

3854.8621

C:718 m

18875

# MEMORIA

DEL

## SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO

DIRIJIDA

### AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

PARA EL

### CONGRESO DE 1875

*Seccion 3<sup>a</sup> -  
Tablas i Monedas.*



INVENTARIADO  
No. 02162  
MINISTERIO DE HACIENDA

BOGOTA

IMPRESA DE GAITAN

1442 - X 24 - 77 - 500

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

# ÍNDICE.



Introduccion.....	Páginas. 1
-------------------	---------------

## PARTE PRIMERA—Hacienda.

SECCION I—ADUANAS.....	3
Productos i gastos.....	3
Reformas.....	3
Decretos ejecutivos sobre aduanas.....	7
Otras disposiciones ejecutivas.....	7
Aduana de Santamarta.....	9
Aduana de Riohacha.....	9
Aduana de Cúcuta.....	9
Traslacion de la aduana de Salgar a Barranquilla.....	10
Resúmen del movimiento del comercio exterior.....	11
SECCION II—SALINAS.....	13
Consideraciones jenerales.....	13
Administracion de la renta.....	16
Parte estadística.....	20
Salina de Tausa.....	22
Salinas de Chita i Muneque.....	22
— de Pajarito i de Coello.....	23
CASAS DE MONEDA—Productos i gastos.....	23
Monedas de cobre.....	24
SECCION III—TIERRAS BALDIAS.....	25
Ramo de minas.....	26



PARTE SEGUNDA—Fomento.

Consideraciones jenerales.....	28
Obras que deben emprenderse.....	33
Rentas nacionales—Aduanas.....	36
— — Salinas.....	39
Gastos .....	41
<b>FERROCARRIL DEL NORTE.....</b>	<b>48</b>
Medidas dictadas en ejecucion de la lei 31 de 1874.....	48
Las nuevas exploraciones.....	49
El empréstito.....	52
El contrato.....	53
Cesion de ciertas minas de carbon a la Compañía empresaria.....	58
Otra faz de la negociacion.....	59
<b>FERROCARRIL DEL CAUCA.....</b>	<b>62</b>
<b>FERROCARRIL DE BOLÍVAR.....</b>	<b>65</b>
<b>FERROCARRIL DE PATURIA.....</b>	<b>67</b>
<b>FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.....</b>	<b>68</b>
<b>FERROCARRIL ENTRE EL ALTO I EL BAJO MAGDALENA.....</b>	<b>68</b>
<b>MEJORAS VARIAS.....</b>	<b>69</b>
Camino del Castigo.....	69
Alumbrado de Bogotá.....	69
Navegacion por vapor del alto Magdalena.....	69
Carretera de Tunja al limite de Cundinamarca.....	70
Camino de Cúcuta al Magdalena.....	70
Camino de García Rovira a Casanare.....	70
Camino de rieles del Cármen a Zambrano.....	70
Brazo de Mompos.....	70
Fábrica de ácido sulfúrico. ....	70
Exploracion del territorio de la Nevada.....	71
Establecimiento de una ferrería en grande escala.....	71
Esposicion de Chile.....	71
<b>FOMENTO DE LA SERICULTURA.....</b>	<b>72</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>73</b>
<b>APÉNDICE .....</b>	<b>75</b>

## *Ciudadano Presidente de la Union.*

Me es satisfactorio anunciaros que la excelente situacion fiscal de que di cuenta a vuestro antecesor en mi informe del año pasado, se ha mantenido en el mismo pié hasta hoi, no obstante la disminucion de la renta de salinas i la erogacion extraordinaria de mas de \$ 300,000 que se hizo en el año económico anterior para amortizar capitales de la deuda pública.

Puesta así a prueba esa nueva situacion, hai motivo suficiente para esperar que sea estable, si la paz se consolida, i si una prudente economía preside siempre a la expedicion de la lei de gastos: condiciones ámbas fáciles de llenar en un pais como éste, que ha sido tan crudamente escarmentado por la guerra civil, i que hasta ahora tres años se sentia humillado bajo el peso de un déficit abrumador. El mas lijero estudio de las causas que han producido este cambio favorable en la situacion fiscal del pais, basta, por otra parte, para afirmar nuestra confianza en lo porvenir. Estas causas pueden resumirse así:

1.º El incremento de la riqueza jeneral, en gran parte orijinado en la desamortizacion, i ayudado eficazmente desde algun tiempo atras por varias industrias, como la de estraccion de quinas, el cultivo del algodon i del café, cuyos productos se destinan a la esportacion: de aquí el aumento en el precio de los salarios, el mayor consumo de efectos extranjeros i el rendimiento correlativo de la renta de aduanas;

2.º El arreglo de la deuda pública interior i exterior, que ha producido por sí solo una rebaja de mas de medio millon de pesos en el presupuesto anual de gastos, i

3.º La disminucion considerable del contrabando a la renta de aduanas.

Al concurso de estas tres causas se deben, sin duda, los buenos resultados fiscales que aparecen del siguiente resúmen, que el Secretario del Tesoro os presentará con los comprobantes necesarios.



Superávit de la vijencia económica anterior, segun los resultados de la cuenta jeneral formada en la Secretaría del Tesoro.....\$ 1.177,600 ...

Producto de las rentas en el año económico de 1873 a 1874 (aproximacion).....\$ 3.921,000 ...

Suma.....\$ 5,098,600 ...

producto que, en números redondos, se descompone así :

Aduanas.....	\$ 2.811,000 ...
Salinas .....	656,000 ...
Ferrocarril de Panamá.....	250,000 ...
Correos .....	63,000 ...
Telégrafos .....	20,000 ...
Casas de Moneda.....	19,000 ...
Bienes nacionales.....	80,000 ...
Aprovechamientos .....	14,000 ...
Ingresos varios.....	8,000 ...

Total de las rentas.....\$ 3.921,000 ...

Monto de los gastos en dinero correspondientes a toda la vijencia económica de 1873 a 1874, segun la cuenta que ha formado la Secretaría del Tesoro (aproximacion).....\$ 3.729,000 ...

Deduciendo esta suma de la de .....\$ 5,098,600 ...

queda a favor del Tesoro un saldo de.....\$ 1,369,600 ...

Este superávit debe considerarse desde ahora disminuido en \$ 600,000, suma que aproximadamente se gastará en este año en la amortizacion del empréstito de 1863.

## PARTE PRIMERA.

## HACIENDA.

## Seccion Primera.

## ADUANAS.



PRODUCTOS I GASTOS—El producto de la renta de aduanas en el año económico de 1873 a 1874 fué de \$ 2.811,158-92½. Esta suma excede en \$ 668,158-92½ a la presupuesta para el mismo año, que fué \$ 2.143,000.

Como el producto de las aduanas en el año económico de 1872 a 1873 fué de \$ 2.775,450, ha habido en el último un aumento de \$ 35,708-54.

Es de observarse que los gastos de administracion de la renta fueron inferiores a los del año pasado en \$ 40,469-80½; de manera que si el aumento del producto bruto fué solo de \$ 35,708, el del producto neto fué de \$ 76,177. Tambien conviene observar que mas de la mitad de ese ahorro se hizo en el gasto de personal de las aduanas.

Falta en esta vez el dato estadístico relativo a los valores i cantidad de las mercaderías esportadas e importadas, porque, apesar de haberse solicitado repetidas veces de las aduanas, no de todas ellas se ha recibido hasta la fecha, cosa que manifiesto con pena i solo en fuerza del deber que tengo de espresar la causa de aquella omision.

REFORMAS—Entre las formalidades a que está sujeto el despacho de las mercaderías extranjeras destinadas a la importacion figuran como principales las siguientes: que todos los bultos vengán marcados i numerados; que en las respectivas facturas se espresen el contenido, peso, marca i numeracion de cada bulto, i que un ejemplar de estas facturas, firmado por el respectivo Cónsul, se envíe directamente por éste a la aduana en la cual deben presentarse las mercaderias. La necesidad de estas disposiciones, como medios preventivos del fraude a la renta, es una consecuencia del sistema adoptado para el reconocimiento de las mercaderías que se presentan a la aduana, el cual consiste en la apertura de unos pocos bultos tomados a la suerte, i en la confrontacion de la marca i numeracion de los restantes con la marca i numeracion corres-



pondientes a cada uno de ellos, anotadas en las facturas. Este sistema misto de reconocimiento, que tiene por objeto evitar la apertura en las aduanas de todos los bultos declarados pertenecientes a las clases ménos gravadas de la tarifa, exige por lo mismo grande escrupulosidad en su observancia; de donde viene, sin duda, el que la lei haya dispuesto que *todos* los bultos tengan marca i numeracion. Pero habiendo muchos de éstos cuyo reconocimiento puede hacerse de un modo inequívoco sin necesidad de abrirlos, como los de licores, por ejemplo, i algunos que por carecer de forros no pueden confundirse con otros, como sucede con el hierro en bruto, hubo de establecerse en las aduanas, mui acertadamente por cierto, la práctica de no exigir numeracion para esa clase de bultos. Mas como esa práctica no fuese uniforme en todas las aduanas, i como se hubiese notado que en alguna de ellas se le habia dado una latitud mayor que la indispensable, con peligro para la renta, la Oficina jeneral de Cuentas, recordó a las aduanas la disposicion legislativa que exige la numeracion de *todos* los bultos que se presenten para la importacion. Con tal motivo varios Administradores se creyeron en la obligacion de dar, i dieron incontinenti una aplicacion rigurosamente literal a la mencionada disposicion legislativa, llegando uno de ellos hasta el estremo de declarar que las tablas de pino, que están libres de derechos, debian sinembargo presentarse con marca i numeracion.

Este cambio repentino en las prácticas aduaneras, que sorprendió a los introductores, dió lugar, como era natural, a la imposicion de un gran número de penas, a la retencion de una cantidad mui considerable de mercaderías en los almacenes oficiales; i causó alarma al comercio, perjuicio a los consumidores de ciertos artículos, i probablemente alguna disminucion en las importaciones. Visto esto, el Poder Ejecutivo se apresuró a dictar la resolucion de 30 de setiembre último, publicada en el *Diario Oficial* e inserta entre los documentos anexos a este informe.

El Jurado de aduanas, por su parte, no anduvo ménos solícito en absolver de las penas impuestas en las aduanas con ocasion del cambio aludido; i así se hizo cesar el mal en el mas breve tiempo posible. Sinembargo, es al Congreso a quien corresponde dictar una medida que ponga remedio a este mal de una manera definitiva; i esa medida no debe ser otra, en mi concepto, que la de autorizar al Poder Ejecutivo para que vaya estableciendo escepciones a la regla jeneral que establece la lei en materia de marcas i numeraciones, a medida que las necesidades del comercio lo vayan exijiendo i en cuanto la seguridad de la renta lo permita.

Siendo indispensable, como medida de precaucion contra el fraude a la renta de aduanas, que los bultos que se presenten para la importacion



vengan marcados i numerados, salvas las escepciones de que ya se ha hecho mérito; i pudiendo aumentar i disminuir esas escepciones, lo natural es que el Poder Ejecutivo sea quien las determine, en vista de las circunstancias.

Sin dejar de reconocer como único oríjen de los hechos que acabo de referir, el celo fiscal de los funcionarios públicos que intervienen en la administracion de las aduanas, me permito sinembargo observar que por esta vez ese celo ha sido excesivo; i que, aparte de las malas consecuencias ya apuntadas, él ha podido preparar una reaccion contra esas disposiciones lejislativas, que tienden eficazmente a proteger la renta; pues tal es comunmente el resultado de toda exajeracion. No hai código alguno cuyas disposiciones, aisladamente consideradas, no se presten a interpretaciones mas o ménos incompatibles con el espíritu jeneral que en él domina; i cumple, por tanto, a los funcionarios públicos encargados de su ejecucion, aplicar el criterio legal mas filosófico que sea posible. Para esto hai que asumir en ocasiones alguna responsabilidad; pero cuando quiera que esos procedimientos administrativos sean dictados por motivos de conveniencia, a todas luces indisputables, i por un sentimiento de rectitud manifiesto, tal responsabilidad será siempre nominal. Este principio de interpretacion no puede reducirse a precepto lejislativo, por la infinidad de abusos a que puede dar oríjen; pero debe estar en la mente de los funcionarios públicos encargados de cumplir las leyes.

Ademas de esta reforma, que es sin duda la mas urgente, me permito recomendar las siguientes:

1.ª La derogatoria del artículo 170 del código fiscal. Sobre esto me limito a recordar lo que dije en mi informe del año anterior, a saber: "Mientras subsistió el *déficit*, la autorizacion para descontar los pagarés por derechos de importacion pudo considerarse como una operacion de tesorería, justificada por la necesidad de recibir fondos anticipados; pero desde que hai un sobrante de consideracion en las cajas públicas, que ha de permanecer depositado en el Banco de Bogotá sin ganar interes alguno, tal operacion no puede dar otro resultado que una pérdida de 40 a 50 mil pesos anuales para el Tesoro." Esta disposicion podria sustituirse con una autorizacion al Poder Ejecutivo para descontar los pagarés de aduana cuando haya necesidad de hacerlo.

2.ª La asignacion de un sueldo eventual sobre el producto de las aduanas a los Cónsules de los puertos de donde se despachan cargamentos para los nuestros. Esta medida aumentaria probablemente el celo de estos empleados para prevenir el contrabando, i los estimularia a trabajar en el fomento del comercio de este pais con aquel en que residan.



3.<sup>a</sup> La presentacion a los Cónsules de los puertos de donde procedan las mercaderías que se dirijen a Colombia, de ejemplares de los conocimientos de embarque, para certificarlos i darles el mismo destino que a los sobordos i facturas, seria una medida conducente a impedir el contrabando. Ella está consignada en el código de Venezuela, respecto de las mercaderías que se importan de las Antillas; i aun cuando en nuestras aduanas se exigen tambien dichos documentos, no se exige la certificacion consular de ellos, sino simplemente la firma del Capitan del respectivo buque.

4.<sup>a</sup> Convendria tambien exigir a los Capitanes de los buques que vienen en lastre, especialmente si proceden de las Antillas o del Istmo, un certificado consular en el cual constase que no han sacado carga del puerto de su procedencia. Ahora solo se exige una declaracion jurada del Capitan.

5.<sup>a</sup> A los buques que habiendo salido con carga del extranjero para Colombia, segun los avisos de los Cónsules, no lleguen a su destino, se les deberia imponer una pena, escepto en el caso de naufragio, comprobado dentro de un término prudencial, o en el de descarga en otro puerto extranjero, por causa de avería o alguna otra circunstancia semejante. Igual disposicion deberia rejir respecto de los buques procedentes del Istmo.

Ha ocurrido ya el caso de que un buque procedente de Curazao haya regresado sin tocar en el puerto de su destino; i es notorio que a la costa de la Goajira llegan varias embarcaciones, sin que de ello tenga conocimiento la aduana de Riohacha. Igual caso ocurre en la costa del Pacífico con algunas embarcaciones procedentes del Istmo.

6.<sup>a</sup> Cuando los capitanes de buque no presenten el sobordo que deben traer del puerto de su procedencia, deberian estar obligados a reemplazarlo con otro formado por ellos mismos, sin perjuicio de incurrir en las penas señaladas en la lei para esta falta.

7.<sup>a</sup> La descarga de los vapores durante la noche puede ocasionar algunos fraudes. Convendria, pues, prohibirla, como lo ha sido en el código fiscal de Venezuela.

8.<sup>a</sup> La libertad de conducir artículos de rancho, velámen i aparejos, se presta a muchos abusos; por lo cual deberia exigirse un certificado consular sobre la cantidad que de estos artículos viene realmente destinada al uso del buque.

9.<sup>a</sup> Conforme a las disposiciones vijentes, en los puertos de Colon i Panamá son los Administradores de Hacienda los que certifican los sobordos i facturas, atribucion que deberia en mi concepto adscribirse a los



Inspectores del resguardo, quienes por la naturaleza de sus funciones pueden adquirir un conocimiento mas esacto de los hechos que constan en tales sobordos i facturas.

Estas son las reformas que me ha sujerido la práctica administrativa en el ramo de aduanas, i que someto respetuosamente a la consideracion del Congreso. Pudiera recomendar otras relativas a la tarifa, pero como ellas no son de grande importancia, me abstengo de indicarlal para evitar la mala influencia que ejerce siempre sobre el comercio exterior la iniciacion de cualquier reforma en esta parte de la lejislacion aduanera.

DECRETOS EJECUTIVOS SOBRE ADUANAS.—En uso de la autorizacion concedida al Poder Ejecutivo por la lei 31 del año anterior, se dictó, con la oportunidad debida, el decreto que manda cobrar gradualmente el impuesto adicional de hasta 25 por 100 sobre los derechos de importacion, el cual empezó a recaudarse en todas las aduanas de la República desde 1.º de setiembre próximo pasado.

Desde esa misma fecha quedó tambien elevado el derecho de importacion de sal marina a 30 centavos por cada 12½ kilogramos, que es la cuota fijada por la lei.

El buque destinado a vijilar el comercio marítimo en nuestra costa atlántica, llegó a Sabanilla el 3 de agosto próximo pasado. Oportunamente se dictó el decreto sobre organizacion de su servicio, i se hicieron los nombramientos correspondientes. La práctica ha demostrado que él reúne todas las condiciones apetecibles para el servicio a que se le ha destinado.

Por decreto de 11 de agosto último inserto en la página 37 de los documentos anexos a este informe, se señalaron las funciones que debe ejercer el Inspector jeneral de aduanas i marina. Si como es de esperarse, ellas son desempeñadas con el celo i acuciosidad necesarios, la administracion de la renta de aduanas tendrá en este empleado un auxiliar eficaz.

OTRAS DISPOSICIONES EJECUTIVAS RELACIONADAS CON EL MISMO RAMO.—Considerable es el número de las que se dictaron el año anterior. Como todas ellas se hallan entre los documentos anexos a esta Memoria, alargaria inútilmente este capítulo si me ocupara en analizarlas una a una. Me limitaré por tanto a mencionar las mas importantes.

El servicio del resguardo en los puertos francos de Colon i Panamá se ha reorganizado, i se presta con bastante regularidad. Esto i la prohibicion de certificar sobordos para los buques que no reciben carga en esos puertos, sino que la toman de otros buques anclados en ellos, contribuirá probablemente a minorar el fraude a la renta.



Una de las pocas providencias que han podido dictarse para disminuir el contrabando por la frontera del Ecuador, es la de exigir facturas certificadas para todos los cargamentos procedentes de aquel país que se introducen al nuestro.

La aduana de Cartajena autorizó el comercio de exportación por Turbo fundándose en cierta disposición legislativa aplicable al puerto de Zispata. El Poder Ejecutivo suspendió esta resolución, tanto porque ella no es estrictamente legal, cuanto porque el puerto de Turbo ha servido con frecuencia de punto de escala para el contrabando.

A fin de prevenir los casos de falsedad de las facturas que se presentan a nuestros Cónsules en el extranjero para que las certifiquen, se ha ordenado repetidas veces a dichos empleados que se abstengan de certificarlas cuando las encuentren deficientes o inesactas, a no ser que los interesados insistan en ello, en cuyo caso deberá espresarse esa circunstancia en la nota de certificación.

Habiendo ocurrido en alguna aduana el caso de abandono de un cargamento en pago de los derechos i penas en que había incurrido el respectivo introductor, se creyó sin embargo el Administrador en el deber de cobrar la diferencia entre el valor del cargamento i el importe de los derechos i multas referidos; medida que improbó el Poder Ejecutivo, porque juzga que las penas a que está sujeto un introductor de mercaderías por faltas cometidas en la introducción de ellas, no deben exceder en ningún caso de la pérdida total de los valores así importados.

Declaró el Poder Ejecutivo que la pérdida temporal del derecho a obtener plazo para el pago de los derechos de aduana, debe comenzar desde la fecha en que se comete la falta que da lugar a tal pena conforme a la ley: declaratoria que se hizo para rectificar las en que algunos Administradores de aduana señalaron para tal efecto el principio del año económico siguiente al en que se incurriese en la pena.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 321 del código fiscal, no se permite la salida de buques de nuestros puertos sin que los Capitanes presenten a la aduana una certificación de las autoridades política i judicial respectivas en que conste que ni el buque, ni su Capitan o marineros tienen juicio civil o criminal pendiente, o que en caso de tenerlo han prestado la fianza que exigen las leyes. Esto dió pie al Juez del distrito de Cartajena para fijar ciertos derechos por la expedición de las referidas certificaciones i declarar que éstas debían expedirse en papel sellado. Reclamada esta resolución, el Poder Ejecutivo, después de haber oído el concepto del Procurador nacional, declaró que dichas certificaciones no deben estenderse en papel sellado, pero que sí pueden cobrarse los dere-



chos que permite el Código judicial de la Union, escepto en el caso en que los juicios de que se trate sean de la competencia de los jueces que espiden las certificaciones en su simple carácter de funcionarios del Estado.

**ADUANA DE SANTAMARTA**—El Congreso del año pasado votó una partida para tomar en arrendamiento los muelles i el faro de Santamar-ta. Celebróse en tal virtud el contrato del caso, que empezó a cumplirse el 1.º de enero último, i que subsistirá solamente hasta el 31 de agosto próximo, en que espira la actual vijencia económica, a no ser que el Congreso reproduzca la partida en el presupuesto venidero. Mi opinion es que así debe hacerse; porque es de suma importancia que la adminis-tracion i servicio de los puertos marítimos sea en todo i por todo de la esclusiva competencia del Gobierno jeneral.

**ADUANA DE RIOHACHA**—El contrato de compra del edificio en que actualmente se halla la oficina de esta aduana se inició con la condicion de que no se llevaria a efecto, sino en el caso de que tal edificio se ha-llase en el mismo estado en que se encontraba cuando el Congreso auto-rizó al Poder Ejecutivo para comprarlo. Pidióse informe sobre el parti-cular al Administrador de la aduana, quien manifestó que el edificio se hallaba en mui buen estado, que su precio era módico i que era el mas apro-piado para el despacho entre los que podian obtenerse allí por compra o arrendamiento; pero como se hubiese manifestado a la Secretaría de Hacienda en memorial de 31 de noviembre próximo pasado que el señor Nicolas Danies podia vender otro edificio mas espacioso por un precio equitativo, i que en esa fecha se habian pedido las instrucciones neces-arias para ofrecerlo en venta, el Poder Ejecutivo creyó conveniente es-perar el resultado de tal ofrecimiento por el tiempo preciso para que pudiera conocerse en esta ciudad. Trascurrido ese tiempo sin que hu-biese vuelto a jestionar el negocio el apoderado del señor Danies, i confirmado el informe de dicho Administrador por el que privadamente dió a la Secretaría de Hacienda el Jeneral Fernando Ponce, se dió por celebrado definitivamente el contrato de que se ha hecho referencia.

**ADUANA DE CÚCUTA**—Segun lo dispuestó en el artículo 262 del Código fiscal, las importaciones por la aduana de Cúcuta se consideran hechas desde que las mercaderías entran al territorio colombiano; pero como en el punto limítrofe con Venezuela por la via del Zulia no hai oficina nacional alguna en que pueda tomarse nota de los efectos que vienen destinados a la importacion, creyó el Poder Ejecutivo, i así lo ha declarado, que las importaciones deben considerarse hechas desde que las mercaderías lleguen al puerto de los Cachos.

Quando el camino carretero de Cúcuta a San Buenaventura esté en



servicio, que será muy pronto, según informes particulares, llegará el caso de habilitar el puerto de este nombre i cerrar el de los Cachos, conforme a lo previsto en la lei. Entre tanto se han dictado las providencias conducentes a proveer de habitacion en el primero al Inspector nacional de las bodegas i al Resguardo.

