuevo campo a la intelijencia i actividad de la mujer, aunque no fuese con otro objeto que con el de ir

quebrantando la preocupacion que, en nuestra sociedad, la mantiene alejada de muchas profesiones i oficios adecuados a su carácter i para cuyo ejercicio tiene especiales aptitudes. Consecuente con esta idea, celebró el Poder Ejecutivo, por el despacho de lo Interior i Relaciones Exteriores, un arreglo con el señor J. M. Teran H. para que diese lecciones de telegrafía por el término de un año, una hora en el dia, a treinta alumnas de la escuela normal del Estado de Cundinamarca.

SECCION V.

CASAS DE MONEDA.

Con relacion a este ramo del servicio público, el antiguo Secretario señor Cuenca, despues de trascribir un pasaje de la memoria de 1857 que dice: "las Casas de moneda ademas de innecesarias e inútiles son gravosas al Tesoro nacional," i previa una breve disertacion sobre la materia, resume así sus propias opiniones:

"Las Casas de moneda deben desaparecer:

1.º Porque se carece de los recursos científicos i materiales suficientes para lograr la perfeccion del artículo.

2.º Porque las reformas que ellas requieren presuponen tiempo i bastante dinero: de lo primero no hai duda que podemos disponer, no así de lo segundo.

3.º Porque están en pugna con los intereses del comercio:

4.º Porque léjos de ser un recurso fiscal son un gravámen para el Tesoro público."

I el señor Samper en su memoria de 1869 se espresó sobre este particular del modo siguiente:

"Pero basta comparar nuestras monedas con las que podemos obtener de las casas de Francia, Béljica, &.^a, para persuadirse que la preocupacion que llamaré la Regalía de amonedar, debiera abrir campo al buen sentido.

"Si la amonedacion se considera como negocio, éste es malo puesto que da una pérdida al Erario de 2 por 100 de la suma amonedada: si la consideramos como servicio, no es de agradecerse. En efecto, son pocas, o acaso ningunas, las monedas de otros países que pueden compararse a las nuestras en cuanto a imperfeccion de formas, incertidumbre total en la lei,

i facilidad para la falsificacion. Nuestras mejores monedas son tan buenas como las que fabrican comunmente los falsificadores, i el condor, como es de notoriedad, está proscrito de la circulacion en el pais. Ellas no circulan en Europa: las de plata, porque no sabiendo o no pudiendo nosotros extraerle a ésta el oro que contiene, dan una utilidad en la reacuñacion; i unas i otras porque no se tiene fe en la espresion de su lei. Por esta razon las monedas de oro sufren descuento.

“Considero que la amonedacion en Bogotá es onerosa, ademas, para los introductores de metales. En el oro se paga un derecho triple del que se paga en Europa, i se sufre despues un descuento equivalente o superior a la diferencia. Como el Estado de Cundinamarca, que es el que compra el oro del Tolima, no consigue letras de cambio en cantidad suficiente para cubrir sus importaciones, esperta numerario, del cual tiene que preferir el oro por sus menores gastos de transporte.

“En cuanto a la plata, la de minas contiene, como ya se ha dicho, oro en cantidad doble de la necesaria para cubrir sus gastos de amortizacion en Europa. Por esta razon no permanecen en nuestra circulacion las piezas de a 10 décimos. El introductor pierde en consecuencia el 8 por 100 que paga por la amonedacion, sin que esto sea ganancia para el pais, puesto que la Casa tambien pierde.”

Esta última observacion del señor Samper no tiene hoy la misma aplicacion que tenia en 1869, por haberse rebajado el derecho de amonedacion i estar próximo el establecimiento de dos fábricas de ácido sulfúrico, una en esta ciudad i otra en Medellin, con cuyo auxilio se podrán montar oficinas de apartado i evitar la pérdida que actualmente se hace en la amonedacion de nuestra plata aurífera; pero mientras no se halle el medio de perfeccionar la forma de las monedas, no habrá modo de contestar el principal argumento que se hace contra la acuñacion de ellas en el pais.

Para mí nada tendria de extraño que este pais, que envía a Inglaterra un artículo tan voluminoso como el algodón e importa de allí todas las telas que se fabrican con esta materia textil, haciendo gastos de transporte incomparablemente mayores que los que se hacen en el oro i la plata, enviara tambien estos metales en barras para traer en retorno moneda fabricada con perfeccion i a menor costo; por el contrario, tal procedimiento seria perfectamente lógico i natural.

Pero sea por apego a la rutina, o por vanidad nacional, el hecho es que las Casas de moneda no solo se sostienen sino que se han aumentado; i en la actualidad, despues de los gastos hechos para mejorarlas, seria ménos oportuna que en otro tiempo su abolicion.

En cuanto a pormenores sobre la Casa de moneda de esta ciudad, me

refiero al informe del Administrador, que se hallará entre los documentos anexos a esta Memoria.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la lei de 14 de mayo último se ha propuesto la accesion del Gobierno de Colombia a la convencion monetaria celebrada en 1865 entre Francia, Italia, Béljica i Suiza.

Como puede verse en el cuadro respectivo, adjunto a esta Memoria, sobre introduccion i amonedacion de metales, productos i gastos de las Casas de moneda en el año económico de 1871 a 1872, solo la de Popayan dió un producto líquido de \$ 856-449 milésimos: las de Bogotá i Medellin dieron entre las dos un déficit de \$ 2.648-398 milésimos. Los pormenores pueden verse en el cuadro citado.

SECCION VI.

BIENES NACIONALES.

Productos i gastos en el año económico de 1871 a 1872.

DE EDIFICIOS.

| | Productos. | Gastos. |
|---|-----------------|---------------------|
| En el Estado de Bolívar.....\$ | 1,197-05 | \$ 367-60 |
| En el de Cundinamarca..... | 5,014-80 | 14,061-35 |
| En los de Boyacá, Cauca i Magdalena..... | ..... | 346-90 |
| | <u>6,211-85</u> | <u>14,775-85</u> |
| A la suma de los gastos deben agregarse los de la obra del Capitolio..... | | 57,533-05 |
| | | <u>\$ 72,308-90</u> |

DE MINAS.

| | |
|--|---------------------|
| En el Estado de Boyacá. (Las de esmeraldas de Muzo) | 14,700 .. |
| En los de Tolima i Cauca. (Las de Santa Ana i La Manta, Supía i Marmato) | 8,000 .. |
| | <u>\$ 22,700 ..</u> |

DE SALINAS I ELEMENTOS DE ELABORACION.

| | Productos | Gastos. |
|---|--------------------|--------------|
| En el Estado de Bolívar (Salinas de Santa Ana i el Tapon en el Hatillo).....\$ | 30 .. | |
| Id. id. Boyacá (Elementos de elaboracion en las salinas de Recetor, Cocuachó i Gualivito)..... | 152-40 | 20-30 |
| Id. id. Cundinamarca (Arrendamiento de terrenos carboníferos i útiles de elaboracion en Cipaquirá)..... | 2,000 .. | |
| | <u>\$ 2,182-20</u> | <u>20-30</u> |

DE VARIOS.

| | | |
|--|------------------|--|
| Arrendamiento de los hornos de elaborar cal en "Caño de Loro" (Estado de Bolívar) | 192 .. | |
| Derecho de lastre. (Recaudado en las Administraciones de Riohacha i Sabanilla)..... | 153-25 | |
| Id. de id. (Recaudado en la Administracion principal de Hacienda del Estado de Bolívar.. | 61-50 | |
| | <u>\$ 406-75</u> | |

RESUMEN.

| | | |
|---|---------------------|------------------|
| De edificios.....\$ | 6,211-85 | 72,308-90 |
| De minas..... | 22,700 .. | |
| De salinas i elementos de elaboracion.... | 2,182-40 | 20-30 |
| De varios..... | 406-75 | |
| | <u>\$ 31,500 ..</u> | <u>72,329-20</u> |

Las Administraciones principales de Hacienda de los Estados del Cauca i Tolima no han suministrado datos sobre el producto de los bienes nacionales existentes en ellos. Tambien se carece de datos sobre "derecho de lastre" en los puertos marítimos no mencionados en el cuadro que antecede.

Por lo demas solo hai que observar que el contrato de 1.º de agosto de 1864, sobre arrendamiento de las minas de esmeraldas de Muzo, celebrado con el señor Gustavo Lehmann, debe terminar en 31 de marzo de 1875.

¿ Convendria enajenar las minas de esmeraldas de Muzo i las de plata de Santa Ana, La Manta, Supía i Marmato por vales de renta al portador,

por bonos de la deuda exterior, o por unos i otros en competencia? Cuestion es ésta que por lo ménos vale la pena de proponerla al Congreso.

La utilidad neta proveniente del laboreo de estas minas puede ser aumentada si el sistema de explotacion se mejora por medio de la construccion de algunas obras de arte i el empleo de las máquinas i aparatos aplicables a esta clase de trabajos, que diariamente se inventan i perfeccionan; i no es probable que arrendatario alguno se resuelva a invertir en tales obras el capital que ellas representan, por largo que sea el término de un arrendamiento. Las minas se irán desmejorando poco a poco, como sucede a toda finca o empresa que no es administrada por el propietario de ella, i entre tanto, por falta de una bien entendida economía en la explotacion de las minas, se habrá dejado de aprovechar, tanto por los arrendatarios como por el dueño de ellas, una riqueza incalculable.

En cuanto al Gobierno, podria aspirar por medio de la venta de las minas a una utilidad doble de la que hoy retira del arrendamiento; i sobre esta base de utilidad deberia, en mi concepto, autorizarse al Poder Ejecutivo para enajenarlas en remate público, previo el anuncio correspondiente, hecho dentro i fuera del pais con un año de anticipacion.

FERROCARRIL DE PANAMÁ.

Productos en el año económico de 1871 a 1872.

| | |
|--|------------|
| Renta anual..... | \$ 250,000 |
| Premio de las respectivas letras &. ^a &. ^a | 3,150 |
| Total..... | \$ 253,150 |

SECCION VII.

VENTA DE BIENES NACIONALES.

Venta del vapor "Bolívar."

En uso de la autorizacion conferida al Poder Ejecutivo por el decreto lejislativo de 5 de abril de 1867, se dispuso desde hace largo tiempo la venta del vapor Bolívar; i en virtud de las invitaciones publicadas al efecto, se celebró el 15 de setiembre de 1871 el respectivo remate, en el cual no se hizo mas propuesta que la del señor Stanley Mac-Nider, por \$ 30,000 en oro i plata o en letras sobre Lóndres a 90 dias vistas.

El Poder Ejecutivo no aprobó el remate, i resolvió el 9 de noviembre de 1871: 1.º autorizar al Presidente i al Administrador principal de Hacienda nacional del Estado de Panamá para vender dicho vapor en contrato privado, siempre que el precio no fuera menor de \$ 40,000 en letras sobre Nueva York o Lóndres, a 90 dias vistas; i 2.º, que al no obtenerse la venta por esta suma, dentro de quince dias de haberse recibido la autorizacion en Panamá, se sacase el buque a nueva licitacion, dando seis meses de término para recibir las propuestas i publicandó las invitaciones del caso en Panamá, Lima, Valparaiso, Nueva York, San Francisco i Lóndres.

El señor Mac-Nider hizo nueva propuesta en 4 de enero de 1872, en los términos de la espresada autorizacion para la venta en contrato privado; pero el Presidente de Panamá no aceptó la propuesta, por juzgar que no era conveniente en aquel tiempo hacer la venta en tales términos; i el Poder Ejecutivo, al imponerse de este hecho, ordenó el 23 de mayo último que se llevara a efecto la nueva invitacion.

El mismo señor Mac-Nider propuso al Presidente del Estado de Panamá, en 9 de mayo de 1872, comprar el mencionado vapor por \$ 44,000 pagaderos en una letra sobre Nueva York a 90 dias vista; propuesta que fué aceptada por este funcionario en los términos de la resolucion que se halla entre los "Documentos sobre bienes nacionales." Esta resolucion fué aprobada por el Poder Ejecutivo, el 2 de julio, en atencion a que la propuesta era ventajosa con relacion a las que hasta entónces se habian presentado, i a que, habiendo terminado el contrato sobre arrendamiento del buque, sin que se hubiese propuesto uno nuevo, el Gobierno vendria a ser gravado con gastos de conservacion i con la pérdida consiguiente al deterioro de dicho vapor.

Túvose ademas en cuenta que el vapor "Colombia," cuyo costo fué apenas inferior al del "Bolívar" en \$ 3,764, se vendió por ménos de \$ 34,000 despues de haberse invertido \$ 15,000 en comision i otros gastos en Nueva York, i en el envío del buque a Lóndres, donde se efectuó la venta.

VENTA DE VARIOS EDIFICIOS.

En ejecucion de la lei de 23 de abril de 1872, sobre enajenacion de bienes nacionales para aplicar su producto a la obra del Capitolio, se dictó el decreto de 5 de junio (Diario Oficial número 2578) por el cual se dispuso la manera de verificar los respectivos avalúos i se dieron reglas precisas para que la venta se hiciese en debida forma. Verificados los avalúos, se publicaron las invitaciones i advertencias correspondientes (Diario Oficial números 2641, 2674 i 2694); se hicieron arreglos con los señores Ru-

decindo Cáceres, Leon, Cecilio i Jacinto Echeverría, con el fin de allanar los inconvenientes que resultaban de tener estos señores derecho al arrendamiento de las casas denominadas "de la Tesorería" i "de Correos," hasta fines de 1873; i por último, se remataron las fincas raices que acaban de mencionarse, la primera por \$ 12,000, precio igual a su avalúo, i la segunda, que habia sido estimada en \$ 12,000, por \$ 13,671.

El 16 de diciembre último debió rematarse la "Quinta de Segovia;" pero hubo de diferirse la venta hasta la decision definitiva de un juicio en el cual se ha dictado sentencia de primera instancia, por la que se condena a la Nacion a pagar a los herederos del señor Mariano Calvo una fuerte suma. Terminado el juicio, se podrá ofrecer la Quinta libre de todo gravámen, i se obtendrá en consecuencia un buen precio por ella, si la Corte revoca dicha sentencia, o se evitarán complicaciones perjudiciales al Tesoro, en caso de que la sentencia sea confirmada.

No habiéndose prestado el condueño de la casa llamada "de las Secretarías de Estado" al arreglo que se le propuso, consistente en darle la cuarta parte del producto de la venta de aquella finca, el Poder Ejecutivo resolvió suspender el remate de ella hasta que el Congreso derogue la base 7.^a del artículo 3.^o de la lei que ordenó tal enajenacion, pues hallándose vigente esta disposicion, la venta de la casa no podrá hacerse sin asentimiento del condueño.

Tampoco se ha enajenado la casa de la imprenta, por haberse considerado que conviene vender primero la imprenta misma. Esta se ha puesto en licitacion, dividida en lotes de acuerdo con la opinion de los peritos nombrados para avaluarla.

MINAS DE AZUFRE DE GACHALÁ.

Segun varios antecedentes que existen en la Secretaría de Hacienda, fueron arrendadas estas minas al señor Ramon Espina por la junta de Hacienda de la provincia de Bogotá en 18 de diciembre de 1845, por el término de cuatro años, que despues fueron prorogados.

En el año de 1851 se dieron en arrendamiento las mismas minas junto con la fábrica de pólvora del Aserrío i otros bienes nacionales, al señor Camilo Sarmiento, por veinte años, segun escritura otorgada ante el Escribano público señor Lucio de Elorga en 11 de junio de aquel año.

Habiendo concluido este último arrendamiento ántes del término que se habia fijado, dispuso el Poder Ejecutivo en 17 de noviembre de 1869 que se impidiera a los particulares la explotacion de la mina, por medio del resguardo de la salina de Gachetá, i al efecto dió la órden del caso al respectivo Inspector.

Por el artículo 5.º del contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con el señor Percy Brandon para el establecimiento de una fábrica de ácido sulfúrico, aprobado por el Congreso según decreto de 17 de mayo de 1872, se comprometió el Gobierno a arrendar las minas a la compañía fabricante que se organizara, durante cinco años i por un precio equitativo que no escediese de 300 pesos.

En cumplimiento de esta estipulación se dieron las órdenes convenientes al Administrador principal de las salinas de Cipaquirá, Nemocon, Tausa, Sesquilé i Gachetá para que entregara las minas al individuo designado por la compañía fabricante; i este acto tuvo lugar en debida forma en presencia del Alcalde de Gachetá, el día 9 de diciembre.

Parece que el señor Lino Correa desde el año de 1869, i últimamente sus herederos, han pretendido ser dueños de las minas, i aun estraido algun azufre; pero no habiendo manifestado al Poder Ejecutivo ningun documento que contradiga los antiguos derechos que la Nación tiene, no se ha encontrado motivo para dejar de tomar las enunciadas determinaciones.

Es de advertir que a consecuencia de la cesacion del arrendamiento de que se ha hablado, promovió el señor Sarmiento un juicio contra el Gobierno, por daños i perjuicios. En este juicio, que fué perdido por la Nación, figura el respectivo contrato escriturado; de modo que el Poder judicial ha tenido ya conocimiento de los derechos del Gobierno sobre las espresadas minas.

SECCION VIII.

CONTABILIDAD.

El balance de la cuenta de la Secretaría de mi cargo, correspondiente a los dos años de la última vijencia económica, anexo a esta memoria, que, al tenor de los reglamentos i por su propia naturaleza, debe suministrar todos los datos necesarios para el perfecto conocimiento de las operaciones practicadas por las Oficinas de Hacienda en el servicio de los Departamentos adscritos a esta Secretaría, no contiene sin embargo sino una parte de esas operaciones: la deficiencia proviene de la organizacion que se ha dado a la contabilidad, i no de otra causa.

La cuenta jeneral de la República debería dividirse en dos partes: la primera, que debería llamarse "del Presupuesto," comprensiva de todas

las operaciones ejecutadas por los ordenadores de gastos nacionales, i nada mas; i la segunda, que deberia llamarse "del Tesoro," comprensiva de todas las operaciones ejecutadas por los recaudadores de rentas i contribuciones i por los pagadores nacionales.

Tanto las cuentas del Presupuesto como las del Tesoro deberian continuar centralizadas en la Secretaría del Tesoro, i a cargo especial de la Oficina de contabilidad jeneral; i las cuentas especiales de las Secretarías deberian ser únicamente de Presupuesto, sin comprender en caso alguno operaciones de Tesorería.

Pero no es esto lo que sucede hoy: las cuentas de los ordenadores, o sea de los Secretarios de Estado, segun la lei i los reglamentos vijentes, comprenden operaciones del Presupuesto i del Tesoro, esto es, de ordenacion i de pago; i como los datos relativos a esta última operacion tardan mucho tiempo en recibirse, nunca puede presentarse una cuenta completa.

Esta mezcla o incorporacion de operaciones esencialmente distintas, no solo es contraria al principio económico de la division del trabajo, sino que condena a una deficiencia permanente la cuenta especial de las Secretarías de Estado. Esta deberia limitarse, pues, a la comparacion jeneral i pormenorizada de los créditos abiertos al Poder Ejecutivo por el Congreso para el servicio de cada Departamento, con el uso o empleo que durante el año se hubiera hecho de esos mismos créditos abiertos; i nada mas.

SECCION IX.

TIERRAS BALDÍAS.

Fácilmente se concibe que mientras esta propiedad nacional no tenia valor alguno de cambio, el Lejislador prestase poca atencion al modo de administrarla; pero desde que las mejoras materiales i la inmigracion extranjera han alcanzado la importancia que hoy tienen, seria una omision injustificable la de no dar a aquel negociado toda la atencion que merece.

Sentado que el valor de las tierras guarda mas proporcion con la capacidad productiva de ellas, con su situacion i otras condiciones de importancia i naturaleza vária, que con su estension, apénas puede esplicarse por la falta de un plano catastral de nuestros baldíos i por la conveniencia de fomentar cuanto ántes su explotacion i cultivo, el que hasta aquí se haya aceptado, tanto por el Gobierno como por el comercio, un precio uniforme

para todos ellos, sin distincion de zonas, de climas ni aún de situacion; procedimiento a virtud del cual puede suceder que un globo de tierra que contenga inmensas riquezas consistentes en depósitos de huano o de salitre, o en vegetales preciosos, sea pedido en cambio de títulos que apénas valen de 25 a 30 centavos por hectara, sin que el Gobierno pueda negar su adjudicacion. Esta consideracion fué la que principalmente me determinó a combatir en la Cámara de Representantes, como Secretario de Hacienda, el proyecto derogatorio de la lei sobre libre explotacion de bosques nacionales, espedita por el Congreso de 1870.

Para administrar con acierto una finca o propiedad cualquiera, se necesita tener algun conocimiento, aunque sea aproximado, de su valor: lo demas es obrar a ciegas i esponerse a dar por diez lo que vale ciento o mil. En este caso, siendo del Gobierno la propiedad que se ha de administrar, vale mas entregarla sin restriccion al uso comun. I como quiera que el Poder Ejecutivo no conoce, ni puede conocer actualmente, ni por aproximacion, el valor de cada lote que se le pida en arrendamiento, en tanto que el que lo solicita sí ha podido examinarlo i calcular su precio poco mas o ménos, resulta que el Gobierno, como arrendador de bosques nacionales, no contaria a su favor ni con una probabilidad entre ciento de no ser engañado por los particulares.

Ahora, para el levantamiento del plano de los baldíos se tropieza con una dificultad i un inconveniente: la dificultad consiste en el gasto considerable que exige la ejecucion de este trabajo; i el inconveniente, en que una vez hecho el plano i conocidas las condiciones de fertilidad i riqueza de cada una de las secciones en que éste se divida, los tenedores de títulos, que lo son por valor de millones de hectaras, se harán adjudicar las mejores tierras i se aprovecharán así del injente gasto que haga la Nacion. El resultado seria, pues, que no solo se venderian las mejores tierras a precio ínfimo, sino que se entregarían *dotadas*, para valerme de una expresion comercial. Pero esto nada importaria si los adjudicatarios de grandes lotes territoriales tuvieran el deber de colonizarlos en un tiempo determinado; pues en este caso el aumento del valor de ellas, o sea de la riqueza pública, compensaria suficientemente al Gobierno del gasto que hiciese en el levantamiento del plano, i esta compensacion no se haría esperar largo tiempo. Nada importaria tampoco, i al contrario seria de celebrarse, que la explotacion i cultivo de nuestros baldíos diese grandes ganancias a sus nuevos poseedores, siempre que por cada cincuenta hectaras de tierra que explotasen, establecieran una familia de trabajadores. Para la riqueza i engrandecimiento del pais valdria más un millon de colonos dedicados al cultivo de la tierra, al laboreo de las minas o al ejercicio de otras industrias,

que cuantos tesoros ocultos pueden existir en nuestros bosques. I si en busca de ellos ha de venir el inmigrante europeo, como el único aliciente que por ahora le brinda nuestro pais, en buena hora que los descubra i aproveche, siempre que por cada mina que esplote funde una aldea o abra una via de comunicacion.

Pero no existiendo semejante obligacion ni aun de parte de los tenedores de bonos territoriales emitidos a favor de los acreedores extranjeros conforme al convenio de 1861, lo que probablemente resultaria del levantamiento del plano seria que dichos tenedores colocarian sus títulos, como cosa de un valor insignificante, haciéndose adjudicar las mejores tierras, i aguardarian tranquilos el tiempo en que, por el progreso natural del pais, dichas tierras adquiriesen valor. Este resultado seria funesto para la Nacion, porque la privaria del único medio de que dispone para estimular la inmigracion extranjera e impulsar las mejoras materiales.