Como las introducciones por el puerto de Cúcuta han aumentado considerablemente, es indispensable edificar un local mas espacioso que el que existe para la aduana. Esto se ha hecho presente al Secretario del Tesoro para que solicite del Congreso la partida necesaria para ese gasto.

TRASLACION DE LA ADUANA DE SALGAR A BARRANQUILLA — En el puerto de Salgar no hai edificios capaces para el depósito seguro de los cargamentos, ni para la oficina de la aduana; i la localidad no se presta para construirlos. Resulta de ahí que los empleados tienen que venir a pernoctar a Sabanilla, dejando frecuentemente una parte de las mercancías al raso i sin seguridad suficiente para el comercio ni para la renta; la cual carece por otra parte en Salgar, que es un lugar desierto, de la garantía de que el público vijile las operaciones de la aduana, inconveniente no menor que el señalado ántes. De ahí el interes que se ha tenido en que se traslade la aduana a Barranquilla. Es preciso convenir sin embargo, en que esos inconvenientes de la actual situacion de la aduana están contrapesados por una ventaja de mucha consideracion. Consiste ésta en que la sola presencia de los empleados de la aduana en Salgar puede impedir ciertas operaciones de contrabando que, ausentes ellos, podrian fácilmente ejecutarse en el acto de trasladar los cargamentos desde Nisperal hasta el muelle. Esto se comprenderá mejor si se tiene presente que esa traslacion se hace a lo largo de la costa por medio de remolcadores, i sin otra vijilancia que la de algunos empleados subalternos del resguardo. No siéndole fácil al Poder Ejecutivo graduar la magnitud de este peligro, por carecer de conocimientos topográficos de la localidad, hubo de pedir su dictámen sobre el particular al Administrador de la aduana; quien manifestó que el riesgo de contrabando puede prevenirse nombrando buenos empleados para el resguardo. Por el mismo tiempo avisaron al Poder Ejecutivo varios ciudadanos respetables de Barranquilla i algun alto funcionario público que el referido peligro era inminente, miéntras no se hiciese por cuenta del Gobierno el servicio de desembarcar las mercaderías en Nisperal i trasladarlas a Salgar. Agregóse a la perplejidad en que estos informes contradictorios pusieron al Poder Ejecutivo, la dificultad de encontrar en Barranquilla un terreno adecuado para los edificios de la aduana, por su situacion i estension.



Dos se le ofrecieron en venta al Gobierno: uno del señor Pedro A. Palacio por veinte mil pesos, i otro del señor Roberto A. Joy, por tres mil; éste mas estenso que el primero, pero de tal manera situado, que para llegar a él es preciso prolongar el ferrocarril; ni el uno ni el otro en las mejores condiciones apetecibles para el buen servicio de la aduana.

Con los motivos de vacilacion anteriormente espresados concurría uno mucho mas grave: la posibilidad de navegar las bocas de Ceniza por buques de 18 a 20 piés de calado; en la cual cree el comercio de Barranquilla, segun se ha informado privadamente al Poder Ejecutivo. Esto explica la reciente negativa de los comerciantes de esa plaza a tomar parte en la compra del ferrocarril de Bolívar; negativa que contrasta singularmente con el interes que tomaron en ese negocio cuando era menor que hoy el producto de la empresa. Confirma la presuncion de que vengo hablando el hecho de estarse proyectando un ferrocarril entre Barranquilla i la ribera del Magdalena, pues es evidente que tal ferrocarril no tendria objeto alguno, sin el establecimiento de la navegacion por las Bocas de Ceniza. Ahora bien, no es ménos evidente que el punto en que debe situarse la aduana en Barranquilla, si dichas bocas son navegables, no es el mismo en que debe edificarse, en el caso de que hubieran de continuar haciéndose por el puerto de Salgar las importaciones. Este punto es gravísimo, por la relacion que tiene con el progreso de nuestro comercio exterior i con la empresa del ferrocarril de Bolívar, cuya garantía tendria que pagar íntegramente el Gobierno desde que entrasen buques mayores por las Bocas de Ceniza. Por eso principalmente, cree el Poder Ejecutivo que la traslacion de la aduana a Barranquilla debe diferirse hasta que se sepa a punto fijo si dichas bocas son o no son navegables por buques de mar; i eso, mas que todas las consideraciones ántes apuntadas, es lo que lo ha movido a no resolver por sí esta cuestion; pues ha creído i cree que, haciéndolo, prejuzgaría en cierto modo un asunto que es del dominio del Congreso. A él es, pues, a quien corresponde resolver si debe trasladarse inmediatamente la aduana a uno de los lugares indicados de la ciudad de Barranquilla, o si conviene más a la República mandar hacer un estudio de las Bocas de Ceniza, para determinar en vista de sus resultados, lo que deba hacerse en el delicado asunto de que me ocupo.

---

El resúmen del movimiento del comercio exterior relacionado con las aduanas de la Union en el año económico de 1873 a 1874, es el si-



1873 a 1874

fuente, según los datos mensuales recibidos en la Secretaría de Hacienda:

Los pormenores sobre las operaciones de que trata este cuadro se hallan en los demas que se pondrán al fin de la Memoria.

ADUANAS.	EMBARCACIONES.				BULTOS.		Peso de las mercancías.		VALORES.		Producto i gasto de las Aduanas.		
	Han entrado.		Han salido.		Importados.	Esportados.	Importadas.	Esportadas.	Importados.	Esportados.	Producto bruto.	Gastos.	Producto líquido.
	N.º	Toneladas.	N.º	Toneladas.	Número.	Número.	Kilógramos.	Kilógramos.	Pesos.	Pesos.	Pesos.	Pesos.	Pesos.
Buenaventura .....	96	46,786	109	48,187	625,615	29,283	2,455,207 ..	1,704,165 ..	1,054,549-10	912,635 ..	242,972-45	37,859-57	205,112-83
Carlosama .....					2,992	6,521*	174,853 ..	340,600 ..*	172,943-26	54,042 ..*	1,465-87½	5,202-95	Déficit. 3,737-07½
Cartajena.....	90	56,287	90	56,236	71,972*	150,897	2,290,065-130*	2,594,909-500	651,095-91*	409,880-20	182,710-56½	33,781-89	148,918-67½
Cúcuta .....	302	8,950½	309	9,246	30,213†	116,965†	1,383,008-250†	6,808,001 ..†	858,918-60†	433,915 ..†	160,832-87½	24,588-55	186,244-32½
Rioacha .....	154	12,001½	142	10,508½	46,975	68,954	477,129-500	3,186,958 ..	90,565-67	171,993-92	23,708-31½	10,670-55	13,088-35
Sabanilla .....	193	190,683 *	189	185,643 *	297,319*	367,532*	11,619,998-712*	17,315,191-500*	7,136,822-95*	8,168,344-10*	1,877,100 ..	31,546-95	1,845,533-05
Santamarta .....	123	65,077½	119	61,058½	52,778	35,689	2,383,841-700	2,240,848 ..	1,028,959-25	228,770-50	294,435-60	27,361-85	267,073-75
Tumaco .....	118	35,878½	92	28,832½	496,945	78,985	839,500-500	1,204,678-500	172,536-98	107,693-20	27,993-24	13,726-18½	14,207-05½
	1076	415,613½	1050	399,711½	1,624,809	853,926	21,629,003-792	35,895,851-500	11,165,691-72	10,487,282-52	2,811,158-92½	183,707-31½	† 2,626,411-01½

\* Esta partida se ha tomado del respectivo dato anual, por no haberse recibido algunos mensuales.

† Faltan los datos de esportacion por esta aduana en agosto i los de importacion en junio, julio i agosto. Tampoco se tiene el dato anual.

‡ Suma deducido el déficit.

NOTA—A última hora se han recibido algunos de los datos que figuran en este cuadro.



## Seccion Segunda.

### SALINAS.

El producto de esta renta en el año económico próximo pasado fué inferior al del año de 1872 a 1873 en la cantidad de \$ 135,233. Las causas de esta disminucion son bien conocidas: la rebaja considerable que se hizo en el precio de la sal que se espense en las salinas nacionales, i la suspension del cobro del derecho de internacion de sal marina. Mas como tales causas dejaron de existir desde el 1.º de setiembre del año anterior, en virtud de las autorizaciones que la lei concedió para ello al Poder Ejecutivo, es natural que la renta tenga en el corriente año un rendimiento poco menor que el que tuvo en el año de 1872. No igual, ni superior, porque la grande acumulacion de sal marina que se hizo en la ciudad de Honda, en Paturia i en algunos otros puertos fluviales del Estado de Santander, poco ántes de la fecha en que debia empezarse a cobrar de nuevo el derecho de internacion, ha dado lugar a una fuerte competencia, que disminuirá probablemente la venta de sales del Gobierno, miéntras se consume la que fué internada sin pagar el referido impuesto. Pasado ese tiempo, la sal procedente de las salinas nacionales recobrará su antiguo radio de consumo; i como están ya restablecidos los precios de ahora dos años, el producto de la renta lo será igualmente, i continuará aumentando a influjo de las causas de prosperidad que son comunes a todas las rentas provenientes de impuestos sobre los consumos.

El hecho de haberse variado de un modo tan notable el precio de la sal, i el de haberse suspendido i vuelto a establecer el derecho de internacion, en un tiempo relativamente corto, exige desde luego una breve explicacion. Reconocida la injusticia de esta contribucion, que pesa escepcionalmente sobre determinadas poblaciones de la Union, solo una necesidad imperiosa, como la en que se hallaba el Gobierno hasta el año de 1872, podia justificar su esaccion en la cuota en que se habia venido cobrando desde tiempo inmemorial. Cambiada esa situacion, como felizmente lo fué desde mediados del año de 1872, por consecuencia de la rebaja obtenida en el capital e intereses de la deuda pública, i por el incremento de la renta de aduanas, nada mas justo que rebajar sin demora el precio de la sal del Gobierno, suprimir el derecho de internacion i aliviar por este medio a las poblaciones que han estado



sometidas al pago de tan desigual impuesto. Así lo comprendió la Administración anterior, i por ello se apresuró a solicitar del Congreso la abolición del referido derecho i la facultad de rebajar el precio de la sal que se vende por cuenta del Gobierno. Mas como el pensamiento cardinal de esa misma Administración en materia de salinas fué el de conservar el impuesto en la misma cuantía en que se cobraba de tiempo atrás, para aplicarlo al fomento de una mejora material de intereses directo para las poblaciones que lo pagan, o reducirlo a una cuota mucho menor, en caso de que tal mejora no pudiese llevarse a efecto; i como ese pensamiento mereció la aprobación del Congreso, la rebaja en el precio de la sal no debía durar sino por el tiempo indispensable para averiguar la practicabilidad de aquella obra. Conocida ésta, el precio de la sal debió elevarse otra vez, hasta donde lo permite la lei, i restablecerse consecucionalmente el derecho de internacion de sal marina. Tal es la esplicación de esa alternativa, por que ha pasado la renta desde 1872 hasta el primero de setiembre de 1874.

Si los Estados consumidores de la sal del Gobierno han aceptado por su parte de buena voluntad ese pensamiento de la pasada Administración, es punto sobre el cual no cabe ya la menor duda, visto que las sus Legislaturas han ratificado de un modo esplicito las leyes nacionales en que tal pensamiento quedó consignado. Si en ello se ha procedido o nó con acierto, es cuestión que aun pudiera discutirse, por tratarse como se trata de uno de los impuestos que gravan la riqueza particular del modo mas desproporcionado de que hai ejemplo en el país.

Observaré desde luego que no hai un solo impuesto de los conocidos con el nombre de *indirectos*, que no adolezca en mayor o menor grado de este inconveniente: el impuesto aduanero sobre el peso bruto de las mercaderías; el del papel sellado; el que grava el consumo de los licores; el trabajo personal subsidiario; el derecho de almotacen, los peajes &c., son contribuciones que gravan la riqueza de un modo desproporcionado. La directa es la única que, en teoría, se halla del todo esenta de este inconveniente; pero por desgracia esto sucede i sucederá únicamente en teoría, miéntras no tengamos medios de averiguar con esactitud la verdadera riqueza de cada contribuyente.

Ahora bien: dada la necesidad, o al ménos la conveniencia de cobrar una contribucion para fomentar por medio de ella el desarrollo de la industria, debe averiguarse si conviene conservar la de la sal, por mas defectuosa que sea, o si debe reemplazarse con otra que reuna mejores condiciones económicas i que consulte mas la equidad. Si fuera tan fácil establecer nuevas contribuciones como suprimir las existentes, la



cuestion quedaria resuelta con el mero hecho de enunciarla, pero desgraciadamente no es así. Por el contrario, entre nosotros esta es una cuestion de hecho, cuya solucion, al ménos para el presente, no da lugar a la menor perplejidad: no es posible establecer un impuesto que reemplace el de la sal.

Casos ha habido, es verdad, en que la abolicion de ciertos impuestos ha sido una necesidad económica o social de todo punto ineludible, como sucedió, por ejemplo, con el monopolio del tabaco, que estancando una industria destinada a adquirir un desarrollo inmenso bajo el réjimen de la libertad, cegaba una de nuestras primeras fuentes de riqueza pública, i con la renta de diezmos, que cobrada rigurosamente, podia absorber en su totalidad la ganancia del agricultor. Así fué que en ninguno de estos casos se pensó, como no debió pensarse, en el medio de reemplazar esas contribuciones: solo se fijó la consideracion en que la primera entrañaba un funesto error económico, i la segunda, una atroz injusticia.

Sucede otro tanto con el monopolio de la sal? No seguramente. La sal es un producto que por su naturaleza no puede llegar a ser nunca objeto de esportacion; pero ni siquiera de libre esplotacion en el pais; i aun cuando es cierto que para el consumidor pobre el impuesto que sobre ella se cobra es relativamente oneroso, tambien lo es que no grava su renta en mas de un 2 por 100; al paso que el impuesto decimal podria absorberla íntegramente.

Por otra parte, el beneficio de una renta, contra la cual no militan consideraciones económicas i razones de justicia de tan grave peso, como las que ocurrían respecto de la del monopolio del tabaco i la del diezmo; renta que tiene tambien a su favor la sancion del tiempo, o sea de la costumbre; que se recauda a mui poca costa, i que no trae consigo vejámenes ni persecuciones de ninguna especie; el beneficio de esa renta, repito, es de tal magnitud, que debe pensarse mucho ántes de renunciar a él. Las contribuciones públicas son, segun su naturaleza, mas o ménos sostenibles ante la ciencia económica i el sentido comun; pero en esto, como en todo, la necesidad es siempre la suprema lei; i un Gobierno que no cuenta con rentas de fácil recaudacion, es un Gobierno inepto para el bien, e incapaz de llenar su mision, en materia de órden i seguridad. El Estado de Santander, por su índole pacífica, su constante amor al trabajo, i su adaptabilidad para el Gobierno propio, es sin duda uno de los mas calculados para hacer la prueba de un cambio radical en el antiguo sistema tributario. Todos vimos sinembargo que el paso que intentó dar en 1857, del monopolio a la absoluta libertad industrial, fué sumamente desgraciado; i que despues de una lucha mui costosa, hubo



de retroceder cuerdamente al punto de donde habia partido. Quiera Dios que el aumento de la riqueza, unido al buen sentido de ese pueblo, lo ponga bien pronto en aptitud de abolir el monopolio, del cual deriva su principal renta!

Por otra parte, en materia de impuestos, la buena o mala aplicacion que de ellos se haga, es la parte mas trascendental de la cuestion. Si a falta de otro recurso mejor, se cobrase una contribucion no ménos inequitativa que la de la sal, para aplicar su producto al establecimiento de regadíos públicos en un pais estéril, de manera de triplicar en él los productos de la agricultura, dudo que álguien dejase de bendecir tan sábia providencia.

Tratándose del impuesto de la sal, hoi cuando la situacion fiscal del pais no lo hace indispensable para el sostenimiento del Gobierno, la cuestion seria pura i simplemente la de decidir qué empleo debe dársele; cuestion que felizmente está resuelta en la lei que destinó su producto a la obra del ferrocarril del Norte. Así pues la mas fuerte objecion que de años atras ha venido haciéndose a este impuesto, — la de no ser jeneral — queda desvanecida con el hecho de dar a su producto una aplicacion que tienda a favorecer mas directamente a las poblaciones que lo pagan.

Dije en otro lugar que las salinas del Gobierno no pueden darse a la libre explotacion: agrego ahora que ellas deben administrarse en todo tiempo por el Gobierno jeneral. Manifestaré las razones que sirven de fundamento a esta opinion.

Situadas como se hallan las salinas en el centro del territorio nacional, en medio de la parte mas poblada de él, i a una gran distancia de los lugares de la costa donde se produce la sal marina, tienen por el mismo hecho sus productos un valor escepcional, valor de circunstancias, que el Gobierno en su calidad de representante de los intereses de la comunidad, es quien tiene mejor título para aprovecharlo, mayormente cuando es el único que da complétas garantías a los consumidores de sal de que no abusará de su posicion privilegiada como productor del artículo. Entre esto i la libre explotacion de las salinas no hai medio alguno que pueda considerarse aceptable; i como la libertad de explotarlás tendria en la práctica inconvenientes de mucha gravedad, es claro que debe conservar siempre la propiedad i la administracion de esas minas; propiedad que le fué cedida por los Estados al sancionar el pacto federal.

ADMINISTRACION DE LA RENTA—Estando próximo a terminar el contrato sobre explotacion i elaboracion de sales en Cipaquirá, i debiendo efectuarse en lo sucesivo esta operacion por cuenta del Go-



bierno, conforme al nuevo sistema establecido en la lei, dos vecinos notables de aquella ciudad, que conocen teórica i prácticamente la materia, los señores Fabian González Benito i José María Davison, ofrecieron patrióticamente al Poder Ejecutivo formar un nuevo plan de explotación de la sal jema, previo un estudio jeológico que diera a conocer la disposición i estension del banco salífero. Aceptado que fué por el Poder Ejecutivo el ofrecimiento de tan importante servicio, los señores González i Davison procedieron a levantar el plano topográfico de la salina, a formar la correspondiente carta jeológica, i a redactar un informe, que presentaron al Gobierno en 11 de octubre del año anterior, i que se halla entre los documentos anexos a esta Memoria.

De este documento aparece :

Que el banco de sal jema de Cipaquirá pesa aproximadamente *setenta i ocho mil seiscientos millones de arrobas* ;

Que la sal puede dividirse en tres clases, por razon de la variedad en el grado de su pureza i compactacion ;

Que estimando la sal al precio medio de nueve centavos la arroba, el valor total de ese inmenso depósito alcanza a la suma de *siete mil millones de pesos* ; riqueza natural, segun se advertirá, infinitamente mayor que toda la riqueza social de que actualmente disponemos ;

Que se ha incurrido en un grave error al comenzar a extraer la sal de arriba para abajo ; por cuanto así se dificulta la salida de las aguas ; se hace mas costosa la movilizacion de la sal desde el punto donde se extrae hasta el almacen de depósito ; se llegará mas tarde a la parte inferior del banco, que es donde la sal se encuentra en su estado de cristalización mas perfecto ; i porque, con el actual sistema, es imposible ejecutar en las galerías trabajos artísticos que impidan los derrumbes i hundimientos, que tantas vidas i dinero han costado hasta ahora ;

Que reemplazada la fuerza de la pólvora con la accion del agua, por medio del aparato hidráulico que los informantes indican, i construidas las nuevas galerías i los carriles de madera que ellos describen, la extraccion de una arroba de sal jema solo costaria al Gobierno *setecientos cincuenta i ocho milésimos de centavo* ; es decir, ménos de la duodécima parte del precio que paga actualmente a los contratistas ;

Que el gasto requerido para el planteamiento de este nuevo sistema no excederá de \$ 30,000 :

Que, ejecutadas tales obras, i abandonada la compactacion de la sal por medio del fuego, el Gobierno hará una economía de \$ 81,000 anuales en la administracion de la renta.



Como se ve, entre estas indicaciones hai algunas que tienen grande interes de actualidad; i fundadas como están en la observacion de los hechos, no dejan lugar a la menor duda en cuanto a su esactitud.

Si a esto se agrega que, segun lo ha manifestado el Administrador principal de salinas de Cipaquirá, en el luminoso informe que dirigió a la Secretaría de Hacienda con fecha 15 de octubre próximo pasado, no hai inconveniente en enajenar las 53 hectaras de tierra que posee el Gobierno al rededor de la salina de Cipaquirá, cuyo valor se estima en mas de \$ 20,000, tendremos que las proyectadas mejoras no presentan ni aun el inconveniente de ocasionar una fuerte erogacion al Tesoro; pues la que habria que hacer no seria sino de \$ 10,000.

Sinembargo, como la enajenacion de estas tierras puede ser mas oportuna despues de ejecutadas las obras de que se trata, creo que debe abrirse al Poder Ejecutivo un crédito adicional al presupuesto vijente por la cantidad de \$ 30,000, i deducirlo de la partida propuesta para el servicio de las salinas en el año económico de 1875 a 1876, en la cual se halla comprendido.

Mas no debo dejar pasar inadvertida la opinion del mismo Administrador de salinas, en lo relativo a las mejoras propuestas por los señores Davison i González, consignada en el informe a que he hecho referencia, en los términos siguientes:

“El señor Secretario conoce el trabajo científico de los señores Fabian González B. i José María Davison, sobre esta mina, i ha visto el luminoso informe que le fué por ellos presentado i el plan formado para su explotacion. Este estudio es el mas formal que hasta ahora se ha hecho; i en presencia del terreno el ánimo se convence íntimamente de su esactitud, i su plan debe ser seguido por el Gobierno, si se desea hacer una reforma radical.

“Permítame, sinembargo, el señor Secretario, manifestarle que con él quedarían perdidos los trabajos del socavon que hoi existen i sin valor los almacenes i edificios que hoi posee el Gobierno i que valen mas de cien mil pesos; miéntras que, en mi concepto, el actual socavon se presta a las mas importantes reformas indicadas por dichos señores para la explotacion, gastándose solo tres mil pesos en la reforma i aprovechándose todos los edificios que el Gobierno posee.

“Para obtener lo mismo que los señores Gonzáles i Davison se proponen, bastaria bajar el nivel de la entrada al socavon, haciéndola a tajo abierto: construir las galerías para que pudiesen funcionar los carros por ellos ideados i establecer un leño-carril por el que desde los frontones de la sal viniesen dichos carros a la fábrica i almacenes del Gobierno.



“Los mismos ilustrados señores González i Davison pudieran encargarse de estos trabajos; i si la obra no quedaba tan perfecta como la que ellos han concebido, en cambio le habrian ahorrado al Gobierno la pérdida de sus edificios i una gran parte de los costos.”

Si me tocase elegir entre estas respetables opiniones, atendida la situacion favorable del Tesoro, el mal estado i la inconveniente situacion local de la fábrica i almacenes de sales de Cipaquirá, como tambien la considerable economía que a la larga proporciona todo gasto hecho en oportunidad, optaria sin vacilacion por las mejoras que han propuesto los señores González i Davison; sin dejar por ello de recomendar, como mui respetuosamente lo hago al Congreso, la lectura de ámbos informes.

Gustoso aprovecho esta ocasion para dar las gracias en nombre del Gobierno a los señores González i Davison por el laborioso e interesante trabajo que han ejecutado sin remuneracion alguna.

Por lo demas, el proyecto de lei sobre reorganizacion de la renta de salinas, presentado por un honorable Senador de Antioquia, que quedó pendiente en el Senado de Plenipotenciarios en las sesiones del año anterior, contiene en mi opinion las bases fundamentales de la reforma que se trata de plantear. Pero me permito recomendar la adopcion de estas dos disposiciones: la de que, sin perjuicio de declarar libre la elaboracion de sal en todas sus formas, se reserve el Gobierno la de producir por su cuenta sal de grano de caldero; i la de que se deje al Poder Ejecutivo la facultad de dividir en dos o tres clases la sal jema de calidad inferior a la que actualmente se da a la venta, para ofrecerla al consumo a los precios que él mismo señale.

En uno de mis anteriores informes tuve el honor de manifestar la necesidad que hai de que el Gobierno continúe fabricando por su cuenta sal de grano de caldero, para aprovechar el agua saturada que mana de las salinas i toda la sal jema que, por su estado de fraccionamiento, o por contener una gran cantidad de materias estrañas, no puede llevarse con ventaja a lugares distantes del de su produccion.

La venta de estas dos sustancias en su estado natural, no podria hacerse como la de las otras clases de sal, sobre el pié de una ámplia competencia, por cuanto seria sumamente reducido el número de los compradores que pudieran destinarla a la elaboracion.

Cuanto a la segunda indicacion que me he permitido hacer, basta observar que, siendo la sal uno de los mejores abonos conocidos, es de suma conveniencia que se estienda este uso de ella tan favorable a la agricultura i a la ganadería; i que el Poder Ejecutivo es quien está lla-



mado a fijar el precio de cada una de esas clases de sal inadecuadas para la elaboracion, previo un análisis comparativo de todas ellas.

### PARTE ESTADISTICA.

El movimiento de la especie en el año económico de 1873 a 1874, comparado con el de 1872 a 1873, fué el siguiente :

SALES VENDIDAS.	AÑO de 1872 a 1873.		AÑO de 1873 a 1874.		PRODUCTOS de 1872 a 73.		PRODUCTOS de 1873 a 74.	
	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.	Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.
En Cipaquirá.....	6.476,040	....	7.304,942	....	344,144	40	297,670	85
En Nemocon.....	3.934,350	....	5.228,675	....	149,084	10	165,684	20
En Tausa.....	635,500	....	672,525	....	42,204	..	36,526	40
En Sesquilé.....	792,625	....	1.033,300	....	44,137	80	51,681	40
En Gachetá.....	22,175	....	188,249	....	5,874	10	1,795	75
<b>Total en Cundinamarca</b>	<b>11.860,690</b>	<b>....</b>	<b>14.427,691</b>	<b>....</b>	<b>585,444</b>	<b>40</b>	<b>553,358</b>	<b>60</b>
En los alm. en Sogamoso	998,343	750	.....	...	80,607	55	.....	..
En Chita i Muneque.....	1.817,763	....	1.666,995	750	123,020	25	96,491	45
En Sirguazá i Sismosá..	103,393	750	.....	....	1,187	80	.....	..
En Recetor, Cocuachó&.a	75,456	250	.....	....	1,769	95	.....	..
En Pajarito.....	44,650	....	251,581	250	1,072	..	6,040	67½
<b>Total en Boyacá.....</b>	<b>3.038,606</b>	<b>750</b>	<b>1.918,577</b>	<b>....</b>	<b>207,657</b>	<b>55</b>	<b>102,532</b>	<b>12½</b>
En Cumaral i Upin.....	129,637	500	105,459	100	3,111	30	2,589	62½
En Coello.....	100,750	....	92,012	500	3,000	..	2,500	..
<b>Total en salinas varias</b>	<b>230,387</b>	<b>500</b>	<b>197,471</b>	<b>600</b>	<b>6,111</b>	<b>30</b>	<b>5,039</b>	<b>62½</b>
<b>RESÚMEN.</b>								
En Cundinamarca.....	11.860,690	....	14.427,691	....	585,444	40	553,358	60
En Bboyacá.....	3.038,606	750	1.918,577	....	207,657	55	102,532	12½
En salinas varias.....	230,387	500	197,471	600	6,111	30	5,089	62½
<b>Totales jenerales.....</b>	<b>15.129,684</b>	<b>250</b>	<b>16.543,739</b>	<b>600</b>	<b>799,213</b>	<b>25</b>	<b>660,980</b>	<b>35</b>

Los 188,249 kilogramos que aparecen vendidos en Gachetá fueron casi esclusivamente de agua salada.

La cantidad total de sales vendidas en el último año económico ascendió a kilogramos ..... 16.543,739-600

I en el año de 1872 a 1873 la venta fué de..... 15.129,684-250

Aumento en el último año sobre el anterior ks. 1.414,055-350  
O sea un 9-346 milésimos por 100, aproximadamente.



El producto de las ventas en el año de 1872 a 1873 fué de.....\$ 799,213-25  
 En el año económico anterior de..... 660,980-35

Disminuyó, pues, el producto en.....\$ 138,232-90

La causa de esta disminucion, indicada ya en otro lugar, aparece claramente de la siguiente comparacion entre los precios de las diversas clases de sal durante los dos años económicos próximamente anteriores.

En el de 1872 a 1873 rijieron precios distintos, así:

Durante siete meses i medio, el de la sal compactada fué de 85 centavos por cada 12½ kilógamos ;

El de la de caldero, de 70 centavos id, i el de la jema de 65 centavos id.

En los cuatro i medio meses restantes los precios fueron estos :

85 centavos por cada 12½ kilógramos de sal compactada ; 40 centavos por cada id. de grano de caldero, i 30 evos. por cada id. de sal jema.

Estos mismos precios rijieron para las clases jema i de caldero en todo el año anterior ; pero el de la compactada fué rebajado a 60 centavos en los últimos cinco meses de ese mismo año.

Indudablemente la rebaja en el precio de la sal jema ha hecho aumentar su consumo considerablemente ; pero no tanto que alcanzara el producto de la mayor venta a compenzar la pérdida que se hizo por consecuencia de la rebaja en el precio ; rebaja que, como se sabe, escedió de 50 por 100 sobre el precio anterior.

La comparacion de productos i gastos es como sigue :

	Producto bruto.		Gastos.		Producto liquido.	
	Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.
Cipaquirá.....	297,670	85	106,403	90	191,266	95
Nemocon.....	165,684	20	39,610	95	126,073	25
Tausa.....	36,526	40	8,410	85	28,115	55
Sesquilé.....	51,681	40	17,579	20	34,102	20
Gachetá.....	1,795	75	1,920	40	-----	--
Chita i Muneque.....	96,491	45	64,683	05	31,808	40
Pajarito.....	6,040	67½	7,227	05	-----	--
Cumaral i Upin.....	2,589	62½	2,381	20	208	42½
Coello.....	2,500	--	500	--	2,000	--
Totales.....	\$ 660,980	35	248,716	60	413,574	77½

Como entra en el nuevo plan de administracion de las salinas aumentar la produccion de sal de caldero, se han dictado las providencias



necesarias para hacer venir de los Estados Unidos del Norte fondos de hierro para montar una hornilla en Cipaquirá i otra en Tausa, de la misma construccion de las que se usan en las salinas de Siracusa en el Estado de Nueva York.

TAUSA—Habiendo terminado el 11 de octubre último el contrato sobre elaboracion de sales en esta salina, se estableció desde aquella misma fecha, por cuenta del Gobierno, la produccion de sal compactada, se nombró al efecto un elaborador oficial, i se dictaron todas las demas providencias del caso.

Los resultados obtenidos hasta hoi son mas satisfactorios de lo que pudiera esperarse, pues se ha hecho un ahorro no poco considerable. I si esto ha sucedido en Tausa, donde se trabaja en mui pequeña escala i donde se habia obtenido el precio mas bajo conocido para la elaboracion por medio de contratos, no hai duda que este nuevo sistema aplicado a la salina de Cipaquirá dará resultados magníficos en punto a economías para el Tesoro.

CHITA I MUNEQUE—Ademas de las dificultades que presenta la naturaleza para aumentar en estas salinas la produccion de sal compactada, se viene luchando de años atras con un inconveniente de peor carácter, a saber, el interes que tienen algunos habitantes de esas localidades en que no se acrecienta la produccion de esa clase de sal para poder monopolizarla i hacer con ella una ganancia considerable a los compradores de fuera. Llevada esta especulacion hasta el grado de dejar utilidades del ciento por ciento, levantóse un clamor jeneral en las poblaciones que consumen sal de Chita, i se solicitó del Poder Ejecutivo que remediase el mal restableciendo los almacenes de sal en Sogamoso. Aunque no creyó el Poder Ejecutivo que esta providencia fuese parte a cortar el mal de raiz, la adoptó sin embargo como medida transitoria propia para minorarlo, miéntras se aumenta el número de calderos en la salina de Chita i se produce en ella la sal necesaria para el consumo, que es el verdadero medio de acabar con el monopolio. Esto puede hacerse por fortuna ahora, porque no hai contrato alguno vijente que lo impida, pues el celebrado con el señor Honorato Espinosa terminó el 6 de enero último, fecha desde la cual se está elaborando la sal por cuenta del Gobierno, quien, para aumentar la produccion en la cantidad en que lo exigen las necesidades de los consumidores, ha contratado la construccion de una hornilla i mandado comprar los calderos necesarios.

PAJARITO—La elaboracion de esta salina no ha producido aún todos los buenos resultados que el Gobierno se prometió, por no haberse concluido los trabajos que los contratistas están ejecutando para abrir un



socavon en ella, i mas que todo, por la falta de caminos por donde pueda llevarse la sal a los lugares de consumo.

COELLO—El contrato de arrendamiento de esta salina terminó el 4 de julio del año pasado. Antes de esa fecha se habia abierto licitacion para un nuevo arrendamiento sobre la base del anterior, en cuanto al precio. Trascurrió el término fijado para la presentacion de las propuestas sin que se hubiese hecho postura al remate; se hizo luego una que no cubria la base de precio señalado en el pliego de invitacion; por lo cual el Poder Ejecutivo la declaró inaceptable.

Por punto jeneral ha creído éste que no deben beneficiarse las vertientes de mui escasa saturacion, situadas en lugares donde el combustible i los demas elementos de elaboracion son mui escasos, como sucede en Coello. Al contrario, todas esas vertientes deben cegarse miéntras no sea posible conceder su libre elaboracion, i contraer el Gobierno sus esfuerzos a perfeccionar los medios de elaborar las salinas mas ricas i mejor situadas como la de Cipaquirá, i a mejorar los caminos por donde ha de conducirse la sal a los lugares de consumo. Este sistema consulta seguramente mas el interes de los consumidores i el del Fisco que el de beneficiar cuantas fuentes saladas hai en el pais. Tomar los productos naturales donde son abundantes i estender su consumo al mayor número de poblaciones posible, acortando las distancias, en vez de extraerlos donde son escasos, es proceder de acuerdo con las nociones mas elementales de la ciencia económica.

El señor Antonio Bárrios, dueño de un terreno inmediato a la salina de Coello, en el cual hai una fuente salada, avisó al Poder Ejecutivo que se proponia elaborarla, en uso del derecho que la lei de 20 de junio de 1853 concede a los propietarios de ciertas fuentes saladas, derecho salvado por el parágrafo del artículo 431 del Código fiscal. Dictáronse en consecuencia las providencias necesarias para averiguar si esa fuente se halla o no en el caso de las leyes citadas; i sabido que el agua de ella contiene yodo i que su concentracion es solo de  $4\frac{1}{2}$  grados, se declaró que su dueño podia elaborarla.

#### CASAS DE MONEDA.

Como puede verse en uno de los cuadros adjuntos a esta Memoria, la administracion de las casas de moneda en el año económico anterior, dió los siguientes resultados:



	PRODUCTO Bruto.	GASTOS.	PRODUCTO Liquido.	DÉFICIT.
En la de Bogotá...	8,168-569	15,381-045	.....	7,212-476
En la de Popayan...	6,824-387	7,430-977	.....	606-590
En la de Medellin...	4,952-310	8,550-680	.....	3,598-370
Suma....	19,945-266	31,362-702	.....	11,417-436

Este déficit no es efectivo sino en parte para el Tesoro nacional, pues segun los contratos celebrados con el Gobierno de Antioquia, sobre administracion de la casa de moneda de Medellin, las ganancias o pérdidas que resulten al fin de cada año deben repartirse entre los dos Gobiernos. Por consiguiente, del déficit de \$ 3,598-370 milésimos, solo gravan al Tesoro nacional \$ 1,799-185 milésimos.

Ademas el Gobierno ha hecho acuñar por su cuenta \$ 247,158 en monedas de plata, cuyo derecho de amonedacion importaria \$ 6,178, si hubiera de computarse a favor de la casa de moneda. En este caso el déficit quedaria convertido en un saldo a favor del Tesoro por cerca de \$ 2,000 en la cuenta jeneral de las casas de moneda.

Dentro de poco estará funcionando la oficina de apartado de metales en la casa de moneda de esta ciudad. Es mas que probable que desde entónces la mayor parte de la plata procedente de las minas de Marmato, que por contener una gran cantidad de oro se esporta actualmente casi en su totalidad, se destine a la amonedacion. En este caso, aparte del beneficio resultante de la abundancia de moneda de plata, el servicio de las casas de moneda dejará de ser gravoso para el Tesoro nacional.

En cumplimiento del artículo 4.º del contrato de 19 de mayo de 1874, adicional i reformatorio del de 6 de junio de 1871, sobre administracion de la casa de moneda de Medellin, se mandó pagar la subvencion de \$ 15,000 ofrecida por el Gobierno nacional para montarla convenientemente. Tambien se mandó pagar al Gobierno de Antioquia la cantidad de \$ 3,193-28½ que, como mitad del déficit que resulta en la cuenta de esa misma casa de moneda, se liquidó a cargo del Tesoro nacional por lo correspondiente al tiempo trascurrido de 1.º de julio de 1872 a 30 de junio de 1874.

MONEDAS DE COBRE—Por conducto de la Legacion colombiana en Lóndres, se contrató la acuñacion de monedas de cobre de 1½ centavos



por valor nominal de \$ 30,000. Estas han circulado fácilmente en los Estados donde se las ha distribuido, i el Gobierno obtuvo en la operacion una ganancia de \$ 18,900. Se tomaron las precauciones necesarias para evitar que con los mismos troqueles destinados a la acuñacion por cuenta del Gobierno se hiciesen emisiones clandestinas de esta misma moneda.

## Seccion Tercera.

### TIERRAS BALDÍAS.

Segun una relacion presentada a la Secretaría de Hacienda por el Jefe de la oficina de Estadística nacional, se han emitido títulos de concesion de tierras baldías por 3.318,506 hectaras, 4,234 metros cuadrados, distribuidos así:

	Hectaras.
En bonos territoriales de la deuda exterior....	1.653,858
En títulos del servicio interior.....	1.664,648-4,234
Total.....	3.318,506-4,234

De esta suma se han amortizado hasta hoi en las adjudicaciones de tierras baldías aprobadas definitivamente por el Poder Ejecutivo.....

471,829-4,475½	
Las cuales han sido pagadas en esta forma:	
En bonos territoriales de la deuda exterior....	96,364
En títulos interiores.....	375,465-4,475½
Total.....	471,829-4,475½

I quedan en circulacion:

En bonos territoriales.....	1.557,494
En títulos interiores.....	1.289,182-9,758½
Total.....	2.846,676-9,758½
Mas lo amortizado....	471,829-4,475½
Igual a la suma emitida.....	3.318,506-4,234



Ademas la República ha hecho adjudicaciones por	687,673-1,717
Así:	
Por venta en cambio de documentos de deuda pública.....	349,024-7,445
Por concesion especial a nuevas poblaciones i fomento a empresas de utilidad pública.....	338,648-4,272
	<hr/>
Suma.....	687,673-1,717
Mas lo adjudicado por bonos i títulos.....	471,829-4,475½
	<hr/>
Total de baldíos adjudicados.....	1.159,502-6,192½

No se comprenden aquí las tierras ofrecidas por contratos, que aun no son exigibles, como los del canal interoceánico i ferrocarriles del Cauca i Norte & &.

Conforme a otro cuadro formado por la misma oficina de estadística, que se encontrará incluido en los documentos anexos a este informe, las adjudicaciones hechas durante el año de 1874 alcanzan a 41,594 hectaras 6,748 metros cuadrados, que se dividen así:

Adjudicaciones hechas por leyes especiales.....	12,549-2,060
„ „ por títulos.....	11,161-4,238
„ „ por venta.....	17,884- 450
	<hr/>
Total.....	41,594-6,748

Entre los documentos adjuntos a este informe se registran los decretos i resoluciones dictados en ejecucion i desarrollo de algunas disposiciones lejislativas sobre esta materia.

#### RAMO DE MINAS.

Debiendo terminar el arrendamiento de las minas de esmeraldas de Muzo el dia 1.º de abril del año entrante, se llamó al icitacion para un nuevo contrato, se publicó el respectivo pliego de cargos en frances, español, inglés i aleman, i se recomendó al Ministro de la República en Lóndres i al Cónsul general en New-York que lo hiciesen insertar en algunos periódicos extranjeros.

En uso del derecho que el artículo 14 del contrato vijente concede al Poder Ejecutivo, comisionó éste al señor Felipe Paul para que ins-



---

peccionase los trabajos de laboreo, con el objeto de cerciorarse de que se ejecutan de manera de conservar los socavones i demas obras en el mejor estado posible.

---

En cumplimiento de lo dispuesto en la lei 8 del año pasado, se rescindió el contrato celebrado con el señor Percy Brandon, sobre arrendamiento de las minas de Santana i La Manta. Recibiólas en consecuencia el Poder Ejecutivo, junto con los terrenos, edificios, maquinaria i demas enseres que el contratista se obligó a entregar al Gobierno. Hiciéronse las diligencias necesarias para contratar la conservacion de las minas en el mismo estado en que se recibieron, con un gasto no mayor de \$ 1,000, que es el fijado en la lei. Visto que esto no es posible, se resolvió abandonarlas despues de haber hecho algunas tentativas para sacar del socavon una bomba que, segun informes privados, costó a los empresarios £ 12,000. Posteriormente propuso un particular extraerla por su cuenta dando al Gobierno el 10 por 100 de su valor: propuesta que no se aceptó, porque a la sazón se habia invitado a nuevo remate para el arrendamiento de dichas minas con todos sus enseres i anexidades. Como es mui probable que no se haga propuesta alguna para comprarlas o tomarlas en arriendo, conviene que se autorice al Poder Ejecutivo para vender los edificios, terrenos, máquinas i demas anexidades de estas minas. De lo contrario es inevitable el deterioro i quizá la pérdida total de todos esos valores. Hoi se hallan a cargo del Administrador de Hacienda nacional de Santana.

---

Sé compraron los terrenos adyacentes a las minas de azufre de Gachalá, necesarios para su laboreo, con arreglo al contrato de transaccion relativo a ellas, aprobado por el Congreso en sus sesiones del año pasado.

---



## PARTE SEGUNDA.

## FOMENTO.

CONSIDERACIONES JENERALES—Esceptuados los asuntos de carácter puramente político, en cuya discusion hemos empleado toda nuestra vida de nacion independiente, i gastado, no sin provecho por supuesto, casi toda nuestra enerjía de pueblo jóven i libre, no hai quizá un solo asunto de administracion pública que se haya discutido con mayor interes que el del fomento de las mejoras materiales, especialmente en lo relativo a las grandes vias de comunicacion. Tan urgente es la necesidad de estas obras i tan manifiesta la incapacidad de los gobiernos seccionales para fomentarlas eficazmente, que la resolucion de emprenderlas sin demora, por cuenta del Gobierno Jeneral, tiene hoi en su apoyo el voto unánime de la Nacion. Entre los colombianos que estudian las cuestiones económicas, no hai uno solo quizá que no esté convencido de que la falta de buenos caminos está deteniendo el movimiento comercial e industrial del pais; i de que, sin el ausilio de capitales extranjeros, que no pueden venir a él sino bajo la garantía del Gobierno Jeneral, es de todo punto imposible mejorar esos caminos, en el grado en que lo exigen las necesidades de la República.

El estado actual de los negocios, especialmente en el interior, no puede ser mas precario. Agotadas que sean las quinas, que son casi el único artículo que estos pueblos esportan, el comercio exterior de los tres Estados mas populosos de la Union habrá de sufrir una crisis desastrosa, si no se dan en tiempo los pasos conducentes a crear o desarrollar otras industrias, como la del laboreo de minas i la del cultivo del café, que reemplacen la de estraccion de quinas; cosa que no puede hacerse si no se comienza por construir buenos caminos.

Con los que hoi existen i con el alto precio que han alcanzado los fletes, por la escasez de mulas i el aumento del tráfico interior, solo un producto *especial*, como la quina, puede alimentar el comercio de esportacion.



No se halla en este caso el café. Si estas localidades propiamente llamadas del interior lo produjesen en cantidad siquiera igual a la que esportan los departamentos de Cúcuta i Ocaña, que no escede de 40,000 cargas al año, se duplicaria por ese solo hecho el precio de los fletes; i salta a la vista que esa industria no podría subsistir absolutamente si costase de catorce a diez i seis pesos el transporte de cada carga de café desde los lugares donde se produce hasta el Magdalena. El hecho reciente de que voi a hablar en seguida prueba que no es exajerada esta apreciacion.

Apesar de haber sido mui considerable la última rebaja que hizo el Gobierno en el precio de la sal, especialmente en el de la jema (50 por 100 del que tenia ahora dos años), el valor de este artículo se conservó casi inalterable en los mercados de Santander, en los del norte de Boyacá i en los del sur del Tolima; porque la rebaja quedó compensada, o poco ménos, con el encarecimiento que ocasionó en los fletes el aumento del consumo de sal jema en los lugares cercanos a Cipaquirá.

I si eso sucede con productos tales como la sal i el café, ¿qué sucederia con el azúcar? ¿cómo esportaríamos el que produjésemos? ¿i qué podríamos esperar del laboreo de minas i de otras industrias que requieren máquinas de gran peso, cuya introduccion es imposible por caminos de montaña?

Tal es el estado actual de los negocios en Cundinamarca, Boyacá i Santander.

El Cauca se halla en condiciones análogas a las que acabo de indicar, apesar de haber mejorado bastante su camino al Pacífico, i no obstante la escelente calidad de sus terrenos para el cultivo de los frutos tropicales.

Antioquia, aunque produce oro por valor de mas de \$ 2.000,000 anuales, ha visto encarecerse en pocos años los artículos de primera necesidad de un modo insoportable para las clases ménos acomodadas, a causa de la esterilidad de sus tierras i de la incomunicacion en que se halla con las poblaciones agrícolas del interior: de ahí el haberse desarrollado en los últimos años un movimiento de emigracion que es causa de ruina para ese Estado.

La agricultura i la ganadería han tenido en Bolívar algun incremento de pocos años a esta parte; pero ese movimiento tiende a paralizarse por falta de buenos caminos que comuniquen los centros agrícolas con el mar o con los rios navegables.

El Magdalena, que no ha podido reponerse de las pérdidas que hizo en la última revolucion, está sufriendo un nuevo quebranto desde que



el comercio marítimo de los Estados del interior abandonó el puerto de Santamarta para servirse del de Sabanilla. De entónces acá su situación ha venido a ser mas difícil; i apénas si puede sostenerse hoi, como entidad política, mediante la subvencion decretada a su favor por el Gobierno jeneral.

Panamá, que hasta ahora ha sido uno de los mas florecientes Estados de la Union, acaba de experimentar una crisis comercial de mucha trascendencia; i el Tolima, a causa de las malas cosechas de tabaco, que han venido a ser constantes, no cuenta ya con una de sus principales fuentes de riqueza.

Tal es, pintada a grandes rasgos, la situación económica del pais. El haberla comprendido así sus Representantes, en los últimos años, explica suficientemente el hecho singular de que haya predominado, en cuatro Congresos consecutivos, el pensamiento de llevar adelante el proyecto de construir grandes vias comerciales.