En tal estado de las cosas, lo que mas conviene seguramente es fijar a los poseedores de títulos i bonos territoriales un plazo fatal, - seis u ocho años, por ejemplo, - dentro del cual les sea forzoso pedir la adjudicacion de las tierras; i una vez hecha ésta, proceder al levantamiento del plano de los baldíos que queden sin adjudicar. Esta medida me parece necesaria, i la considero equitativa en razon a que el sacrificio que impone a cada una de las partes interesadas tiene su compensacion respectiva. En efecto, si la Nacion se priva de la ventaja que de hecho tiene en la actualidad de disponer libremente de las mas valiosas porciones de sus baldíos, dejando la mas erial e improductiva a los poseedores de títulos remisos en solicitar la adjudicacion de ellos, tambien es cierto que el Gobierno no se aprovecha de esta ventaja por falta de conocimiento de las tierras de que puede disponer; i si de otro lado habrá de suceder que los dueños de títulos de tierras baldías, constreñidos a tomar las porciones que les correspondan, traten de buscar las mejores, el conocimiento que ellos adquieran de la fertilidad i riqueza de cada porcion que elijan, dará el resultado que se tuvo en mira al enajenarlas: el de que sean examinadas, conocidas i *aprovechadas* lo mas pronto posible.

En cuanto a los dueños de títulos, es cierto que se les obligaria a concretar su derecho, refiriéndolo a determinada porcion de baldíos, i a hacer los gastos de mensura i levantamiento de planos; pero la libertad de elejir las mejores tierras, que pasados algunos años quedará completamente anulada, por virtud de las concesiones que diariamente hace el Gobierno, seria para ellos real i efectiva. Por otra parte, pugna, a mi entender, con las mas triviales nociones de equidad i con los principios del derecho comun, el que una propiedad como los baldíos de la Nacion haya de permanecer indefini-

damente a merced de titulares, que no haciendo el menor aprecio de ellos, no se cuidan de utilizarlos, i que defraudan así a la Nacion, sin quererlo ni aun pensarlo, de las ventajas que reportaria con la apropiacion i cultivo de ellos, que es precisamente lo que se ha tenido en mira al cederlos o enajenarlos.

Nuestra imprevision en esta materia, como en la del crédito público i otras muchas, ha sido grande sin duda; pero todavía es tiempo de poner remedio, siquiera sea en parte, i salvar para las jeneraciones venideras lo poco que aún queda del patrimonio nacional.

El desarrollo que han tenido las empresas particulares con la sola iniciacion del fomento de las mejoras materiales se halla tambien indicado por las adjudicaciones de tierras baldías hechas en el año anterior, cuya cuantía escede en mucho a las de los años de 1870 i 1871. Esta relacion aparece del cuadro respectivo, que figura entre los documentos adjuntos, marcado con el número 2.

Convencido el Poder Ejecutivo de la necesidad de averiguar el número de hectaras de tierras baldías que hasta ahora han sido enajenadas por el Gobierno, para deducir de su comparacion con el de las que encierra la porcion baldía de nuestro territorio, cuál es la cantidad de que aun puede disponer el Gobierno, se ordenó por mi Despacho la formacion del cuadro o relacion que va a continuacion.

RELACION jeneral de los compromisos contraidos i adjudicaciones hechas de tierras baldías desde 1833 hasta 31 de diciembre de 1872.

El libro formado en la seccion 3.^a de esta Secretaría, a virtud del decreto ejecutivo de 29 de setiembre de 1853, sobre enajenacion i arrendamiento de tierras baldías, es incompleto, pues no constan en él las adjudicaciones hechas i los títulos emitidos en los veinte años anteriores; i su estructura es tan defectuosa que no presenta datos claros i precisos sobre las emisiones de títulos i enajenaciones de tierras verificadas en los veinte años que comprende. Esta oscuridad motiva el que no se puedan presentar datos evidentes, sino a lo mas aproximados, acerca de las operaciones practicadas por el Gobierno en esta materia. Pero ya se han dictado las disposiciones convenientes para conseguir la formacion de una cuenta completa, que comprenda las concesiones i adjudicaciones hechas desde 1833 en adelante.

Tomando, pues, como punto de partida los datos consignados en el Mensaje del Presidente de la Union al Congreso de 1867, i que alcanzan hasta 31 de diciembre de 1866, con las modificaciones siguientes: 1.^a agregacion de 32,352 hectaras, 6,400 metros cuadrados, adjudicadas en la época de 1833 a 1853, segun aparece de publicaciones hechas en el periódico oficial, sin comprender en esta cifra el número de hectaras que tiene de estension la isla de "Manzanillo" cedida en propiedad a la Compañía del ferrocarril de Panamá por decreto legislativo de 14 de mayo de 1852, sin espresar su estension; 2.^a rectificar la cifra que representa el número de hectaras por las cuales se emitieron i entregaron bonos territoriales a los acreedores extranjeros, a virtud del convenio de 1861, la cual cifra está equivocada en el Mensaje; i 3.^a todas las demas modificaciones a que dan lugar las nuevas emisiones de títulos de concesion, hechas en cumplimiento de las leyes, i las adjudicaciones decretadas hasta 31 de diciembre anterior; la cuenta de títulos emitidos, adjudicaciones hechas i compromisos contraidos por tierras baldías hasta la fecha citada, arroja los resultados siguientes:

CONCESIONES HECHAS I TÍTULOS EMITIDOS.

| | | | | |
|---|-----------|-------|-----------|-------|
| Concesion hecha a los Estados por la lei de 19 de mayo de 1865, en la cual están comprendidos las que se hicieron por leyes anteriores a las antiguas provincias que hoi forman dichos Estados..... | Hectaras. | M. C. | Hectaras. | M. C. |
| | 966,000 | .... |  |  |
| Concesiones hechas a diversas poblaciones..... | 386,735 | 5,000 | | |
| Id. id. a nuevos pobladores..... | 95,302 | 7,086 | | |
| Id. id. a inmigrados. | 60 | .... |  |  |
| Id. id. a militares i a varios..... | 708,892 | 6,185 | | |
| Valor de los bonos territoriales espedidos i entregados a los acreedores extranjeros, segun el convenio de 1861. | 1.614,858 | .... |  |  |
| Cedidas a la Compañía del ferrocarril de Panamá, conforme al artículo 18 del contrato de 1851..... | 96,000 | .... |  |  |
| Pasan..... | 3.867,848 | 8,271 | | |

| | Hectaras. | M. C. | Hectaras. | M. C. |
|---|-----------|-------|-----------|-------|
| Vienen..... | 3.867,848 | 8,271 | | |
| Cedidas a la Compañía del ferrocarril de Bolívar, conforme al inciso 2.º artículo 13 del contrato de 1867..... | 50,000 | .... |  |  |
| Ausilio para la apertura de un camino de "Colombia" a San Martin.. | 40,000 | .... |  |  |
| Concesion para fomento de la aldea de "Santo Domingo," en el Estado del Tolima, hecha por decreto legislativo de 18 de abril de 1871..... | 12,000 | .... |  |  |
| Concesion para fomento de la nueva poblacion "Murillo," en el mismo Estado, hecha por resolucion ejecutiva de 16 de mayo de 1871..... | 7,680 | .... |  |  |
| Concesion para fomento de la aldea "Pereira," en el Estado del Cauca, hecha por decreto legislativo de 27 de mayo de 1871..... | 12,000 | .... |  |  |
| Concesion para fomento del distrito de "Nare," hecha por decreto legislativo de 2 de junio de 1871..... | 9,000 | .... |  |  |
| Cedidas al Estado de Antioquia para fomento de inmigracion, por el decreto legislativo de 11 de junio de 1872 | 200,000 | .... |  |  |
| Destinadas al fomento de la obra del Canal interoceánico por el artículo 5.º del Tratado aprobado por la lei de 8 de julio de 1870..... | 200,000 | .... |  |  |
| Cedidas en venta a la Compañía del ferrocarril de Buenaventura al rio Cauca, por el artículo 20 del contrato. | 1.000,000 | .... |  |  |
| Prometidas a la Compañía que se encargue de la obra del ferrocarril del Norte ----- | 1.000,000 | .... |  |  |
| Total de las hectaras comprometidas_ | 6.398,528 | 8,271 | 6.398,528 | 8,271 |
| Pasan----- | | | 6.398,528 | 8,271 |

| | Hectaras. | M. C. | Hectaras. | M. C. |
|---|-----------|-------|-----------|--------|
| Vienen..... | ..... | ---- | 6.398,528 | 8,271 |
| ADJUDICACIONES HECHAS. | | | | |
| A poblaciones..... | 289,527 | 5,000 | | |
| A nuevos pobladores..... | 1,472 | 5,000 | | |
| A varios, desde 1833 a 1853, segun las publicaciones oficiales..... | 32,352 | 6,400 | | |
| A id. desde 1853 a 31 de diciembre de 1866, segun el Mensaje..... | 391,844 | 5,700 | | |
| A id. desde 1.º de enero de 1867 a 31 de diciembre último.... | 239,465 | 9,490 | 663,663 | 1,590 |
| A la Compañía del ferrocarril de Panamá..... | 61,019 | 5,200 | | |
| A la Compañía del ferrocarril de Bolívar..... | ..... | 8,272 | | |
| A la Compañía empresaria del camino de Colombia a San Martin.... | 40,000 | ..... |  |  |
| Total adjudicado..... | 1.055,683 | 5,062 | 1.055,683 | 5,062 |
| Diferencia entre los compromisos contraidos i las adjudicaciones..... | ..... | ..... | 5.342,845 | 3,209 |
| Dedúcense por aprovechamientos en algunas adjudicaciones en que los sobrantes no alcanzaban a una hectara, i que por tal motivo se cancelaron íntegramente, los títulos sin expedir certificados por el sobrante..... | | | | 1 0950 |
| I quedan títulos en circulacion i compromisos contraidos por..... | | | 5.342,844 | 2,259 |
| Deben tenerse en cuenta las siguientes observaciones : | | | | |
| 1.ª En las adjudicaciones hechas " a varios desde 1.º de enero de 1867 hasta 31 de diciembre último," figuran títulos | | | | |

| | Hectaras. | M. C. | Hectaras. | M. C. |
|--|-----------|-------|--------------|-------|
| de los espedidos a favor de los Estados para cubrirles el Haber que les asignó la lei de 19 de mayo de 1865, que han sido cancelados en su totalidad, así: | | | | |
| De los espedidos a favor del Estado de Cundinamarca, por..... | 6,000 | .... |  |  |
| De los espedidos a favor del Estado del Cauca..... | 41,500 | .... |  |  |
| De los espedidos a favor del Estado del Tolima..... | 749-9,000 | | | |
| Adjudicadas por cuenta del Haber del Estado de Santander sin cancelar títulos, sino por solicitud de su Gobierno a buena cuenta de las hectaras que le corresponden..... | 14,640 | .... | 62,889-9,000 | |

2.^a Se ha completado su Haber, espidiéndoles los títulos correspondientes, a los Estados de Antioquia, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Santander i Tolima. Los Gobiernos de los Estados de Bolívar i Panamá no han solicitado la emision de sus respectivos títulos de concesion, i el de Boyacá la solicitó en diciembre último.

3.^a Entre las concesiones hechas a diversas poblaciones no está comprendida la del decreto legislativo de 29 de abril de 1863, "concediendo tierras baldías al Estado soberano del Cauca, para que las reparta entre las aldeas de María, Santarosa de Cabal, San Francisco i Palestina," porque en dicho decreto no se determina el número de hectaras concedidas, ni se ha dado cumplimiento a su artículo 2.^o por parte del gobierno del Estado. Pero suponiendo en 21,471 hectaras i 1,729 metros cuadrados esta concesion, i agregándola a la suma, de 6.398,528 hectaras i 8,271 metros cuadrados,— que arroja como total de concesiones hechas i compromisos contraidos el resúmen anterior,— presenta un total, de que se ha dispuesto, montante a 6.420,000 hectaras.

4.^a El área de la República, segun los datos que presenta la "Jeografía física i política de los Estados Unidos de Colombia, escrita de orden del Gobierno jeneral por Felipe Pérez," es de 13,312 miriámetros cuadrados i 7,500 hectaras, de las cuales 10,354 miriámetros i 1,200 hectaras son baldíos, i 2,958 miriámetros, 6,300 hectaras habitados. Pero de los 13,312 miriámetros 7,500 hectaras del área de la República, deben deducirse 7,400 miriámetros que comprenden los territorios desiertos del Caquetá, San Martin, Casanare, Goajira i Darien, en los cuales no es probable que se pidan adju-

dicaciones en mucho tiempo, i quedan en territorio habilitado 5,912 miriámetros 7,500 hectaras. Calculando que de estas corresponden a los propietarios dos terceras partes solamente, en vez de las nueve décimas que se calculan en el Mensaje, habrá que deducir 3,475 miriámetros 8,332 hectaras, i quedarán, para cubrir los 6.392,000 hectaras de que se ha dispuesto, 2,436 miriámetros 9,168 hectaras, o sean 24.369,168 hectaras.

Hai, pues, una diferencia de 17.977,168 hectaras de que se puede disponer aún.

Séame permitido espresar aquí la opinion de que convendria derogar las disposiciones lejislativas que conceden tierras baldías a las familias que se establezcan en determinadas localidades, i sustituir las con una disposicion jeneral que reconozca en absoluto la propiedad de las tierras baldías a los individuos o familias que vayan a establecerse en ellas, en la medida de los desmontes i cultivos que hagan. Miétras mas amplias i liberales sean las disposiciones lejislativas sobre esta materia, su eficacia será mayor.

A mi modo de ver, las nuevas poblaciones no se fundarán probablemente en los lugares que el Lejislador designe, mediante el solo estímulo de una concesion de tierras baldías; sino que ellas se establecerán cuando llegue la ocasion en los puntos que a juicio de los pobladores mismos sean mas convenientes. Debe darse a éstos el derecho de elejir los lotes que les convengan en toda la superficie baldía de nuestro territorio, sin otro límite, en cuanto a estension de la propiedad, que el de los desmontes que hagan. No se aviene con la prodigalidad que ha habido para la concesion de tierras baldías a título de privilejios &ª la economía observada respecto de los nuevos pobladores. Es nada menos que a precio de la salud las mas veces, i con el sacrificio de todos los goces i comodidades que ofrece la vida social, como estos se internan en los bosques con el fin de cultivar i dar valor a una propiedad que absolutamente no lo tiene.

PARTE SEGUNDA.

Fomento.

Consideraciones jenerales.

Este ramo de la Administracion pública ha adquirido de poco tiempo a esta parte una importancia tal, que no ha trascurrido quizá una semana desde que me encargué de la Secretaria de Hacienda sin que haya habido sobre la mesa de mi Despacho algun negocio relacionado con el Fomento. Los contratos celebrados, que en número e importancia esceden a los que se hicieron durante las dos Administraciones precedentes, son la mejor demostracion de lo que acabo de decir.

La lei de 5 de junio de 1871 sobre fomento de varias mejoras materiales i colonizacion de tierras baldías, ha sido sin duda la jeneradora de esta situacion; pero debemos reconocer que si su espedicion no hubiera coincidido con la baja del interes del dinero, que determinó por algun tiempo la salida de capitales europeos en busca de una colocacion mejor que la del 3 i 4 por 100, i si nuestra renta de Aduanas no se hallase hoi libre del gravámen proporcional que pesaba sobre ella, las grandes mejoras materiales que tenemos en perspectiva o en via de ejecucion se harian esperar largo tiempo, i la memorable lei que las manda fomentar seria letra muerta, como otras muchas espedidas con el mismo objeto en épocas no mui distantes.

Parece, pues, que a Colombia le ha llegado su turno, i que si tenemos prudencia i perseverancia, ella seguirá de hoi mas, con paso firme, el camino que la Providencia tiene señalado a los pueblos que se hacen dignos del progreso en la libertad. Saludemos esta aurora de nuestra segunda Independencia!

Hai varios medios, directos e indirectos, de fomentar la industria en cada pais: desde el establecimiento de fábricas por cuenta del Gobierno, como se hizo alguna vez en España, hasta la fundacion de colejos i talleres

públicos, como se practica hoy en algunos de los países civilizados. La intervención del Gobierno en esta clase de planteles debe ser más o menos amplia, y es más o menos necesaria, según que el adelanto intelectual, la educación industrial y, sobre todo, la aplicación práctica del principio de asociación, que es la palanca del progreso moderno, se hallen más o menos difundidos en la sociedad. Mientras que en un país como el nuestro, por ejemplo, no quedaría una escuela primaria por cada cincuenta mil habitantes el día en que el Gobierno dejase de sostenerlas por su cuenta, ni se construiría un puente, ni se mejoraría una sola de nuestras vías de comunicación, sino al cabo de largos años de costosa experiencia, en los Estados Unidos y en Inglaterra, el vacío que dejase el Gobierno a este respecto sería fácilmente llenado por asociaciones y empresas particulares. Esta simple observación basta en mi concepto para justificar la intervención de nuestro Gobierno en el fomento de las mejoras materiales, tan vigorosamente combatida por algunos hombres de ciencia y patriotismo, sinceramente partidarios de la doctrina del *dejar hacer*, o sea, de la teoría de que los Gobiernos no tienen otra misión que la de dar seguridad.

El fomento por medios enteramente directos, que coloca a los Gobiernos en la condición de administradores de empresas industriales, está condenado en principio general por la ciencia y lo está también por la práctica; pero en cambio, los medios indirectos, que, dejando abierto un campo ilimitado al lucro individual, ponen al servicio de cada empresa el inteligente y activo interés particular, representan una de las más felices combinaciones de la ciencia económica, y adquieren día por día mayor crédito y popularidad. Mas ellos admiten gradaciones, como sucede con casi todas las cosas. Así, por ejemplo, el fomento que consiste en la garantía de intereses puede acercarse más o menos a uno u otro de los dos sistemas indicados, según que dicha garantía sea por sí sola o deje de ser una remuneración bastante del servicio del capital que se destine a una empresa determinada. Supongamos que el crédito de Colombia estuviese al nivel del de Inglaterra, y démosle cuenta de lo que significaría en este caso la garantía de 7 por 100 anual de interés en un término de cincuenta años. Como el interés del dinero en Europa no excede por término medio del 5 por 100, la garantía sólida del 7 por 100 constituiría uno de los negocios más apetecibles que podrían presentarse, tratándose de millones. Los capitales europeos se disputarían la preferente colocación en obras de este país, y ellas serían acometidas con poco estudio de sus productos naturales; de suerte que podrían contratarse con igual facilidad las más lucrativas como las más ruinosas, lo mismo un puente sobre el Magdalena que un túnel a través del Monserrate. El aliado de los empresarios se fincaría íntegramente en la garantía, y ésta

vendría por tanto a pesar de un modo permanente sobre el Tesoro público. Al contrario, si el interés garantizado figura apenas como un *seguro* para el caso de mal éxito en la empresa, ésta será objeto de estudios previos, tan prolijos i concienzudos como los que se hacen siempre para empresas particulares, susceptibles de dejar pérdida o ganancia al empresario mismo; i el Tesoro público se hallará en este caso resguardado por el entendido i vijilante interés particular. Así pues, la garantía debe medirse de manera que, sin dejar de ser eficaz, no baste a satisfacer por sí sola las justas exigencias del capital, ni se preste a contratos ruinosos para el Gobierno.

En el estado actual de nuestro crédito la garantía del 7 por 100 no apareja el riesgo que se acaba de indicar, de manera que por ahora podemos estar seguros de que sobre ella no se acometerán empresas temerarias o siquiera aventuradas. Pero si por imprevision en las condiciones de los contratos que se celebren, o por falta de asidua vijilancia en la inversion de los fondos, llegare a suceder que se hagan figurar gastos que no se han hecho, con el objeto de aumentar fraudulentamente la rata del interés garantizado, entónces el sistema de la garantía quedará al punto desacreditado; i si por desgracia se tratare de sumas cuantiosas, las consecuencias del fraude podrian llegar a comprometer la paz social.

Convencido el Poder Ejecutivo de que la lei de 5 de junio ya citada se presta a semejante abuso, tanto al reglamentar su ejecucion en el decreto de 25 de julio del corriente año, como al darle aplicacion en los contratos celebrados hasta ahora, ha puesto el cuidado necesario para evitar este inconveniente. Con el mismo fin ha establecido por base máxima para la concesion de las tierras baldías que con calidad de estímulo concede la mencionada lei, la que pueda corresponder al capital prefijado para cada obra, observando la proporcion que hai entre 5 millones de hectaras i 12 millones de pesos, que son las cantidades que respectivamente señala la lei; porque si para una obra de valor de cien mil pesos, por ejemplo, se ofrecieran *por via de estímulo* doscientas mil hectaras de tierras baldías, cuyo valor puede computarse en \$ 30 o \$ 35,000, se falsearia deplorablemente el sentido de la lei, elevando al 10 o 12 por 100 el interés que ella manda garantizar.

Hai otra dificultad proveniente de nuestra organizacion politica, no ménos grave que la anterior, i que, aunque no se ha hecho sentir hasta ahora, puede surjir el día ménos pensado. Consistiendo el fondo destinado a la garantía de intereses en el producto de las contribuciones de los Estados, i no siendo posible fomentar simultáneamente en todos ellos la ejecucion de obras públicas, ni hacerlo en proporcion a la cuota con que cada uno contribuye para el fondo comun, lo cual seria inútil, se presenta desde luego esta cuestion: ¿qué obras, de cuantas la industria reclama en todos

i cada uno de los Estados, deberán fomentarse de preferencia? Esta cuestion, que ha preocupado sériamente a uno que otro de los hombres de estado del pais, tiene a mi entender una solucion fácil en la estricta observancia de los principios mismos que acabo de esponer. Si a la iniciativa del Lejislador se sustituye la iniciativa de la industria libremente manifestada, o en otros términos, si la primera es simplemente el resultado de la segunda, no habrá riesgo de provocar el menor conflicto al dar la preferencia a esta o aquella obra; i si de otro lado el fomento se presta bajo las condiciones antedichas, la garantía no se hará probablemente efectiva sino en casos escepcionales i por cortos intervalos. No habiendo lugar a fuertes o frecuentes erogaciones del Tesoro público para el pago de ella, no habrá motivo para las competencias i rivalidades que se temen entre los Estados; las que, si llegasen a suscitarse, no hai para qué ocultarlo, serian un principio disolvente de la Union.

Igual tendencia, aunque en menores proporciones, tendria la prolija intervencion del Gobierno en la designacion de sitios o lugares precisos para la construccion de esta o aquella obra que interese a diversas localidades, así como en la direccion o trazado de los ferrocarriles &.^a; pues aparte de la incompetencia manifiesta de los Gobiernos para juzgar de estos pormenores, su injerencia en ellos podria tener trascendencias políticas de idéntica naturaleza a las ya apuntadas; miéntras que si, dentro de límites jenerales bien discernidos, se deja a los empresarios de obras públicas libertad bastante para la eleccion de sitios o lugares, para la formacion de trazados, i en jeneral, para disponer todo aquello que se roce exclusivamente con la parte económica de las empresas, las decisiones que ellos adopten en el sentido de favorecer mas a ésta que a la otra localidad, serán siempre consideradas como resultado de cálculos puramente especulativos, contra los cuales nadie formularia quejas o reclamos. En tanto el Gobierno, cuya respetabilidad moral, en medio de la lucha de intereses i partidos opuestos, importa tanto conservar, habiéndose mantenido ajeno a esas cuestiones locales, se hallará esento de sospechas i acusaciones injustas.

Hai otro medio de fomentar la ejecucion de obras públicas, que ha sido empleado en algunos paises de Sur América i en los Estados Unidos, el cual consiste en la emision de bonos de deuda pública del 7 por 100 anual de interes, amortizables con los productos netos de la empresa a que se destine el capital efectivo que dichos bonos representan, hecho el descuento con que ordinariamente se les coloca en algunos paises de Europa, principalmente en Inglaterra.

Este medio de negociar la construccion de obras públicas participa en alto grado de las ventajas del de la simple garantía de intereses, por cuanto

da a los tenedores de bonos, que comunmente figuran como accionistas en la empresa, un interés muy directo en el aumento de sus productos netos, que son los que constituyen el fondo de amortización; i si a esto se agrega una emisión separada de acciones por el importe de una porción de capital, no representada en bonos, entonces la combinación será todavía mas conforme en sus resultados con la de garantía de intereses que he venido recomendando.