Sentado eso, sería impertinencia discutir de nuevo la manoseada cuestion de si debe o no fomentarse con fondos nacionales la construccion de los caminos reputados indispensables para el progreso de los Estados de la Union. Lo único que en mi concepto queda por discutir es la manera como ha de procederse en este asunto delicado, es decir, los medios que deben emplearse para cumplir las leyes que mandan fomentar mejoras materiales.

I me atrevo a reducir la discusion a este solo punto, porque estimo que está ya fuera de ella la parte del problema referente a la clase de caminos que deben preferirse. Ni en los Congresos ni en las Asambleas de los Estados se ha suscitado en los dos últimos años la cuestion de si deben preferirse las tranvías o las carreteras a los ferrocarriles: la opinion en favor de estos últimos ha sido uniforme en todas partes; i con sobra de fundamento, a mi entender, *porque la proporcion entre el costo de los ferrocarriles i las utilidades que producen, comparada con la del costo i utilidades respectivas de las tranvías i carreteras, deja una gran diferencia en favor de los primeros.*

Tanto las carreteras como las tranvías, i especialmente las últimas, exigen una nivelacion del suelo casi igual a la que requieren los ferrocarriles, para que el transporte por ellas sea relativamente rápido i barato. Para construir una de aquellas entre la altiplanicie i el bajo Magdalena, descendiendo desde una altura de 2,500 metros, habria que hacer por consiguiente largos rodeos i cortes profundos en las serranías i contrafuertes de la cordillera que nos separa de aquel rio, altos terraplenes, costosos muros de sostenimiento, sólidos puentes, túneles, viaductos i



algunas otras obras de arte, casi tan costosas como las que exige un ferrocarril; con el aditamento de que la consolidacion del suelo destinado a resistir el pisoteo de las caballerías debe ser mucho mayor aquí que en cualquiera de los países donde las lluvias no son tan frecuentes i copiosas.

Segun los cálculos del acreditado ingeniero señor F. J. Cisnéros, las carreteras cuestan más en países montañosos como el nuestro, que los ferrocarriles de vía angosta; pero aun prescindiendo de esta opinion, altamente respetable, en cuanto al costo de la via misma, lo que no puede dudarse es que el vapor, empleado como fuerza motora, es incomparablemente mas barato que la fuerza animal, con especialidad aquí donde el precio del carbon es mas bajo que en cualquiera otra parte.

Admitamos sinembargo que el costo del ferrocarril sea triple del de la carretera. Como el valor del transporte por ésta es seis veces mayor que por aquél, i seis veces menor la velocidad, la cuestion de si deben o no preferirse las carreteras a los ferrocarriles equivale a la de si conviene mas emplear un capital como ciento para obtener resultados como uno, que invertir un capital como trescientos para conseguir resultados como 6+6, esto es, seis en baratura i seis en velocidad; de suerte que, visto el negocio por el lado de la economía, no da campo a la menor perplejidad.

Pero esto no da todavía una idea completa de las ventajas del ferrocarril. Atendido el escaso valor relativo de la mayor parte de los productos nuestros que pueden suministrar alimento considerable al comercio interior o al de esportacion, como la sal jema, el carbon mineral, las maderas de construccion, la galena, el cobre en estado natural o previa una simple calcinacion, los materiales de construccion, como ladrillo, teja i piedra de labor, los animales vivos, &ª puede asegurarse, sin riesgo de incidir en exajeracion, que si la carretera desarrollara un movimiento industrial como diez, el ferrocarril desarrollaria uno como ciento, como mil, incalculable tal vez! He ahí por qué no he dado grande importancia a los cálculos que se han hecho hasta ahora, ni la daré a los que en lo sucesivo se hagan *a priori*, sobre el tráfico probable del ferrocarril del norte. Ellos merecen respeto por la buena intencion que los ha dictado, pero no pueden considerarse sino como simples presunciones sobre los resultados financieros de la obra.

Que no son comparables en manera alguna los resultados de un ferrocarril a los de una carretera, considerados ámbos como medio indirecto de promover la inmigracion extranjera i la colonizacion de baldíos, es cosa que apénas necesita decirse. Si hai algo que pueda poner a nuestro alcance las riquezas, casi desconocidas ahora, que encierran



ciertos baldíos — minorando desde luego, i casi eliminando, a la larga, los inconvenientes del mal clima — es el ferrocarril, que, dando valor i fácil salida a lo que en ellos se produjese, estimularia a las jentes industriales con la esperanza del lucro a ir a establecerse al desierto; que pondria a la mano de los colonos todos los recursos de las ciudades, los mantendria en constante i rápida comunicacion con sus deudos i relacionados; i les permitiria cambiar de clima a poca costa i casi momentáneamente, cuando el estado de su salud lo exijiese.

Si por la naturaleza del suelo que habitamos i por la de nuestra educacion industrial, estamos llamados a ser un pueblo esencialmente agrícola, no es, en verdad, cultivando cereales o cualquiera otro fruto de las tierras frias como podemos aprovechar mejor las ventajas, no pequeñas por cierto, de nuestra especial condicion económica; sino cultivando i beneficiando el café, la caña de azúcar, el tabaco, el cacao i el algodón; artículos que ya no se dan sino escasamente en los terrenos del interior, sometidos al cultivo desde ahora trescientos años. De ahí la necesidad imperiosa de ir a buscar campo para esas industrias a las faldas occidentales de la cordillera que nos separa del Magdalena, i en la zona que média entre aquella cordillera i este rio; tierras prometidas a las cuales no llegaremos jamas sino en ferrocarril.

Salta a la vista que no hai término de comparacion entre la carretera i el ferrocarril, considerados como vínculo de union entre los Estados, como base de crédito para el pais, como medio de administracion pública i como garantía de órden i seguridad.

¿Por qué habríamos de preferir, pues, las carreteras, estando en capacidad de construir algunos ferrocarriles? . . .

En cuanto a las tranvías, de que he prescindido por un momento en obsequio de la claridad, basta para justificar la indiferencia con que se las ha mirado, así por los lejisladores como por los empresarios de caminos, considerar que, costando más que las carreteras i poco ménos que los ferrocarriles, prestan sinembargo un servicio considerablemente inferior al de éstos; i que, exijiendo rieles i una nivelacion casi como la requerida por los ferrocarriles, la principal diferencia que hai entre aquellas i éstos consiste en que la fuerza motora en las primeras es mucho mas costosa que en los segundos, el acarreo infinitamente mas caro i considerablemente menor la velocidad: todo lo cual patentiza a mi entender que las tranvías no son apropiadas para líneas de grande estension, aunque sí son útiles, i mucho, lo mismo que las carreteras, como auxiliares de los grandes ferrocarriles.

Hecha esta breve digresion, examinemos el punto cardinal de la



cuestion, a saber, qué mejoras materiales podemos fomentar en un período de seis a ocho años, por ejemplo, i por cuáles debemos comenzar.

**OBRAS QUE DEBEN EMPRENDERSE**—Como la necesidad de estas obras es jeneral i debe satisfacerse con el producto de impuestos que gravan a todos los Estados en proporcion aproximada a su número de habitantes, lo natural, lo equitativo es fomentar una obra pública, la que se considere mas importante, en cada uno, dividiendo de esta manera entre ellos el fondo comun, sobre la misma base aproximada de la poblacion; i estar, en cuanto al órden de prioridad para la ejecucion de esas obras, a lo que vaya indicando el curso natural de los negocios, sin perjuicio de promover especialmente la realizacion de aquellas que el lejislador haya reputado de mas urgente necesidad i de mas trascendentales resultados para toda la Union. Tal es, a mi entender, lealmente interpretado, el espíritu de la lejislacion vijente en materia de fomento. A él ha ajustado su conducta el Poder Ejecutivo con la mas estricta imparcialidad. Así es que ha contratado, dado, o prometido, el correspondiente auxilio legal, en el órden en que se han presentado las respectivas propuestas, a las siguientes obras: el ferrocarril del Cauca, el que ha de comunicar el alto con el bajo Magdalena, el de Paturia, el del Norte, el de Antioquia, i el Dique de Cartajena.

Para desarrollar este plan de fomento de mejoras materiales hasta donde lo permiten los recursos del pais, solo falta fomentar alguno de los ferrocarriles que se proyectan en el interior del Estado de Bolívar, uno en el Estado del Magdalena, i la obra pública que determine la Lejislatura de Panamá, con arreglo a lo dispuesto en la lei.

Veamos ahora si es posible fomentar éstas obras, en el supuesto de que todas ellas se emprendan dentro de tres o cuatro años. Empecemos para esto por determinar el gravámen que la ejecucion de cada una de ellas impondrá al Tesoro nacional. La base de este cálculo respecto de las ya contratadas está en los respectivos contratos.

El del ferrocarril del Norte suministra los siguientes datos: capital presupuesto para la obra, 15 millones de pesos; término medio calculado para construirla, siete años. Este capital se ha dividido en 15,000 acciones de a \$ 1,000 cada una, de las cuales suscribirá el Gobierno 12,000, i el resto los Estados, las Municipalidades i los particulares que quieran tomar parte en la empresa. El interes garantizado por el Gobierno a esas acciones es de 7 por 100 anual; i esta misma rata fijaremos al de los capitales que tomará a préstamo para pagar sus instalamentos a la Compañía.



Para el pago de las 12,000 acciones del Gobierno. se contratarán tres empréstitos por valor nominal de \$ 14.000,000, que al descuento del 15 por 100, darán aproximadamente un producto neto equivalente al valor de dichas acciones. Como esta suma habrá de invertirse en el término de siete años, i como el primer empréstito está fijado en \$ 3.000,000, dividiremos el de \$ 14.000,000 del modo siguiente:

Empréstito de 1875.....	\$ 3.000,000
Id. de 1877.....	5.000,000
Id. de 1879.....	6.000,000

Teniendo en cuenta los informes recibidos sobre las condiciones de pago con las cuales se habrá emitido el primer empréstito, computaremos el de todos ellos por anualidades, así:

Para intereses i amortizacion del primer empréstito durante siete años, a razon de \$ 250,000 anuales.....	\$ 1.750,000
Para id. del segundo durante cinco años, a razon de \$ 416,667.....	2.083,335
Para id del tercero durante tres años, a razon de \$ 500,000 anuales.....	1.500,000
	\$ 5.333,335

Prescindo en este cálculo de las probabilidades de que el primer empréstito se obtenga con un descuento menor del 15 por 100, o con un interes menor del 7 por 100; prescindo tambien de las probabilidades de que, mediante el pago puntual de los intereses de la deuda exterior por dos años, el crédito del Gobierno mejore lo bastante para que el segundo empréstito pueda obtenerse a un interes que no esceda del 6 por 100; i prescindo finalmente de la probabilidad, mucho mayor todavía, de que la obra del ferrocarril cueste ménos de la cantidad presupuesta en el contrato.

Acaba de saberse que la 'Compañía constructora de obras públicas' de Lóndres, que es la que se halla en posesion de los datos mas minuciosos i exactos que han podido obtenerse hasta ahora para calcular el costo aproximado del ferrocarril del norte, ha ofrecido encargarse de la construccion del trayecto comprendido entre el puerto de Carare i Saboyá, por diez millones i medio de pesos. Si se tiene en cuenta que esa Compañía ha basado su presupuesto en el trazado de Mr. Ridley, i que este trazo ha sido variado por el señor González Vásquez de manera de evitar un gran número de obras de arte de las mas atrevidas i costosas que figuran en los presupuestos de aquel ingeniero, fácilmente se advertirá cuán fundados son los motivos que hai para estimar el costo total de la obra en una suma no mayor de doce millones de pesos.



Hemos visto que el pago de las 12,000 acciones que el Gobierno ha tomado en la Compañía nacional, exige, en los 7 años que habrán de emplearse en la construcción del ferrocarril, un desembolso de \$ 5.333,335

El capital de \$ 3.000,000 en acciones garantizadas, que debe pagarse por instalamentos semestrales de a \$ 250,000, ganará en dichos siete años----- 892,500

Suma-----\$ 6.225,835

De esta cantidad podemos deducir por cambio de letras e intereses de depósito en siete años----- 525,835

I tendremos que el ferrocarril del Norte impondrá al Gobierno, en el tiempo mencionado, un gravámen de----- 5.700,000  
Pasemos a otras obras.

El contrato para la construcción del ferrocarril del Pacífico exige en los mismos siete años una erogación de----- 1.155,000

La subvención ofrecida para el ferrocarril de Antioquia una de----- 700,000

El auxilio ofrecido para el ferrocarril de Paturia, deducida la parte que debe pagar el Gobierno de Santander, montará en el mismo tiempo a----- 650,000

La garantía para el ferrocarril entre el alto i el bajo Magdalena, admitiendo que esta obra pueda terminarse en todo el año de 1876, ascenderá a----- 530,000

La garantía ofrecida para la canalización del Dique de Cartajena, suponiendo que comience a pagarse dentro de dos años, importará----- 105,000

El auxilio para la canalización del brazo de Mompos (aproximación)----- 100,000

La garantía del 7 por 100 sobre un millón de pesos para el ferrocarril entre el Cármen i Zambrano, suponiendo que comience a pagarse dentro de dos años----- 350,000

La garantía sobre un millón de pesos para una obra pública en el Estado del Magdalena, suponiendo que comience a pagarse dentro de dos años----- 350,000

La garantía decretada a favor del Estado de Panamá sobre \$ 200,000, que no podrá comenzar a pagarse ántes de un año----- 84,000

Total gravámen que impondrá al Tesoro, en un período de siete años, la ejecución de las obras que acaban de enumerarse----- 9.724,000



¿ A cuánto ascenderán los recursos aplicables, dentro del mismo período, al pago de estas cantidades ?

Eso es lo que examinaré a continuacion.

RENTAS NACIONALES—Fijados por aproximación los gastos que ocasionará el fomento de las referidas mejoras materiales, veamos con qué recursos contaremos probablemente para llevarlas a efecto.

Como estos recursos consisten en el escedente de las rentas sobre los gastos indispensables de administracion pública, durante los siete años prefijados para la ejecucion de tales obras, un cálculo aproximado del producto de las rentas i del monto de los gastos, en ese mismo tiempo, basado en el producto de aquellas en los siete años anteriores i en el monto de los gastos del año pasado, dará el resultado que se busca.

En un período como éste han podido verificarse todos los cambios accidentales, así favorables como adversos, a que ordinariamente está sujeto el movimiento de las rentas públicas, i todas cuantas compensaciones son necesarias para obtener un término medio aproximadamente exacto.

Tomar un período mas corto, como el de los dos últimos años por ejemplo, en que el producto de la renta de aduanas fué comparativamente cuantioso, sería esponernos, con conocimiento de causa, a incurrir en error por exceso ; i adoptar uno mas largo, que abrazase épocas enteramente distintas de la presente en cuanto al movimiento industrial, sería incidir casi deliberadamente en error por defecto. En el primer caso correríamos el riesgo de acometer empresas superiores a nuestros recursos i comprometer imprudentemente el crédito del país ; en el segundo perderíamos, por excesiva timidez, un tiempo precioso i una excelente ocasion de fomentar las mejoras materiales.

El aumento que por término medio tuvo la renta de aduanas en los últimos siete años sobre lo que produjo en los siete anteriores, sería una base aceptable para calcular el rendimiento que tendrá en lo futuro, una vez que los elementos que contribuyeron a acelerar el movimiento económico en ese primer período habrán de figurar multiplicados en el siguiente. Así lo confirma el hecho de que los ingresos fiscales se hayan cuadruplicado en veinte años, apesar de que la tasa de los impuestos, tomados en conjunto, ha venido disminuyéndose gradualmente. Con una tarifa más moderada que la que rejia ántes del año de 1860 la renta de aduanas se ha duplicado en los últimos siete, al paso que en épocas anteriores el período de duplicacion no fué menor de veinte años.

Por otra parte, al comparar dos o mas períodos fiscales, lo natural es tomar los que estando mas próximos entre sí, tienen mayor seme-



janza, mas homogeneidad, si se me permite la expresion. Proceder de otro modo sería basar el cálculo sobre datos deficientes, i renunciar al criterio de lo verdaderamente probable.

En paises nuevos como el nuestro, donde las riquezas naturales son tan variadas i abundantes, tanto la poblacion como la riqueza social pueden crecer estraordinariamente en un corto espacio de tiempo, como sucedió en California i Australia; pero así como sería una temeridad fiar en acontecimientos de apénas posible realizacion entre nosotros, como los que se verificaron en esas comarcas, sería tambien un error manifiesto fundar en la estadística de ahora treinta años el cálculo sobre el rendimiento de las rentas de hoy en adelante. ¿Qué comparacion puede haber, por ejemplo, entre los ocho años corridos de 1842 a 1850, i los que acaban de transcurrir? Absolutamente ninguna, apesar de haberse conservado la paz en ámbos períodos, i de haber tenido lugar hácia el fin del primero la libertad del tabaco i el establecimiento de la navegacion por vapor en el Magdalena. Con períodos anteriores a éste, es todavía mas inadmisibile la comparacion; entre otras causas, porque nuestras esportaciones se hallaban entónces reducidas a los metales preciosos. Desde 1851 en adelante i por consecuencia de las grandes reformas sociales, políticas i económicas que acababan de efectuarse, entró el pais decididamente en una senda de prosperidad, de la cual no han alcanzado a desviarlo ni aun las enconadas i sangrientas guerras de 1854 i 1860. Pero de 1864 para acá es cuando se ha acentuado verdaderamente el progreso económico i fiscal; i la razon es clarísima: de entónces acá ha habido confianza en la paz; los grandes resultados de la desamortizacion se han hecho sentir en todos los ramos de la industria; el comercio exterior, ántes reducido al oro i al tabaco, se ha extendido a otros productos, como el algodón, la quina i el café; el crédito se ha fundado sobre bases sólidas; el interes del dinero ha bajado; el sistema aduanero se ha perfeccionado bastante; i por último, el contrabando a la renta de aduanas ha disminuido considerablemente.

Si estos elementos de prosperidad subsisten; si se han creado mui recientemente, como nadie podría negarlo; i si a su concurso en la obra de la produccion se debe el rápido incremento que ha tenido la renta de aduanas de 1863 en adelante, ¿qué razon podría haber para que desconfiásemos de obtener resultados idénticos en lo porvenir?

Es indudable que al rendimiento de la renta de aduanas en el último año han podido contribuir algunas importaciones anticipadas, que probablemente se hicieron para evitar el pago del nuevo impuesto; pero no lo es ménos que el producto de este recargo en los derechos, que em-



pezó a cobrarse desde 1.º de setiembre próximo pasado, alcanzará a una suma mayor que la procedente de tales anticipaciones.

Tampoco es de temerse que el contrabando pueda aumentar por consecuencia del alza en los derechos de importacion; porque ademas del correctivo eficaz que tiene actualmente en la navegacion por vapor, segun creo haberlo demostrado en mi informe del año pasado, las reformas últimamente introducidas en la lejislacion aduanera, la mayor fiscalizacion entre las mismas casas introductoras, motivada por el aumento de ellas, el establecimiento de un buque guarda-costa en el Atlántico, i por último la accion moralizadora de la libre discusion i el libre cambio, son otros tantos medios represivos del contrabando, con cuyo auxilio se cuenta actualmente.

Por otra parte, como el aumento de los derechos de aduana no se ha hecho estensivo a la clase mas gravada de la tarifa, el nuevo estímulo para el contrabando, proveniente de este aumento, no es tan poderoso como se ha llegado a suponer.

Verdad es que con las rentas públicas sucede lo que con las particulares: que las pequeñas se duplican mucho mas fácilmente que las grandes. Este hecho no es difícil de esplicar: siendo de ordinario una misma la suma de trabajo que respectivamente se aplica a la reproduccion de un capital pequeño que a la de otro mui considerable, la accion fecundante del trabajo tiene, en el primer caso, un grado mayor de concentracion que en el segundo, la movilizacion del capital es mucho mas activa, i consiguientemente mayor la renta que puede producir. Esta consideracion i la de que no es prudente inclinarse del lado mas favorable en esta clase de cálculos, deben inducirnos a tomar una base inferior a la que presenta la estadística de nuestras aduanas en los últimos ocho años, i a consultar la de algun otro país que, como Chile, tenga rentas mui superiores a las nuestras.

Segun la última Memoria de Hacienda presentada al Congreso de esa República, las aduanas produjeron en 1861 \$ 3.538,804, i en 1871, no obstante la guerra franco-prusiana, \$ 5.942,907, lo que representa un incremento aproximado de 7 por 100 anual. De 1871 a 1873, el aumento escedió de 17 por 100, pues en este último año, las aduanas produjeron \$ 8.145,160.

Este último dato estadístico podría adoptarse tal vez sin gran desconfianza como base para el presente cálculo, por la sencilla razon de que, siendo Chile un país mucho mas explotado que el nuestro, el aumento de la riqueza ha entrado allí en un período de normalidad que no se presta a progresos extraordinarios, los cuales sí pueden verificarse fácil-



mente entre nosotros. Sin embargo, en vez del 17 por 100, que es la cifra representativa del incremento de la renta de aduanas de Chile en los últimos tres años, tomaremos la correspondiente a los diez próximamente anteriores, que es 7 por 100, para calcular el que tendrá la nuestra en los 7 años venideros; no sin recordar para mayor confianza en este cálculo, que esta rata equivale a ménos de la mitad de la que arroja la estadística nacional sobre aduanas en los últimos ocho años; i que es inferior en tres unidades a la que adoptó la Comision del Senado de 1864 para este mismo cálculo; la cual es a su turno mas baja que la que sirvió de base al antiguo Secretario de Hacienda i Fomento señor Camacho Roldan, para los cálculos que hizo en 1872, sobre el incremento futuro de la renta de aduanas, que dejó consignados en su Memoria de aquel año.

Tomando por punto de partida la cantidad presupuesta como producto probable de la renta de aduanas en el año económico de 1875 a 1876, el rendimiento anual de ella sobre la base de un aumento de 7 por 100 será como sigue:

1875 a 1876.....	\$ 3.000,000
1876 a 1877.....	3.210,000
1877 a 1878.....	3.434,700
1878 a 1879.....	3.675,129
1879 a 1880.....	3.932,388
1880 a 1881.....	4.207,655
1881 a 1882.....	4.502,191

Producto total de la renta en 7 años.....\$ 25.962,063

RENTA DE SALINAS—Como la sal es un artículo de primera necesidad para la vida, el consumo de la conocida con el nombre de *compactada*, que es la que se emplea jeneralmente en la alimentacion, no se afecta de un modo mui sensible con las alteraciones que en su precio suele hacer el Gobierno: cara o barata, se vende siempre, con poca diferencia, la misma cantidad todos los años.

No sucede lo mismo con la jema, cuyo consumo aumenta o disminuye en proporcion al precio que tenga en el mercado, por estar destinada principalmente a la ganadería; i como de pocos años acá el uso de esta clase de sal se ha ido estendiendo con notable rapidez, en términos de haberse duplicado en el espacio de cuatro años, no se puede tomar como base de cálculo para el futuro rendimiento de la renta el consumo que ha habido de todas las clases de sal, tomadas conjuntamente, en cualquiera de los años próximamente anteriores, sino que es preciso atender al



precio oficial que haya tenido la jema i compararlo con el que se le ha de señalar para lo venidero.

Examinados los diferentes precios que tuvo la sal en los últimos cuatro años, resulta que el que mas se aproxima al precio actual es el que se le fijó en el año económico de 1870 a 1871.

La venta de sal en dicho año se hizo en las cantidades i a los precios que se espresan a continuación, según el cuadro detallado que se publicó en la Memoria de Hacienda de 1872.