Sobre bases análogas a éstas se celebró el contrato para la construcción del ferrocarril de Paturia, i se hicieron al señor Koppel, por la Compañía constructora de obras públicas de Londres, dos proposiciones para la ejecución del ferrocarril del Norte, de las cuales se dará directamente cuenta al Congreso luego que se reciba otra propuesta de la misma Compañía que el señor Koppel ofrece remitir en el presente mes, i que segun las bases anunciadas por este señor en comunicacion de 4 de diciembre último, es preferible a las anteriores. Pero en todo caso me permito expresar aquí la opinion de que conviene que el Poder Ejecutivo sea autorizado para contratar la construcción del ferrocarril del Norte, sobre las bases propuestas, para el caso de que el proyecto anunciado últimamente no sea mas ventajoso que los anteriores.

En apoyo de esta indicacion voy a copiar algunos párrafos de una nota dirigida a mi Despacho por el Ministro de la República en Londres, advirtiéndome que ella fué escrita mucho ántes de tener lugar el último aumento en la tasa de los descuentos hecho por el Banco de Inglaterra, circunstancia que da mayor fuerza, aunque sea ocasionalmente, a las indicaciones del señor Arosemena.

Hélas aquí:

“Varios individuos o compañías que se ocupan en la construcción de caminos i puentes, han ocurrido inquiriendo si el Gobierno se halla dispuesto a contratar por su cuenta la construcción de las obras mencionadas en la citada lei; i tanto por éste como por otros datos, he llegado a persuadirme de que acaso el sistema de contratación por una suma determinada es preferible al de garantía de un 7 por 100 adoptada por aquel acto legislativo. A lo ménos, creo que debería el Poder Ejecutivo ser autorizado para emplear uno i otro segun los casos.

“Conforme al primero se han construido ferrocarriles en el Brasil, i creo que tambien en Rusia; pero el otro es mas jeneralmente usado hoy, a tal punto que se construyen actualmente, o están al empezarse, ferrocarriles en la República Argentina, Chile, Bolivia, Perú, Honduras i Costarica, que se han contratado por una suma determinada, pagadera por los respectivos Gobiernos.

“Para ello, como se sabe, no es preciso contar de antemano con los fondos necesarios. Basta emitir en pago títulos de la deuda pública a un precio convenido, o negociar empréstitos *ad hoc*, que se enteran a medida que se requieren los fondos, i para cuyo pago se hipotecan las mismas obras que con ellos han de construirse.

“En las circunstancias actuales atribuyo mui poca eficacia al sistema de garantía de un 7 por 100 sobre los capitales que hubieran de invertirse en las obras protejidas por la lei de 5 de junio.

“En primer lugar, el interes no es suficiente para capitales empleados en país lejano i poco conocido, si no es por la mala fama que nos dan los trastornos políticos. En Lóndres mismo pueden colocarse fondos que con iguales riesgos produzcan ese interes o uno mayor, como sucede en las suscripciones a ciertos empréstitos que ofrecen un alto interes, v. g., los de Turquía, Paragüai, Honduras, &,” algunos de los cuales ofrecen pagar hasta un diez por ciento.

“En segundo lugar, nuestro crédito no es hoi por desgracia suficiente para descansar en el interes que ofrezcamos a los capitales invertidos en nuestras obras públicas. Los empresarios necesitan siempre buscar de preferencia el provecho de sus capitales en el rendimiento natural de las obras (caminos, canales o puentes) i para acometer una de ellas, teniendo en mira ese provecho, se requieren estudios previos i detenidos sobre el terreno, la poblacion i la industria relacionados con cada obra: estudios que demandan gastos que no se anticipan sino cuando hai la certidumbre de ejecutar los trabajos, fundando en ellos lejitimas esperanzas.

“En tercer lugar, ¿quién ofrecería ejecutar una de las obras protejidas por la lei, contando con el interes asegurado sobre cierto capital, sin saber a punto fijo cuál será el verdadero costo de la obra? Es mui posible que los cálculos hechos en la lei sean inesactos, i que un camino cueste el doble de lo presupuesto ahora sin los necesarios estudios.

“Sería pues indispensable, a lo ménos practicar de antemano exploraciones i trazados a costa del Gobierno, i sin ellos creo imposible que ningun empresario digno de confianza se presente haciendo propuestas. I por esa razon, debemos congratularnos de que, con respecto al mas importante de los caminos espresados en la lei de 5 de junio, ella hubiera empezado, como suele decirse, por el principio, ordenando las exploraciones de que habla el artículo 26, i que están ya contratadas.

“Si el Poder Ejecutivo participase de mis opiniones, podría solicitar del actual Congreso las necesarias adiciones a la lei que acabo de citar, para proceder con mayores probabilidades de buen éxito en la grandiosa tarea de darnos vias de comunicacion i facilitar nuestros trasportes al exterior.”

PROSPECTO ECONOMICO DE LAS MEJORAS MATERIALES MANDADAS FOMENTAR
POR LA LEI.

Nada seria mas propio de este lugar que un estudio concreto pero concienzudo de las condiciones económicas del pais en cuanto puedan tener relacion con las proyectadas empresas de ferrocarriles, i especialmente con la del ferrocarril del Norte, que es la que habrá de comprometer de un modo mas serio los recursos fiscales de la Union; pero la falta de catastros i de estadística comercial en qué fundar cálculos exactos sobre el monto de los productos de la industria en los Estados que debe atravesar la mencionada via, sobre la importancia de los cambios recíprocos que con dichos efectos se verifican i sobre el consumo de los que vienen de otros paises &,* hace mui aventurado cualquier cómputo sobre el particular. El único documento oficial que arroja alguna luz a este respecto es la cuenta de peajes que se cobran en el camino de occidente en Cundinamarca, el cual fué solicitado por mi Despacho para acompañar a los documentos anexos a este informe, a fin de que se le pueda tomar en consideracion por las personas competentes que ahora o mas tarde hayan de ocuparse en tan importante materia. Me limitaré, pues, a esponer algunas consideraciones jenerales, basadas en el conocimiento práctico que tengo del interior del pais, i en el corto estudio que mis ocupaciones me han permitido hacer sobre la influencia de los ferrocarriles en el aumento de produccion i consiguiente incremento de la riqueza en los paises donde se hallan establecidos, especialmente en la Union americana; i empezaré por reproducir las que consigné en un documento oficial que ha visto la luz pública. Son las siguientes:

“ La falta de buenas vias de comunicacion entre las diversas poblaciones de Cundinamarca, Boyacá i Santander i el rio Magdalena, es la causa de que la industria de estos Estados no haya tenido todo el desarrollo consiguiente al número i laboriosidad de sus habitantes, a su fertilísimo suelo i a la abundancia de sus riquezas naturales. Los salarios de los jornaleros en el Estado de Boyacá i en el departamento de Vélez, que constituyen la parte mas poblada de la Union, no pasan de 20 centavos diarios, de suerte que para mejorar de condicion ellos tienen que ocurrir a puntos distantes de sus hogares en busca de trabajo. Siendo mui caro el trasporte por los caminos de herradura de los tres Estados, los diversos productos de la agricultura no pueden recorrer largas distancias, i siempre que la produccion excede al consumo de determinados lugares, el exceso de ella se convierte en pérdida para los agricultores. Con muchas clases de cultivo, i especialmente con el de la caña de azúcar, una de las industrias mas productivas, se observa frecuentemente que a un exceso de produccion, sobre el consumo interior, se sigue el abandono de las plantaciones; la escasez del artículo

ocasiona entonces una alza considerable en el precio, i los agricultores, estimulados con ella, vuelven a sus cultivos, sobreviniendo de nuevo un exceso de produccion, i la consiguiente caida del artículo. Tal es la suerte de la agricultura en el interior de estos Estados, rodando constantemente entre alzas accidentales i considerables en los precios, de qué se aprovechan unos pocos, i bajas repentinas que los arruinan a todos. Si hubiera una vía de comunicacion fácil i barata que diese salida a todos los productos de estos Estados, la agricultura llegaria en ellos en poco tiempo a un gran desarrollo, i por eso se espera con fundamento que el ferrocarril proyectado abrirá completamente el camino de la prosperidad del país.

“Segun las indicaciones del señor Ridley, la línea principal debería partir de la ciudad de Bogotá; atravesaria toda la altiplanicie, i en el estremo de ella doblaria hácia el occidente hasta la orilla del rio Carare; uno de los ramales se dirijiria hácia el norte hasta el centro de Santander, i el otro hácia el oriente, hasta el centro de Boyacá. De esta manera el núcleo de la poblacion de los tres Estados se hallaria en inmediato e íntimo contacto i se pondria en fácil comunicacion, por medio del rio Magdalena, tanto con los demas Estados como con los mercados estranjeros. Este ferrocarril seria indudablemente el que uniria una masa mas considerable de poblacion entre todos los que se han construido en las naciones Sur-Americanas de orijen español. La línea recorreria un territorio riquísimo, susceptible de todos los cultivos propios de los trópicos i de las zonas templadas, pues en el curso mismo del ferrocarril se encontrarian todos los climas desde una temperatura média de 13° centígrados hasta 30°. En riquezas minerales se hallarian tambien a la orilla de la línea del ferrocarril inmensos depósitos de carbon i de hierro, bancos enormes de sal jema, que forman una de las principales rentas de la Union, i minas de cobre que pueden rivalizar con las de Chile i que por sí solas darian considerable alimento al ferrocarril.

COMERCIO INTERIOR DE LOS TRES ESTADOS.

“Poblaciones de climas tan variados como los de Cundinamarca, Boyacá i Santander, cada uno de los cuales tiene productos especiales que se consumen en los otros, deben mantener i mantienen en efecto un activo comercio entre ellas. Este tráfico tiene lugar por medio de los siguientes caminos de herradura, denominados caminos nacionales: 1.º el que comunica al Socorro, capital de Santander, con el centro de Boyacá; 2.º el que comunica al Socorro con el centro de Cundinamarca; i 3.º el que pone en comunicacion este Estado con el de Boyacá. Como la línea del ferrocarril con sus dos ramales vendria a reemplazar completamente estos tres cami-

nos, el comercio que por ellos se hace hoy puede servir para calcular el movimiento que daría el comercio interior a esa vía al abrirse al público.

“Uno de los ciudadanos del país más versados en la estadística nacional, que desempeñó el puesto de Secretario de Hacienda i Fomento en la anterior Administración, ha computado el movimiento anual de cargas que se hace por los caminos nacionales entre Cundinamarca, Boyacá i Santander, i sus cómputos han servido de base al inteligente i juicioso comerciante de esta ciudad señor Gregorio Obregon, para calcular los rendimientos que daría la línea principal del ferrocarril del Norte desde el día de su apertura al tráfico.

“Hé aquí sus cálculos:

POR FLETES.

| | | | |
|------------------|---------------|----------|------------------|
| 600,000 | cargas a..... | \$.. 50 | 300,000 |
| 540,000 | id. | .. 80 | 432,000 |
| 75,000 | id. | 2 70 | 202,500 |
| 165,000 | id. | .. 40 | 66,000 |
| 43,000 | id. | 4 | 172,000 |
| <u>1.423,000</u> | | | <u>1.172,500</u> |

POR PASAJES.

| | | | |
|----------------|---------------------------------|--------------|--------|
| 6,000 | de 1. ^a clase a..... | \$ 1 50 | 9,000 |
| 18,000 | de 2. ^a id. | 1 .. | 18,000 |
| 36,000 | de 3. ^a id. | .. 50 | 18,000 |
| 5,400 | de 1. ^a id. | 2 50 | 13,500 |
| 16,200 | de 2. ^a id. | 1 50 | 24,300 |
| 32,400 | de 3. ^a id. | .. 80 | 25,920 |
| 750 | de 1. ^a id. | 6 .. | 4,500 |
| 2,250 | de 2. ^a id. | 5 50 | 12,375 |
| 4,500 | de 3. ^a id. | 2 80 | 12,150 |
| 1,650 | de 1. ^a id. | 1 20 | 11,980 |
| 4,950 | de 2. ^a id. | .. 80 | 3,960 |
| 9,900 | de 3. ^a id. | .. 40 | 3,960 |
| 430 | de 1. ^a id. | 10 .. | 4,300 |
| 1,290 | de 2. ^a id. | 8 .. | 10,320 |
| 2,580 | de 3. ^a id. | 4 .. | 10,320 |
| <u>142,300</u> | Producto bruto..... | \$ 1.355,085 | |

“Estos cómputos se han hecho sin tener en cuenta el gran movimiento que comunicarian a la línea principal los dos ramales que deben ir al interior de Boyacá i Santander, i tomando simplemente como base de cálculo

la actual industria del país i el desarrollo lento i natural que viene verificándose en la riqueza de estos Estados.

“ Pero bien se comprende que construido el ferrocarril no se limitaría a esto solo el comercio que transitase por él. Rebajado a la mitad el costo actual de los trasportes, los productos podrían recorrer distancias dobles de las que hoy recorren, i se ensancharía considerablemente el radio de consumo. La sal i las producciones de la altiplanicie irían hasta el otro lado del Chicamocha, i las numerosas recuas de mulas que hoy transitan por los caminos nacionales se destinarían a conducir los productos de las poblaciones a las distintas estaciones del ferrocarril. La jeneralidad de los productores, que se ven obligados a ser también empresarios de trasportes, podrían destinar el tiempo i el capital considerables que emplean en trasportar sus productos, a ensanchar sus respectivas industrias. Entre los diversos objetos de que no se ha hecho cuenta en los cálculos que quedan copiados, i que transitarían por el ferrocarril desde su apertura al tráfico, se enumeran los siguientes :

“ El mineral de cobre de Moniquirá i del Territorio de Bolívar, en millares de toneladas.

“ El carbon para el consumo de las Antillas, de los puertos colombianos del Atlántico i de los vapores que navegan en el río Magdalena.

“ Las maderas de construcción i ebanistería, tanto para el consumo de las tierras altas como para la esportación.

“ Las leñas, de que se carece en las tierras altas.

“ Los materiales de construcción que abundan en ciertos lugares i de que se carece en otros.

“ I los productos de la agricultura i ganadería de los tres Estados, que representan en los cómputos anteriores una suma muy pequeña. Boyacá, que hoy no esporta nada, esportaría lana, algodón, cueros de res, pieles de oveja i cabra, quinás, &,^a i sobre todo café, que empezaría a sembrarse en grande escala tan luego como se hubiese celebrado el contrato de construcción del ferrocarril. Cundinamarca esportaría productos semejantes, i Santander esportaría principalmente azúcar i algodón.

“ El Estado de Antioquia consume hoy harina de los Estados Unidos i paga la sal al precio de dos a dos i medio pesos la arroba, sal que elabora en las pocas i muy pobres fuentes saladas que hay en el Estado. Como su carretera estará concluida antes de cuatro años, Antioquia será consumidor de la sal i harinas de Cundinamarca.

“ Uno de los artículos que podría ser objeto de un gran comercio entre los pueblos del interior, es la tierra salitrosa que hoy se desperdicia i que es uno de los mejores abonos conocidos en el país. Los terrenos de Cipaquirá que es-

tan impregnados de salitre, valen el triple i aun el cuádruplo de los que no lo están. El Gobierno podría vender este salitre para abonos a cinco centavos la arroba, i con un trasporte módico se esponderian millares de toneladas.

“Otro de los artículos que seria materia de un gran comercio entre el valle del Magdalena i las poblaciones de Santander, Cundinamarca i Boyacá, es el pescado, abundantísimo en el Magdalena i Carare, que forma la base de alimentacion de los individuos que habitan sus riberas, cuyo oficio principal es la pesca. En los impetuosos rios de Santander no se puede pescar, i en las altiplanicies de Boyacá i Cundinamarca es sumamente escaso, i tan caro que solamente lo consumen las familias acomodadas. Puede decirse que en la jeneralidad de las poblaciones no se come pescado sino en la cuaresma, época en la cual se traen del Magdalena cargas de pescado seco i hediondo, que se vende a treinta centavos libra. El dia en que este artículo pueda traerse fresco a la altiplanicie i venderse al mismo precio que la carne, su consumo será jeneral.

“El Gobierno i la opinión pública tienen confianza en que los rendimientos del ferrocarril harán llevadero el pago de la garantía que se ofrece al capital que debe invertirse en la obra, i en que 3 o 4 años despues de construida ésta producirá mas del 7 por 100. Pero aunque esto no se verificase i hubiera necesidad de pagar por algunos años íntegramente la garantía, no por eso seria ménos benéfico para el país el establecimiento del ferrocarril. Sin vias de comunicacion, la riqueza territorial i la industria han aumentado notablemente de unos años a esta parte; la renta de aduanas, sin recargar las tarifas, se ha duplicado en los últimos diez años, i lo propio ha sucedido con la de salinas, por el aumento en los consumos. Construido el ferrocarril, es indudable que habrá un grande incremento en las rentas i mas facilidad para atender al pago de la garantía.”

De un tratado sobre ferrocarriles publicado recientemente en los Estados Unidos de América, i que me fué presentado por el señor doctor Aníbal Galindo para el uso de la Secretaría de Hacienda i Fomento, tomo los siguientes párrafos:

“ Los pobladores de los Estados Unidos del Norte, que iban internándose por rejiones desiertas e incultas, no tenían otros mercados que los que iban dejando atras. El valor de sus productos dependia únicamente del costo del trasporte: los primeros establecimientos seguian por consiguiente la línea de las aguas navegables, hasta donde esto fué practicable. Como éstas abundaban en la costa, i se prestaban admirablemente a la navegacion, sirvieron por largo tiempo, así para la comunicacion social como para el comercio. No fué sino despues de atravesar la cordillera de los Alleghanis i descender a las grandes llanuras que se estienden del lado opuesto,

cuando los pobladores reconocieron la necesidad de mejores vías de comunicacion. Se vió entónces que sin ellas todo el tráfico de aquella vasta rejion tendria que hacerse por sus dos grandes rios, el Misisipí i el San Lorenzo, que desembocan, el uno bajo el clima de los trópicos i el otro casi dentro del círculo polar, entrambos mui distantes de los grandes centros de poblacion de la costa del Atlántico. Se veia ademas que la fortuna política de los futuros moradores de aquella rejion, destinados mas tarde a formar la mayoría de la República, se amoldaria necesariamente por sus intereses materiales i se conformaria con ellos; i que habiéndose formado el Gobierno americano, no por medio de la fuerza sino por un pacto, no quedaba otro arbitrio para mantener unidas unas poblaciones tan distantes entre sí, que el de proporcionarles vías de comunicacion suficientes. Tales eran los fines i tal el espíritu con que en el principio se emprendieron todas las grandes obras públicas.

“Un sentimiento de patriotismo, unido al interes particular; una sabia prevision política a la par que consideraciones de ventajas materiales, presidieron a todas las grandes empresas de esta clase.

“Lo primero que se construyó fueron canales. Cuatro grandes líneas se principiaron en los Estados de Nueva York, Pensilvania, Maryland i Virginia, con el objeto de unir las aguas navegables de ellos con los afluentes del Misisipí o con los Grandes Lagos. Por causa de los insuperables obstáculos que se presentaron, solo se concluyó uno de estos canales, el de Erie. Los otros fueron todos abandonados cuando se palpó la inmensa ventaja de los ferrocarriles como medios de transporte. Estos han reemplazado ya por completo a aquellos: el único canal que existe hoi en estado útil es el de Erie. Los ferrocarriles son practicables por todo el territorio de los Estados Unidos, i con el tiempo vendrán a ser las vías ordinarias de comunicacion en todo el pais.

“El primer ferrocarril que se construyó en Norte América fué el de Baltimore i Ohio, en 1830. En el año de 1870 habia en el pais 53,399 millas de vías férreas en accion. El Estado proporcionalmente mejor dotado de ellas es el de Massachussets, pues tiene una milla de ferrocarril por cada 5. 57 millas cuadradas de territorio....

“El número de toneladas de mercancías trasportadas por todos los ferrocarriles que existian en 1851 fué de 5.000,000; en 1871 estas cifras habian subido a 72.500,000 toneladas: suma enorme que, a \$ 150 la tonelada, importa \$ 10,875.750,000.

“Este vasto comercio se ha creado principalmente por la disminucion en el valor de los trasportes. Así por ejemplo, el transporte de maíz i trigo en caminos carreteros es de 20 cs. por tonelada en cada milla. Luego el maíz

resiste un transporte de 125 millas hasta cualquier mercado donde valga 75 cs. el bushel (es ésta una medida de capacidad para granos, que contiene de 50 a 60 libras, según el grano); i el trigo aguanta solamente un transporte de 250 millas a un mercado donde valga el bushel \$ 1-50 cs. Con caminos carreteros, nuestros cereales mas apreciados no tendrían valor alguno fuera de un círculo de mas de 125 o 250 millas respectivamente; mientras que, por caminos de hierro el costo del transporte es solo del 1¼ cs. por milla i tonelada, lo que aumenta los radios anteriores a 1,600 i 3,200 millas respectivamente.

“Dondequiera que se construyen ferrocarriles en los Estados Unidos, se aumenta en el acto notablemente el valor comercial de todos los productos. Este valor i el influjo que ellos ejercen sobre la población en jeneral se comprenderá por el siguiente cuadro, formado por el Tesorero del Estado de Iowa, en un informe relativo al progreso de los ferrocarriles del Estado en los nueve años comprendidos entre 1862 i 1871:

| AÑOS. | Millas de ferrocarril. | Millas abiertas en cada año. | POBLACION. | Millas de ferrocarril por cada habitante. | Ganancia bruta. | Ganancia por milla. | Ganancia por cada habitante. |
|-----------|------------------------|------------------------------|------------|---|-----------------|---------------------|------------------------------|
| 1862..... | 626 | 27 | 778,000 | 1.243 | 1.109,346 | \$ 1,772 | \$ 1-42 |
| 1863..... | 653 | 74 | 830,000 | 1,271 | 1.570,546 | 2,405 | 1-89 |
| 1864..... | 727 | 120 | 882,000 | 1,212 | 2.553,690 | 3,512 | 2-09 |
| 1865..... | 847 | 213 | 934,000 | 1,103 | 3.871,683 | 4,572 | 4-14 |
| 1866..... | 1,060 | 168 | 986,000 | 930 | 4.118,006 | 3,888 | 4-12 |
| 1867..... | 1,238 | 220 | 1.038,000 | 838 | 5.867,501 | 4,778 | 5-65 |
| 1868.... | 1,448 | 533 | 1.044,000 | 734 | 8.024,931 | 5,541 | 7-36 |
| 1869..... | 2,081 | 602 | 1.142,000 | 550 | 10.409,950 | 5,002 | 9-12 |
| 1870..... | 2,683 | ... | 1.194,000 | 445 | 11.932,352 | 4,447 | 10 -- |

“Los habitantes de los Estados Unidos del Norte raciocinan sobre este punto del modo siguiente: La construcción de un ferrocarril por una comunidad cualquiera, quintuplica el valor de todas las propiedades de esa comunidad; el comercio i riqueza que por su medio se creará anualmente será cinco veces mayor que el costo de su construcción; por tanto, el país siempre gana inmensamente, aun en caso de que el ferrocarril no produzca un centavo de ingreso líquido; i lo mismo puede decirse del aumento en los ingresos del Tesoro público.”

De un tratado sobre estadística de ferrocarriles de la Union Americana, copio los siguientes datos:

“Camino de hierro de Middletown, Unionville i Water Gap (en los Estados de Nueva York i Nueva Jersey). Estension, 13 millas. Operaciones en el año que terminó en 30 de setiembre de 1870: Efectos trasportados 151,184 toneladas. Valor del transporte de estos efectos: \$ 29,099. Flete por milla de cada tonelada, 2½ cs.

“Ferrocarriil de Montgomery i Erie (Estado de Nueva York). Estension: 10.27 millas. Efectos trasportados a una milla: 207,794 toneladas. Fletes recibidos: \$ 27,047. Flete por milla de cada tonelada 1½ cs.

“Ferrocarriil de Nueva York i Nueva Haven. Estension: 62¼ millas. Efectos trasportados a una milla: 6.665,442 toneladas. Fletes recibidos: \$ 415,060. Flete por milla de cada tonelada: 4 centavos.”

Perdóneseme que, cediendo a un sentimiento de satisfaccion personal, recuerde haber manifestado en el Senado de 1871, en defensa del proyecto de lei sobre fomento de mejoras materiales i colonizacion de tierras baldías, una de estas mismas opiniones, que ahora veo confirmadas por la práctica en otro pais, a saber: que aun cuando el Gobierno tuviera que pagar íntegramente durante ocho o diez años los intereses garantizados para la obra del ferrocarril del Norte, i aun cuando fuese indispensable, a falta de otro impuesto mas equitativo, alzar el precio de la sal para hacer frente al compromiso, aun en este caso extremo, el pais haria una escelente operacion financiera, i los mismos consumidores de la sal, considerados aisladamente, obtendrian una verdadera ganancia. El hecho de que los ferrocarriles en paises nuevos aumentan considerablemente la riqueza pública, que es la fuente de recursos para los Gobiernos, comprueba lo primero; i en cuanto a lo segundo, basta considerar que, aun elevando en 50 por 100 el actual precio de la sal, el exceso de contribucion que pagarian los consumidores, calculando sobre la base de un consumo anual de siete kilogramos por persona, solo seria de 40 cs. por año, en tanto que el valor de las tierras, el de los jornales i en jeneral el de toda clase de servicios se duplicaria al ménos. En los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander el salario de un jornalero, segun se ha observado en otro lugar, es por término medio de 20 cs. diarios o sea de \$ 60 al año, calculando 300 dias de trabajo; de manera que una familia proletaria compuesta de cinco individuos, dos de ellos aptos para ganar un jornal, obtendria en el caso supuesto un aumento de \$ 120 en el salario, en cambio de un recargo de \$ 2 anuales en la contribucion, que es la diferencia entre \$ 4, valor actual de 35 kilogramos de sal presupuestos para el consumo de ella, i \$ 6 que en ese caso le costarian. Desde luego esta regla se halla sujeta a escepciones i admite diversos grados en

su aplicacion. Es indudable, por ejemplo, que las poblaciones situadas a inmediaciones de la línea del ferrocarril recibirán mayor impulso i disfrutarán en mas alto grado que las que se hallen a cierta distancia, de los benéficos resultados de la obra; pero no lo es ménos que éstas serán tambien favorecidas. Las leyes económicas que rijen en materia de valores tienen una perfecta identidad con las leyes físicas a que obedecen los flúidos, por ser su comun tendencia la de establecer el equilibrio; i lo que se observa en la atmósfera, por ejemplo, cuando ocurre un enrarecimiento parcial por efecto del calórico, se cumple esactamente en el caso de encarecimiento del valor de los servicios o de los productos en un lugar dado, con relacion a los lugares contiguos.

Supongamos que por efecto de la construccion del ferrocarril del Norte, el precio del jornal, que actualmente es de 20 cs. en los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander, se elevase al triple en los lugares inmediatos a la línea del ferrocarril, i tomemos entre éstos a Chiquinquirá i el Socorro: ¿puede dudarse que de Sogamoso i García-Rovira acudirian trabajadores a uno i otro de los lugares ántes mencionados, i que por este mismo hecho el jornal subiria tambien en los segundos? Si el precio del maiz, que actualmente es de \$ 4 la carga, se elevase en el Socorro i Chiquinquirá a \$ 10 ¿no es evidente que el precio de este artículo experimentaria un alza proporcional en todos i en cada uno de los lugares donde se le cultive en Boyacá i Santander? I como lo que se dice de los jornales i de uno de los principales productos de nuestra agricultura, tiene aplicacion a todas las propiedades, así urbanas como rurales, a todas las industrias i a todos los servicios sin escepcion, resulta que aunque las contribuciones que se cobren para el pago de la garantía de intereses habrán de pesar lo mismo sobre las poblaciones inmediatas al ferrocarril que sobre las que no lo estén, los beneficios de la obra abrazarán tambien a unas i otras.

Esta observacion puede parecer trivial, pero me atrevo a creer que nadie la calificará de inoportuna, si se tiene presente la influencia que desgraciadamente ejercen en esta clase de negocios la ignorancia i las malas pasiones, i lo seguro que es que haya quienes se ocupen en difundir en las poblaciones que habrán de quedar apartadas de la via férrea, la idea errónea de que no obtendrán ventaja alguna con su ejecucion, i de que los sacrificios que se les impongan para establecerla quedarán sin recompensa.

Sorprende ciertamente la estrema baratura a que ha llegado el precio de los trasportes en los Estados Unidos a consecuencia de los ferrocarriles; i al considerar el cambio que se operaria en nuestro pais con solo el esta-

blecimiento de las vías férreas que hasta ahora se tienen en perspectiva, se experimenta una positiva satisfacción.

No que supongamos, como no debemos suponer sino para después de muchos años, una disminución tan considerable en el precio de nuestros transportes, en atención a que ésta guarda una proporción directa con la cantidad de productos transportables por cada línea de ferrocarril, i a que la escasa población del país fija un límite comparativamente estrecho a nuestras aspiraciones en este sentido; pero si se tiene en cuenta la abundancia i variedad de productos naturales de nuestro suelo apropiables al comercio, fácilmente se advertirá que ella puede compensar hasta cierto punto la falta de población, i que si no nos es dable aspirar por de pronto a un transporte tan barato como el de $1\frac{1}{4}$ centavos por tonelada i por milla, sí podemos esperar que los fletes sean reducidos a la 3.^a o 4.^a parte de su precio actual, con lo que se operaría un cambio radical en la condición económica de nuestro país i se entraría decididamente en la senda del progreso. El transporte por los caminos de herradura que conducen del interior al río Magdalena cuesta hoy por término medio 30 centavos por carga i por legua. Supongámoslo reducido solamente a la tercera parte, esto es, a 10 centavos por carga i por legua, i tendremos que el transporte de una carga de 10 arrobas de Bogotá o Bucaramanga al Magdalena, que hoy cuesta \$ 6, se haría con \$ 2. Ahora bien; si con un flete de \$ 6 por carga se pueden esportar artículos de poco valor relativo, como café, cueros, azúcar i algodón, * con un flete de solo \$ 2 por carga; cuántos productos que hoy no son objeto de explotación o de cultivo entrarían en el movimiento industrial del país, i qué grado de desarrollo tomaría la producción de los que hoy se esportan? Difícilmente puede seguirse ni aun con la imaginación el prodigioso encadenamiento, la infinita sucesión de fenómenos económicos a que semejante alteración en las tarifas de fletes habría de dar origen; pero basta a mi propósito señalar algunos de los que se presentan a primera vista como más inmediatos e importantes:

Con un flete de \$ 2 por carga de 10 arrobas, desde nuestros centros productores del interior a la orilla del Magdalena, esportaríamos:

Millares de toneladas de mineral de cobre sacado de los riquísimos veneros de Monquirá i del Territorio de Bolívar;

Plomo del Territorio de Bolívar para el laboreo de las minas de oro de Antioquia;

* Apesar de los costos i dificultades que hai para la conducción de efectos del interior de Santander al Magdalena, se ha esportado desde el año de 1856 algodón de este Estado, i puede sostenerse la especulación con una utilidad neta de 15 a 20 por 100, siempre que el precio del artículo no baje en Inglaterra de 9 peniques por libra, cosa que no sucederá probablemente.

Sal de Cipaquirá, dulces i tejidos de algodón de Santander, harina de trigo, pieles i tejidos de Boyacá, fierro de Samacá o de las minas de San Lorenzo en el Territorio de Bolívar, para el Estado de Antioquia; i algunos de estos mismos productos, si no todos, para la Costa, pues aun la sal de Cipaquirá habria ocasiones en que podria llevarse a Barranquilla;

Petróleo de nuestros inesplotados depósitos, que iria a reemplazar el de los Estados Unidos, próximo a agotarse;

Algodon, café i tabaco, cuya produccion se aumentaria incalculablemente.

Ademas podrian extraerse de lugares próximos al puerto del Carare, maderas de ebanistería i de construccion, varios otros productos vegetales mui abundantes en aquella rica comarca, como el marfil vegetal, el caucho i la ipecacuana, i extraerse tambien el carbon mineral que puedan consumir los vapores del Magdalena i aun los de ultramar que tocan en nuestra costa atlántica, si el alza que ha tenido este artículo en Inglaterra se sostiene, como jeneralmente se calcula.

I si a este gran movimiento, que podríamos llamar inicial, se agrega el tráfico entre los Estados del interior, que creceria en proporciones desconocidas, bien pueden calificarse de quiméricos los temores que se han abrigado por algunos, de que falte alimento a un ferrocarril como el que se proyecta del interior a la ribera del Magdalena.

Aspecto fiscal de la cuestion.

Otro de los puntos que deben ser materia de un exámen concienzudo, es el de los recursos rentísticos con que puede contar el Gobierno para el pago de los intereses del capital que se invierta en las mejoras materiales mandadas fomentar por la lei, en el evento de que haya necesidad de pagarlos íntegramente en los primeros años. Para esto basta formar el presupuesto de rentas i gastos de la Union, correspondiente al año en que habria de empezar a tener efecto el pago de la garantía, suponiendo que los contratos para la construccion de tales obras se celebrasen en el curso del presente año, i que en el mismo tiempo se diese principio a su ejecucion. I como seria en el año de 1874 cuando empezaria a tener efecto el pago de una parte de la garantia; es para el período económico de 1874 a 1875 para el que debe formarse el Presupuesto en referencia.

| | |
|--------------------------------|--------------|
| Aduanas | \$ 2.250,000 |
| Amonedacion. | 15,000 |
| Correos | 80,000 |
| Telégrafo | 15,000 |
| Bienes nacionales. | 65,000 |
| Ferrocarril de Panamá. | 250,000 |
| Salinas. | 900,000 |
| Ingresos varios. | 25,000 |
| | <hr/> |
| | \$ 3.600,000 |

El aumento de \$ 150,000 en la renta de Aduanas sobre el presupuesto para el año económico de 1873 a 1874, se justifica con el siguiente cuadro comparativo de los productos de esta renta en los dos últimos quinquenios:

| Años económicos. | Productos. |
|---|---------------------|
| 1862 a 1863 ----- | \$ 763,857 |
| 1863 a 1864 ----- | 636,954 |
| 1864 a 1865 ----- | 1.337,902 |
| 1865 a 1866 ----- | 1.372,326 |
| 1866 a 1867 ----- | 1.148,664 5.259,703 |
| 1867 a 1868 ----- | 1.544,584 |
| 1868 a 1869 ----- | 2.089,062 |
| 1869 a 1870 ----- | 1.575,901 |
| 1870 a 1871 ----- | 1.561,082 |
| 1871 a 1872 ----- | 2.039,450 8.810,079 |
| Diferencia, o sea aumento en el último quinquenio ----- | 3.550,376 |

Término medio del aumento, 710,075

Como se ve, la diferencia de productos en los dos quinquenios marca un aumento anual de \$ 710,000 en la renta de Aduanas; pero al tener en cuenta la revolucion ocurrida en el último año del primer quinquenio i las alteraciones que se han venido haciendo en la tarifa, forzoso es reconocer que el promedio que resulta de la comparacion hecha no es una base segura de cálculo para lo venidero. Sinembargo, aun reduciendo dicho promedio a la *cuarta parte*, que es \$ 177,518 se tiene todavía una suma mayor de la que se necesita para justificar el aumento presupuesto de \$ 150,000 para el año económico de 1874 a 1875.

Se presupone tambien un aumento por valor de \$ 50,000 en la renta de salinas sobre el calculado para el año económico de 1873 a 1874, i este aumento se funda en el siguiente cuadro demostrativo del progreso de esta renta.

SAL VENDIDA EN CADA UNO DE LOS AÑOS ECONÓMICOS QUE SE ESPRESAN EN SEGUIDA.

| | Kilógramos. | Valor. |
|----------------------|-------------|--------------|
| De 1867 a 1868 | 9,357-842 | \$ 695-986 |
| De 1868 a 1869 | 11,342-426 | 673-048 |
| De 1869 a 1870 | 12,620-927 | 728-656 |
| De 1870 a 1871 | 13,476-232 | 735-880 |
| De 1871 a 1872 | 13,687-568 | 787-592 |
| | 60,484-995 | \$ 3.621-162 |

De las cifras anteriores, o sea de los resultados que arroja el quinquenio en referencia, se pueden sacar las conclusiones siguientes:

1.^a Que hai en la venta de sales, de un año a otro, un aumento constante de 1.082,436 kilógramos.

2.^a Que este aumento anual en el número de kilógramos espendidos representa, a los precios que tuvo la sal en el año económico de 1871 a 1872, un aumento en el producto de la renta, que por término medio es de \$ 108,243 en cada año; i que aun conservando la rebaja hecha últimamente, el aumento no podrá bajar de \$ 50,000 anuales.

En cuanto al presupuesto de gastos para el año económico de 1874 a 1875, puede calcularse que diferirá del computado para el presente año en las siguientes cantidades:

En ménos.

(DEPARTAMENTO DE FOMENTO).

| | |
|--|-----------|
| Por intereses garantizados a la empresa del ferrocarril de Bolívar, que para entónces no se pagarán..... | \$ 21,000 |
| Para la mejora de un camino en el Estado de Boyacá (gasto que ya se habrá hecho) | 5,000 |
| Para el camino del Meta (por la misma razon)..... | 20,000 |
| Para subvencionar la empresa de navegacion del alto Magdalena (por la misma razon) | 16,000 |
| Para exploracion de la línea para el ferrocarril del Norte (que ya estará terminada)..... | 20,000 |
| Pasan..... | \$ 82,000 |

| | |
|--|------------|
| Vienen..... | \$ 82,000 |
| Para ausiliar a la Junta patriótica de Mompos. (Se calcula por la misma Junta que la obra del brazo de Loba se concluirá con las sumas votadas para este año i el entrante)..... | 12,000 |
| Para ausiliar una vía de comunicacion (gasto que ya se habrá hecho)..... | 5,000 |
| Para pagar a los Estados su participacion en la renta de salinas, gasto que dejará de hacerse conforme a la lei cuando se empiece a hacer efectiva la garantía de intereses del capital que se invierta en el ferrocarril del Norte..... | 65,000 |
| Suma..... | \$ 164,000 |

En mas.

| | |
|---|------------|
| \$ 112,000 en que debe aumentarse la suma que se invierte en el presente año en la amortizacion del capital i pago de intereses de la deuda consolidada | 112,000 |
| Para resguardo de rentas, garantía de intereses sobre el capital que se invierta en el establecimiento de un cable telegráfico entre Colon, Santamarta i Sabanilla, compra de un vapor guardacosta, i construccion de edificios para Aduanas, ademas de las cantidades presupuestas para el presente año..... | 88,000 |
| Suma..... | \$ 200,000 |

De manera que el presupuesto de gastos para 1874 a 1875 puede computarse mayor que el actual apénas en \$ 36,000; i como éste es de \$ 3.250,000, aquel no excederá de \$ 3.286,000.

Debiendo producir las rentas en ese año \$ 3.600,000, conforme a los cálculos anteriores, quedará un sobrante de \$ 314,000, aplicable al fomento de las mejoras materiales de que tratan la lei de 5 de junio de 1871 i sus adicionales del año próximo pasado.

Ahora bien: aun en el supuesto de que la ejecucion de estas mejoras tenga principio en el corriente año, no siendo en manera alguna probable que el capital que en ellas se invierta ántes de terminar la vijencia económica de 1874 a 1875 esceda de cuatro millones de pesos, cuyo interes al 7 por 100 es de \$ 280,000, resulta que habrá de sobra con qué pagar la garantía correspondiente, sin necesidad de ocurrir por de pronto al aumento de 25 por 100 en los derechos de Aduana i de 20 por 100 en el precio de la sal, productos que ascenderán por lo ménos a \$ 700,000, i formarán, con el sobrante ordinario que se ha deducido, *más de un millon de pesos* disponible anual-

mente para el fomento de las mejoras materiales, sin contar con el aumento que año tras de año irá teniendo este fondo. *

Ademas, la Asamblea de Cundinamarca acaba de expedir una lei por la cual se ofrece la garantía del 7 por 100 de interes anual sobre una parte considerable del capital que se invierta en la construccion del ferrocarril del Norte (2 i $\frac{1}{2}$ millones de pesos) i se destinan los fondos necesarios para el pago de intereses de esta suma. Este oportuno i liberal ausilio, real i efectivo como es, puesto que los fondos que se destinan para prestarlo son de segura i fácil recaudacion, ha venido a poner al Gobierno nacional en capacidad de ofrecer garantía de intereses al 7 por 100 sobre un capital de 16 millones de pesos a lo ménos ; de manera que contando con nuestra habitual economía en los gastos públicos, i con la conservacion de la paz, el Gobierno puede proceder, sin temor alguno, a la celebracion de todos los contratos a que dan lugar las leyes sobre fomento de mejoras materiales.

I en cuanto a la posibilidad de hallar capitalistas empresarios, no debe abrigarse la menor duda de que se encontrarán, desde que se sepa que el Gobierno tiene a su disposicion los recursos necesarios para dar puntual cumplimiento a las obligaciones que contraiga.

Tres son las condiciones que se necesitan para ejecutar las obras proyectadas : voluntad decidida de acometerlas, posibilidad material, i posibilidad financiera. ¿Cuál de ellas falta? Ninguna. Lo único que podria frustrar su ejecucion seria un trastorno del órden público ; pero, por fortuna, tan desgraciado acontecimiento no es de temerse : no está ya en el espíritu de los pueblos la idea de que las reformas políticas, i ménos las que se obtienen por la violencia, sean una panacea para el malestar que sienten ; por el contrario, parecen haber notado que, siendo la pobreza nuestra enfermedad endémica, solo en el trabajo que moraliza, en la instruccion que da medios de ganar con menores sacrificios, i en el mejoramiento de las vias de comunicacion, que traerá el desarrollo de nuestra incipiente industria, se puede encontrar el remedio apetecido. El resultado de las últimas tentativas hechas para perturbar el órden demuestra que el pais, aprovechando las severas lecciones de la esperiencia, va por un camino distinto del que habia seguido hasta ahora en busca de mejores destinos ; i que continuará mostrándose sordo a las instigaciones de los agitadores, cuyo número e influencia, por otra parte, decrece rápidamente.

* Estoy léjos de creer que, mediante una buena organizacion de la renta de Aduanas, sea necesario elevar el precio de la sal para atender al pago de los intereses que se garanticen en favor de las obras públicas mandadas fomentar por las leyes ; pero si tal sucediere no vacilaré en sostener, como tuve el honor de hacerlo ante el Senado el año anterior, que deberá elevarse el precio de la sal i restablecerse, como condicion indispensable de este aumento, el derecho de internacion sobre la sal marina, en la rata correspondiente. No es posible tener ferrocarriles sin hacer sacrificios de dinero, i seria absurdo pretender a un tiempo mismo la construccion de éstos i la disminucion de los impuestos.

Ferrocarril del Norte.

Como solicitase del Gobierno el Jefe de la comision esploradora de la línea del ferrocarril del Norte, que se le diesen algunas instrucciones sobre la direccion que debiera seguir aquella línea, se le hicieron algunas indicaciones (documento número I) a fin de que las tuviese presentes al formar el plan jeneral de la exploracion, manifestándole que las debia reputar como *meras indicaciones* i en manera alguna como órdenes. Una de las razones que se tuvieron presentes para proceder de este modo es que la lei en cumplimiento de la cual se iban a emprender los trabajos, solo determina los Estados i las secciones de éstos por donde debe pasar el ferrocarril, i los puntos extremos de éste; disposicion que manifiesta bien a las claras que el Lejislador quiso dejar al Injeniero encargado de la exploracion, libertad bastante para ejecutar el trazado en la direccion que creyese mas conveniente.

Dos vias (las únicas que hasta entónces se habian considerado adecuadas para el ferrocarril) se le indicaron al señor Ridley: la que páрте en direccion al Carare hasta encontrar las aguas de este rio, navegables por vapor; i la que va en direccion al rio Magdalena buscando el cauce del Suárez por uno de sus afluentes (el rio de las Minas o el de Monquirá) i siguiendo el curso de aquel hasta su embocadura en el Magdalena, o hasta un punto en el cual la línea pudiera comunicarse con la proyectada para el ferrocarril de Paturia.

Señaladas someramente las ventajas que recomiendan cada una de estas líneas i los inconvenientes de que adolecen, se hizo presente que el Poder Ejecutivo conceptuaba preferible la del Suárez (salvo el resultado comparativo de las exploraciones) no solo porque esta línea terminaria en un punto del Magdalena desde el cual este rio no presenta obstáculo de ninguna especie a la navegacion por vapor, i porque, siendo la mas central, atravesaria las rejiones mas populosas de Santander, Boyacá i Cundinamarca, sino tambien porque es probable que de algun punto de la estremidad norte de esta línea se pudiese trazar un ramal que fuese a parar a San José de Cúcuta; circunstancia que favoreceria mucho nuestro comercio, facilitando la salida al extranjero de los productos de esta importante seccion de Santander, por territorio colombiano.

El 11 de abril último dió el señor Ridley principio a los reconocimientos, acompañado de sus ayudantes i de algunos de los Injenieros ausiliares nombrados por el Gobierno, con el objeto de que ayudasen a los enviados por la Compañía contratista.

Con la mira de evitar tropiezos a la comision esploradora, i en cumplimiento del contrato sobre exploracion de la línea del ferrocarril del Norte, se ofició (27 de marzo último) a los Gobiernos de Boyacá, Cundinamarca i Santander, escitándolos a que dictasen las órdenes conducentes a que las autoridades de su dependencia propendiesen al cumplimiento de las cláusulas 6.ª i 7.ª del contrato, allanando cualquier inconveniente con que tropezasen los Injenieros.

Del informe que, despues de hecho el reconocimiento preliminar de los valles del Suárez i del Carare, presentó el señor Ridley al Gobierno (documento número III) resulta: que en sentir de este Injeniero es impracticable, si no del todo imposible, la construccion del ferrocarril por el Suárez, al paso que es posible construir uno escelente por el Carare; que éste, aunque se hiciesen de carriles de hierro los ramales, costaria la mitad de lo que costaria aquel, caso de que fuese posible; i que, aunque estuviesen mas pobladas i mejor cultivadas de lo que están actualmente las rejiones que atravesase la línea del Suárez, no seria esta empresa una especulacion productiva, o sea, que emprender la construccion del ferrocarril por esta via, seria sin duda alguna un error comercial.

Fundado en estas razones i en otras que seria largo enumerar, resolvió el señor Ridley proceder a hacer el trazado del ferrocarril por la via de Carare, haciendo presente al Gobierno al propio tiempo, que convendria explorar minuciosamente ambas vias, a fin de hacer un estudio comparativo de ellas i poder apreciar con esactitud sus ventajas e inconvenientes.

Es manifiesto que cualquier error que se cometiese en la eleccion de la línea que debe seguir el ferrocarril, seria irreparable i podria perjudicar gravemente los intereses fiscales de la Union; i no lo es ménos que, tratándose de una empresa de tanta consideracion, era menester proceder con gran circunspeccion i cordura, para no ir a comprometer al Gobierno por imprevision o lijereza. Por esto al aprobar, en resolucion de 2 de junio último, el propósito del Jefe de la comision esploradora, de proceder a hacer el trazado por el Carare, se mandó que se hiciese un nuevo detenido estudio de la via de Sogamoso; resolucion de la cual se desistió posteriormente, en vista de otro informe del mismo señor Ridley en el cual manifiesta que el mayor conocimiento que ha ido adquiriendo del pais i los últimos informes que ha obtenido sobre la via de Sogamoso, lo han convencido de que ésta es impracticable.