	Cantidad de sal vendida.	Precios.	Producto.
Compactada,	K. <sup>mos</sup> 9,536,673.	80 C. <sup>vos</sup> los 12½	K. <sup>mos</sup> \$ 575,690
De caldero	„ 66,562.	65 „ „ „	3,461
Jema	„ 3,895,452.	62½ „ „ „	188,046
	<hr/>		<hr/>
	13.498,687.		767,197
	<hr/>		<hr/>

Como se ve, el precio de la sal compactada en el año a que se refiere esta cuenta fué el mismo que tiene ahora; de manera que rebajando del producto de la jema i la de caldero la diferencia entre el precio a que se vendieron entónces i el que actualmente tienen, esto es, 12½ centavos en la primera i 5 centavos en la segunda, obtendremos el producto que habria dado la renta en ese año, si se hubiese vendido la sal a los precios de hoi. Esta diferencia monta a la suma de \$ 39,221; de manera que el producto habria sido de \$ 727,976.

Suponiendo que esos precios se hubieran conservado hasta esta fecha sin alteracion alguna; que no hubiera habido otra causa de progreso de la renta que el aumento ordinario de la riqueza, el de la poblacion i la ganadería; i estimando la suma de estos factores en 4½ por ciento anual, tendremos que la renta de salinas habria producido:

En el año económico de 1871 a 1872.....	\$ 760,735
En el id. id. de 1872 a 1873.....	794,968
En el id. id. de 1873 a 1874.....	830,742
En el id. id. de 1874 a 1875.....	868,125

Desde luego se advertirá la razon que hai para ocurrir a estos cálculos, en vez de tomar el producto efectivo de la renta en el último año económico, como base para estimar sus productos en lo venidero. Así se habria hecho si el precio de la sal en el citado año hubiese sido el que tiene actualmente, i si el derecho de internacion de sal marina no hubiese estado suprimido durante ese mismo tiempo, pues estas circunstan-



cias motivaron una considerable disminucion de la renta, segun se ha hecho notar en otra parte de esta Memoria.

Partiendo pues de la base deducida del cómputo que precede, tendémos que el producto bruto de la renta de salinas en cada uno de los siete años venideros, será el siguiente :

En el año de 1875 a 1876 .....	\$	907,191	
En el id. de 1876 a 1877 .....		948,105	
En el id. de 1877 a 1878 .....		990,676	
En el id. de 1878 a 1879 .....		1.035,256	
En el id. de 1879 a 1880 ..		1.081,843	
En el id. de 1880 a 1881 .....		1.130,526	
En el id. de 1881 a 1882 .....		1.181,400	
Total en los siete años.....	\$	7.274,997	7.274,997

En el mismo período, el producto de la renta del ferrocarril de Panamá, a razon de \$ 250,000 anuales, será de \$ 1.750,000

Las rentas de correos i telégrafos, que produjeron 83,000 pesos en el último año económico, ascenderán en ese mismo tiempo, calculando un aumento anual de 4 por 100 a 655,016

La renta procedente de las casas de moneda, computadas sobre las mismas bases de cálculo, producirá..... 132,760

La de bienes nacionales, a razon de \$ 25,000 por año, mentará a.... 175,000

I agregando el producto de la renta de aduanas en el mismo tiempo.....: 25.962,063

Tendremos un producto total de.....\$ 35.949,755

O sea en números redondos.... \$ 36.000,000

GASTOS—La mas segura base de cálculo respecto de los gastos que habrán de hacerse en los siete años venideros sería la cuenta de los que se hicieron en el año próximo anterior; mas como esa cuenta no está terminada, tomaremos la de 1872 a 1873, que se ha cerrado definitivamente. De ésta separaremos tres departamentos administrativos: el de la deuda nacional, cuyos gastos computaremos por separado; el de bienes desamortizados, que está próximo a eliminarse de los presupuestos; i el



de fomento, que deberá servirse con el sobrante que quede despues de hechos todos los demas gastos de la administracion pública. El gasto correspondiente a los diez departamentos restantes en toda la vijencia económica de 1872 a 1873 alcanzó a \$ 1.997,426-88, así:

Departamento de Hacienda .....	\$ 571,617-00½
De Correos i Telégrafos .....	252,263-39½
De lo Interior .....	252,156-80
De Relaciones Exteriores .....	79,556-05
De Justicia .....	31,096-67½
De Instruccion pública .....	115,776-87½
De Beneficencia i Recompensas .....	49,862-20
De Guerra .....	512,706-68
Del Tesoro .....	54,742-95
De Obras públicas .....	77,648-25
	<hr/>
Suma .....	\$ 1.997,426-88
	<hr/>

El proyecto de presupuesto de gastos para estos mismos departamentos en la vijencia económica de 1875 a 1876 es el siguiente:

Gastos de Hacienda .....	\$ 760,758 ..
De Correos i Telégrafos .....	329,910-40
De lo Interior ..	231,544 ..
De Relaciones Exteriores .....	63,300 ..
De Justicia .....	27,500 ..
De Instruccion pública .....	281,200 ..
De Beneficencia i Recompensas .....	86,400 ..
De Guerra .....	477,173-20
Del Tesoro .....	71,864 ..
De Obras públicas .....	80,000 ..
	<hr/>
Suma .....	\$ 2.409,649-60
	<hr/>
Diferencia a favor del presupuesto venidero .....	\$ 412,222-72
	<hr/>

Esta diferencia se compone de partidas que se gastarán una sola vez; de otras presupuestas para gastos imprevistos, de las cuales no se invierte ordinariamente sino una pequeña parte; i de alguna proveniente de contratos que, debiendo terminar en el curso del año entrante, quedará eliminada de los presupuestos venideros.



Las especificaré en seguida :

Ahorro probable en la elaboracion de sales, desde que ésta empiece a hacerse por cuenta del Gobierno.....\$	80,000 ..
Suma presupuesta para la construccion de obras nuevas en la salina de Cipaquirá.....	30,000 ..
Compra de locales para las aduanas de Cúcuta i Barranquilla.....	60,000 ..
Gasto presupuesto para la introduccion de fuerza de vapor en la casa de moneda de esta ciudad.....	50,000 ..
Gasto para subvencionar la acuñacion de moneda, si se hace por contrato, gasto que reemplazará el presupuesto para el personal de la casa de moneda de Bogotá....	10,000 ..
Saldo por pagar a los Estados partícipes en la renta de salinas, gasto que se hará una sola vez.....	18,000 ..
Cantidad presupuesta para establecer nuevas líneas telegráficas, que tambien se sustrae por haberse de computar una suma total para estas obras en el presupuesto de los siete años venideros.....	20,000 ..
Supererogacion presupuesta para el Departamento de Instruccion pública * .....	81,200 ..
Gasto extraordinario para dos monumentos.....	10,000 ..
Esceso en las partidas presupuestas para gastos imprevistos i ahorro en otras (aproximacion).....	31,022-72
	<hr/>
Suma .....	\$ 412,222-72
	<hr/>

Suponiendo que todos estos gastos se hagan en la próxima vijencia económica, se cubrirán con el sobrante de las anteriores.

I tendrémolos que la base mas segura para calcular los gastos del servicio de los departamentos administrativos que quedan enumerados, durante siete años, es la de que los ordinarios del año próximo venidero se harán con \$ 2.000,000.

Calculando un aumento de 5 por 100 anual en el presupuesto de

\* Para este Departamento se han presupuesto \$ 281,200 incluyendo \$ 22,000 que se destinan a la construccion de obras nuevas. Este servicio se hizo en el año económico de 1872 a 1873 con \$ 115,776-87½ i en el próximo pasado, con una suma mui poco mayor que la espresada. Puede calcularse por tanto que el servicio ordinario de este Departamento se hará con \$ 200,000 anuales.



gastos correspondiente a cada uno de los siete años venideros, los tendríamos representados por las cifras siguientes :

Año de 1875 a 1876.....	\$ 2.000,000
1876 a 1877.....	2.100,000
1877 a 1878.....	2.205,000
1878 a 1879 .....	2.315,050
1879 a 1880 .....	2.431,012
1880 a 1881 .....	2.552,562
1881 a 1882 .....	2.680,190
	<hr/>
Suma.....	\$ 16.284,014
Para aumento de líneas telegráficas en el mismo período.....	215,986
	<hr/>
Total.....	\$ 16.500,000

El servicio de la deuda nacional, en los siete años a que se refiere el presente cómputo, se hará con las cantidades que se espresan en seguida.

La deuda interior flotante, amortizable en cuatro años con una erogacion de \$ 360,000 anuales, exige un gasto total de.....	\$ 1.440,000
La interior consolidada, cuyo servicio se hace anualmente con \$ 206,447, costará en los mismos siete años.....	1.445,129
La procedente de pensiones, que está presupuesta en \$ 125,879 para el próximo año económico, i suponiendo que la concesion de otras nuevas no se haga sino en proporcion a las que vayan estinguéndose, se pagará con .....	1.561,153
	<hr/>
Suma.....	\$ 4.446,282

No se incluyen los bonos flotantes del 3 por 100, porque los que quedan en circulacion se amortizarán con el remanente de los bienes desamortizados, segun el cálculo hecho por el Secretario del Tesoro.

El servicio de la deuda exterior, sin incluir la proveniente del empréstito de 1863, que se amortizará en el corriente año con una parte del sobrante de la vijencia económica anterior, se hará del modo siguiente.

La representada en los bonos recientemente emitidos por valor de \$ 10.000,000 que gana  $4\frac{1}{2}$  por 100 de interes anual i que ganará 5 por 100 cuando el producto de las aduanas alcance a \$ 3.000,000, exige un gasto



de \$ 450,000 en el año económico venidero, i de \$ 500,000 en los restantes, por razon de intereses ; i para amortizacion de capital un desembolso de \$ 125,000 anuales desde 1878 en adelante. Costará, pues en los siete años :

De 1875 a 1876,-----	\$ 450,000
De 1876 a 1878, a razon de \$ 500,060 anuales-----	1.000,000
En los 4 años restantes, a razon de \$ 625,000 anuales..	2.500,000
Los saldos por pagar a Robinson i Fleming, provenientes del convenio de 1868 importan -----	100,000
Por cambio de moneda i pago de nuevas reclamaciones extranjeras (aproximacion) -----	303,718
Suma . . . . .	<u>4.353,718</u>

Total de la deuda nacional-----\$ 8.800,000

Resúmen de gastos en siete años.

De administracion pública-----	\$ 16.500,000
De la deuda nacional-----	8.800,000
De fomento-----	9.724,000
	<u>\$ 35.024,000</u>

Monto de las rentas en siete años..... 36.000,000

Saldo a favor de éstas.....\$ 976,000

O sea, en números redondos -----\$ 1.000,000

Si los cálculos que preceden son aproximadamente exactos, i si en consecuencia se llegare a adquirir la confianza suficiente de que los recursos ordinarios del Tesoro alcanzan para atender al fomento de todas las mejoras materiales hasta ahora proyectadas, el peligro de una competencia entre los Estados por la preferente ejecucion de las que a cada uno de ellos interesan especialmente, se habrá conjurado o héchose mas remoto por lo ménos.

No terminaré este capítulo sin reproducir un pasaje de la Memoria del Secretario de lo Interior de la República de Chile, en que dá cuenta al Congreso de la situacion financiera de las empresas de ferrocarriles en aquel pais. Es como sigue ;

“Para poner término a los datos que tengo el deber de comunicaros respecto de los ferrocarriles, agruparé algunos para manifestar la escala



ascendente en que marchan los rendimientos i los servicios que prestan a la agricultura, al comercio i en jeneral al desarrollo de nuestra riqueza.

" En 1873, el producto bruto en el ferrocarril de Valparaiso ha sido de 2.060,835 pesos, superior en 327,009 pesos al de 1872.

" En 1873 se han trasportado 652,760 quintales métricos de carga mas que en el año anterior.

" En pasajeros, el aumento sobre 1872, ha sido de 105,188.

" En el ramo de encomiendas i equipajes ha habido un aumento en la entrada que alcanza a la suma de 4,501 pesos en el primer ramo i de 1,402 pesos en el segundo.

" Hai un artículo de acarreo en el cual se nota desgraciadamente una notable disminucion i es el que se refiere a la minería. En 73 el acarreo de cobres ha disminuido en 11,000 quintales métricos, i los metales, en 2,000 quintales.

" El ramal de San Felipe toma cada dia mayor importancia, i en el último año se han movilizado 107,575 quintales métricos mas que en 1872, llegando a un total de 731,055 quintales.

" Han viajado por el ramal en el último año 703,652 pasajeros, estando este número en la proporcion de 100 a 85 respecto de los que viajaron en 72.

" Tomando en cuenta el valor de la línea i su producto, tenemos que dá un interes de 6,5 por 100 superior al de 72.

" Aunque los datos que preceden son por demas halagüeños, el progreso de esta renta tiene aun mucho campo que recorrer, i para eso no hai sino observar que la proporcion entre el número de pasajeros conducidos i los asientos de los coches es de 29 por 100, i la proporcion entre la carga i la que podian contener los carros movilizados es de 54,5 por 100.

" En el ferrocarril entre Santiago i Curicó el producto bruto obtenido en 1873, ha sido de 1.054,959 pesos, superior al de 72 en 276,286 ps.

" El producto líquido obtenido ha sido de 595,781 pesos, superior en 235,962 pesos al del año anterior.

" En 73 se han movilizado 502,878 pasajeros, número que escede en 141,927 al del año anterior.

" En el año de que doi cuenta se han acarreado 1.729,979 quintales métricos de carga, es decir, 475,255 quintales mas que en el año anterior.

" De modo que en pasajeros tenemos mas de un 25 por 100 de aumento i mas de un 50 por 100 en la carga.

" En el ferrocarril entre Talcahuano i Chillan el producto bruto ha sido de 121,676 pesos, i el líquido, de 34,729 pesos.



“Han viajado en el año 99,766 pasajeros, i se han trasportado 513,033 quintales métricos de carga.

“Los datos que preceden se refieren, como lo sabeis, a la explotacion de una pequeña parte del camino, la que va de Talcahuano a Malvoa.

“El resto de la línea solo ha comenzado a explotarse en el presente año.

“Atendiendo, pues, a la pequeña importancia de la parte de línea explotada, los resultados obtenidos no pueden ser mas halagadores.”

---

Tal es el prospecto económico de aquel pais en lo referente a vias de comunicacion.

Ahora comparemos :

El estado actual de nuestra hacienda pública no es inferior al en que se hallaba la de Chile cuando se emprendió la construccion del ferrocarril entre Valparaiso i Santiago; pues en esa época (1851) las aduanas de ese pais apénas alcanzaron a producir \$ 2.729,506.

Nuestra situacion jeográfica, mucho mas setentrional que la suya, es por consiguiente mas ventajosa para el comercio con Europa i los Estados Unidos.

Los centros principales de poblacion en Chile se hallan, es verdad, a menor distancia del mar que los nuestros; pero este es precisamente el obstáculo que tratamos de vencer para equilibrarnos con esa república i con los demas paises comerciales de América, construyendo ferrocarriles, i acortando por este medio las distancias.

El suelo chileno abunda en minerales de plata i cobre; pero el nuestro no es ménos rico en esta clase de productos naturales.

Chile produce cereales en cantidades enormes; pero el trigo no vale en los mercados de Europa mas de la tercera parte de lo que valen nuestros frutos tropicales.

El chileno es sin duda intelijente i laborioso; pero el colombiano no carece de aptitudes para el trabajo.

Chile tiene más de dos millones de habitantes: Colombia, más de tres.

La paz ha reinado en Chile por cerca de medio siglo, con pequeños intervalos, al paso que Colombia en ese mismo espacio de tiempo ha sido frecuentemente desangrada por las guerras civiles; pero este pais, despues de haber armonizado felizmente el órden con las mas amplias libertades políticas i civiles, ha entrado con paso firme en el camino de la paz.



Sin embargo, en tanto que el territorio chileno se halla cruzado de ferrocarriles, el nuestro lo está apenas, con raras escepciones, por malísimos caminos de montaña, no en todo tiempo transitables.

Sírvanos de estímulo el ejemplo de Chile para seguir sin vacilacion la senda comenzada. En ella encontraremos grandes dificultades, no hai para qué disimularlo; pero en el estado a que han llegado las cosas, iniciada como está la construccion de varios ferrocarriles, i fincadas en ellos tantas i tan halagüeñas esperanzas, habria un gran peligro en retroceder.

#### FERROCARRIL DEL NORTE.

En ejecucion de la lei 31 de 1874, que concede nuevas autorizaciones al Poder Ejecutivo para contratar la ejecucion de esta obra, se dictaron los siguientes decretos:

El 209, en que se fijaron las bases sobre las cuales se celebraria el contrato de construccion del ferrocarril con la Compañía nacional que se organizase al efecto, que fué derogado posteriormente.

El 210, por el cual se creó una comision de ingenieros encargada de rectificar el trazado de la línea, i una inspeccion de los trabajos de que trata el artículo 3.º de la citada lei 31.

El 211, por el cual se elevó el precio de la sal que se espnde en las salinas nacionales, se aumentó el derecho de importacion de sal marina, i se reglamentó el cobro de los derechos de internacion.

I el 212, que manda cobrar el derecho adicional a los de importacion de que tratan el artículo 14 de la lei de 5 de junio de 1871, sobre mejoras materiales, el 6.º de la lei 89 de 1873, i el 11 de la lei 31 de 1874.

La direccion de los trabajos necesarios para rectificar el trazado de la línea se confió al señor Juan N. González V., ingeniero reputado jeneralmente como uno de los mejores del pais, i que a sus notables conocimientos profesionales une la ventaja de haber explorado los ramales que despide hácia el norte la cordillera oriental, desde el alto del Roble sobre la sabana de Bogotá hasta las sierras que separan el valle del Magdalena de los de Cúcuta. La manera satisfactoria como ha desempeñado su encargo prueba lo acertado de la eleccion que en él se hizo.

El clima del Carare está léjos de ser tan malsano como jeneralmente se cree; i es mui remoto el peligro de encontrar allí indios salvajes, pues



de ellos quedan apenas algunas familias errantes que poco se multiplican, porque no tienen mas medios de subsistencia que los precarios de la pesca i la caza, porque ignoran hasta las mas triviales nociones de higiene, i porque carecen de vestidos i de sal, sustancia cuyo uso desconocen absolutamente. No obstante los ingenieros que forman la comision esploradora contaban con que tendrian que combatir con los salvajes, i permanecer en una rejion cuyo clima consideraban mucho mas insalubre de lo que es en realidad. Para animarlos a arrostrar esos peligros, i tambien porque es justo remunerar bien un trabajo tan duro como el que han estado ejecutando, les ofreció el Poder Ejecutivo solicitar del Congreso, como en efecto lo hace, autorizacion para adjudicar a inmediaciones del ferrocarril, 2,000 hectaras de tierras baldías al ingeniero en jefe, i 500 a cada uno de los auxiliares, en el caso de que la línea que se trace a virtud de las nuevas exploraciones se adopte para la construccion de la obra.

En los trabajos de apertura de trochas, desmontes &,<sup>a</sup> que están a cargo del señor Rudecindo López, i en las nuevas exploraciones, se han gastado hasta ahora cerca de treinta mil pesos.

Se comunicaron a los comisionados especiales del Gobierno en Lón-dres instrucciones acordes con lo prescrito en la lei 31 citada, las cuales se publicarán luego que se haya hecho uso de ellas.

El Poder Ejecutivo escitó a los Gobernadores de los Estados a que solicitasen autorizaciones de las respectivas Lejislaturas para tomar acciones en la compañía nacional cuya organizacion manda promover el artículo 4.º de la referida lei 31. Todos ellos contestaron que secundarian de buena voluntad las miras del Gobierno nacional en ese asunto, sobre el cual han lejislado ya las Lejislaturas de Panamá, Bolívar, Cundinamarca, Boyacá i Santander, de acuerdo con la escitacion a que he hecho referencia.

Posteriormente escitó el Poder Ejecutivo a los señores Joaquin Sarmiento, Miguel i Silvestre Samped, Carlos Schloss, Diego Uribe, José M. Saravia F. i Vicente Lafaurie, a que se constituyesen en junta auxiliar del Poder Ejecutivo para promover la organizacion de dicha Compañía; i, habiendo convenido en ello dichos señores, nombraron una comision para que redactase el proyecto de estatutos de la Compañía, i otra para que, de acuerdo con el Secretario de Hacienda, trabajase el proyecto de contrato que con ella habria de celebrar el Poder Ejecutivo; documentos que se aprobaron despues de una detenida discusion i que se hallan en el apéndice de este informe.

LAS NUEVAS ESPLORACIONES—Escepto el paso de la serranía que divide la sabana de Bogotá del valle de Ubaté, el trazo primitivo de la



línea del Carare no presenta obstáculo alguno de consideracion en el trayecto comprendido entre esta capital i el extremo norte de las altiplanicies; de manera que, en la Peña de Saboyá es donde empiezan a encontrarse los inconvenientes naturales del suelo.

Dos variaciones sustanciales eran indispensables, a juicio del señor González V., para mejorar el trazo de la línea del Carare de un modo satisfactorio. Consistia la primera en abandonar el ramal que divide las aguas del Guayabito de las del Horta, i tomar el que separa la hoya del Opon de la del Carare, porque éste se prolonga mucho mas que el anterior en direccion al Magdalena, i se presta por tanto para descender mas suavemente al valle del Carare; i la segunda, en sustituir para el trazado la vertiente occidental de la cordillera que se desprende de la Peña de Vélez por la oriental de la misma, que es mucho ménos escarpada que aquella. Para esto es indispensable prolongar la línea hácia el norte, pasando por el centro del Departamento de Vélez, e ir a doblar el gran ramal que separa la hoya del Saravita de la del Carare por la depresion de la Paz, cuya altura es inferior a la del alto del Roble, que es el punto por donde el primer trazado trasmonta la cordillera. Con estas variaciones se han obtenido los importantes resultados que paso a enumerar.

1.º Disminucion de las pendientes hasta el punto de quedar reducidas a un máximun de  $2\frac{1}{2}$  por 100 en trayectos relativamente cortos.

2.º Supresion de algunas obras de arte de las mas atrevidas i costosas del primer trazo, como el gran túnel proyectado para salvar uno de los contrafuertes de la peña de los Organos, varias galerías en las rocas, algunos de los mas elevados viaductos, el gran puente sobre el rio Carare i los dos proyectados para el Guayabito.

3.º Grande economía de gastos en el movimiento de tierras, por haberse evitado el corte de las lomas de San Lorenzo i el paso por el trayecto cenagoso de la ribera occidental del rio Carare, hácia el término de la línea.

4.º Desviacion de ésta hácia un territorio mas poblado, que el que atraviesa el trazo primitivo.

5.º Mayor proximidad del extremo norte de la línea a la capital de Santander, de la cual distará en línea recta poco mas de cuatro miriámetros.

6.º Mayor facilidad para construir los ramales de Boyacá i Santander, desprendiéndolos del punto en que la línea principal pasa el rio Cúchina i siguiendo el cauce del Saravita hasta San Jil i el del Moni-



quirá o las Minas hasta el valle de Samacá. Este sistema de líneas férreas cruzará la parte mas poblada i rica del interior, pues segun lo observó Codazzi, la poblacion relativa de la antigua provincia de Vélez es igual a la de Francia ; i en cuanto a riqueza territorial, la de las altiplanicies no tiene rival en el pais.

En contraposicion a estas ventajas, i a la no ménos importante de haber llevado el término de la línea a un punto desde el cual la navegacion por vapor del Carare es completamente segura, la longitud del nuevo trazado es mayor que la del primitivo en cuatro miriámetros ; pero es de notarse que esa longitud se disminuirá, mediante la variacion que se proyecta hacerle al trazado en el valle de Ubaté.