En vista del oficio del señor Ridley, de 24 de junio último, en que comunica que va a dar principio a las exploraciones en el Carare el 15 del mes siguiente, i en cumplimiento de las cláusulas 6.ª i 7.ª del contrato sobre exploraciones celebrado por el Ministro de la República en Lóndres con la

“Public Work Construction Company,” se dispuso que se unieran a la Comisión exploradora, mientras ésta estuviese trabajando en el territorio despoblado del Carare: un Ingeniero agente del Gobierno, práctico en este territorio, encargado de contratar los peones necesarios para los trabajos de exploración; un profesor de Medicina; un proveedor residente en Vélez, encargado de suministrar víveres a los exploradores i enviar los reemplazos de trabajadores que se necesitasen; i un piquete de treinta hombres.

Deseando el Gobierno reunir el mayor número posible de datos para esclarecer la faz económica de la cuestión del ferrocarril del Norte, i para formar un juicio exacto acerca de la oportunidad de acometer esta empresa, escitó al señor Miguel Samper, que acababa de recorrer el norte de la República hasta Bucaramanga, a que manifestase su opinión sobre el particular; escitación a la cual correspondió de buena voluntad este respetable caballero, esponiendo sus opiniones en el asunto con claridad i sencillez, en el oficio de 8 de agosto último (documento número IV).

Previendo las dificultades con que se podría tropezar en la adquisición de la faja de tierra necesaria para la construcción del ferrocarril, bien fuese ésta solicitada por los empresarios mismos de la obra, o por el Gobierno jeneral, se dirigió por mi Despacho la circular de 6 de julio (documento núm. V) a los gobiernos de Cundinamarca, Boyacá i Santander, escitándolos a que tomasen por su cuenta dicha faja de tierra i la ofreciesen gratuitamente para la obra del ferrocarril, en atención a que para esos gobiernos, sobre ser mas económica la operación, presentaría ménos dificultades prácticas que para el Gobierno jeneral, ora se hubiese de apelar al patriotismo o al interés bien entendido de los propietarios territoriales, ora fuese indispensable hacer compras en detal o promover juicios de espropiación.

Segun se ha hecho notar en otra parte de este informe, es sabido que en los Estados Unidos de América por cada línea de ferrocarril que se construye al traves de un círculo o comunidad cualquiera, la propiedad inmueble situada dentro de él adquiere un valor cuatro veces mayor que el que ántes tenia; i aun suponiendo que en nuestro país, por motivos que le son peculiares, ese aumento de valor solo se eleve al doble, la ganancia que harán los dueños de las tierras por donde se estiende la línea del ferrocarril representará, con rarísimas escepciones, un valor mui superior al que actualmente tiene la estrecha zona territorial que haya de aplicarse a la construcción de la obra.

No es, por tanto, dudoso que los referidos Estados obtengan con poco o ningun gasto la faja de tierra que se les pidió, i que se han apresurado a ofrecer con gran liberalidad por medio de los actos lejislativos que se registran entre los documentos anexos a este informe, bajo los números Xi Xi.

Allanada esta dificultad tan oportuna i satisfactoriamente como lo ha sido, la negociacion entablada en Lóndres ha podido adelantarse con mayor facilidad, tanto porque, libre el presupuesto de gastos de una cantidad de difícil apreciacion como es aquella, su aproximada esactitud es ménos dudosa, cuanto porque la gratitud del ofrecimiento de la faja de tierra pone de manifiesto a los futuros empresarios del ferrocarril todo el interes que tiene el pais en la realizacion de esa obra, i da la medida del apoyo moral i material que prestará a los que vengan a emprenderla.

Los Presidentes de aquellos Estados dictaron inmediatamente las providencias que estimaron conducentes a conocer el valor de los terrenos que se necesitan para el ferrocarril i a recabar de sus dueños que los cediesen gratuitamente al Gobierno; medidas que han comenzado a producir buenos efectos, pues no son pocos los propietarios que han ofrecido ya ceder la parte de sus tierras que ocupe la via férrea, sin indemnizacion alguna; i hai fundamento para creer que muchísimos otros, acaso todos ellos, imitarán tan patriótico ejemplo.

El artículo 2.º de la lei de 14 de mayo del corriente año, adicional i reformatoria de la de 5 de junio de 1871, sobre mejoras materiales, declara de interes nacional i de preferente ejecucion las obras mencionadas en el artículo 2.º de esta última lei, siempre que los Estados donde tales obras deban hacerse hayan dado o den su consentimiento para ejecutarlas. De éstas, unas por no estar en el caso de ninguno de los incisos del artículo 17 de la Constitucion, son de la exclusiva competencia de los Estados, i otras, por hallarse en el del inciso 5.º o en el del 6.º de este artículo, están sujetas en su réjimen i administracion al Gobierno federal. A estas últimas pertenece el ferrocarril del Norte, porque la lei citada de 14 de mayo declara que forma parte de la via interoceánica designada en la misma lei. Mas como dudase el Poder Ejecutivo si a los ramales o líneas accesorias de este ferrocarril era aplicable la disposicion aludida sobre consentimiento de los Estados, se creyó conducente a evitarle futuros tropiezos al ferrocarril, someter la decision del punto a las Asambleas de Boyacá i Santander (documento número X) a fin de que ellas concediesen el permiso para la construccion de los ramales, caso de estimarlo necesario, o declarasen que tal permiso no se necesitaba, con el fin de incluirlos en el contrato que se celebrase para llevar a efecto la obra. La lei CL de Boyacá, de 26 de octubre último, i la de "Fomento" de Santander, de 4 del mismo mes, no solo concedieron el permiso para la construccion de los referidos ramales, sino que dispusieron que se pagasen con fondos de esos Estados los terrenos que fuese menester espropiar para la obra del ferrocarril en sus respectivos territorios. Esto último ha sido tambien ordenado por la Asamblea de Cundinamarca.

Varios vecinos del Departamento de Soto, Estado de Santander, solicitaron del Poder Ejecutivo que se ordenase la exploracion de una línea que, partiendo de Paturia, siguiese las márgenes del Lebrija hasta Piedecuesta, las de la quebrada del Salado hasta el rio Manco, las de este rio hasta las del Umpalá, las de éste hasta el Chicamocha, las de este rio hasta Corrales, i que, continuando por las sabanas de Sogamoso, fuese a parar a Saboyá.

En vista de este memorial se dictó la resolucion de 24 de setiembre último (documento número XII) en la cual se esponen las razones que han movido al Gobierno a no intervenir ni oficial ni privadamente en la direccion de las exploraciones de la línea del ferrocarril, de las cuales me permito apuntar algunas, siquiera de paso, porque la importancia que de suyo tiene este asunto, se acrecienta considerablemente con la de los muchos i delicados intereses con que se roza.

Es manifiesto, conforme a los términos del contrato celebrado por el Ministro de la República en Lóndres con la "Public Works Construction Company," que ésta cumple las obligaciones que contrajo haciendo el trazado de un ferrocarril que parta de Bogotá i termine en el rio Magdalena o en uno de sus afluentes navegables por vapor, pasando por los Estados i las secciones de éstos de que trata la subseccion 5.^a del artículo 2.^o de la lei de 7 de junio de 1871, "sobre mejoras materiales." De ahí el que fuera al Injeniero encargado de la exploracion a quien tocaba elejir, entre las vias preliminarmente reconocidas, la que en suconcepto presentase mayores ventajas o menores inconvenientes, i el que no le fuera dado al Poder Ejecutivo constreñirlo a hacer el trazado por una via que él no reputase adecuada al fin propuesto, ora procediese semejante inconveniencia de obstáculos naturales insuperables o reputados tales, ora de imposibilidad económica. Interpretar de otra manera el contrato seria un proceder tan opuesto a la letra i al espíritu de éste como a las mas triviales nociones de justicia. Para acceder a la solicitud aludida habria sido menester, pues, celebrar otro contrato de exploracion, i para esto no está facultado el Poder Ejecutivo por la legislacion vijente en la materia. No seria prudente tampoco suscitar competidores a la Compañía con la cual se tienen iniciadas negociaciones para la construccion del ferrocarril, i hasta indelicado seria tal proceder de parte del Gobierno. Por otra parte la garantía de 7 por 100 sobre los capitales que se inviertan en la obra, en un pais como el nuestro donde el Gobierno es débil i los hábitos de orden no se hallan aún bien formados, es probablemente un estímulo insuficiente para emprenderla; razon de mas para que se deje a la parte interesada toda la libertad compatible con la lei, a fin de que estudie el asunto del ferrocarril como si se tratase de un negocio

que hubiera de emprender por su exclusiva cuenta; mayormente cuando el interes de la Compañía empresaria i el de la Nacion están identificados en este punto, por la sencilla razon de que la línea de ferrocarril que mas produzca a los empresarios causará menor gravámen al Tesoro nacional i será mas fecunda para la industria del pais.

Lo espuesto manifiesta que el Poder Ejecutivo ha cuidado con especialidad de proceder con la mayor circunspeccion en tan delicado asunto, i hecho lo posible por prevenir los motivos de rivalidad i desconfianza entre las secciones directamente interesadas en la construccion del ferrocarril, dejando la mayor libertad posible al distinguido Injeniero encargado de la exploracion, a quien nadie puede atribuir parcialidad en la designacion de la via. Este proceder del Gobierno está ademas estrictamente arreglado a la lei, en cuanto ésta dispone que la obra del ferrocarril se ejecute por la línea que las exploraciones indiquen ser la mas conveniente.

Sabido por los informes del señor Ridley que la obra del ferrocarril del Norte se podia llevar a efecto con un capital de \$ 12.500,000 poco mas o ménos, i estando facultado el Poder Ejecutivo para garantizar el 7 por 100 de interes anual sobre una suma mayor, creyó llegado el caso de iniciar la celebracion del contrato respectivo, con las condiciones fijadas en la lei de 5 de junio de 1871, "sobre mejoras materiales." Con este fin comisionó al señor Salomon Koppel, que habia ofrecido al efecto su cooperacion gratuita, para que, de acuerdo con la Legacion colombiana en Lóndres, promoviese ante la "Public Works Construction Company, Limited" de esa ciudad, la pronta organizacion de la Compañía que se encargase de la construccion del ferrocarril. Púsose en manos del señor Koppel un pliego de bases para el contrato, i se le autorizó para que las presentase a la Compañía mencionada, i para que si en vista de ellas i previa su aceptacion, se organizare dentro de seis meses despues de presentadas, la Compañía empresaria, i se suscribiere el capital necesario para la ejecucion de la obra, ofreciera a nombre del Gobierno que el contrato se celebraria con esa Compañía, con exclusion de cualquiera otra propuesta que se dirijiera al Gobierno sobre el particular. (Documento número XIII).

Bien se hubiera guardado la presente Administracion de echar sobre sí la responsabilidad de escluir la concurrencia para la adjudicacion del privilejio en los términos indicados, si no la hubiera movido a ello la conviccion de que era menester dar este paso para asegurar el pronto i feliz éxito de la empresa del ferrocarril del Norte. Es mui de temer que la concurrencia espondria la empresa a un fracaso o cuando ménos a un retardo

considerable ; porque entre las compañías o particulares que solicitan la adjudicación los que primero se presentan son casi siempre los que no se proponen acometer la obra sino especular con el privilegio vendiéndolo en el extranjero, con perjuicio de la empresa, a cuyos gastos se añaden los que el empresario tuvo que hacer para conseguir el privilegio de segunda mano. De esta suerte no es posible saber si la Compañía o particular a cuyo poder llegue en definitiva el privilegio dará o no las seguridades deseables, lo que es un inconveniente gravísimo, máxime cuando se trata de un negocio tan grave como el del ferrocarril del Norte, en el cual va a comprometer el país tan cuantiosos intereses. * Pareció por esto al Poder Ejecutivo más prudente proponer bases para el contrato a la Compañía cuyos Ingenieros han hecho las exploraciones i trazados, i de cuya respetabilidad no puede dudarse, ofreciéndole, como aliciente para que trabajase con actividad en la formación de la sociedad que ha de llevar a cabo la obra, que con ella se celebraría el contrato siempre que aceptase las bases propuestas, que, en sentir del Poder Ejecutivo, son favorables al país. La "Public Works Construction C,^a Ld," que se ha ocupado seriamente en el estudio de la empresa con la esperanza de que se le confiará su realización, tiene ya, mediante los informes de sus agentes, un conocimiento tan completo como es de desearse de los recursos comerciales e industriales de nuestro país, de sus riquezas naturales no explotadas aún, i se halla, por esto, en situación ventajosísima para resolver con acierto el problema industrial de la empresa del ferrocarril. El que esta Compañía, tan respetable por la honorabilidad de sus socios como por la cuantía de sus recursos pecuniarios, se encargue de la ejecución de la obra con pleno conocimiento de las condiciones económicas del país, i por consiguiente de lo que puede esperar de la empresa, es una garantía de buen éxito a que el Gobierno da mucha importancia, porque es seguro que lo que esta Compañía ofrezca se cumplirá, i pronto. Obsérvese además que al presente no era posible iniciar negociaciones con otra Compañía o particular, porque, no estando aún terminado el trazado de la línea ni hechos los planos, solo la "Public Works Construction C,^a Ld," que tiene plena confianza en la exactitud de los informes anticipados por sus agentes, está en capacidad de formar juicio acerca del negocio i de convenir en las bases del contrato, sin necesidad de tener a la vista los planos i demas documentos del caso. Perder, pues, la oportunidad de contratar con esta Compañía, que tiene buena idea del país, que tiene agentes en él,

(*) Recuérdese que los pleitos i dificultades que tanto han entorpecido i perjudicado la empresa del ferrocarril de Bolívar, proceden principalmente de haber concedido el privilegio a personas cuyo propósito era enajenarlo, i no acometer directamente la obra, i piénsese cuán diferente sería el estado actual de esta empresa, i cuántos perjuicios i disgustos se habrían evitado al Gobierno si el contrato para la obra se hubiera celebrado de una manera directa con la Compañía que la llevó a cabo.

i con la cual se tiene ya tanto adelantado, seria demorar por lo ménos dos o tres años el principio de los trabajos i desperdiciar el gasto hecho en las exploraciones; porque cualquiera otra Compañía o particular que quisiese encargarse de la ejecucion de la obra, habria de hacer ejecutar por su propia cuenta estos mismos trabajos i estudiar detenidamente las actuales condiciones económicas del pais, para poder juzgar con conocimiento propio de la importancia comercial del negocio; pues no haciéndolo así, bien a las claras manifestaria que acometia la empresa respaldada únicamente en la garantía del Gobierno i cuidándose poco de lo demas, circunstancia que por sí sola seria justo motivo de desconfianza. I esta demora seria un mal gravísimo, no solo por las pérdidas pecuniarias a que daria oríjen, sino tambien porque retardaria el definitivo afianzamiento de la paz pública. No debe olvidarse tampoco que no se trata únicamente de llevar a cabo la obra, sino tambien de que, ejecutada, no llegue a ser un gravámen permanente para el Tesoro nacional, ni que entre las garantías que de esto último podemos tener, apénas habrá alguna tan satisfactoria como la de que sea una Compañía que ha estudiado bien la empresa la que acometa la obra. En efecto, una Compañía conocedora del pais no se hará cargo de la empresa sino movida de la conviccion de que ésta en sí, sin contar la garantía del Gobierno, es un buen negocio; por la sencilla razon de que, aunque el 7 por 100 sobre los capitales que se inviertan en la obra fuera un aliciente bastante para encargarse de ejecutarla, los extranjeros, que con razon temen mucho los trastornos causados por nuestras frecuentes conmociones interiores, no tienen por cosa segura el pago puntual de ese 7 por 100.

Fiel al compromiso que, por medio del señor Koppel, contrajo el Poder Ejecutivo con la "Public Works Construction Company," dió orden al Ministro de la República en los Estados Unidos de que suspendiese las negociaciones que este funcionario habia iniciado con el señor Rowland F. Hill, representante de una asociacion de capitalistas europeos, para la celebracion de un contrato sobre construccion del ferrocarril del Norte, hasta que se supiese el resultado de los arreglos que el señor Koppel tiene iniciados con la Compañía mencionada.

Entre los documentos que se pusieron en manos del señor Koppel, con el fin de facilitar el logro de su objeto, merece mencion especial la esposicion (documento número XIII) en que se da una idea jeneral del territorio i de la situacion económica e industrial de los Estados a cuya prosperidad debe contribuir el proyectado ferrocarril del Norte, de sus riquezas naturales, producciones i climas, i de los recursos fiscales con que cuenta el Gobierno de la Union para atender a la garantía ofrecida al capital que se invierta en la ejecucion de la obra. Tanto para la redaccion de este documento como para la

formacion de una carta especial que llevó tambien el señor Koppel, i que comprende la parte norte del Estado de Antioquia, una parte considerable del territorio de los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander i todo el territorio nacional de Bolivar, tuvo la mui valiosa cooperacion del señor Felipe Zapata. En el documento número XIII se halla una relacion de las demas piezas que se entregaron al señor Koppel para facilitarle el cumplimiento de su importante comision.

El señor Gregorio Obregon preparó con sumo esmero e intelijencia varias colecciones de muestras minerales i vejetales en cuatro cajas construidas con muestras de las mas preciosas maderas que se presentaron en la última Esposicion nacional; las cuales se remitieron al señor Koppel, quien a la fecha las habrá recibido, para que, presentándolas a la Compañía contratista, pueda darle mejor idea de las considerables riquezas naturales del pais.

Sea ésta la ocasion de manifestar a los señores Koppel, Zapata i Obregon lo mucho que el Gobierno aprecia la valiosa cooperacion que le han prestado en este importante asunto, i de darles por ella, a nombre del pais, las mas espresivas gracias.

En informe de 12 de octubre último, fechado en Landázuri, da cuenta el señor Ridley de haber completado la exploracion de la línea del Carare hasta Landázuri, i de que en la parte hasta entónces explorada, esceptuando algunos viaductos de mediano tamaño, no se necesitará obra alguna de consideracion, aunque será menester emplear en un corto trecho el sistema de tres rieles; i manifiesta que los trabajos serán un poco mas costosos de lo que al principio se habia figurado, por ser de naturaleza rocallosa las últimas diez millas del trayecto explorado. *

No obstante lo dispuesto en el inciso 2.º artículo 26 de la lei de 5 de junio de 1871, sobre mejoras materiales, se habria abstenido el Poder Ejecutivo de celebrar el contrato de 2 de diciembre último, "sobre exploracion i trazado de los ramales del ferrocarril del Norte como para ferrocarriles de vapor" (Contrato número XIV) si la fuerza de las consideraciones que siguen no le hubieran puesto de manifiesto que era de su deber evitarle al pais gastos i perjuicios de otro orden, aprovechando, para satisfacer el deseo manifestado por los pueblos de Boyacá i Santander de que el trazado de los ramales se hiciese como para ferrocarriles, la circunstancia de hallarse en el pais un cuerpo respetable de Injenieros; merced a la cual era posible obtener por cinco lo que mas tarde habria de costar diez. Entre las consideraciones aludidas me permito apuntar tres, que con la que acabo de mencionar son a mi modo de ver las de mayor importancia, a sa-

* Ultimamente se ha tenido noticia de estar terminada la exploracion de toda la línea principal.

ber: 1.^a Los caminos carreteros, además de ser excesivamente costosos con relacion al servicio que prestan, están mui léjos de poder satisfacer las necesidades del comercio, principalmente en cuanto a baratura en los transportes, sobre todo en nuestro país, donde la mayor parte de los productos esportables, como maderas, minerales en bruto, &^a son pesados o voluminosos i de poco valor relativo; 2.^a Los gastos de conservacion de las carreteras, que son injentes aun en países como Inglaterra, donde se conocen i practican los métodos mas económicos de conservacion, serán mucho mas considerables en nuestro país, a causa de lo mui frecuentes i copiosas que son en él las lluvias; de tal suerte que casi puede asegurarse que no nos será posible mantener una carretera un poco larga en buen estado de servicio; 3.^a En los países quebrados i lluviosos, donde no es posible servirse de grandes carruajes tirados por cinco o mas caballos, el número de vehículos i brazos que se emplean para el acarreo es mui considerable relativamente a la carga trasportada. Estas consideraciones i otras que seria largo enumerar, dan fundamento para creer que una carretera no seria parte a bajar el precio de los fletes en la medida en que se requiere que bajen para que ciertos efectos puedan ser esportados con ventaja para el extranjero, i para que otros puedan sostener en los Estados del Atlántico la concurrencia de los productos semejantes de los Estados Unidos.

Me permito citar en corroboracion de lo espuesto, lo que sobre el particular dice el distinguido Injeniero Francisco J. Cisneros, miembro de la Sociedad americana de Injenieros civiles, i de la de Injeniería práctica de Nueva-York, en una memoria publicada el año pasado sobre ferrocarriles de via estrecha:

“El Ecuador, siguiendo un cálculo errado, ha acometido la construccion de carreteras, con preferencia a la de caminos de hierro, suponiendo quizas que el costo de estos no estaria al alcance de los recursos de la Nacion. ¡Error lamentable! Empleando el sistema de vias angostas pueden hacerse caminos mas baratos que la mas barata carretera, i obtener con ellos una capacidad de tráfico, cuando ménos seis veces mayor que la que ofreceria la carretera.

“En efecto, la traccion que se requiere para poner en movimiento un carro cargado con 1,000 libras es de 33 libras o 0,033 del peso sobre un camino a la Mac-Adams, i de 3, 5 a 6 libras o de 0,0035 a 0,0059 peso, sobre un ferrocarril.

“Sirviendo 200 libras de unidad de comparacion, por ser el peso que puede llevar un caballo a lomo en un camino a la Mac-Adams, en carro llevaria un caballo nueve veces esa carga, o sean 1,800 libras, i en un ferro-

carril 54 veces, o sean 10,800 libras. De modo que por este simple dato se llega a los siguientes resultados :

“ El transporte a lomo i en carros, por un camino ordinario, está en la proporción de 1 a 9 ; esto es, el transporte que a lomo costaría nueve pesos, en carro costaría un peso.

“ El transporte en carro por camino ordinario, i el verificado por ferrocarril, están en la proporción de 1 a 6 ; es decir, el transporte que por camino ordinario pagaría seis pesos, pagaría uno por la vía férrea.

“ Pero no es esto todo : en las grandes distancias, o en los distritos de gran movimiento, es necesario acumular grandes potencias para satisfacer las condiciones del tráfico ; i cuando estas exigencias pasan ciertos límites, la fuerza animal, que es la única empleable en las carreteras, es ineficaz ; mientras que el vapor aplicado a las vías férreas las satisface completamente.

“ Esto es fácil de comprender si se tiene presente que el caballo de vapor se calcula en 33,300 libras levantadas a un pié de altura en un minuto ; i como un caballo no podría soportar ese trabajo por mas de seis horas diarias, es evidente que la potencia de un caballo de vapor equivale a la de cuatro caballos de fuerza animal.

“ I a esto debe agregarse que mientras por el camino ordinario el carro haría 24 millas en el día, por la vía férrea los trenes de carga marchan cuando ménos a razón de 12 a 14 millas por hora.

“ Hasta fines del siglo pasado se hacia en carros el acarreo de mercancías en Inglaterra ; i no solo era intolerablemente lento, sino tan costoso el transporte que solo era posible intentarlo con los objetos manufacturados, o con aquellos cuyo peso i volúmen era proporcionalmente menor que su valor, por cuya razón podrían soportar los altos fletes. La tonelada de carga, en carros, desde Lóndres a Leeds, por ejemplo, era a razón de £ 13, que equivalía a 13½ peniques por milla. Entre Liverpool i Manchester era de 40 chelines la tonelada, o 15 peniques por milla. Los artículos de mucho peso, tales como carbon i otros materiales, solo podían utilizarse como efectos comerciales, cuando por hallarse en las cercanías de la costa, podían transportarse por mar ; así es que los mas ricos distritos de la Gran Bretaña permanecían improductivos. Hoi se transporta el carbon por ferrocarril a razón de un penique la tonelada por milla, i algunas veces a menores precios.

“ Las mercancías que pagaban en 1763 de 14 a 15 peniques la tonelada, por milla, pagan hoi de 3 a 4 peniques, i 2½ los efectos de mas peso que volúmen.”

Ademas de trazar como para ferrocarriles los ramales del ferrocarril del Norte designados en la lei de 5 de junio de 1871, sobre mejoras materiales, se obligó el señor Ridley, por el citado contrato de 2 de diciembre, a buscar una línea por donde se pueda trazar una carretera o *tranvia* que comunique el ramal del ferrocarril que debe tocar en el Departamento del Centro, en el Estado de Boyacá, con la ciudad de Tunja, en la direccion mas corta que sea posible; i a trazar esta línea en caso de que la crea practicable, haciendo respecto de ella los demas trabajos i obras estipuladas en el contrato para las otras exploraciones. Fué esta una concesion gratuita hecha por el señor Ridley mediante la simple indicacion que le hice despues de cerrado el contrato en referencia, de que convendria a los intereses mismos de la empresa poner el ferrocarril en comunicacion con la capital del Estado de Boyacá, siquiera fuese por medio de una carretera, ya que no es posible, a juicio del mismo Injeniero, establecerla por ferrocarril de vapor. Esta es una de las pruebas que ha dado el señor Ridley de liberalidad para con el pais i de positivo interes en favor de la obra del ferrocarril.

A partir de la publicacion del informe que el Injeniero señor Ridley dirijió al Gobierno con fecha 26 de mayo último, en el cual anunció la practicabilidad del ferrocarril del Norte con un gasto aproximado de \$ 12.500,000, la opinion pública, que hasta entónces se habia mostrado no poco dudosa de la posibilidad de ejecutar esta obra, comenzó a experimentar una verdadera transformacion. El informe del señor Ridley dió orijen a esperanzas que han venido difundándose dia por dia, en términos que hoy son raras las personas que no tienen confianza en la ejecucion del ferrocarril. Desde aquella fecha, que habrá de ser memorable en los anales del progreso material de nuestro pais, el proyectado ferrocarril dejó de ser utopía para unos, mera aspiracion para otros, i se convirtió a juicio de todos en una de nuestras primeras necesidades; en condicion indeclinable, no ya de progreso solamente, sino de mantenimiento de la paz i de la union en Colombia. Tal es, por lo ménos a mi entender, la situacion creada en el espíritu de los pueblos por la lei de 5 de junio de 1871; situacion que no seria prudente que el Lejislador perdiese de vista un instante. Por fortuna hasta hoy todo concurre a hacer creer que el contrato para la construccion del ferrocarril se ajustará en el curso del presente año; pero si tal no sucediere por alguna estraordinaria circunstancia, el Gobierno no debe desmayar; pues con una voluntad firme, tino i prudencia en los medios de accion, pocas cosas hai que no puedan alcanzarse. Ya la Nacion ha fincado sus mejores esperanzas de paz i prosperidad en la realizacion de esta obra, i debe llevarla a efecto a todo trance; porque si despues de los esfuerzos hechos, i

por falta de perseverancia en ellos, encontrase al cabo una decepcion, ésta podria convertirse en una verdadera calamidad para el pais.

Desde la publicacion de aquel informe surgió tambien una dificultad que el Poder Ejecutivo trató de prevenir en lo posible, defiriendo, como ya se ha hecho notar, para la designacion de la línea del ferrocarril, al juicio del distinguido Injeniero encargado de dirigir las exploraciones. No dudó el Poder Ejecutivo que, siendo dicho Injeniero la persona mas competente, no solo bajo el aspecto de la ciencia sino tambien del de la imparcialidad para resolver esta delicada cuestion, la decision que él adoptara seria considerada como la mas conveniente a los intereses de la empresa i a los de la Nacion. Así sucedió en efecto por parte de las Asambleas de Boyacá i Santander, que habiendo sido llamadas a emitir un voto indirecto en la cuestion, lo dieron en el sentido mas ilustrado i patriótico que fuera de desearse.

Mas habiéndose solicitado por la Asamblea de Boyacá i por varios ciudadanos de ese Estado i del de Santander, que se mandase practicar la exploracion de una línea distinta a la adoptada por la comision, el Poder Ejecutivo, a quien no se habia ocultado la gravedad de este asunto, propuso al Injeniero señor Ridley que recorriese la línea indicada en las representaciones o solicitudes de que se ha hecho referencia, i manifestase luego al Gobierno su opinion sobre la practicabilidad material i económica de un ferrocarril a lo largo de ella; propuesta a que el señor Ridley no accedió, fundado en las consideraciones que aparecen de la nota dirigida por él a mi Despacho con fecha 30 de noviembre último (documento número XVIII.)

Como se verá por ese documento, la opinion del señor Ridley no ha podido ser mas fundada ni mas decisiva en contra de la proyectada línea; i es del caso manifestar aquí—que si el Poder Ejecutivo llevó hasta ese punto su deferencia hácia la opinion de los solicitantes de nuevas exploraciones, fué únicamente con la mira de desembarazar de todo tropiezo la marcha de esta empresa, conjurando todo motivo de desconfianza i tratando de disipar hasta la mas lijera preocupacion que pudiera disminuir el entusiasmo de las poblaciones en favor de aquella obra redentora; pues por lo que hace al Poder Ejecutivo, éste se halla penetrado de la idea de que lo que importa estender una línea de rieles, la mas corta i económica posible, que comunique las altas rejiones del interior del pais con el rio Magdalena en un punto desde el cual la navegacion por vapor no esté sujeta a interrupciones. Este camino, si llega a construirse, dará origen a la ejecucion de otros muchos; i servirá, a la vez que de ensayo, de vehículo, por decirlo así, para la introduccion de cuantos exijan las necesidades de la industria.

Debe tenerse presente que ningun pais del mundo ha empezado por contra-

tar de una vez las mas grandes líneas de ferrocarril que la configuracion de su suelo puede permitir. La Inglaterra misma, la Nacion mas rica i comercial del globo, dió principio a esta clase de obras con el ferrocarril de Liverpool a Manchester, que solo mide de 30 a 35 millas. Por otra parte,—forzoso es decirlo una vez siquiera,—la direccion de los ferrocarriles no es cuestion de Gobierno, ni de simpatías locales o intereses personales: es cuestion de orografia i de injeniatura, de poblacion, de industria o de riqueza; es pura i simplemente una cuestion económica en que, si bien es cierto que está interesada la Hacienda pública, este interes no es distinto del de los capitalistas que hayan de colocar sus fondos en esta clase de obras.

Notable ha sido el celo con que varios ciudadanos le han seguido los pasos al Poder Ejecutivo en la direccion del negociado del ferrocarril del Norte, dejando conocer, ya que no atreviéndose a manifestar francamente, el temor de una preferencia indebida por ésta o aquella línea de las que se han creido adaptables para el trazado i ejecucion de la obra; aprehension que no vacilo en calificar de estraña, porque aun suponiendo que el Poder Ejecutivo fuese capaz de ejercer influencias con el objeto de torcer la direccion natural del ferrocarril, éstas encallarian ante el interes de los empresarios, el cual les aconseja escojer la línea que ofrezca mayores facilidades de ejecucion i prometa mejores resultados financieros. Dudo que haya un solo colombiano de cuantos han merecido el honor de una alta posicion oficial, que quisiese, por ningun motivo, arrostrar la responsabilidad de un procedimiento desleal en la direccion del negocio de mas trascendencia económica i quizá política que ha tenido hasta ahora entre manos la Administracion pública del pais; i creo ademas que serán pocas las personas incapaces de comprender que ante la honra de contribuir a llevarlo a feliz término i del modo que mejor consulte los intereses todos de la sociedad, no hai ambicion que no sea pequeña ni interes que no deba ser desatendido.

¡Cosa singular,—cabe decir aquí a imitacion de una célebre escritora,—que en este pais donde hai tantos ciudadanos capaces de sacrificar sus intereses i su vida en servicio de la patria o en defensa de su propia reputacion, sean pocos los que se hallan dispuestos a fiar en el patriotismo i la delicadeza ajenos!

Ferrocarril de Buenaventura al rio Cauca.

He creido conveniente apuntar, si bien a la lijera, los principales desarrollos que en el contrato sobre construccion de un ferrocarril del puerto de

Buenaventura al río Cauca se dieron a las bases para este contrato, aprobadas por el Congreso en 14 de junio último.

Habiéndose determinado en el artículo 2.º del contrato, en cumplimiento de lo estatuido en la base XXXII, qué anchura debe tener el camino entre los rieles; cuál habrá de ser la pendiente máxima; cómo deben construirse i de qué materiales los puentes, viaductos, durmientes, rieles, &ª qué número de estaciones debe fabricar la Compañía, en qué lugares, i qué departamentos deben tener éstas, &ª &ª se estipuló (artículo 2.º inciso 18) para seguridad del cumplimiento de las condiciones de que trata este artículo, que si a los diez años despues de estar concluido i dado al uso público el camino, no hubiese la Compañía cumplido tales condiciones, no tendría el Gobierno que pagar, de allí en adelante, suma alguna a la Compañía; i que si dos años despues, esto es, a los doce de haber dado al uso público el camino, no hubiese ésta cumplido las referidas condiciones, caducaría el privilegio.

El hecho de haberse cumplido estas condiciones, así como el de haberse concluido el camino en toda su estension i dádose al uso público i el de estar terminado i puesto en servicio el muelle que la Compañía construya en Buenaventura, se comprobarán ante el Poder Ejecutivo, a solicitud de los empresarios, mediante un sumario instruido contradictoriamente entre éstos i el Ajente que el Poder Ejecutivo designe con tal fin.

Para el efecto del pago de las cantidades que el Gobierno debe entregar a la Compañía en calidad de garantía de intereses, se dará por concluido el ferrocarril dentro de los cuatro años de que trata la base primera, con tal que lo recorra sin inconveniente alguno, en toda su estension, un carro cargado, i con tal que el ancho de la via, su pendiente máxima, la forma de los rieles, los carros de pasajeros de primera i segunda clase i el material rodante, tengan las condiciones determinadas en los incisos 1.º, 2.º, 6.º, 7.º, 16 i 17 del artículo 2.º

Para seguridad del cumplimiento de la segunda parte de la base V, que dispone que al entregar la Compañía al Gobierno el ferrocarril con todas sus construcciones, anexidades i material rodante, debe todo esto encontrarse en el mejor estado en que lo hubiere tenido en servicio la Compañía, se estipuló que cincuenta i cinco años despues de concluida la obra, el Gobierno podría exigir de la Compañía una garantía igual al monto del producto neto de la empresa en los cinco años próximamente anteriores; que exigida la garantía, la Compañía quedaria obligada a darla o entregar al Gobierno el camino en el mismo año; i que el hecho de no dar la referida garantía motivaría la caducidad del privilegio.

Con el mismo fin de asegurar la entrega del camino en el mejor estado

en que lo haya tenido en servicio la Compañía, se convino (artículo IX) en que, concluidos los trabajos del ferrocarril, la Compañía mandaría hacer, a sus espensas, un deslinde territorial con citacion de los dueños de los terrenos colindantes, i un plano catastral de todas las obras, anexidades i dependencias del camino; en que la Compañía haría formar, a sus espensas tambien, un estado descriptivo de los puentes, acueductos i demas obras que deben cederse a la República a la espiracion del privilejio; i en que el Gobierno tendria derecho de nombrar un Injenero o comisionado especial que inspeccionase la práctica e hiciese constar la esactitud de los planos catastrales, estado descriptivo i deslinde territorial espresados.

Por la base XV el Gobierno se obliga a vender a la Compañía un millon de hectaras de terrenos baldíos, escojidos por ella i divididos en lotes de diez mil hectaras, alternados, de manera que entre uno i otro se separe uno igual para el Gobierno. En desarrollo de esta disposicion se estipuló que, cuando la estension del terreno de que pudiera disponerse no alcanzase a veinte mil hectaras, éste se dividiria en porciones iguales, una para el Gobierno i otra para la Compañía; i que, en las enajenaciones de tierras baldías que se hagan de las que se hallan en el Estado del Cauca al sur del paralelo situado a los cinco i medio grados de latitud norte i al oeste del meridiano uno, lonjitud occidental de Bogotá, el Gobierno reservará lotes de diez mil hectaras de largo al lado de los que se enajenen, que no podrán ser en ningun caso mayores de diez mil hectaras, a fin de que la Compañía tenga donde tomar los que le corresponden. Esta obligacion del Gobierno solo subsistirá por el término de ocho años, contados desde la fecha del contrato; de suerte que si al espirar este término la Compañía no hubiere tomado el millon de hectaras que le corresponden, tendrá que tomarlas despues donde se encuentren algunas no enajenadas, i siempre en lotes alternados.

En desarrollo de la base XXVI, por la cual se concede derecho a la Compañía para construir desde el Cauca hasta el rio Magdalena un ferrocarril, como continuacion del de Buenaventura al rio Cauca, con sus propios recursos i sin exigir subvencion alguna al Gobierno, se estipuló en el contrato (artículo XXXI) que en todo caso de concesion de privilejio a otra Compañía o individuo para construir un ferrocarril del Cauca al Magdalena, a continuacion del ya contratado, la Compañía contratante no podria ser privada del derecho de continuar el suyo tambien hasta el Magdalena; i que el derecho de construir el referido ferrocarril, solo subsistirá para la Compañía por el término de doce años, contados desde la fecha del contrato.

Celebrado el contrato, el Representante de la Compañía señor David R. Smith, suplicó al Poder Ejecutivo (documento número I) que le indicase cuál es la parte hoy libre de las Aduanas de Buenaventura, Tumaco i Riosucio, i cuál la que irá quedando libre en los años subsiguientes; a qué suma ascenderá probablemente esta parte libre en el año de 1871, i a cuál en los años subsiguientes, suponiendo que el país continúe desarrollándose, no con la rapidez que se cree lo conseguirá mediante el ferrocarril, sino según la marcha que ha seguido hasta ahora; i que le suministrase los datos conducentes a desvanecer la desconfianza producida en los capitalistas extranjeros para invertir capitales en Colombia, por los pleitos promovidos i las dificultades suscitadas a la Compañía del ferrocarril de Bolívar; indicaciones i datos que le fueron suministrados por mi Despacho con la posible claridad, i que pueden verse en el documento arriba citado.

Según lo anuncia el señor Ministro de la República en Washington con fecha 1.º de diciembre último, estaba ya organizada la Compañía empresaria, en la cual figuran personas muy distinguidas i capitalistas respetables de los Estados Unidos; había salido para el Cauca el cuerpo de ingenieros que debe explorar la línea del ferrocarril, i la Compañía había erogado sumas que no bajan de \$ 25,000 para los trabajos preparatorios de la empresa. Aunque no se han consignado todavía los \$ 25,000 exigidos como garantía del contrato, el señor Ministro anticipa la excusa que darán los empresarios por no haberlo verificado el día convenido, e indica que pedirán una próroga, que el Poder Ejecutivo cree deberá concederse, en atención a que, como dice el señor Martín en su nota citada, "aunque la Compañía tiene propósito decidido de hacer el camino, no está segura de que la obra cueste solamente siete millones de pesos, i no cree adquirir esta seguridad sino por virtud i en vista de los trabajos de la comisión de ingenieros que acaba de enviar al Cauca. La Compañía hará, pues, el camino, aunque cueste más de los siete millones (lo cual no cree ella misma probable en atención a los informes dados por los señores Smith i Mónica); pero en tal caso solicitará la garantía del interés de un capital de ocho o nueve millones, en vez de siete, según resulte del estudio de los ingenieros."

Como se vé, esta importante empresa se ha organizado bajo muy favorables auspicios, i hai fundamentos para esperar que la obra se llevará a cabo con buen éxito.

Ferrocarril de Bolívar.

El rendimiento de esta empresa ascendió en el primer semestre de 1871 a \$ 18,349-84 cs; los gastos a \$ 18,047-32 cs, i el déficit a cargo de la Nacion a \$ 20,697-48 cs. No se estrañará lo exiguo de este rendimiento si se tiene en cuenta que, cuando se dió al tráfico el ferrocarril de Bolívar, la guerra franco-alemana habia paralizado totalmente las esportaciones e importaciones por el puerto de Sabanilla, a cuyas aguas acuden de preferencia los buques alemanes; i que era menester que trascurriese algun tiempo para que el tráfico, que habia ido a buscar a Santamarta buques protegidos por la neutralidad de su bandera, volviese a dirigirse a Sabanilla cuando, restablecida la paz en Europa, diesen los buques alemanes suficiente seguridad al comercio.

En el segundo semestre quedó a favor de la Compañía el saldo de \$ 1,513-92 cs, descontable del monto de la garantía a cargo del Tesoro nacional; de suerte que el déficit alcanzó a \$ 19,486-08 cs.

En el primer semestre de 1872 el saldo favorable a la empresa fué de \$ 262-84 cs, i el déficit a cargo de la Nacion de \$ 20,737-16 cs. El rendimiento de este semestre ha sido realmente escaso, resultado al cual han contribuido las siguientes causas: 1.^a la pérdida de gran parte de la cosecha de algodón; 2.^a la peste que ha azotado las poblaciones de la costa del Atlántico; i 3.^a la notable sequedad del rio Magdalena, que ha impedido la bajada de los cargamentos.

Segun informa el Inspector oficial del ferrocarril, el producto líquido de los cinco primeros meses del segundo semestre de 1872, asciende a \$ 8,174-86 cs, i puede calcularse en \$ 3,500 el rendimiento del mes de diciembre; de manera que la utilidad de este semestre será próximamente de \$ 11,500, o sea, mas de la mitad del valor de la garantía.

Por el cuadro siguiente, que manifiesta el movimiento del tráfico en el ferrocarril de Bolívar desde que se dió al servicio público hasta el mes de setiembre último, se ve que el número de cargas trasportadas en los 9 primeros meses del año de 1872 es superior en mas de 20,000 al número de las trasportadas en todo el año anterior; aumento digno de consideracion, por haberse verificado apesar de los sucesos desgraciados de que se ha hecho referencia.

| AÑOS. | MESES. | Importacion. | Esportacion. | Totales por meses. | Totales por años. |
|----------------|-----------------|--------------|--------------|--------------------|-------------------|
| 1871 | Abril | | | 5,402 | 67,565 |
| | Mayo ..... | ..... | ..... | 6,476 | |
| | Junio..... | ..... | ..... | 6,438 | |
| | Julio ..... | ..... | ..... | 7,836 | |
| | Agosto ..... | ..... | ..... | 3,720 | |
| | Setiembre..... | ..... | ..... | 4,895 | |
| | Octubre..... | ..... | ..... | 10,385 | |
| | Noviembre..... | ..... | ..... | 11,017 | |
| | Diciembre ..... | ..... | ..... | 11,396 | |
| 1872 | Enero | 3,033 | 5,665 | 8,698 | 90,072 |
| | Febrero | 1,792 | 5,473 | 7,265 | |
| | Marzo | 4,246 | 5,186 | 9,432 | |
| | Abril..... | 3,309 | 8,251 | 11,560 | |
| | Mayo..... | 2,845 | 10,763 | 13,608 | |
| | Junio..... | 3,893 | 6,626 | 10,519 | |
| | Julio..... | 5,328 | 5,274 | 10,603 | |
| | Agosto..... | 4,822 | 3,036 | 7,858 | |
| Setiembre..... | 5,353 | 5,803 | 11,157 | | |
| | | 34,622 | 56,078 | | 157,637 |

Cree con fundamento el Inspector oficial del ferrocarril que, subiendo en cinco centavos el precio del transporte de cada tercio de tabaco, como se proyecta hacerlo, i aumentando el material rodante, para lo cual ha dispuesto ya tambien lo conveniente la Compañía empresaria, quedará el Gobierno libre de la garantía en el corriente año.

Mas teniendo en cuenta que los productos obtenidos en los dos últimos meses son mui superiores a los anteriores, i que el de noviembre deja ya un superavit de consideracion, hai razon para esperar que el aumento del tráfico i del material rodante bastarán por sí solos para libertar de la garantía al Gobierno en el presente año.

No era de esperarse semejante resultado: 1.º porque el ferrocarril de Bolívar se dió al servicio público ántes de hallarse en estado de atender a las exigencias del tráfico, a causa de carecer de los vehículos necesarios para el camino de rieles i para la bahía, inconveniente que no se ha remediado aún; i por no estar concluidas las estaciones cuando comenzó el acarreo, ni estarlo todavía; circunstancias que, retardando las operaciones, han contribuido a elevar los gastos en cantidad no despreciable; i 2.º porque el ferrocarril, obra costosa i que exige grandes desembolsos para su servicio i conservacion,

ha tenido i tiene que sostener la concurrencia de un canal natural, que termina en un puerto mui superior al de Sabanilla.

Tres circunstancias han contribuido a hacer mas dificil el sostenimiento de esta concurrencia i a minorar los rendimientos del ferrocarril, de las cuales la primera es de carácter permanente, la segunda de duracion probablemente algo larga, i la tercera dejará de existir pronto, si se atiende la escitacion hecha a los Agentes de la Compañia empresaria para que dicten las providencias conducentes a ello :

1.^a En los ferrocarriles de poca longitud, como el de Bolivar, que apenas mide 22 kilómetros, el trabajo de las operaciones de carga i descarga, que es considerable con relacion al espacio que las cargas recorren en el camino, motiva un alza considerable en el precio del flete, mui especialmente donde los salarios son caros, como sucede en la costa del Atlántico ; i esta alza, que por recargar los gastos de transporte contribuye a minorar el movimiento del tráfico, no cede en beneficio de la empresa ;

2.^a A causa de la poca profundidad del puerto de Sabanilla i de la falta de un muelle suficientemente largo, es menester hacer uso de remolcadores i botes para el embarque i desembarque de los pasajeros i mercaderías ; esta operacion costosa se ejecuta actualmente por una empresa diferente de la del ferrocarril, la cual cobra 20 cs. por el transporte de cada carga del buque a la Aduana o de ésta al buque, recargo que, aunque acrecienta el precio del flete, no ingresa a la empresa del ferrocarril, i

3.^a La simultaneidad con que acuden al puerto de Sabanilla los vapores de las diversas líneas i la premura que su despacho tambien simultáneo requiere, exigen una agrupacion considerable de esfuerzos en una sola semana, circunstancia que por fuerza ha de producir uno de estos dos resultados : o un mal despacho, o un despacho costosisimo. Los Agentes de la empresa, segun informa el Inspector oficial, han optado por lo último, i asi es que las operaciones de carga, descarga i embarque requieren el empleo de 20, 30, 40, 50, i hasta 60 obreros en el dia i en la noche, pagados a precios de circunstancias, es decir, mui altos por lo comun.

En vista de todas estas consideraciones, es fuerza convenir en que los resultados que hasta ahora ha dado el ferrocarril de Bolivar son superiores en mucho a los que de él podian esperarse ; i en que, si mediante las reformas de que se habló arriba i el aumento natural del tráfico, queda el Gobierno libre de la garantía en el presente año, habrá fundados motivos para creer que otros ferrocarriles que se establezcan en el pais en condiciones ménos desventajosas que las del de Bolívar, tendrán, trascurrido algun tiempo despues de su construccion, suficiente alimento en la industria del pais. Tal es el resultado que se espera del proyectado ferrocarril del

Norte, que no tendrá contra sí la concurrencia de ninguna via fluvial, i que atravesará rejiones bastante ricas e industriosas i mui pobladas.

Habiendo puesto el Inspector oficial en conocimiento del Gobierno que el sistema de administracion de la empresa del ferrocarril, en punto a economías de fáeil e indispensable realizacion, es defectuoso en alto grado, i que esto, en su sentir, es la causa por la cual el pasivo ha devorado hasta ahora el activo, apesar de haber tenido éste grande i sostenido incremento, dictó el Poder Ejecutivo por mi Despacho la resolucion de 13 de agosto último, en la cual se escita a los Ajentes del Directorio de la Compañía empresaria :

1.º A que se observen escrupulosamente las prevenciones referentes al servicio i contabilidad del ferrocarril, que les fueron trasmitidas por el Interventor oficial en agosto del año próximo pasado; de las cuales las principales son : establecer la unidad de caja en las operaciones de recepcion i pago; preferir el servicio a sueldo fijo al asalariado diariamente; acompañar el comprobante claro, preciso i dado por quien corresponda, a toda operacion que debite o acredite la cuenta de caja; reformar el sistema hasta ahora seguido en la venta i amortizacion de las boletas de pasaje; i llevar una cuenta ausiliar para cada uno de los ramos de fletes i pasajes; i

2.º A que se ensanche el muelle de Salgar, tanto a lo ancho como a lo largo, con el objeto de adaptarlo para almacenes de depósito de la carga de importacion i esportacion, a fin de evitar la necesidad de trenes extraordinarios al principio i al fin de cada mes, i de disminuir el gasto de jornales, ocasionado por la simultaneidad con que es preciso ejecutar las operaciones de carga, descarga i embarque en varios buques.