La nueva línea trazada por el señor González V. es mucho mas aparente que la primitiva para facilitar el establecimiento de las jentes industriales en la privilegiada comarca que se estiende al pié de la cordillera que nos separa del Magdalena ; porque, como descende suavemente desde una altura no menor de 1,900 metros hasta el valle de aquel rio por una serranía que tiene a la derecha el valle del Opon i a la izquierda el del Guayabito, los colonos pueden habitar las faldas de dicha serranía, cuyo temperamento es sano i templado, cultivar en ella el café, la caña de azúcar i otros productos de los climas medios, i establecer plantaciones de cacao, plátano, algodon i pasto de pará, a poca distancia, en los valles mencionados, que son de una fertilidad inagotable. Este hecho me parece de cardinal importancia, tanto por el influjo que puede tener en el desarrollo del comercio de esportacion, al cual pueden suministrar considerable alimento los colonos con los productos naturales de aquella rejion, cuanto por la rebaja notable que ocasionará el cultivo de tierras tan feraces, en el precio harto subido hoi de los artículos alimenticios. Esta carestía, que tiene preocupados todos los ánimos, no es un hecho anormal ni efímero, sino efecto de causas permanentes bien conocidas.

Entre ellas figura una, aparente no mas, por cuanto no se relaciona con los gastos de la produccion agrícola, sino que consiste en la depreciacion del metálico, motivada por la grande abundancia que ha habido de éste desde el descubrimiento de los placeres de California i de las ricas minas de oro de Australia. De las otras dos, la primera—disminucion de los brazos dedicados a la agricultura, ocasionada por la creacion o el desarrollo de otras industrias—mas bien que señal de decadencia, lo es de prosperidad. No así la segunda, que es el agotamiento de los terrenos que hoi se cultivan, el cual ha alcanzado proporciones alarmantes en algunos lugares, especialmente en la antigua provincia del Socorro. En la



hoya del Saravita, que es la zona mas fértil de esta seccion territorial, el rendimiento de las cosechas ha bajado casi a la mitad del que daban ahora veinticinco años; de tal manera que los productos de la caña de azúcar, por ejemplo, han alcanzado un precio igual al que tienen en los mercados de Europa. Salta a la vista que no podemos contrarestar esta causa de carestía sino apropiando para el cultivo las tierras vírjenes que demoran al occidente de la cordillera oriental, o empleando máquinas i abonos para beneficiar las que se labran actualmente; pero como el empleo de éstos requiere una educacion agrícola de que carecemos, i aquellas no pueden introducirse por nuestros malos caminos, solo nos queda el recurso primeramente indicado.

Verdad es que al emprender los trabajos de construccion del ferrocarril la carestía llegará a su máximun tal vez, por todo el tiempo que tarden en establecerse los nuevos cultivos de que he hablado; pero la importacion de capitales extranjeros destinados a la ejecucion de la obra disminuirá los malos efectos de esa alza estraordinaria, que será seguida, mediante la construccion del ferrocarril, de la época de prosperidad industrial que anhelamos.

De todo lo cual se deduce que el hecho de atravesar la línea del Carare un gran trayecto despoblado no es un inconveniente en absoluto, como se ha tratado de sostener; puesto que a esta circunstancia se deberán las ventajas no poco considerables de que acabo de hablar. El argumento fundado en la insalubridad del clima, que ha perdido gran parte de su fuerza, por haberse acortado considerablemente la línea en la llanura del Carare, i haberse encontrado terreno alto i seco para comunicar este rio con la cordillera, es por lo demas aplicable a cualquier línea que partiendo de la altiplanicie vaya a buscar las aguas del bajo Magdalena; i por consiguiente, a cualquier ferrocarril que se trate de construir en esa direccion.

EL EMPRÉSTITO—A la fecha en que escribo estas líneas debe estar contratado el primer empréstito aplicable al pago de las acciones que el Gobierno ha tomado en la empresa del ferrocarril del norte.

Segun lo anuncian las últimas correspondencias de Europa, ese empréstito habrá sido reducido a tres millones de pesos, con el objeto de mejorar las condiciones de la emision, i dejar libre la renta de salinas para hipotecarla en seguridad del que habrá de contratarse dentro de dos años.

Con el producto neto de ese empréstito i el de las acciones suscritas por los Estados i los particulares en la Compañía nacional, hai bastante, segun los cálculos del ingeniero señor González Vásquez, para sos-



tener durante dos años los trabajos de construcción del ferrocarril, en la medida que se cree mas conveniente. Pasado este tiempo, nuestro crédito se habrá levantado lo suficiente para que nos sea dado obtener el segundo empréstito con mayores ventajas que el primero.

Esta no es seguramente una vana esperanza. Atendida la exactitud con que de algunos años acá venimos pagando los intereses de la deuda nacional, i visto el estado de nuestra Hacienda, que inspira la mayor confianza de que podremos seguir pagando con igual puntualidad, es claro que bastará el trascurso de un corto espacio de tiempo para que se reconozca fuera del país el estado de solvencia en que nos hallamos, i el deseo que nos anima de fundar el crédito nacional.

Si nuestra capacidad moral i material de atender puntualmente al servicio de la deuda pública fuese bien conocida en el exterior, es indudable que el crédito de Colombia se hallaría al mismo nivel que el de Chile, i mui próximo al del Brasil. Para convencernos de ello, basta comparar el monto de nuestra deuda pública i el de las rentas nacionales, con el de las rentas i deudas respectivas de los países que gozan de mejor crédito.

Los intereses i fondo de amortización de la deuda pública de Chile, que es de \$ 48.149,850, importan anualmente \$ 4.233,684. Las rentas de este mismo país se elevaron en 1873 a \$ 15.392,557; de manera que los intereses de la deuda gravan las rentas en mas de un 25 por 100.

En Inglaterra esta proporción es de 38, 18 por 100; en la República Argentina de 39, 43; i en el Brasil, de 18 por 100. Nuestras rentas alcanzan a \$ 4.000,000, i los intereses i fondo de amortización de la deuda pública montan anualmente a poco mas de un millón de pesos.

Ahora bien, hecha la misma comparación, resulta que nuestras rentas están gravadas para el servicio de la deuda pública con un tanto por 100 igual al que para el mismo efecto grava las rentas de Chile; de donde se deduce que si los bonos colombianos no se cotizan en la Bolsa de Londres al mismo precio que los chilenos, depende de que subsiste aún la mala impresión causada allí por nuestro anterior estado de guerra civil, impresión que no tardará en disiparse, si perseveramos en el propósito de conservar la paz.

EL CONTRATO—Cuatro Congresos consecutivos, i el último con el voto unánime de sus miembros, dieron al Poder Ejecutivo amplias autorizaciones para contratar la construcción del ferrocarril del norte. Sin embargo, al acercarse el día de poner término a esta negociación por medio de un contrato, creyó prudente el Poder Ejecutivo someter de un modo indirecto a la ratificación de las Legislaturas de los Estados las leyes



nacionales que concedieron tales autorizaciones. Consecuentes éstos en el particular con la opinion que sus Representantes al Congreso nacional habian manifestado invariablemente en los cuatro años anteriores, votaron por la ratificacion de un modo tanto mas formal, cuanto lo hicieron ofreciendo un continjente pecuniario para la realizacion de la obra. Solo seis Lejislaturas debian reunirse en el año próximo pasado, de acuerdo con las disposiciones constitucionales de los respectivos Estados, i cinco de ellas ordenaron o autorizaron la suscripcion de acciones en la Compañía nacional que el Poder Ejecutivo se prometia organizar para encargarla de la construccion del ferrocarril. En cuanto a los Estados cuyas Asambleas no se reunieron en el año pasado, ya tuve el honor de informaros en otra parte de esta Memoria que los Presidentes o Gobernadores de ellos manifestaron al Poder Ejecutivo la mas sincera i patriótica adhesion al pensamiento de contratar con una Compañía nacional la ejecucion de la obra.

Por este mismo tiempo se mejoraba nuestro crédito en Europa; reducía el Banco de Lóndres el descuento a la ínfima rata del 3 por 100; i nuevas esploraciones emprendidas de órden del Poder Ejecutivo por ingenieros nacionales daban a conocer que la obra del ferrocarril del norte puede ejecutarse con mejores condiciones de nivelacion i costo que las propuestas por la comision de ingenieros que hizo la primera esploracion. Parece, pues, que razonablemente no podia aguardarse una ocasion mejor para celebrar el mencionado contrato; i el Poder Ejecutivo procedió a ello con toda la confianza que tales antecedentes debian inspirarle.

El texto del contrato, que se registra a continuacion de este informe, da una idea clara del celo del Poder Ejecutivo en favor de los intereses públicos, i del patriotismo de los ciudadanos que le ayudaron en esta labor. Sin embargo, no estará por demas hacer notar algunas de las principales estipulaciones ventajosas para el Gobierno que se consignaron en aquel instrumento.

Consiste la primera en que, por el modo como está organizada la empresa, no costará el ferrocarril al Gobierno una suma mayor que la que realmente se invierta en construirlo.

Si se tiene presente que el interes de cualquier compañía extranjera que contratase la ejecucion del ferrocarril, estaria fincado en la utilidad inmediata que el contrato le reportara, i que, dada nuestra insuficiencia para juzgar de la esactitud de un presupuesto cualquiera, no es probable que llevásemos la mejor parte en la negociacion, fácilmente se comprenderá la conveniencia de contratar la construccion de la obra



con una compañía nacional organizada de manera que no tenga interes en especular con el contrato, ni medio alguno de hacerlo.

Verdad es que las compañías constructoras extranjeras están mas versadas que las nacionales en el manejo i administracion de esta clase de empresas; pero en cambio carecen de conocimientos locales, desconocen la índole de nuestros trabajadores i el verdadero valor de los servicios, &," &," circunstancia que influye considerablemente en el buen éxito de cualquiera empresa. Prueba de ello es, i mui de bulto, el resultado comparativo de los dos primeros Bancos de emision i descuento que se establecieron en el pais: el llamado de Lóndres, Méjico i Sur-América, i el que existe en esta ciudad con el nombre de Banco de Bogotá.

En cuanço a la seguridad de que la obra del ferrocarril se lleve a efecto, una vez contratada, basta considerar que ella no depende tanto de las peculiares aptitudes de la Compañía empresaria, cuanto del crédito del Gobierno, que en forma de capital o de intereses, ha de suministrar los fondos necesarios para construirla. Suponiendo que la obra se pague en bonos u obligaciones del Gobierno, el dia que haya dificultades para descontarlas se paralizarán los trabajos, cualquiera que sea el grado de respetabilidad de la compañía empresaria, como sucedió con el ferrocarril de Honduras. I en el caso de que ella juzgase que el negocio le era desventajoso, lo abandonaria sin mayor escrúpulo, como lo hizo una compañía inglesa con el contrato celebrado ahora pocos años para la construccion de un ferrocarril a orillas del rio Madeira.

Es, pues, un error creer que toda la seguridad de que la obra se lleve a efecto depende de que se contrate con una compañía extranjera. Si al Gobierno no le llegan a faltar medios de cubrir puntualmente las cantidades que por capital o intereses se obligue a pagar, la obra se llevará a cabo, lo mismo por una compañía nacional que por una extranjera. De lo contrario fracasará, cualquiera que sea el contratista.

En cuanto al elemento extranjero consistente en ingenieros prácticos, en hábiles obreros, en máquinas, materiales de construccion &," que es indispensable, así puede venir al pais pedido por una compañía extranjera como por una nacional.

Ademas, como a la Compañía no se le prohíbe contratar la construccion del ferrocarril con empresarios extranjeros, es seguro que ella no desperdiciará la ocasion de hacerlo, si llegare el caso de una competencia favorable que dé a conocer el verdadero valor de la obra, o si este conocimiento pudiese obtenerse por algun otro medio.

Otra de las ventajas principales del contrato está en que el Gobierno se ha reservado el derecho de establecer la tarifa de pasajes i trasportes



por el ferrocarril ; ventaja que no ha podido obtenerse en ninguno de los contratos celebrados hasta ahora con empresarios extranjeros, i que a juicio del Poder Ejecutivo es de la mas alta importancia.

Costeada esta obra por el Gobierno, como lo seria cualquiera que fuese el medio de ejecucion empleado por el Poder Ejecutivo, no ha debido considerársela destinada principalmente a producir un tanto por ciento de utilidad, o como una especulacion cualquiera en el sentido mas usual de la palabra, sino como una obra destinada al mejoramiento de nuestra industria i condicion social, cuyos resultados financieros habrán de obtenerse por medios indirectos, en distintas formas i en cantidades de todo punto invaluable. Así considerada, puede admitirse que la obra del ferrocarril ocasione pérdidas directas al Gobierno, como las ocasiona el sostenimiento de las escuelas públicas, por ejemplo ; pérdidas que habrán de resarcirse con usura en épocas no mui lejanas.

Dueño el Gobierno de las cuatro quintas partes de la empresa, i con derecho a una proporcional en las utilidades, tiene en ella para mas tarde una fuente de recursos que acaso llegue a ser de grande importancia.

Ninguna de estas ventajas se consultaria en un contrato celebrado sobre la base de las otras autorizaciones concedidas por la lei 31 ya citada, como no fuese la que permite al Poder Ejecutivo construir la obra por cuenta del Gobierno ; pero este medio de ejecucion presentaria gravísimos inconvenientes, a saber :

1.º Comenzada la obra, ni en el pais ni fuera de él se tendria suficiente confianza en que se llevase a debido término ;

2.º Falta de economía, i acaso tambien de conveniente organizacion de los trabajos de la empresa, i

3.º Probabilidad de que los intereses de ésta se viesen luego mezclados con los de la política, con motivo del nombramiento de empleados i la celebracion de contratos, que en ese caso estarian a cargo del Gobierno.

La gravedad de estos dos últimos inconvenientes puede apreciarse sin dificultad ; mas no así la del primero, cuya doble trascendencia económica i política tiene un alcance incalculable.

Es seguro que la apropiacion anual de cada una de las cantidades que debieran ir destinándose a la ejecucion de la obra, sería puesta en tela de discusion año tras de año, causando algun alarma en los Estados que se hallan mas inmediatamente interesados en ella, e incertidumbre en el público respecto de su continuacion i feliz término ; lo cual seria parte a impedir que se acometiesen desde luego algunas empresas de agricultura i minería, llamadas a suministrar alimento al ferrocarril i a hacer de él cuanto ántes una empresa lucrativa. Aunque todas esas em-



presas no se difriesen por falta de seguridad en cuanto a la terminacion de la obra, es por lo ménos indudable que se acometerian con timidez o vacilacion, i que la época en que el ferrocarril debe producir uno de sus mas importantes resultados—el desarrollo completo de nuestra incipiente industria—quedaria aplazada por largo tiempo.

No se correrán estos riesgos en el caso del contrato: comprometido el Gobierno a pagar anualmente una cantidad determinada, desaparece todo motivo de discusion, i no queda otro riesgo de que se suspenda la obra que el proveniente de las dificultades que pueda encontrar el Poder Ejecutivo para conseguir fondos.

Durante los primeros 20 años de estar en servicio el ferrocarril, el Gobierno tiene derecho de comprar las acciones que los particulares tengan en la empresa, i puede redimirse así de la obligacion de pagar el interes correspondiente a ellas.

Con respecto a esta estipulacion, lo mismo que a la que reserva al Gobierno el derecho de aprobar las tarifas del ferrocarril, creo conducente copiar en seguida un pasaje de la Memoria del Interior presentada al Congreso de Chile el año de 1874. Dice así:

“ Pasando al ferrocarril entre Santiago i Curicó, tengo un hecho importantísimo que dejar consignado en esta Memoria.

Como lo sabeis, ese ferrocarril fué en parte construido por una sociedad en que el Estado era el accionista mas poderoso, pero sin que tuviera apesar de esto la direccion, que quedaba siempre en manos de los particulares.

Esta participacion necesaria en la época de la construccion de la via, se habia hecho ya mui perjudicial, i amenazaba serlo mas en un porvenir próximo.

Así lo habia comprendido la pasada Administracion, que en 1863 hizo esfuerzos por adquirir para el Estado la parte que en el ferrocarril tenian los particulares. Pero la idea no mereció entónces la aprobacion del Congreso, i el Gobierno de aquella época se resignó a esperar mejores tiempos para realizar un pensamiento que no era solo de prevision de provechos futuros sino de ventaja inmediata.

Ese dia llegó por fin.

La actual Administracion se inauguraba empenándose en realizar la grande obra del ferrocarril entre Curicó i Angol, i desde entónces saltó a la vista la absurda i chocante situacion en que se hallaba el Estado respecto de los particulares sus consocios en una pequeña accion.

Los particulares, teniendo siempre en sus manos la direccion del ferrocarril en que tenian parte, podian hacer imposible la armonía que de-



be existir tanto en el movimiento de los trenes, como en lo relativo a tarifas i en todo lo concerniente al servicio jeneral.

Eran por disposicion de la lei una potencia con derechos superiores a los del Estado, apesar de que su haber solo alcanzaba a un millon doscientos cincuenta i cinco mil pesos en una línea férrea que, considerada en toda su estension, ha importado mas de treinta i un millones de pesos.

Habia ademas la consideracion de que el Estado con las nuevas construcciones que emprendia estaba dando mas i mas valor a las acciones de los particulares, que indudablemente tendria que adquirir en una época mas o ménos próxima.

La mas vulgar prevision aconsejaba no retardar ese dia, i el Congreso estuvo bien inspirado cuando, por lei de 20 de agosto del año último, autorizó a S. E. el Presidente de la República para conseguir lo que pertenecia a los particulares.

Conoceis las condiciones de la adquisicion, i si pudo alguién creer que eran gravosas para el Estado, nadie podria negar que retardado aquel acto, habria tenido que realizarse despues con mayores sacrificios."

Tales son las mas notables estipulaciones favorables al Gobierno que se han consignado en el contrato de que me ocupo, el mas importante sin duda de cuantos hasta ahora se han celebrado en el pais. Toca a la opinion pública decidir en vista de ellas si el Poder Ejecutivo ha hecho o no el uso prudente que debiera de las amplias autorizaciones que le concedió la lei.

CESION DE CIERTAS MINAS DE CARBON A LA COMPAÑIA EMPRESARIA—  
Por el artículo 22 del contrato, se obligó el Poder Ejecutivo a solicitar del Congreso que cediese a la Compañía empresaria las minas de carbon que se hallen en las tierras baldías que se le ofrecieron en propiedad, como estímulo para que celebrara el contrato, conforme a lo dispuesto en la lei de 5 de junio de 1871 sobre fomento de mejoras materiales.

El Poder Ejecutivo cree tan evidente la conveniencia de esta donacion que no abriga la menor duda de que la confirme el Congreso.

Como el Gobierno ha suscrito las cuatro quintas partes del capital social de la Compañía, le corresponde una parte proporcional de las ganancias que dé el laboreo de esas minas; de manera que obtendrá, por la quinta parte de las utilidades, la cooperacion de los demas socios de la Compañía para descubrirlas i elaborarlas económicamente. En caso de no cedérselas en propiedad a la Compañía, el Gobierno tendria que vendérselas o dárselas en arrendamiento, porque ellas son uno de



los elementos indispensables para beneficiar convenientemente el ferrocarril; i eso equivaldria a especular consigo mismo.

I ya que he tocado este punto, voi a permitirme esponer mi opinion particular sobre las disposiciones lejislativas vijentes en la materia.

Creo que deben derogarse las leyes que reservan al Gobierno la propiedad de las minas de carbon i los depósitos de abonos que haya en los baldíos de la República.

Como habrá de pasar mucho tiempo ántes de que el Gobierno pueda mandar levantar un plano jeológico de los baldíos, es poco ménos que imposible el descubrimiento de esas minas i depósitos; porque ¿quién ha de ir a buscarlos para cedérselos gratuitamente al Gobierno? I si alguien los encontrare por acaso; no es lo mas probable que guarde el secreto hasta que la lei le permita aprovecharse de su hallazgo? Eso ha sucedido con las minas de esmeraldas. Entre tanto está haciendo el Gobierno con relacion a esas riquezas lo que el perro del hortelano: no las aprovecha, ni deja que otros las aprovechen. Tal proceder, inescusable en un particular, lo es mucho mas en un Gobierno, cuyo interes fiscal, por no hablar de otros de no menor importancia, está en que la riqueza social se acreciente con la mayor celeridad posible. Mas valdria, en tal caso, monopolizar los bosques quiníferos, tanto porque éstos se descubren mas fácilmente que las referidas minas i depósitos, cuanto porque, siendo objeto de mui activa explotacion, representan ya una verdadera riqueza social. Pero esto mismo sería antieconómico, porque la libertad de beneficiar esos bosques da incremento al comercio exterior, i merced a ello, cobra el Gobierno en las aduanas, de la manera mas fácil i equitativa, el impuesto con que podria gravar directamente la estraccion de quinas.

Tambien apoya la opinion que sostengo la circunstancia de no existir esa restriccion al derecho de propiedad de los baldíos cuando se espidieron los bonos territoriales a favor de los acreedores extranjeros; porque, no estando sujetos a ella los tenedores de aquellos bonos, tienen éstos una prima sobre todos los que ha espedido o espida el Gobierno con posterioridad a los referidos actos lejislativos.

Tales son las consideraciones en que me fundo para creer que deben derogarse las leyes mencionadas.

OTRA FAZ DE LA NEGOCIACION—Para emprender una obra de tanta magnitud como la del ferrocarril del norte, no bastaba seguramente haberla estudiado por sus dos principales aspectos, el económico i el fiscal: era menester examinarla tambien en sus relaciones con la política, o sea inquirir si empeñando tan considerable porcion de las rentas públicas en



una empresa de interes directo para tres Estados i apénas indirecto para los restantes, se consultaba o no la conveniencia de todos ellos, i principalmente la justicia; pues si tal proceder fuese contrario a ésta, la obra del ferrocarril podria llegar a ser causa de rivalidad entre los Estados; i a este riesgo no deberia acometerse por cuenta del Gobierno jeneral ni ese ferrocarril, ni ninguna otra obra.

Felizmente el ferrocarril del norte puede llevarse a cabo, como se ha demostrado en otra parte de este informe, sin que haya necesidad para ello de diferir la ejecucion de las obras contratadas o simplemente proyectadas para servicio de los Estados no atravesados por él. Estas pueden principiarse dentro de dos o tres años, i llevarse a debido término con los recursos de que disponemos, con tal que el Gobierno jeneral se limite en materia de fomento a ejecutar esas obras i a sostener la instruccion pública.

Si se excediese esta medida, si se perseverase en la práctica, funesta en mi concepto, de ausiliar obras de interes municipal, como puentes, hospitales &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup>, o si nos diésemos a gastar sin plan ni concierto, hoi en fomentar la navegacion de un rio, mañana en abrir un camino parroquial, i ese otro dia en subvencionar empresas de colonizacion de baldíos o de civilizacion de indíjenas, entónces sí es patente que no se podria emprender la construccion de dichos ferrocarriles sin peligro de caer en bancarrota.

Pero ¿ es creible que, contraidos esos compromisos, dejáramos de ordenar los demas gastos del servicio público de modo de conservar el crédito i mantener ileso el honor del Gobierno? Absolutamente no. Asi lo garantizan los hábitos de economía que hemos adquirido, forzosamente si se quiere, i el sentimiento de probidad que constituye el fondo de nuestro carácter nacional. Si en el extranjero se desconocen estas condiciones morales de nuestra sociedad, nosotros mismos no podríamos dudar de ellas sin calumniarnos. Es posible que lleguemos a gastar mal lo que nos súbre, pero, nunca dispondremos de lo que no nos pertenece.