Con el mismo fin de contribuir a la mejora del actual sistema de Administracion del ferrocarril, i con el de poner con mayor frecuencia en conocimiento del público las operaciones de caja de aquella empresa, se dictó, por mi Despacho tambien, la resolucion de 24 de setiembre último, por la cual se ordenó que, ademas de imponerse de las operaciones que ejecute la Compañía, conforme al contrato respectivo, el Inspector oficial examine al fin de cada mes las cuentas de ésta, estienda la diligencia de visita, tome cuenta de las operaciones descritas en el "Diario" durante el mes i del balance mensual que se forme sobre dicha cuenta, i remita copia de todos estos documentos para publicarlos en el "Diario Oficial."

El artículo 1.º del contrato de 9 de noviembre de 1867, sobre construccion de un camino de ruedas de Barranquilla a Sabanilla, no designó

el lugar preciso de la bahía donde el ferrocarril debia terminar ; pero como era manifesto que este punto debia ser uno adecuado para servir al objeto a que se destinaba el camino, el Poder Ejecutivo declaró (resolucion de 15 de setiembre de 1871) que la Compañía empresaria estaba en el deber de prolongar el ferrocarril hasta un lugar de la bahía donde pudieran fondear los buques, o de suplir la prolongacion con el establecimiento de remolcadores de vapor que hicieran fáciles i seguras las operaciones de embarque i desembarque de pasajeros i mercaderías, segun el uso comun i corriente en los puertos de mar. Fundóse esta resolucion en que es evidente que la intencion de las partes al celebrar el contrato fué unir la bahía de Sabanilla con el rio Magdalena por medio de un ferrocarril o carretera que sirviese para el comercio de esportacion e importacion ; objeto que no se lograria si el extremo del ferrocarril quedase a una considerable distancia del fondeadero de los buques, i fuesen dilatadas i peligrosas las operaciones de embarcar i desembarcar. Pero la Compañía no entiende así el contrato, i pretende no estar obligada ni a prolongar el ferrocarril ni a establecer remolcadores, fundándose para ello en varias razones, entre las cuales hai una cuya fuerza no puede desconocerse, i es que, conforme al artículo 2.º del contrato mencionado, la construccion de muelles es potestativa de la Compañía, un derecho i no una obligacion ; de lo cual deduce ésta que, si no está obligada a prolongar el camino construyendo muelles, mucho ménos lo está a establecer remolcadores ni otras embarcaciones para el servicio de la bahía.

Esta contradiccion entre el espíritu del contrato i una de sus estipulaciones demuestra la lijereza con que se procedió al celebrarlo. Si ántes de comprometerse el Gobierno a prestar la garantía de intereses para la obra del ferrocarril, hubiera hecho practicar por personas competentes un exámen detenido del puerto de Sabanilla, para saber oportunamente qué clase de obras debian ejecutarse allí, cuál es el lugar mas conveniente para la estacion del ferrocarril a la orilla del mar, cuál el valor aproximado de todas las obras que habia necesidad de ejecutar, &," &," no se habria incurrido en contradicciones de ninguna especie, las estipulaciones del contrato serian perentorias, i el Gobierno no se encontraria en la situacion en que se halla, de sacrificar, por decoro, una parte de sus derechos.

Por esto he sentido invencible repugnancia a contratar definitivamente la construccion de obras respecto de las cuales ni el Gobierno ni los empresarios han hecho un estudio concienzudo. No he podido concebir que sea razonable la celebracion de contratos para la ejecucion de obras cuyo costo i condiciones no conocen las partes contratantes ni aun por aproximacion. Esta repugnancia, hija de una honrada conviccion, ha sido por desgracia interpretada de estraños i diversos modos : quién la ha atribuido a

un espíritu de provincialismo, que desconociendo la solidaridad que hai en todo progreso, no ve con el mismo interes la ejecucion de obras públicas en este que en aquel Estado de la Union; quién, a escesiva desconfianza, a personales antipatías, &.^a &.^a; pero luego que se note que todos los que han celebrado o intentado celebrar contratos para la ejecucion de mejoras materiales, sin escepcion alguna, me han encontrado en el mismo terreno, no hai duda que se me hará justicia.

Convenidas las partes en sujetar a la decision de árbitros el punto controvertido, éstos declararon que la Compañía habia cumplido debidamente el contrato, i que no habia derecho para hacerle las nuevas exigencias de que trata la citada resolucion ejecutiva de 15 de setiembre de 1871; mas, como la Cámara de Representantes no estimase obligatorio para la República este fallo arbitral, aprobó una proposicion en que escitaba al Procurador nacional a que entablase contra la Compañía del ferrocarril de Bolívar las acciones que estimara convenientes a los intereses de la Nacion.

Teniendo en cuenta la deficiencia i oscuridad del contrato i la suma conveniencia de fijar un máximun a la tarifa de fletes i pasajes en el ferrocarril; i atendiendo por otra parte a que, iniciadas las mejoras materiales por el sistema de garantía sobre los capitales invertidos en ellas, i proyectadas obras de grande importancia que exigen el concurso de capitales extranjeros, no era en manera alguna prudente el promover pleito, apenas terminada la primera obra, a la Compañía que la llevó a cabo, sobre un punto que podia arreglarse fácilmente mediante un convenio entre las partes, resolvió el Poder Ejecutivo allanar la dificultad celebrando el contrato de 20 de mayo último, sobre remolcadores i un vapor guarda-costa. Por medio de este contrato se propuso el Gobierno, además de los objetos indicados, obtener, con un pequeño gasto, el servicio de un vapor guarda-costa para perseguir el contrabando en la del Atlántico. Presentado al Congreso en sus sesiones pasadas, fué aprobado por el Senado en los tres debates constitucionales, con notable mayoría, i por la Cámara de Representantes en primer debate, i si no seconsideró en los otros fué únicamente por falta de tiempo. No fué esta la única prueba que dió el Senado de que estimaba el contrato conducente a los fines que se tuvieron en mira al celebrarlo, pues en 15 de junio último aprobó la siguiente proposición:

“El Senado de Plenipotenciarios aprecia debidamente la conducta patriótica del señor Secretario de Hacienda i Fomento al firmar el contrato celebrado con la Compañía del ferrocarril de Bolívar i la del ciudadano Presidente de la Union al aprobarlo, i considera que en este grave asunto han consultado los intereses de la Nacion.”

Apesar de esto, el señor Procurador jeneral, acatando la aludida escitacion de la honorable Cámara de Representantes, no obstante que en su concepto han desaparecido los motivos que dieron lugar a ella, solicitó en 9 de julio último de la Corte federal: 1.º que declarase que existe la controversia de que se ha hecho referencia en este escrito; i 2.º que condenase a la Compañía del ferrocarril de Bolívar a cumplir las condiciones que le impuso el Poder Ejecutivo en la ya citada resolucion de 15 de setiembre de 1871, cuales son:

“Que si la práctica demostrare que el punto donde termina el ferrocarril sobre la bahía de Sabanilla no está bien elejido i es inconveniente para la carga i descarga de los buques, i que estas operaciones ofrecen riesgos i dificultades que podrian evitarse, designando para muelle del ferrocarril otro lugar de la bahía, la Compañía está obligada a prolongar el ferrocarril hasta el punto de dicha bahía que mas convenga a la seguridad de los buques i al consiguiente aumento de tráfico por el ferrocarril; i

“Que si el punto donde termina el ferrocarril hiciere necesario para la segura carga i descarga de buques el servicio de remolcadores de vapor, la Compañía está obligada o a prolongar el camino hasta un punto adecuado de la bahía, que evite el empleo de tales remolcadores, o a establecer éstos por cuenta de la empresa, entendiéndose que en este caso los beneficios que ellos produzcan se acumularán a los productos del ferrocarril i se tendrán en cuenta al liquidar la suma que el Gobierno nacional debe pagar a la empresa por la garantía del 7 por 100.”

La mas grave de las objeciones que hicieron al contrato sobre remolcadores sus adversarios en el Congreso fué la de que, habiendo de tener los Agentes de la Compañía del ferrocarril de Bolívar parte en la direccion del vapor guarda-costa, i siendo comerciantes estos señores, podria suceder que se valiesen de su ventajosa posicion para hacer el contrabando: cosa bien poco probable, en mi concepto, porque el artículo 4.º del contrato dispone que, durante el tiempo en que el vapor se halle al servicio de la Nacion, su tripulacion estará sometida a las órdenes del Ajente que el Poder Ejecutivo designe para vijilar la Costa; i porque, conforme al mismo artículo, los empleados del vapor deben ser de la confianza del Gobierno, quien podrá exigir, cuando lo estime conveniente, la separacion de cualquiera de ellos. No obstante lo poco de temerse que es el peligro aludido, se podria, caso de no estimar suficientes las precauciones de que trata el citado artículo 4.º prescindir de la parte del contrato relativa a la adquisicion del vapor guarda-costa; pues como se ha manifestado, no fué tal adquisicion el principal de los objetos que se tuvieron en mira al celebrarlo. Lo que el Poder Ejecutivo creia de importancia capital en el asunto era dar fin a las contro-

versias que existen entre el Gobierno i la Compañía del ferrocarril, i restringir la libertad que tiene ésta de fijar la tarifa; objetos que sí se alcanzarían mediante el contrato, sin comprometer los intereses del fisco.

Visto que hubo graves omisiones en el contrato de 9 de noviembre, que se esplican naturalmente por nuestra inesperienza en esta clase de negocios i que son imputables al Gobierno, mal podría éste sustraerse a los perjuicios que de ello habrían de resultarle: dura lección de la cual habremos de aprovecharnos en lo futuro; pero tratar de remediar hoy el mal promoviendo pleitos i suscitándole obstáculos a la Compañía empresaria, es un proceder que está muy lejos de consultar los verdaderos intereses del país.

La fama inmerecida de suspicaces que tenemos en el extranjero nos perjudica mas de lo que a primera vista pudiera pensarse. Desgraciadamente los pleitos promovidos a los empresarios del ferrocarril de Bolívar, de los cuales se ha tenido conocimiento en Europa i en los Estados Unidos, han contribuido no poco a fortalecer la desconfianza de los capitalistas de esos países para invertir en el nuestro sus capitales, cabalmente cuando la necesidad de inspirar absoluta confianza en el exterior se hace sentir mas vivamente que nunca.

En confirmacion de esto me permito insertar la parte conducente de un oficio que en 8 de julio último pasó a mi Despacho el señor David R. Smith, contratista del ferrocarril del Cauca.

“Como la nota oficial del Cónsul de Colombia en Brémen, de 6 de febrero del corriente año, número 17... . . . manifiesta que los capitalistas de Alemania abrigan desconfianza para invertir sus capitales en Colombia, por causa de los pleitos, disgustos i dificultades que han tenido los bremeses empresarios del ferrocarril de Bolívar, i como estos rumores pueden tambien influir en los miembros de la “Cauca Valley Mining & Constructing Company”; aunque tengo conocimiento privado de que todo ha sido satisfactoriamente arreglado entre el Gobierno de Colombia i los empresarios del ferrocarril, desearia sin embargo poder presentar de ello a mis comitentes constancia oficial; i así suplico a usted... se sirva suministrarme los datos que juzgue puedan conducir al objeto deseado de *inspirar confianza*.”

Estas consideraciones i otras que omito en obsequio de la brevedad, me mueven a creer que no deben llevarse adelante las jestionés judiciales promovidas por el Gobierno a la Compañía del ferrocarril de Bolívar, i que lo mas acertado que podría hacerse en el particular sería arreglar amigablemente las diferencias que existen entre esta Compañía i el Gobierno. No dudo que procediendo de esta manera i protejiendo la empresa con liberalidad, se disipará en parte siquiera la impresion producida en Europa por

los pleitos i dificultades que se les han promovido o con que han tenido que luchar los empresarios del ferrocarril de Bolívar. Ningun sacrificio tiene que hacer la República para obtener este resultado; lo que propongo es que se vea si es posible conseguir mediante un arreglo equitativo lo que probablemente no se conseguirá mediante un largo juicio. Tambien estoi convencido de que, pasado un corto lapso de tiempo, ménos de un año talvez, quedará libre el Fisco del gravámen de la garantía; i no se pierda de vista que a la Compañía empresaria le importa tanto como a la Nacion que llegue este caso. La razon es sencilla: para que las acciones de la empresa obtengan un alto precio, i sean solicitadas en los mercados estranjeros, no basta la garantía del Gobierno, porque, por mui respetable que éste sea, siempre está espuesto a contingencias que pueden impedirle ser puntual en el pago de los intereses garantizados, riesgos que no se ocultan a los capitalistas estranjeros, i que, produciendo desconfianza, influyen desfavorablemente en el crédito de las acciones.

Observaré de paso que en la respuesta que se dió al oficio del señor Smith, de que se ha hecho referencia, se le manifestó a este señor que las acciones judiciales que se han intentado contra la Compañía del ferrocarril de Bolívar proceden de que los poseedores intermediarios del privilejio no se arreglaron de una manera clara i bien definida ántes de que se diese principio a la ejecucion de la obra; que estas jestionés promovidas por particulares no pueden imputarse en manera alguna al Gobierno; i que, en lo que de éste ha dependido, la empresa ha sido protegida, sin alterar por eso el curso de la administracion de justicia. En efecto, la empresa del ferrocarril ha tenido el apoyo decidido del Gobierno en cuanto éste ha podido prestarlo dentro del límite de sus facultades constitucionales i legales. Prueba de ello son la prontitud con que han sido resueltas las solicitudes sobre reconocimiento del capital invertido en la obra, i sobre ordenacion de pago del saldo deducido por cuenta del interes garantizado, i el interes i buena voluntad con que el Poder Ejecutivo se prestó a la celebracion de un contrato que diese fin a las controversias de que se ha hecho referencia.

En el supuesto de que la Compañía empresaria del ferrocarril se comprometia a comunicar el fondeadero de la bahía de Sabanilla con la ciudad de Barranquilla, se comprende mui bien cómo pudo el Gobierno dejar a la Compañía en libertad de fijar el precio de los fletes i pasajes; porque siendo en tal caso uno mismo el interes de los empresarios i el del Fisco, no era natural suponer que estos trataran de perjudicar al Gobierno, puesto que no podian hacerlo sin perjudicarse a sí mismos.

Pero partiendo del supuesto de que el servicio de la via podia llegar

a hacerse por dos empresas diferentes, una con garantía oficial i otra sin ella, pertenecientes ámbas a un mismo dueño, no se comprende como pudo llegar la imprevision del Gobierno hasta el punto de conceder a la Compañía la facultad de fijar la tarifa; porque en este caso, si el interes de los empresarios i el del Fisco no son del todo opuestos, era natural al ménos suponer que pudiesen llegar a serlo.

Seria fácil, en efecto, para los empresarios poner las cosas en una situacion en que lo que perdiera la Nacion lo ganaran ellos. Bastaria para esto arreglar la tarifa de modo que, en el precio de los fletes o pasajes, le correspondiese a la empresa del ferrocarril lo estrictamente necesario para los gastos de conservacion i servicio, i el remanente a la de bongos. De esta suerte quedaria el Gobierno sujeto a pagar la garantía por el término del privilejio, sin poder remediar de modo alguno tan ruinoso orden de cosas.

Para convencerse de que en el primer supuesto no corrian peligro alguno los intereses del Fisco, basta observar que, o la Compañía aspiraba a ganar mas del 7 por 100 sobre los capitales invertidos en la obra, i entónces subiria el precio de los fletes hasta donde lo permitiesen las condiciones económicas del camino; o, contentándose con el 7 por 100, cosa mui improbable, bajaria al mínimum el precio de aquellos, caso en que, el desarrollo consiguiente del comercio i de la industria bastaria a indemnizar al Gobierno indirectamente de la suma que por déficit tuviera que abonar a la Compañía.

Estas consideraciones evidencian que el Gobierno, al celebrar el citado contrato de 9 de noviembre de 1867, entendia las disposiciones de éste en el sentido de que el precio del transporte de cargas i pasajeros desde el fondeadero de la bahía de Sabanilla hasta Barranquilla debia ingresar en su totalidad a la empresa cuyo interes garantizó.

Sentado esto, i habiendo llegado el caso, no previsto en el contrato, de que la via esté servida por dos empresas diferentes entre las cuales es menester distribuir el rendimiento de los fletes i pasajes, ocurre preguntar si la libertad de fijar la tarifa implica la facultad de distribuir *ad libitum* el precio de aquel entre las dos empresas.

Obsérvese desde luego que sobre este punto nada se dijo en el contrato, pues no era natural disponer cosa alguna para un caso que no se previó al tiempo de contratar. Habiendo, pues, en el contrato un vacio que hai que colmar para evitar mayores dificultades en lo sucesivo, es fuerza determinar de qué manera, segun qué regla se ha de hacer la distribucion aludida, porque no es posible admitir que ésta dependa del mero arbitrio de una de las partes contratantes.

Mas como el Poder Ejecutivo está léjos de pretender atribuirse a sí mismo la facultad que niega a la Compañía, i como no cree conveniente tampoco ocurrir a los tribunales para que resuelvan la nueva duda que ofrece el contrato, ha propuesto a los Agentes de la Compañía que se allane la dificultad por medio de un convenio directo entre las partes o por medio de amigables componedores.

Miéntras el Gobierno i la Compañía convienen en la manera como ha de distribuirse entre las dos empresas el precio de los fletes i pasajes, se ha propuesto por mi despacho a los Agentes de ésta, que los 5 centavos que piensan aumentar al precio de transporte de cada tercio de tabaco, se imputen esclusivamente a la empresa del ferrocarril.

Fúndase esta propuesta en que la desproporcion con que se reparte actualmente el precio de los fletes i pasajes entre las dos empresas, cede en perjuicio de la del ferrocarril. Basta para comprobar que tal desproporcion existe, recordar que a la empresa de remolcadores i bongos, cuyo valor no alcanza ni con mucho a la duodécima parte de la del ferrocarril, le corresponde la tercera parte de aquel flete; i que, por considerable que se suponga la suma que se gasta en la conservacion i servicio de los bongos, jamas alcanzará, sumada con la que orijinalmente costaron éstos i con lo que es justo cobrar para la amortizacion del capital invertido en ellos, a la sexta parte del valor de la empresa del ferrocarril, incluyendo en ésta los gastos de conservacion i servicio.

Habiendo denunciado el apoderado del señor Ramon B. Jimeno como obra nueva el ferrocarril de Bolívar, i solicitado en consecuencia que se mandase suspender la construccion de la obra si no estaba concluida, o que si lo estaba se previniese a su dueño que se abstudiese de hacer uso de ella, el Juez de la provincia de Barranquilla, admitida la accion, declaró que el señor Jimeno carecia de derecho para solicitar la suspension de la obra o la abstencion del uso de ella; resolucion de la cual apeló el demandante para ante el Tribunal Superior de Bolívar.

Este, en sentencia de 9 de noviembre último, dispuso que se previniese al dueño de la obra del ferrocarril de Bolívar, o a sus apoderados o agentes, que suspendiesen la construccion de la obra, si ésta no estaba concluida, o que si lo estaba a la fecha de la prevencion, se abstudiesen de hacer uso de ella, so pena de pagar al denunciante los daños i perjuicios, i de ser destruida la obra a costa del dueño.

Con este motivo el señor Secretario de lo Interior escitó, en 26 de diciembre último, al señor Procurador jeneral de la Nacion para que, de

acuerdo con el inciso 6.º artículo 71 de la Constitución federal, suscitase al Estado de Bolívar cuestión de competencia de facultad en lo relativo al conocimiento judicial de la indicada denuncia.

Sabido que la Nación tiene derechos en la empresa del ferrocarril de Bolívar, que éstos tienen valor material, i que los de esta clase están comprendidos, conforme a los principios de legislación civil, en la denominación general de *bienes*, es manifiesto que es aplicable a las cuestiones que se susciten sobre el ferrocarril de Bolívar o a casi todas ellas el inciso 10, artículo 71 de la Constitución federal, que atribuye a la Corte suprema el conocimiento de todos los negocios contenciosos que se refieran a bienes i rentas de la Union. Mas terminante todavía que esta disposición es la de la lei nacional de 16 de mayo de 1865 que atribuye a los jueces nacionales en primera instancia, i a la Corte suprema en última, el conocimiento, no solo de los negocios contenciosos que se refieran a aquellos bienes i rentas, sino tambien de los que se refieran a cualesquiera otros derechos relacionados con intereses nacionales.

Tales son los principales fundamentos en que se apoyó el señor Secretario de lo Interior para escitar al señor Procurador nacional a que entablase la competencia aludida.

Ultimamente ha sabido el Poder Ejecutivo, de un modo oficial, que el señor Jimeno desistió de su demanda, pidiendo al Gobierno de Bolívar el reconocimiento de la Compañía domiciliada en Brémen, como cesionaria del privilegio de que gozaba el mismo señor Jimeno. De esta manera se ha dado fin a las enojosas controversias existentes entre los primitivos concesionarios del privilegio i la Compañía del ferrocarril. Este paso del señor Jimeno, dado despues de haber obtenido una sentencia judicial a su favor, acredita cuánto se respeta en este país la sanción pública, i basta por sí solo para contestar los cargos que, a causa de las referidas controversias, se han hecho al país en el extranjero. Recomendable es en alto grado el proceder del señor Jimeno; i es de esperarse que él contribuirá eficazmente a desvanecer la desconfianza de los capitalistas extranjeros para invertir sus capitales en Colombia.

Ferrocarril de Paturia.

A tiempo que me ocupaba en escribir este informe, por estar ya muy próxima la reunion del Congreso, me fué presentada por el señor R. A. Joy una propuesta de contrato para la organización de una Compañía que se encargue de abrir un camino de rieles entre la ciudad de Bucaramanga i el

lago de Paturia, en el Estado de Santander; i no obstante lo premioso de mis ocupaciones en aquellos dias, hube de interrumpirlas para prestar a este importante negocio la preferente atencion que merece. Por fortuna las conferencias a que dió lugar esta negociacion no fueron tan largas como de ordinario ha sucedido en casos semejantes, i en ménos de ocho dias quedó definitivamente arreglado el contrato.

La seccion territorial que lleva el nombre de "Departamento de Soto," en el Estado de Santander, es una de las mas hermosas, fértiles i bien situadas que hai en el interior. Su poblacion relativa es de las mas numerosas que tiene el pais, i en proporcion a ella, la produccion de artículos esportables ha alcanzado una importancia de segundo orden. Calcúlase en mas de 20,000 el número de cargas que se envían anualmente al exterior por los malos caminos que conducen al Magdalena; i en 16,000 las que se importan; i es de notarse que la esportacion consiste en artículos de los mas valiosos con que se alimenta esta clase de comercio en el pais, como son los sombreros, el tabaco, la quina i el café.

Esta cifra de 36,000 cargas es ciertamente insignificante en comparacion al costo de la via que se trata de construir; pero es indudable que tanto la produccion como el consumo en el Departamento de Soto adquirirán el desarrollo necesario para que la empresa del ferrocarril venga a ser lucrativa en poco tiempo. De cuantas condiciones se necesitan para que un pais prospere rápidamente, el Departamento de Soto reúne tres que son acaso las principales: densidad de poblacion, feracidad del terreno i ventajosa situacion. Además, se cree con fundamento que una vez hecho el ferrocarril se esportará el mineral de plata aurífera de las minas Baja i Vétas, situadas dentro del mismo Departamento i actualmente en explotacion.