Admitiendo la posibilidad de que falten recursos para fomentar simultáneamente todas las obras proyectadas, ocurre preguntar: ¿ deberíamos emprender sinembargo algunas de ellas? o sea: en el caso de no poder conseguir todo lo que necesitamos ¿ nos convendria tratar de adquirir una parte siquiera? La respuesta es innecesaria; pero no lo es observar que si llegase el caso de emprender la construccion de unos ferrocarriles de preferencia a otros, cosa que por fortuna no sucederá, el interes de los Estados estaria en que se acometiesen primero aquellos que mas prontamente pudieran dejar libre el fondo que se comprometiese



para construirlos, a fin de destinarlo a la ejecucion de otros. Me parece que el ferrocarril del norte está en este caso. En efecto, una via que atraviesa el territorio mas poblado i fértil del pais, i que puede contar para el tráfico con cuatro de los productos naturales de mayor consumo (sal, hierro, cobre i carbon mineral) se halla sin duda en las mejores condiciones naturales que pueden desearse. Quizá no hai otro ferrocarril que, considerado por este aspecto, pueda compararse con el del norte.

Las razones de conveniencia jeneral que apoyan el proyecto de construir esta obra se han hecho valer en diferentes ocasiones. Por eso no insisto sobre el particular. Observaré únicamente que este ferrocarril central que facilitará la comunicacion de la capital con los Estados de Boyacá, Santander, Antioquia, Bolívar, Magdalena i Panamá, será un nuevo vínculo de fraternidad entre ellos, i un elemento de fuerza i poderío para la Nacion; i que el desarrollo de las industrias agrícola i minera en el interior, resultado forzoso de la construccion de esa via férrea, redundará en beneficio inmediato de esos mismos Estados, sin esceptuar ni aun a Panamá. Bolívar, Magdalena i Antioquia tendrán un granero siempre abierto en los mercados del interior, i el último consumirá la sal, el hierro, el plomo i el cobre de Boyacá i Cundinamarca, i una cantidad mucho mayor que la que hoi consume de tejidos fabricados de este lado de la cordillera.

Si se examina la cuestion por el aspecto de la justicia, se reconocerá forzosamente que el gasto que se trata de hacer en el ferrocarril del norte está a cubierto de toda objecion, por mui cuantioso que sea, como en realidad lo es.

Queda sentado en otra parte de este informe que el costo del ferrocarril del norte hasta el tiempo de ponerlo en servicio, será aproximadamente de \$ 5.700,000, i que el producto bruto de la renta de salinas en siete años, montará a \$ 7.274,997. Observaré ahora que, aun calculando en \$ 200,000 anuales los gastos de administracion de esa renta, el producto *neto* de ella en dichos siete años ascenderá a \$ 5.874.997; suma mayor que la presupuesta para atender al gravámen que impondrá al Tesoro en ese mismo tiempo la construccion del ferrocarril.

Concluido éste, los intereses i el fondo de amortizacion del capital gastado en construirlo pesará sobre el Tesoro nacional por un espacio de tiempo difícil de señalar; pero el incremento que ha de tener la renta de aduanas, como resultado de la ejecucion de la obra, excederá considerablemente la diferencia que puede haber entre aquel gasto i el producto neto de la renta de salinas de ahí en adelante; de manera que la parte del gasto que no alcance a cubrirse con esa renta, se pagará con



los productos indirectos del mismo ferrocarril. Esta obra no gravará, por tanto, en lo mínimo, la riqueza de los Estados que no van a ser inmediata i directamente beneficiados por ella.

No por eso se crea que pretendo sostener como principio jeneral el de la aplicacion especial de ciertas rentas, por razon de su orijen, o sea del carácter excepcional que tengan. Este sería un mal precedente en la federacion. He tratado solamente de demostrar que el contrato sobre construccion del ferrocarril del norte, no puede tener por razon de la cuantía de los fondos en él comprometidos las funestas consecuencias políticas que han llegado a temerse.

#### FERROCARRIL DEL CAUCA.

La Compañía minera i constructora del Cauca no cumplió en tiempo con la obligacion que tenia de depositar \$ 25,000 en el Banco de Bogotá, a disposicion del Gobierno, pues lo que consignó en él en 19 de mayo último fué un cheque de valor incierto, pagadero en papel moneda de los Estados Unidos de América; ni continuó los trabajos de construccion del ferrocarril, comenzados el 6 de julio de 1873, en la proporcion debida para concluir el camino en el plazo convenido. Fundado en estas razones habria promovido el Poder Ejecutivo la declaratoria de caducidad del contrato, si la lei 32 del año pasado no le hubiera prescrito que si estimaba que la Compañía habia dejado de llenar alguna o algunas de sus obligaciones, le concediera una próroga de cuatro meses para cumplirlas. Obedeciendo este precepto se dictó la resolucion de 30 de junio último, por la cual se concedió a la Compañía un plazo de cuatro meses para hacer el depósito i continuar formalmente los trabajos de construccion del camino. Ella cumplió dentro de este término la primera de dichas obligaciones, pero no la segunda: hecho que se puso en conocimiento del Procurador de la Nacion, en 30 de octubre último, con el fin de que intentase la accion del caso contra la Compañía. Tan luego como el señor David R. Smith, Representante de ésta, supo que iba a promoverse la rescision del contrato, hizo saber al Poder Ejecutivo que estaba dispuesto a entregar las propiedades i efectos que habia recibido de la Compañía del camino de ruedas de Buenaventura, i solicitó se designase el agente a quien debia hacerse la entrega. El Poder Ejecutivo



accedió a esa solicitud, i comisionó para recibir las referidas propiedades i efectos al Administrador principal de Hacienda nacional en Cali i al señor Belisario Zamorano, último Superintendente de la Compañía del camino de ruedas. A este ciudadano i a aquel empleado se confió tambien el encargo de examinar la cuenta de productos i gastos del camino de herradura que presente el ajente de la Compañía minera i constructora del Cauca, i el de recibir la existencia en dinero i documentos. Dispúsose igualmente que el señor Zamorano continuase administrando provisionalmente dicho camino en asocio del ajente que comisione para este efecto el Gobierno del Estado del Cauca, a quien se comunicó oportunamente lo resuelto en el particular.

El ciudadano americano Cárlos S. Brown hizo poco despues una propuesta de contrato para la construccion del ferrocarril del Pacífico al Poder Ejecutivo, quien convino en entrar en la negociacion tan luego como el señor Ministro de los Estados Unidos de América hubo hecho saber al Presidente de la Union que tenia informes de banqueros i personas respetables de su pais, con vista de los cuales podia asegurar que el señor Brown es un hombre íntegro i que se halla en capacidad de cumplir el contrato que con él celebre el Gobierno.

El Poder Ejecutivo hizo al señor Brown, en el contrato que celebró con él en 15 de diciembre último, las mismas concesiones que habia hecho a la Compañía minera i constructora del Cauca por los de 6 de julio de 1872 i 24 de febrero de 1874, con la mira de facilitar en cuanto era dable la organizacion de la nueva Compañía; pero introdujo al mismo tiempo las reformas que le parecieron conducentes a poner a cubierto de cualquier eventualidad los intereses de la Nacion i los del Estado del Cauca, i a asegurar, en lo posible, la ejecucion de la obra.

En el contrato de 6 de julio de 1872 se determinó el tiempo en que debia comenzarse i concluirse el camino, pero no la proporcion en que los trabajos, una vez comenzados, debian continuarse, vacío que ocasionó no pocas dificultades al Poder Ejecutivo. Para evitar otras semejantes en lo sucesivo se fijaron con precision en el nuevo contrato los plazos dentro de los cuales debe construir la Compañía i dar al servicio público, so pena de caducidad, las diferentes porciones en que para este efecto se creyó conveniente dividir el camino.

Se señaló en el nuevo contrato un término corto para hacer el depósito de que se hablará en seguida i para dar principio a los trabajos, a fin de que pueda saberse ántes de que el Congreso de este año cierre sus sesiones, si la Compañía que organice Mr. Brown emprende o no la construccion del camino, con el objeto de pedir en el segundo caso nue-



vas autorizaciones al Congreso para llevar a cabo esa obra, cuya necesidad es cada dia mas urgente.

Dentro de cuatro meses contados desde la fecha del contrato, la Compañía organizada por Brown depositará \$ 45,000 en moneda de oro de los Estados Unidos de América en un banco de Nueva York que sea de la confianza i aceptacion de la casa comercial que designe con este objeto el Poder Ejecutivo. Este hecho debe comprobarse con la atestacion de la referida casa comercial, dentro de cinco meses, contados desde la fecha del contrato; i el Poder Ejecutivo podrá declararlo rescindido si pasare este término sin recibir el aviso comprobado de haberse hecho el depósito. Este quedará a disposicion del Gobierno colombiano, i la Compañía lo perderá en calidad de multa si a la espiracion del plazo señalado en el contrato para construir las primeras ocho millas de ferrocarril, no hubiere llenado esa obligacion. Cumplida ésta, la Compañía podrá retirar el depósito, i el Poder Ejecutivo le entregará el camino de herradura de Buenaventura a Cali, i el producto neto que haya dejado éste mientras se halle en poder del Gobierno. Se entiende por producto neto, para este efecto, lo que quede del producto de los peajes, hechos los gastos de administracion i conservacion del camino.

Es sabido que el mayor inconveniente de los contratos cuya base es la garantía oficial de cierto interes, consiste en la dificultad, o por mejor decir, en la imposibilidad de comprobar los gastos de construccion primero, i luego los de administracion i conservacion de la obra. Con el fin de fijar un límite a estos últimos, se convino en el nuevo contrato en que, cualquiera que sea la cantidad a que asciendan, no se computará para los efectos del contrato la parte de tal cantidad que esceda del sesenta i cinco por ciento del producto bruto de la empresa, cuota que se fijó como máximun de dichos gastos admisible por el Gobierno. Fácilmente se comprenderá la necesidad e importancia de esta estipulacion, si se tiene en cuenta que la Compañía fija el número de empleados que necesita, les asigna sueldo, i determina la naturaleza de las obras que deben ejecutarse para conservar i reparar el camino i sus dependencias.

Sea porque he trabajado mucho por llevar a efecto esta obra, o porque la creo de la mas alta importancia para el Cauca, es lo cierto que tengo el mayor interes en que ella se realice. Me permito, pues, recomendarla encarecidamente a mi sucesor.



## FERROCARRIL DE BOLIVAR.

PRODUCTOS I GASTOS—El rendimiento de esta empresa en los diez primeros meses del año de 1874 fué de \$ 89,239-67 centavos, i los gastos ascendieron a \$ 62,654-18. Producto neto, \$ 26,585-49 centavos.

En el mismo espacio de tiempo se importaron por el ferrocarril 72,577 cargas, i se esportaron 97,008.

Entre los documentos anexos a este informe se hallan varios datos estadísticos detallados referentes a esta materia.

EXAMEN DE LAS CUENTAS DE LA COMPAÑIA—La Oficina jeneral de Cuentas, a quien corresponde, por disposicion del Código fiscal, examinar las cuentas de la Compañía i declarar el déficit que resulte a cargo de la Nacion, resolvió abstenerse de examinar las correspondientes al segundo semestre de 1872, i al primero de 1873, hasta que se presentasen debidamente comprobadas. Para ello tuvo razon sin duda, porque a nada conducia el exámen de cuentas no acompañadas de comprobantes; pero es fuerza reconocer tambien que la Compañía no puede ménos de tropezar con dificultades insuperables para crear, mucho tiempo despues de presentadas esas cuentas, los documentos necesarios para comprobarlas satisfactoriamente. De ahí la necesidad de terminar esta diferencia mediante un convenio entre los interesados. Este era tambien el medio de determinar la manera como debian comprobarse las cuentas en lo sucesivo, porque el contrato no dispone cosa alguna sobre el particular, i una de las partes no tiene derecho para llenar ese vacío sin asentimiento de la otra. Tal fué la manera de pensar del Congreso del año pasado en este asunto. Así lo acredita el hecho de haberse aprobado en tres debates en el Senado, i en dos en la Cámara de Representantes, un proyecto de lei por el cual se autorizaba al Poder Ejecutivo para poner término a la cuestion pendiente sobre exámen de las cuentas de la Compañía del ferrocarril de Bolívar, mandándole pagar la suma que, a virtud de un arreglo, resultase como déficit a cargo de la Nacion por el segundo semestre de 1872 i por el primero de 1873, i para proponer inmediatamente a la Compañía la reforma del contrato en el sentido de determinar la manera de comprobar las cuentas de la empresa i de especificar los gastos que se comprenden bajo la denominacion de "gastos de conservacion, administracion i servicio."

El referido proyecto, a que no faltó sino un debate para ser lei de la República, manifiesta bien claramente cuál fué a este respecto la voluntad del Congreso. El Poder Ejecutivo se creyó moralmente obligado



a obedecerla, con tanto mayor razon cuanto así lo exijian graves motivos de conveniencia pública.

Redactóse en tal virtud el proyecto de contrato de cuyas principales estipulaciones voi a hablar a la lijera, i que no se perfeccionó porque, no habiéndose creído suficientemente autorizado para ello el apoderado de la Compañía, hubo de someterse al exámen i aprobacion del Directorio, que reside en Brémen.

Segun el artículo 1.º, el Gobierno pagará a la Compañía la suma que, a dicho de la Oficina jeneral de Cuentas, se habria declarado como déficit a cargo de la Nacion en el segundo semestre de 1872 i en los dos de 1873, si las cuentas correspondientes a esos semestres se hubiesen comprobado conforme a las prevenciones hechas a los Ajentes de la Compañía por el Interventor oficial en agosto de 1872; i ésta desistirá de toda reclamacion respecto de aquellas partidas de las cuentas que no representen, a juicio de dicha oficina, gastos de conservacion, administracion o servicio de la empresa.

En compensacion, la Compañía se obliga: 1.º a no subir, sin consentimiento del poder Ejecutivo, el precio de los fletes i pasajes señalados en la tarifa que comenzó a rejir el 1.º de enero de 1873; 2.º a no variar, sin consentimiento del Poder Ejecutivo, la proporcion segun la cual se reparte actualmente el precio de los fletes i pasajes entre la empresa de remolcadores i bongos i la del ferrocarril; i 3.º a observar en la primera, en cuanto al trasporte de pasajeros i cargamentos, el mismo órden de prioridad que se observe en el ferrocarril, segun el reglamento de la empresa.

Se hizo constar en el artículo 3.º que el Poder Ejecutivo, de acuerdo con la Oficina jeneral de Cuentas, no reconoce como gasto abonable el de \$ 6,000 que la Compañía paga anualmente al Estado de Bolívar, en cumplimiento de lo estipulado en el número 4.º de la cláusula 18 del contrato de privilejio de 7 de febrero de 1868. Se fundan para ello la referida Oficina i el Poder Ejecutivo en que el decreto lejislativo de 23 de mayo de 1868, sobre la materia, impuso por condicion para garantizar a la Compañía el 7 por 100 de interes anual, que ésta comprobara haber obtenido del Estado de Bolívar el privilejio; i en que ese gasto de \$ 6,000 anuales debe reputarse comprendido entre los de construccion, porque en realidad no es sino la indemnizacion al Estado por la concesion del privilejio.

Aunque el contrato de 9 de noviembre de 1867 establece claramente que la garantía del 7 por 100 de interes anual a cargo de la Nacion no se estiende al capital que esceda de \$ 6.000,000, la Compañía



insistía en que los capitales adicionales invertidos en mejorar el ferrocarril debían participar a prorrata del producto de éste, puesto que contribuyen a aumentarlo. La Compañía reconoce hoy (artículo 5.º) que carece de derecho para hacer tal exigencia.

El Poder Ejecutivo, en vez de promover la reforma del citado contrato de 9 de noviembre de 1867, en el sentido de determinar la manera de comprobar las cuentas en lo sucesivo, i lo que debe entenderse por gastos de conservacion i administracion, propuso a la Compañía que se fijase un tanto por ciento del producto bruto de la empresa como gastos jenerales de ésta que el Gobierno da por hechos i comprobados para el efecto de declarar el déficit. Procedió así porque, despues de estudiar detenidamente este punto i de oír el dictámen de personas entendidas, llegó a convencerse de que es mas conducente a resguardar los intereses de la República fijar el referido tanto por ciento del producto bruto, que especificar los comprobantes que deben acompañarse a las cuentas. En efecto, cualesquiera que fuesen esos comprobantes, no le sería difícil al interesado obtenerlos para justificar todos los gastos, reales o no, con que le conviniese gravar el producto bruto de la empresa; i como la Compañía tiene el derecho de fijar el número de empleados que necesita i el de asignarles sueldo, es claro que siempre podría, cualquiera que fuese la manera de comprobar las cuentas, aumentar real o nominalmente los gastos, de manera que quedase siempre déficit a cargo de la República, i no llegase el caso de libertarse ésta de la garantía sino a la espiracion de los 25 años señalados para ello en el contrato. El 65 por 100 del producto bruto, cuota fijada para gastos que el Gobierno da por hechos i comprobados, no me parece excesiva para un ferrocarril como el de Bolívar, en que los gastos de carga i descarga son tan considerables con relacion a los fletes, por ser tan corto el espacio que los cargamentos recorren en él, i por lo caro de los jornales en la localidad en que se halla.

#### FERROCARRIL DE PATURIA.

El Poder Ejecutivo celebró con el señor Roberto A. Joy el contrato sobre construccion de ésta obra, de conformidad con las bases fijadas en la lei 51 de 1874.

Fueron aceptadas i ratificadas por la Lejislatura de Santander las estipulaciones de los artículos 11 i su parágrafo, 15 i 24 del referido contrato, que tratan, el primero, de la concesion del privilejio; el segundo de



la parte de la subvencion que el Gobierno de Santander debe reembolsar al de la Nacion; i el tercero, de la esencion del servicio militar a los ingenieros i obreros empleados en el ferrocarril.

En cumplimiento del parágrafo 5.º del artículo 15 del contrato, se consignaron en el mes próximo pasado en el Banco de Bogotá veinticinco mil pesos, destinados para el pago de la subvencion ofrecida a los empresarios.

Se tiene conocimiento privado de que el señor Joy trabaja activamente en la organizacion de la Compañía que ha de encargarse de ejecutar la obra; i aun se asegura que a la fecha debe hallarse en Paturia con una comision de ingenieros europeos, haciendo el trazo de la línea.

Inadvertidamente se omitió en las bases fijadas en la lei 51 de 1874 asignar a Santander una participacion en las utilidades del ferrocarril, proporcional a las sumas con que ese Estado debe subvencionar la empresa; omision que debe subsanarse.

#### FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.

El Secretario de Fomento de este Estado comunicó en 5 de enero último la plausible noticia de que el 28 de noviembre del año próximo pasado se inauguraron los trabajos de construccion del ferrocarril que debe unir la ciudad de Medellin con el rio Magdalena. El Poder Ejecutivo se apresuró a felicitar al Gobierno de Antioquia por tan fausto acontecimiento, i a renovarle las seguridades de que el de la Nacion está dispuesto a prestar cuanto ántes el auxilio mandado dar por la lei a esa importante obra.

#### FERROCARRIL ENTRE EL ALTO I EL BAJO MAGDALENA.

El ingeniero J. D. Roberts comunicó al Gobierno de Cundinamarca en 3 de octubre último que el 31 de diciembre siguiente o ántes principiarian los trabajos de construccion de este ferrocarril i del puente colgante sobre el Magdalena. De un informe presentado al Despacho de Hacienda por el empresario señor Nicolas Pereira G, aparece que tales trabajos se empezaron efectivamente el 10 de diciembre último bajo la direccion de los ingenieros Liddiard i Cauferd.



Es de desearse que esta obra, destinada a servir permanentemente al comercio del Tolima, se lleve a feliz término en el mas breve tiempo posible.

#### MEJORAS VARIAS.

**CAMINO DEL CASTIGO**—El Poder Ejecutivo suscribió en esta empresa, en octubre del año próximo pasado, cuatrocientas acciones de a \$ 25, pagaderas por mensualidades de a \$ 1,000, cuyo valor se reembolsará al Gobierno nacional como lo dispone el artículo 3.º del decreto legislativo de 30 de abril de 1869, sobre la materia, o como lo previene el artículo 4.º del mismo decreto, a eleccion de la Compañía empresaria. Se designó al Administrador principal de Hacienda nacional de Popayan para representar los derechos del Gobierno jeneral en la empresa; i se creó para el servicio de ésta, a solicitud del Gobierno del Estado del Cauca, una plaza de ingeniero oficial dotada con \$ 1,500 anuales.

**ALUMBRADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ POR MEDIO DE GAS**—En cumplimiento del artículo 26 de la lei 64 de 1874, suscribió el Poder Ejecutivo doscientas acciones en esta empresa, en la cual representará los derechos del Gobierno el Director de la Contabilidad jeneral. Se han pagado ya los dos primeros instalamentos.

**NAVEGACION POR VAPOR DEL ALTO MAGDALENA**—En cumplimiento del artículo 2.º de la lei 62 de 1874, el Poder Ejecutivo promovió i obtuvo la reforma del contrato ajustado el 16 de noviembre de 1872 con el señor Alejandro Weckbecker, sobre establecimiento de la navegacion por vapor en el alto Magdalena, en el sentido de que se destinase a ella un solo buque capaz de contener seiscientas cargas, en vez de dos de capacidad de trescientas cargas cada uno.

Por cuenta de las subvenciones de que trata la lei de 8 de junio de 1872, a que se concedió derecho al contratista, se le dieron \$ 4,000 inmediatamente despues de aprobado el contrato reformativo; suma que agregada a los \$ 4,000 que se le pagaron anticipadamente en 9 de enero de 1874, es la que le corresponde segun el contrato, en el caso de que el vapor que establezca no navegue sino hasta Purificacion.

Me es satisfactorio anunciaros que el vapor Moltke, destinado por el empresario para navegar el alto Magdalena, ha pasado el salto de Honda con felicidad, i debe hallarse a la fecha en Purificacion.



CARRETERA DE TUNJA A LA FRONTERA DE CUNDINAMARCA—En cumplimiento del artículo 21 de la lei 64 de 1874, dispuso el Poder Ejecutivo ausiliar esta obra en el corriente año económico con \$ 12,000, pagaderos por mensualidades de a mil pesos, que comenzaron a remitirse en octubre del año próximo pasado.

El Gobierno de Boyacá ha emprendido la ejecucion de esta obra, con la actividad i buen éxito que eran de esperarse.

CAMINO DE CÚCUTA AL MAGDALENA—Dispuso el Poder Ejecutivo ausiliar esta obra en el corriente año económico con \$ 12,000, pagaderos por mensualidades de a mil, que comenzaron a remitirse en enero del presente año.

CAMINO DE GARCÍA-ROVIRA A CASANARE—Están ya construidos sesenta kilómetros. La parte que está por hacer, que mide unos sesenta kilómetros, podrá ponerse en estado de servicio dentro de diez i ocho meses, i con unos \$ 20,000 de costo segun el cálculo del Presidente de la Compañía empresaria. Esta no ha tenido que hacer hasta ahora gasto alguno considerable para conservar el camino nuevo, que se ha mantenido en regular estado, sea por falta de tráfico constante, o por lo reciente de su construccion. La empresa tenia \$ 14,000 en caja el 2 de junio del año próximo pasado. El Gobierno de la Union paga el ingeniero que está actualmente al servicio de la empresa, i la ha ausiliado hasta ahora con \$ 15,000.

CAMINO DE RIELES DEL CÁRMEN A ZAMBRANO—A solicitud del Gobierno del Estado de Bolívar, creó el Poder Ejecutivo una plaza de ingeniero oficial, dotada con \$ 1,500 de sueldo anual, i lo destinó a este camino con el fin de que levantase el plano i formulase el presupuesto detallado de los gastos que exija la obra.

BRAZO DE MOMPOS—En cumplimiento de la lei 16 de 1874, comisionó el Poder Ejecutivo al Cónsul jeneral de la República en New-York para que, por intermedio de los señores Ribon i Muñoz, contratase el ingeniero que debe explorar el brazo de Mompos con el fin de averiguar si se puede mejorar permanentemente la condicion de dicho brazo de manera de hacerlo navegable en todo tiempo por buques que calen cinco piés por lo ménos.