Las obligaciones contraidas por el Gobierno a virtud de este contrato son, en concepto del Poder Ejecutivo, las ménos gravosas que pueden obtenerse, i de mui fácil cumplimiento; circunstancia que contribuye, no ménos que las consideraciones precedentes, a hacer recomendable su aprobacion.

La única concesion que puede reputarse excesiva es la de duracion del privilejio por 80 años; pero en este particular el Poder Ejecutivo, vista la disposicion contenida en el artículo 11 de la lei de 5 junio de 1871, estaba en el deber de aceptar la concesion hecha por el Gobierno de Santander. Tal disposicion me parece inconveniente, i creo que ésta es la mejor ocasion de manifestarlo.

El Gobierno jeneral, que es quien corre todos los riesgos consiguientes a la ejecucion de estas obras, deberia tener intervencion en el arreglo de las condiciones mas esenciales de los contratos, siquiera fuese en el de aque-

llas que se refieren a las dimensiones i solidez de las obras i a la comodidad de los que hayan de servirse de ellas.

Aun a riesgo de parecer desconfiado manifestaré francamente mis temores de que los Gobiernos de los Estados, que no comprometen sus propios fondos en esta clase de contratos, sean menos escrupulosos i previosores en la celebracion de ellos que lo seria el Gobierno de la Union, el cual toma a su cargo la parte onerosa de los contratos.

Estimo igualmente que no se deben dar privilejios exclusivos por mas de 50 años. Otorgarlos por un tiempo mucho mayor es comprometer demasiado el porvenir; i un ferrocarril que en 50 años de explotacion no pueda pagar el capital que se haya invertido en su construccion, con los intereses correspondientes, no es obra que debe acometerse. Desearia por lo mismo que el Gobierno de Santander recabase del contratista señor Joy la limitacion del privilejio a 50 años, reconociéndole derecho al usufructo de la obra por 30 años mas. Nuestro anhelo por tener ferrocarriles, mui laudable sin duda, no debe llevarnos hasta perder de vista el porvenir.

Por lo demas, el siguiente análisis aritmético de las obligaciones que ha contraido el Gobierno de la Union, pondrá en evidencia las ventajas del contrato celebrado con el señor Joy.

La longitud del ferrocarril será de 150 kilómetros, i su construccion deberá terminarse en cuatro años; por consiguiente, puede calcularse que se harán:

| | |
|--|------------|
| En el primer semestre, kilómetros..... | 00 |
| En el segundo..... | 10 |
| En el tercero..... | 10 |
| En el cuarto..... | 20 |
| En el quinto..... | 20 |
| En el sexto..... | 30 |
| En el sétimo..... | 30 |
| En el octavo..... | 30 ks. 150 |

Como el Gobierno se obliga a dar \$ 105.000 en bonos por cada 10 kilómetros construidos, tendrá que emitir:

| | |
|----------------------------------|----------------------|
| Al fin del segundo semestre..... | \$ 105,000 |
| — tercer id..... | 105,000 |
| — cuarto id..... | 210,000 |
| — quinto id..... | 210,000 |
| — sexto id..... | 315,000 |
| — sétimo id..... | 315,000 |
| — octavo id..... | 315,000 \$ 1.575,000 |

Estos bonos devengarán el 7 por 100 anual de interes, i el Gobierno deberá pagarlo hasta el 10.º año inclusive despues de terminado el ferrocarril: tendrá, pues, que desembolsar:

| | | |
|---|-----------|--------------|
| Por los \$ 105,000 de la 1.ª emision, en 13 años..... | \$ 95,550 | |
| Por los \$ 105,000 de la 2.ª id. en 12½ id.... | 91,875 | |
| Por los \$ 210,000 de la 3.ª id. en 12 id.... | 176,400 | |
| Por los \$ 210,000 de la 4.ª id. en 11½ id.... | 169,050 | |
| Por los \$ 315,000 de la 5.ª id. en 11 id.... | 242,550 | |
| Por los \$ 315,000 de la 6.ª id. en 10½ id.... | 231,525 | |
| Por los \$ 315,000 de la 7.ª id. en 10 id.... | 220,500 | \$ 1.227,450 |

Suponiendo que la construccion del ferrocarril se principie el 1.º de julio de 1874, el Gobierno tendrá que desembolsar, por razon de intereses de sus bonos:

| | | |
|--|-----------|--------------|
| En diciembre de 1875 | \$ 3,675 | |
| En junio de 1876 | 7,350 | |
| En diciembre de 1876 | 14,700 | |
| En junio de 1877 | 22,050 | |
| En diciembre de 1877 | 33,075 | |
| En junio de 1878 | 44,100 | |
| Desde diciembre de 1878 hasta junio de 1888, a razon de \$ 55,125 por trimestre | 1.102,500 | \$ 1.227,450 |

Desde esta fecha en adelante la Compañía empezará a reintegrar esta suma al Gobierno, a razon de \$ 50,000 por año, de lo cual resulta que para el completo reintegro serán necesarios 24½ años, que se vencerán en diciembre de 1912.

De los anteriores cálculos se deduce que, aun suponiendo que el Gobierno tenga que pagar en todos los diez años de la garantía los intereses de los bonos que emita, lo cual no tendrá lugar sino en el caso de que la empresa no dé rendimiento líquido alguno, el sacrificio que en definitiva haria el Gobierno para fomentar esta obra seria únicamente el valor de los réditos de los intereses que debe pagar por sus bonos, desde las fechas de los pagos hasta aquellas en que vayan amortizándose por la Compañía. El valor de estos réditos alcanza a \$ 1.557,035-55 cs, en todo el tiempo de la garantía.

En los artículos 42, 43 i 44 del contrato se fijaron las condiciones con las cuales el señor Joy puede negociar la prolongacion del ferrocarril de Paturia desde la ciudad de Bucaramanga hasta la de Cúcuta, en el término de dos años.

La necesidad de abrir salida por territorio nacional a los productos esportables del valle de Cúcuta es cada dia mas imperiosa. Hoi son los intereses comerciales de aquella industriosa i culta poblacion los que reclaman una via al Magdalena ; pero mañana pueden ser los de nuestras buenas relaciones con la República de Venezuela los que hagan necesaria esta medida. El impuesto a que están sujetos nuestros productos a su paso por territorio venezolano es tanto mas gravoso para el comercio de Cúcuta, cuanto no es siquiera uniforme, i es de temerse que con el tiempo estas esacciones, mas o ménos cuantiosas, segun la situacion de paz o de guerra en que se encuentre aquella Nacion, vengan a ser causa de desavenencia entre los dos paises.

El sacrificio de dinero que tendrá que hacer el Gobierno por consecuencia de la proiongacion del ferrocarril hasta Cúcuta, no será mayor que el que haga para la construccion del de Paturia a Bucaramanga, pues la estension de las dos líneas seccionales es poco mas o ménos la misma, i el comercio de Cúcuta tiene tres veces mas importancia que el de Soto; pero aunque tal sacrificio fuese mayor, debe hacerse en el interes de la paz i buena amistad con Venezuela.

~~~~~

**CONTRATO** sobre exploracion para el ferrocarril de Santamarta al Magdalena.

En 25 de octubre último se celebró un contrato con el señor Gregorio Obregon (documento número X), Jereute de la "Sociedad patriótica del Magdalena," por el cual ésta se encarga de hacer practicar por ingenieros competentes, contratados con una casa europea respetable, la exploracion entre la ciudad de Santamarta i el rio Magdalena, para determinar la direccion de la via férrea, acuática o mista, que debe poner en comunicacion aquella ciudad con este rio.

Los gastos de la exploracion son de cuenta de la Sociedad, pero si llegare el caso de construir la via, el Gobierno aceptará como parte del capital invertido en la obra las erogaciones hechas por la Sociedad, siempre que éstas hayan sido indispensables i se comprueben debidamente, i que se hayan hecho con el objeto de llevar a cabo la referida via ; pero en ningun caso reconocerá el Gobierno mas de \$ 25,000 como capital invertido con tal fin.

Los ingenieros presentarán al Gobierno los planos de las vias que esploren, acompañados del presupuesto detallado del costo de construccion de cada una, i de una esposicion razonada sobre las ventajas o desventajas que, respecto de la economía i prontitud de los trasportes, presente cada una de ellas ; datos en vista de los cuales resolverá el Poder Ejecutivo qué

via deberá preferirse. Si el costo de la elejida no escediere de \$ 800,000 la Sociedad procederá a organizar la Compañía que lo lleve a efecto ; i si esta Compañía inspirare confianza al Gobierno, se le concederá el privilejio de que trata la lei de 5 de junio, sobre mejoras materiales. Si el costo de la via preferida pasare de \$ 800,000, el Poder Ejecutivo solicitará autorizacion del Congreso en sus próximas sesiones para otorgar la garantía sobre una suma mayor ; i si no se supiere oportunamente el resultado de las exploraciones, solicitará siempre el Poder Ejecutivo esta autorizacion para el caso en que el costo de todas las vias propuestas por los ingenieros hubiere de esceder de \$ 800,000.

**CONTRATO** para la construccion de un ferrocarril i un puente a inmediaciones de la ciudad de Honda.

Habiéndose concedido privilejio al señor Nicolas Pereira Gamba, por los Gobiernos de los Estados de Cundinamarca i el Tolima, para la construccion de un camino de hierro que ponga en comunicacion el alto con el bajo Magdalena, i para la de un puente sobre el rio de este nombre en las inmediaciones de la ciudad de Honda, se celebró, en 6 de noviembre último, un contrato (documento número XI) con dicho señor, por el cual el Gobierno de la Union garantiza a Pereira Gamba el interes anual del 7 por 100 sobre el capital que se invierta en las obras mencionadas ; garantía que no se estiende al capital que esceda de \$ 60,000 para la obra del puente ; ni al que esceda de \$ 25,000 por milla para la obra del camino. El monto total de la suma cuyo interes se garantiza para el camino no escederá de \$ 100,000.

Seis meses despues de firmado el contrato, Pereira Gamba depositará en el Banco de Bogotá a la órden del Gobierno la suma de \$ 1,000, la cual quedará a favor del Tesoro nacional si no se comenzaren los trabajos en la época determinada en los decretos en que se concede el privilejio.

El Gobierno tendrá derecho a ser indemnizado de las cantidades que haya suministrado para abono de intereses del capital invertido en las obras ; i comenzará a serlo desde que los productos de la empresa cubran los gastos de conservacion i servicio del camino i del puente i un 9 por 100 mas. Esta indemnizacion se pagará en cuotas anuales que no bajarán de \$ 1,800.

**CONTRATO** sobre navegacion del alto Magdalena por buques de vapor.

El Poder Ejecutivo concedió, por contrato de 16 de noviembre último (documento número XII), al señor Alejandro Weckbecker derecho a las

subvenciones de que trata el artículo 1.º de la lei de 8 de junio de 1872 "adicional a la de fomento de varias mejoras materiales i colonizacion de tierras baldías," i el concesionario se obligó a establecer i conservar, por un término que no baje de cuatro años, la navegacion del alto Magdalena, desde las inmediaciones de la ciudad de Honda hasta Purificacion o Neiva, por medio de dos buques de vapor, adecuados para navegar esta parte del rio; i a ejecutar los trabajos que requiera la destruccion de los peñones que hoi embarazan la navegacion en los puntos de Flándes, Gallinazo, Las Mamas i Colombaima, a fin de que puedan pasar por allí los vapores cargados con 300 cargas de flete.

Se obligó tambien Weckbecker a dar al servicio público uno de los vapores dentro de un año contado desde 1.º de enero del presente año, i el otro diez i ocho meses despues de la misma fecha, so pena de perder a favor del Tesoro nacional, si no se hubieren establecido los vapores al vencimiento de estos plazos, la fianza personal de \$ 1,000 que el contratista dió a satisfaccion del Tesorero jeneral de la Union.

#### CONTRATO sobre alumbrado de gas.

Con el objeto de fomentar el establecimiento del alumbrado por medio de gas en esta ciudad, celebró el Poder Ejecutivo con el señor Nicolas Pereira G. un contrato (documento número IX) que debe someterse a la aprobacion del Congreso, i por el cual se compromete este señor a suministrar el gas necesario para alumbrar los edificios nacionales que se le designen; i el Gobierno a costear los tubos, cañerías, lámparas i demas aparatos necesarios para conducir el gas a los edificios nacionales, i a comprar al señor Pereira el que necesite, a razon de seis pesos por cada mil piés cúbicos que se consuman, por el término de dos años.

#### Inmigracion.

Este asunto es de capital importancia, i uno de aquellos en que el Gobierno debe fijarse preferentemente. Verdad es que en las actuales circunstancias del pais no es posible atraer a él una gran corriente de inmigracion; pero no es esto lo que con mayor urgencia necesitamos. No se nota tanto la falta de brazos cuanto la de industriales intelijentes i experimentados que dirijan las empresas agrícolas que hai o que puedan fundarse con ventaja en el pais. De esto depende nuestro atraso mas que de la escasez de poblacion. Para comprobarlo basta observar que Costarica,

Chile i el Perú, cuya agricultura se halla en estado floreciente, son países mucho ménos poblados que Colombia. Aptitudes es lo que nos falta : para el labrador ignorante toda tierra es avara : ésta no da cuanto es susceptible de producir sino cuando se la cultiva con intelijencia. Urje, pues, reemplazar la rutina que hasta ahora nos ha guiado, con el cultivo científico de la tierra. Para ello hemos menester el concurso de los extranjeros, pues si nos empeñásemos en llevar a cabo esta reforma por nosotros mismos, pasarian aún muchos años sin que diésemos un paso adelante. I ninguna ocasion mas propicia que la que ahora se nos presenta para emprender esta importante labor : por una parte la paz se afianza cada dia mas i mas en nuestro país, creando hábitos de órden i laboriosidad, i por otra, a causa de la guerra de Cuba, que casi ha arruinado la agricultura en aquella isla, el café, el azúcar i el tabaco colombianos pueden venderse con escepcionales ventajas en los mercados extranjeros. Esta misma guerra arroja diariamente a nuestras costas una multitud de proscritos cubanos, que vienen a ellas en busca de hogar i trabajo; i ningunos inmigrados mas apropiados que estos para rejenerar nuestra agricultura, por cuanto ellos son hábiles cultivadores del café, de la caña de azúcar i del tabaco, artículos llamados a ser en un porvenir no lejano la base de la prosperidad de la Union colombiana i mui especialmente de los Estados de la Costa del Atlántico. "Cartajena i Santamarta, dice el Presidente de la Junta de inmigracion de Barranquilla, con el simple concurso de unos 25 agricultores cubanos, empleados con mas o ménos ventaja personal propia, i por consiguiente con poco estímulo, principian a trasformarse i a prosperar, e idénticos o mayores resultados se espera que surjirán en las zonas productoras de tabaco, en donde se han ido a establecer algunos cosecheros cubanos." Cosa semejante ha sucedido en Jamaica : "Hace poco que el estado de la industria agrícola en esta isla era deplorable bajo todos aspectos; las haciendas de caña se hallaban en via de completo deterioro, i no se habia dado un solo paso de progreso respecto a la preparacion del fruto; los trenes de los ingenios eran los mismos que existian ahora medio siglo; nadie pensaba siquiera en el cultivo del tabaco, i el del café era escesivamente rutinero i costoso. Mas a la sola presencia de unos centenares de emigrados cubanos, a quienes no obstante no se ha sabido remunerar tan valioso concurso, las fincas cañeras se han transformado, el cultivo del café ha tomado un gran vuelo, i el tabaco producido por cosecheros cubanos se ha vendido anticipadamente al precio de \$ 30 el quintal, en los propios mercados de la isla." No otros serán los resultados que la inmigracion cubana producirá en nuestro país, si los hombres pudientes tienen la cordura de asociar a estos intelijentes cultivadores a sus empresas, sobre bases equitativas, como es de esperarse que su-

ceda, no solo porque es deber nuestro dar asilo i proteccion a los republicanos de Cuba proscritos, sino tambien porque así lo exige nuestro interes bien entendido.

La inmigracion es tambien un medio de educar, una escuela práctica, i, considerada desde este punto de vista, no es menor su importancia. Me permito reproducir aquí, en desarrollo de esta idea, lo que dije sobre el particular en un informe a la Asamblea de Santander en 1870:

“ Por poco que se medite sobre las principales causas del atraso de nuestra sociedad i de la excesiva lentitud con que progresamos, se comprenderá que ellas pueden reducirse a dos: la interposicion de abruptas i multiplicadas montañas entre nuestro litoral i el territorio que ocupamos, i la profunda ignorancia en que la masa entera de nuestra poblacion yace sumergida. Esta ignorancia i este aislamiento del mundo, que nos mantienen estraños al movimiento civilizador del siglo, han enjendrado la miseria, que acompañada de la impaciencia propia de nuestra raza, ha orijinado a su vez el estado de guerra civil en que vivimos.

“ Dominados por la idea de poner eficaz remedio a este continuo malestar, nos hemos dedicado, durante los periodos efimeros de paz que hemos alcanzado, a difundir la instruccion elemental estableciendo escuelas primarias; sin caer en la cuenta de que este medio de educacion popular no es esclusivo, ni el que puede darnos mas prontamente el resultado que anhelamos; i de que lo primero a que debe atenderse es a producir un cambio radical en las costumbres semi-bárbaras de nuestro pueblo, iniciándolo en las prácticas de la jente civilizada, a fin de crearle nuevas necesidades, i con ellas nuevos estímulos para poner en accion su intelijencia i dar ménos descanso a sus brazos.

“ Ahora bien, este no puede ser el resultado directo e inmediato de las escuelas primarias. De ellas saldrán niños que sepan leer i escribir imperfectamente, pero sin la civilizacion i la cultura que dan los buenos usos domésticos, los cuales no pueden importarse al pais, permítaseme la frase, con toda la rapidez deseable, por medio de libros i profesores, sino por medio de inmigrantes que los hayan adquirido en otros paises i vengán a practicarlos en roce íntimo con nuestro pueblo.

“ Miéntas en el hogar de cada una de las familias que forman la gran masa de nuestra poblacion no se vean sillas, mesas, cucharas i tenedores; miéntas que el labriego duerma tendido en el suelo sobre una tosca estera i sin abrigo, i miéntas carezca de ropa blanca para mudarse siquiera una vez por semana, ni la civilizacion habrá penetrado hasta el fondo de nuestra sociedad, ni nuestras instituciones democráticas tendrán toda la eficacia i la firmeza que son de desear.

“I en cuanto a cierto jénero de instruccion, no negareis que la que entra por los ojos es mas rápida i fecunda que la que se adquiere por los oidos. La vista de una locomotiva, de una rueda hidráulica en accion, o de una de esas máquinas recientemente inventadas para facilitar el cultivo de la tierra, revelaria como por encanto a la mayor parte de nuestros hombres rústicos el supremo poder de la intelijencia sobre la fuerza bruta; los obligaria a meditar un poco, i para decirlo de una vez, les permitiria vislumbrar siquiera los infinitos horizontes del pensamiento!”

Convencido el Poder Ejecutivo de las ventajas de atraer a nuestras playas la inmigracion cubana, i deseando aliviar la suerte de los proscritos, ofreciéndoles hogar, patria i algunos recursos miéntras se establecen en el pais, ordenó (decreto de 16 de julio último, documento número III) la creacion en esta ciudad de una Junta compuesta de cinco individuos, cuyo objeto principal es proteger preferentemente a los inmigrados nativos de la Isla de Cuba. Púsose con este fin a disposicion de la Junta una parte de los fondos destinados por la lei para el fomento de la inmigracion extranjera, i se dispuso que, agotados que fuesen estos, se abriese un crédito extraordinario por las cantidades que fuesen necesarias para llenar satisfactoriamente el referido objeto. La Junta, compuesta de los señores Manuel Ancízar, Santiago Pérez, Gregorio Obregon, Mariano Tanco i Jacobo Sánchez, se instaló el 20 de julio último, aniversario de nuestra Independencia; i de entónces acá ha trabajado con acuciosidad para hacer llegar a conocimiento de los cubanos residentes en diversas ciudades estranjeras las disposiciones del decreto sobre inmigracion cubana, i ponerse de acuerdo con los Cónsules de la República en Kingston, Puerto Plata, &,<sup>a</sup> sobre los medios mas adecuados i económicos para efectuar la traslacion de las familias cubanas que deseen radicarse en nuestro pais.

La mayor parte de los cien inmigrantes que arribaron en el año pasado a las costas del Estado del Magdalena, son agricultores cubanos o canarios, honrados, laboriosos i pacíficos. Unos están empleados en la fábrica de aserrar madera establecida a principios del año pasado en Puebloviejo, empresa que ha prosperado tanto que hoi ocupa mas de 300 obreros del pais; i otros, que son los mas, trabajan en la hacienda de Minca en el cultivo del esquisito café que se produce en ella. Esta hacienda, que estuvo abandonada por mas de 20 años, debió producir mas de 300 quintales de café en el año pasado, segun informa el Presidente de la Junta de inmigracion de Santamarta; en las de Papares i San Pedro se ha dado tambien colocacion a varios cubanos, i merced a la intelijente direccion que éstos han dado a los trabajos, pronto producirán aquellas haciendas azúcar en cantidad suficiente para abastecer los Estados de la Costa. Los contratos

que se han celebrado con los inmigrados cubanos para el cultivo de estas haciendas, son equitativos, en cuanto a la proporcion de lo que corresponde al capital i al trabajo.

De los 50 inmigrados cubanos i canarios que se han establecido en el Estado de Bolívar, la mayor parte son agricultores, algunos de ellos mui entendidos cultivadores de caña, café o tabaco, i todos laboriosos i honrados. Dos escelentes cosecheros de tabaco se han radicado en el Cármen, donde innovarán en absoluto el hasta hoi rutinero sistema que se ha seguido allí para el cultivo de esta planta. Sobrado fundamento hai para esperar que el tabaco colombiano, intelijentemente cultivado, pueda competir en los mercados estranjeros con los mas afamados del mundo.

La adquisicion de estos utilísimos huéspedes se debe en gran parte al señor Juan Francisco Perozo, quien ha hecho cuanto ha estado a su alcance para acreditar nuestro pais entre los emigrados cubanos residentes en Jamaica. Este caballero se ha radicado en Colombia, i se propone fundar en Barranquilla o Santamarta un establecimiento de apicultura.

Justo es tambien manifestar que las Juntas de inmigracion, i mui especialmente las de Barranquilla i Santamarta, se han hecho acreedoras a la gratitud pública por el laudable celo con que han desempeñado las funciones de su cargo.

Aunque se han solicitado todos los datos necesarios para dar sobre este asunto un informe completo i esacto, no ha sido posible conseguirlos.

El señor Juan Elías Gauguet, ciudadano de la República francesa, solicitó del Poder Ejecutivo en 12 de mayo último, la cesion de 2,500 hectaras de tierras baldías de las que posee la Nacion en la Sierra Nevada, a la márjen derecha de rio Santa Clara, con el fin de establecer allí una colonia francesa compuesta de varias familias laboriosas, que entre hombres, mujeres i niños, cuentan cien personas. Propónese el señor Gauguet cultivar especialmente el trigo i la vid, para lo cual traerá semillas i sarmientos de la mejor calidad, i los obreros, útiles i máquinas que para el efecto se necesiten. Accedió el Poder Ejecutivo a esta peticion, en uso de la autorizacion del artículo 6.º de la lei de 9 de junio de 1871, "sobre proteccion de inmigrantes estranjeros." Hízose presente al señor Gauguet que el Poder Ejecutivo está dispuesto a hacer a los inmigrantes franceses las concesiones para las cuales está autorizado por la lei de 1.º de julio de 1870, "sobre colonizacion de territorios nacionales;" i se ordenó, en consecuencia, al Prefecto de Nevada i Motilones que, tan luego como se presente el señor Gauguet con los inmigrantes franceses, los ponga en posesion de las tierras baldías, a razon de 25 hectaras por cada inmigrante, en los puntos que ellos designen.