Los señores Ribon i Muñoz no se limitaron a contratar el ingeniero, sino que le anticiparon una suma de consideracion. Aprovecho esta ocasion para darles por ello las gracias a nombre del Gobierno. El ingeniero contratado, señor Hamilton E. Towle, debió llegar a Mompos el 16 del mes próximo pasado.

FÁBRICA DE ÁCIDO SULFÚRICO—Apesar de las muchas dificultades



con que ha tropezado esta empresa, se ha llegado a producir ácido de algo más de sesenta grados de concentracion, en no pequeña cantidad, que la Compañía puede vender a precio no mui subido.

Trátase ahora de aplicarlo al apartado de metales; i segun informes verbales del Director de la Compañía, no pasarán muchos dias sin que se obtenga un resultado satisfactorio.

ESPLORACION DEL TERRITORIO DE LA NEVADA—A solicitud del Gobierno del Estado del Magdalena, i en uso de la autorizacion contenida en el inciso 2.º párrafo 1.º artículo 9.º de la lei 61 de 1874, puso el Poder Ejecutivo a disposicion de dicho Gobierno la suma de mil pesos, como auxilio para emprender la referida exploracion.

ESTABLECIMIENTO DE UNA FERRERIA EN GRANDE ESCALA—Habiéndose ofrecido en venta al Gobierno la ferrería de Samacá, con el objeto de montar allí la de que trata la lei 59 de 1874, tuvisteis a bien comisionarme para que visitase aquel establecimiento i os informara sobre su adaptabilidad para tal objeto. Así lo hice; i aunque carezco de conocimientos especiales en la materia, puedo informaros favorablemente respecto a la riqueza metálica i carbonífera de esa mina, que se halla ventajosamente situada, por cuanto es mui central para los Estados de Boyacá, Cundinamarca i Santander, i está rodeada de una numerosa poblacion. La riqueza carbonífera, que es la de que mejor pude juzgar, me pareció incomparable. Se me informó que a poca distancia de la mina de hierro se encuentran en abundancia los fundentes i demas materias indispensables para su laboreo. Abundan tambien en las inmediaciones los materiales de construccion; i los edificios construidos por la Compañía se hallan en mui buen estado. Solo resta averiguar, pues, si el hierro es de los mas adecuados para la fundicion, i si el agua para mover las ruedas es suficiente en todo tiempo. Como éstas son condiciones esenciales para el buen éxito de la empresa, i sobre ellas solo puede juzgar con acierto un ingeniero de minas, resolvisteis mandarlo pedir a Europa por conducto de nuestro Ministro en Lóndres, órden que fué cumplida por la Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores, en 7 de setiembre último.

ESPOSICION DE CHILE—La Comision nombrada por el Gobierno de Chile para colectar i remitir productos naturales i manufacturados i objetos artísticos a la Esposicion que tendrá lugar en Santiago en setiembre de este año, ha trabajado activamente i con buen éxito. El Poder Ejecutivo ha mandado poner a disposicion de ella los fondos necesarios para cumplir su encargo, i dado a sus agentes las órdenes del caso para que la ausilien eficazmente, i para que la correspondencia de la Comision i



los productos que remita, jiren por los correos nacionales sin causar derechos.

Por lo espuesto se advertirá que el Poder Ejecutivo ha cuidado especialmente de ausiliar las mejoras materiales de segundo orden que la lei ha mandado fomentar en cada uno de los Estados de la Union, en la medida en que lo han permitido los recursos del Tesoro, atendidos los grandes compromisos contraidos ya o próximos a contraerse para el fomento de las grandes vias de comunicacion.

### FOMENTO DE LA SERICULTURA

Cada dia se siente con mas vehemencia en el pais la necesidad de una industria en que halle la mujer una ocupacion propia de su sexo i bien remunerada.

El aumento de la riqueza pública consiguiente al empleo de tantos brazos hoy improductivos, considerable sin duda, sería sin embargo un bien menor que los que resultarian de elevar la condicion moral de la mujer, suministrándole los medios de ganar honrada e independientemente la vida.

La industria que en mi concepto se debe fomentar para conseguir ese fin es la sericultura, porque sobre reunir las dos condiciones indicadas arriba, es tal vez la que con menor dificultad i costo puede establecerse en el pais.

Con el designio de cerciorarse de la exactitud de este juicio, pidió la Administracion anterior un informe sobre la materia a los señores Miguel Atuesta i Manuel V. de la Roche, los dos sericultores mas notables de la República.

El informe de aquel ciudadano se publicó en la Memoria de Hacienda del año pasado, i el de éste se halla entre los documentos anexos a la presente.

Me permito llamar a ellos la atencion del Congreso, especialmente al mui detallado del señor de la Roche, en el cual se demuestra que la sericultura puede dar aquí ocupacion mui bien retribuida a las mujeres, a los ancianos i a los niños; que no es difícil implantarla entre nosotros; i que no sería mucho lo que tendría que gastar el Gobierno para fomentarla eficazmente.



Creo que el Congreso haria un positivo servicio al pais espidiendo una lei que mandase fomentar la cria del gusano de seda. Sobre los medios que para ello deben adoptarse, da suficiente luz el referido informe del señor De la Roche.

### CONCLUSION.

Pronto me separaré, ciudadano Presidente, del alto puesto que debo a vuestra confianza i a la del Senado, para atender al llamamiento con que me ha honrado el pueblo de Santander.

Habiendo recibido en el ejercicio de mis funciones públicas las mas señaladas muestras de consideracion personal, así del Cuerpo Lejislativo como de vuestro antecesor i de vos, faltaria a mi deber si no consignara aquí, como lo hago respetuosamente, la espresion de mi profunda gratitud.

No me es dado saber si en los tres años que he desempeñado la Secretaría de Hacienda he hecho en servicio público cuanto las circunstancias han permitido; pero sí puedo estar seguro, i lo estoi, de que tal ha sido mi mas fervoroso anhelo.

Si no fuere completo el buen éxito de la labor que se me ha encomendado, atribúyase a mi escasez de luces, no a falta de consagracion a ella, ni de amplitud de autorizaciones, puesto que el Congreso las ha concedido al Poder Ejecutivo con mano liberal i voto unánime.

Mas, sea de ello lo que fuere, me retiro satisfecho, porque tengo motivos para creer que mi conducta como Administrador de la Hacienda pública ha merecido la aprobacion de los partidos.

Bogotá, febrero 1.º de 1875

Ciudadano Presidente.

*Aquileo Parra.*



# A P É N D I C E.

---

## ESTATUTOS

### DE LA COMPAÑIA NACIONAL DEL FERROCARRIL DEL NORTE,

#### Institucion i objeto.

Los accionistas que suscriben estos Estatutos convienen en establecer una Sociedad anónima, de capital limitado, denominada "Compañía nacional del ferrocarril del Norte," con domicilio en Bogotá, la cual se regirá conforme a estos Estatutos i a los reglamentos que ella dicte.

#### ARTICULO 1.º

El objeto de esta Sociedad es el establecimiento i explotacion o beneficio de un camino de carriles de hierro, servido por vapor, con sus ramales, prolongaciones i accesorios que, pasando por territorio de los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander, comunique la ciudad de Bogotá con el bajo Magdalena, o con uno de sus afluentes desde donde sea navegable en todo tiempo por buques de vapor; i tal como se espresa en la lei 31ª de 1874, i en los términos que sean convenidos con el Poder Ejecutivo de la Union.

#### ARTICULO 2.º

El capital de la Compañía será de quince millones de pesos, representado por quince mil acciones nominales de a mil pesos, las cuales se dividirán del modo siguiente:

Doce mil, que se denominarán A, para tomarlas el Gobierno de la Union;

Tres mil, que se denominarán B, que serán colocadas entre otros accionistas, dentro i fuera del pais, no pudiendo enajenarse fuera de él sino hasta la mitad de éstas.

#### ARTICULO 3.º

El capital podrá ser aumentado con nuevas emisiones de acciones i con empréstitos a cargo de la Compañía, previo consentimiento del Poder Ejecutivo.

Parágrafo. Si la suscripcion de acciones B escediere de tres mil, el aumento



de fondos que en ellas hubiere se considerará como aumento del capital social, sin que por esto tenga el Poder Ejecutivo obligacion de tomar mayor número de acciones A.

#### ARTICULO 4.º

El Gobierno de la Union podrá convertir hasta un millon de pesos de sus acciones A en acciones de a cien pesos cada una, que se denominarán acciones C, para enajenarlas, respondiendo a la Compañía del importe de dichas acciones C.

#### ARTICULO 5.º

Las acciones B podrán ser convertidas en acciones al portador, a voluntad de los interesados, cuando hayan sido pagadas a la Compañía en su totalidad. Las acciones cambiadas de este modo se denominarán D.

#### ARTICULO 6.º

El pago de las acciones A. i C. se hará en los términos que sean convenidos con el Gobierno de la Union.

#### ARTICULO 7.º

El pago del capital representado por las acciones B. se hará en la Caja de la Compañía, o en las Agencias que ella designe, del modo siguiente:

El cuatro por ciento de su importe nominal al tiempo de la suscripcion provisoria; i el noventa i seis por ciento restante por instalamentos o cuotas de a ocho por ciento en cada semestre, debiendo hacer el pago de la primera cuota el 30 de junio de 1875.

Parágrafo. A los Gobiernos de los Estados que tomen acciones podrá prorogárseles este primer plazo hasta por cuatro meses.

#### ARTICULO 8.º

En el caso de que sobrare capital del presupuesto para la obra del ferrocarril, se devolverá a los accionistas el dinero que quede sobrante, si ya hubieren consignado todos los instalamentos; i si no los hubieren consignado todos, se declarará cancelada su obligacion, i se espedirán los títulos definitivos.

#### ARTICULO 9.º

Las acciones representan el derecho que los socios tienen en el capital social en virtud del cumplimiento de las obligaciones que han contraido con la Compañía.

#### ARTICULO 10.

La propiedad de las acciones, miéntras no se haya consignado todo el capital suscrito, se establece por inscripcion en los libros de la Compañía; i miéntras se termina la consignacion para espedir a los accionistas sus títulos definitivos, les servirán como títulos provisionales los certificados que les espedirá el Presidente de la Compañía.



ARTICULO 11.

Las acciones serán trasmisibles conforme a las leyes, quedando responsables los cedentes por la parte del capital no pagado, i en el deber de dar cuenta de la cesion a la Compañía, la cual considerará dueño de las acciones al primer propietario miéntras la cesion no se haya rejistrado en los libros respectivos.

ARTICULO 12.

Los accionistas no responden de las obligaciones a cargo de la Compañía sino hasta la cantidad o interes que cada uno tenga en ella.

ARTICULO 13.

Si algunos accionistas B. no consignaren algunas de las cuotas en los términos i plazos señalados, la Junta Directiva podrá declarar que han perdido las sumas con que hubieren contribuido ántes i sus derechos en la Compañía, todo lo cual quedará a favor de ésta, sin perjuicio de las demas responsabilidades que contraen.

ARTICULO 14.

En ningun caso podrá ser admitida en la Compañía la responsabilidad de los accionistas con la garantía de sus acciones, ni compensar las que hubieren contraido con el valor de dichas acciones, salvo cuando por insolvencia sea enteramente indeclinable la compensacion.

ARTICULO 15.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.º de la lei 41ª de 1874 espedida por la Asamblea lejislativa del Estado de Cundinamarca, adquirirán los derechos i contraerán las obligaciones de accionistas los individuos que soliciten acciones por escrito, bajo su firma, i sean inscritos en los libros de la Compañía.

ARTICULO 16.

Se considera como disposicion transitoria, que hace parte de estos Estatutos, el acuerdo de la Junta ausiliar dictado en 30 de noviembre de 1874, por el cual fueron creadas las Juntas centrales en los Estados de Boyacá i Santander. En consecuencia, las peticiones de acciones que se les dirijan serán válidas i surtirán sus efectos desde que los peticionarios se hallen inscritos como accionistas en los libros de la Compañía. Esto no obsta para que la Asamblea Delegataria pueda reformar la organizacion de dichas Juntas o establecer ajencias en su reemplazo.

Parágrafo. Copia del acuerdo citado se insertará en la escritura social.

**Asamblea jeneral de accionistas.**

ARTICULO 17.

La Asamblea jeneral de accionistas se constituye para sus sesiones ordinarias, que tendrán lugar a las siete de la noche del primer lúnes del mes de noviembre



de cada año, con los accionistas poseedores de acciones nominales que concurran a la sesion.

#### ARTICULO 18. (Transitorio).

Desde que haya por lo ménos cincuenta accionistas suscritos con mil acciones B, sé elevarán a escritura pública los presentes Estatutos, e inmediatamente los accionistas se constituirán en Asamblea, i empezarán a ejercer las funciones que les corresponden para establecer el servicio i administracion de la Compañía.

#### ARTICULO 19.

Dicha Asamblea se reunirá estraordinariamente cuando ella misma se convoque; cuando sea convocada por la Asamblea Delegataria, o por el Presidente de la Compañía, o por un un número de accionistas con voz i voto que no baje de veinticinco i que representen cien acciones por lo ménos.

#### ARTICULO 20.

Las convocatorias estraordinarias se harán por quien corresponda en el periódico oficial de la Union, que desde ahora se adopta como órgano de publicidad de todos los actos, cuentas i resoluciones de la Compañía; señalando con treinta dias de anticipacion el objeto, la fecha, la hora, i el local en que deba verificarse la reunion.

Parágrafo. Respecto de las reuniones ordinarias de la Asamblea jeneral, no se necesitará convocatoria especial, pero se avisará la última de estas circunstancias.

#### ARTICULO 21.

Se considerarán surtidos todos los avisos i notificaciones que deban hacerse a los accionistas, con el hecho de haberse publicado en el periódico órgano de publicidad de la Compañía.

#### ARTICULO 22.

Constituirá *quorum* para abrir las sesiones estraordinarias de la Asamblea jeneral, la reunion de cincuenta accionistas que representen quinientas acciones por lo ménos. Si en el curso de la sesion se separaren algunos accionistas, continuará con los restantes; i si entre los que se ausentaren estuviesen el Presidente i el o los Vicepresidentes, podrán los restantes nombrar quien los presida.

#### ARTICULO 23.

Constituirá mayoría de la Asamblea jeneral para la validez de sus actos i resoluciones, la decision que reuna las dos terceras partes de los votos representados por los concurrentes.

#### ARTICULO 24.

Si por cualquiera causa la reunion estraordinaria de la Asamblea jeneral no pudiere verificarse el dia fijado en la convocatoria, ésta se considerará hecha para el mismo dia i hora de la semana siguiente.



ARTICULO 25.

Para los efectos de los artículos anteriores se reputan accionistas con voz i voto, aquellos que, treinta dias ántes de la reunion de la Asamblea jeneral, fueren dueños de una o mas acciones de las que den este derecho, i cuyos nombres aparezcan en el libro de inscripcion de acciones.

Parágrafo. No tendrá derecho de votar en Asamblea jeneral alguna el accionista que hubiere dejado de satisfacer los instalamentos pedidos.

ARTICULO 26.

La Asamblea jeneral no podrá ocuparse en sus sesiones extraordinarias sino de los asuntos para que haya sido espresamente convocada: de otro modo no serán válidos sus actos.

ARTICULO 27.

Presidirá la Asamblea jeneral el Presidente de la Compañía, i por falta o impedimento de éste, serán Vicepresidentes, por su orden, los Directores principales i sus suplentes.

ARTICULO 28.

Todos los actos i resoluciones de la Asamblea jeneral deberán ser aprobados en dos debates, con tres dias por lo ménos de intervalo entre ellos, con escepcion de los de elecciones.

ARTICULO 29.

Los votos de los accionistas en Asamblea jeneral se computarán, tanto para las decisiones como para las elecciones, a razon de un voto por cada accion, hasta diez; un voto adicional por cada cinco acciones que posea a mas de las diez primeras, hasta ciento; un voto adicional por cada diez acciones, a mas de las cien primeras, hasta mil; i un voto adicional por cada cien acciones que posea sobre mil.

ARTICULO 30.

Los accionistas pueden hacerse representar por apoderados en la Asamblea jeneral i en las elecciones. Bastará para constituir apoderados que el accionista lo avise al Presidente de la Compañía por una esquila, hasta 72 horas ántes de la sesion o eleccion.

ARTICULO 31.

Para las elecciones que deben hacer los accionistas con voz i voto se observarán las reglas siguientes:

1.ª En todas las elecciones que hayan de hacer la Asamblea jeneral o la Delegataria, se observará el principio de la representacion de las minorías; por tanto, se votará por la mayoría absoluta de los que han de ser elejidos; i si fueren dos o uno, se votará por uno.

2.ª Las votaciones serán directas i nominales, practicándose en los dias no feriados desde el 15 hasta el 28 de noviembre, inclusives, en cada año, de las diez



a las tres de la tarde, en el local de la Compañía, ante el Presidente, el Secretario i los accionistas que quieran concurrir. Al efecto, la Junta Directiva tendrá preparado un libro foliado i autorizado por sus miembros i el Revisor fiscal, en el cual se destinará para cada accionista un folio en cada eleccion para que allí asiente los votos que deba emitir por sí, o como apoderado, i suscriba al pié con su firma.

3.ª Los suplentes de los miembros de la Asamblea Delegataria serán elejidos con separacion de los principales, declarándose electo primer suplente al que reuna mayor número de votos; segundo al que le siga en votos; i así sucesivamente. En caso de igualdad de votos decidirá la suerte.

4.ª La Asamblea Delegataria, en sesion ordinaria, que tendrá lugar el primer lúnes de Diciembre, practicará el escrutinio de las votaciones ocurridas, sea cual fuere el número de votantes, i declarará la eleccion en favor del que hubiere obtenido la mayoría relativa, i comunicará los nombramientos.

#### ARTICULO 32.

El Revisor fiscal i su suplente serán nombrados por el Poder Ejecutivo; pero el sueldo anual de este empleado será pagado con fondos de la Compañía, i no podrá ser menor de mil seiscientos pesos.

#### ARTICULO 33.

Son atribuciones de la Asamblea jeneral las siguientes:

- 1.ª Aumentar el capital social.
- 2.ª Elejir los miembros de la Asamblea Delegataria i removerlos.
- 3.ª Cambiar el domicilio de la Compañía, dentro del territorio nacional.
- 4.ª Reformar i adicionar los presentes Estatutos, en cuanto estas reformas o adiciones no afecten los derechos del Gobierno como contratista con la Compañía, ni los que espresamente se le han acordado en estos Estatutos. Toda reforma o adición que no reuna estas condiciones necesita la aprobacion del Poder Ejecutivo nacional para llevarse a efecto.

### Asamblea Delegataria.

#### ARTICULO 34.

La Asamblea Delegataria se compone de los quince miembros que elijan los accionistas, conforme al artículo 31.

Los suplentes serán numerados de uno a quince, i reemplazarán a los principales por el orden de su numeracion.

#### ARTICULO 35.

Dicha Asamblea podrá funcionar con nueve de sus miembros, i sus actos i decisiones serán válidos al ser aprobados por la mayoría absoluta, i se adoptarán en un solo debate; con escepcion de las reformas que le sea facultativo hacer a estos Estatutos, i la aprobacion de los contratos a que se refieren los incisos 11 i 12 del artículo 36, las cuales necesitarán dos debates con tres dias de intervalo.



ARTICULO 36.

Son atribuciones de la Asamblea Delegataria las siguientes :

- 1.º Convocar la Asamblea jeneral de accionistas cuando lo crea necesario.
- 2.º Epedir su propio reglamento ; i proponer a la Asamblea jeneral el que haya de rejir en ella, sometido a la aprobacion i reforma de aquella Corporacion.
- 3.º Reformar i adiconar estos Estatutos en todo aquello que no esté atribuido a la Asamblea jeneral, i con escepcion de los artículos siguientes : 1.º 2.º 4.º 14, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, la regla primera del artículo 31, i los artículos 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 51, 52, 53, 54, 59, 60 i 63.
- 4.º Nombrar los miembros de la Junta Directiva i sus suplentes, removerlos, reemplazarlos i suspenderlos.
- 5.º Oir i decidir las excusas i renunciias de sus propios miembros.
- 6.º Nombrar i remover al Superintendente de la Compañía.
- 7.º Señalar los emolumentos que deban tener los empleados que ella nombre i los del Revisor fiscal, observando respecto de este último la prescripcion contenida en el artículo 32.
- 8.º Aprobar o improbar i mandar rehacer i corregir los balances i liquidaciones anuales que le presente la Junta Directiva.
- 9.º Resolver sobre el modo i términos en que sean repartidos los dividendos por utilidades a los accionistas, i sobre las cantidades que se destinen como fondo de reserva de la Compañía.
10. Disponer la manera cómo se enajenen las acciones que la Asamblea jeneral, de acuerdo con el Poder Ejecutivo de la Union, haya resuelto emitir para aumentar el capital.
11. Aprobar los contratos que se celebren para la construccion total o parcial del ferrocarril i sus ramales, o sobre empréstitos a cargo de la Compañía, i todo otro contrato cuyo importe esceda de cien mil pesos.
12. Aprobar los contratos sobre administracion i servicio de todo o parte del ferrocarril, o sus ramales, si la Junta Directiva resolviere administrar por este medio.
13. Aprobar o improbar la resolucion que pueda dictar la Junta Directiva elevando al doce por ciento del capital suscrito en cada semestre la cuota de los instalamentos que deben pagar los accionistas, llegado el caso previsto en el inciso 6.º del artículo 41.
14. Ejercer toda clase de atribuciones en el gobierno i administracion de los negocios o intereses de la Compañía, que no estén reservados a la Asamblea jeneral o espresamente señalados a otra entidad.

ARTICULO 37.

Los miembros de la Asamblea Delegataria no tendrán responsabilidad alguna por sus actos i resoluciones, escepto cuando estralimiten estos Estatutos.

ARTICULO 38.

Los quince miembros de la Asamblea Delegataria durarán en sus funciones



por tres años, renovándose por terceras partes en cada año, sin perjuicio de su reeleccion. De los quince miembros que se nombren en la primera eleccion, que se practicará despues de firmados estos Estatutos, conforme al artículo 31, los cinco que obtengan mayor número de votos durarán hasta el 30 de Noviembre de 1878; los cinco que sigan en votos durarán hasta el 30 de Noviembre de 1877; i los cinco restantes hasta el mismo dia i mes de 1876; i así sucesivamente, de manera que cada año se cuente desde el 1.º de Diciembre para la duracion de los miembros, i se haga la eleccion de cinco de ellos, mas la de aquellos que hubiere que reemplazar por falta absoluta, tanto respecto de los principales como de los suplentes.

Parágrafo. En todas estas elecciones decidirá la suerte en caso de empate.

### Junta Directiva.

#### ARTICULO 39.

La Junta Directiva se compone de cinco miembros principales numerados 1.º, 2.º, 3.º, 4.º i 5.º i cinco suplentes con igual numeracion, que reemplazarán a aquellos, por su órden, en los casos de falta absoluta o temporal; todos los cuales durarán en sus empleos por tres años, i serán nombrados así: los cuatro primeros por la Asamblea Delegataria, conforme a la atribucion 4.ª del artículo 36; i el quinto con su respectivo suplente por el Poder Ejecutivo de la Union, quien podrá removerlos o reemplazarlos.

#### ARTICULO 40.

Los reglamentos de esta Junta determinarán las épocas en que debe reunirse por lo ménos con tres de sus miembros, en cuyo caso sus decisiones deberán ser unánimes; pero cuando se reuna con mas de tres, este número será tambien su mayoría.

#### ARTICULO 41.

Son atribuciones de la Junta Directiva las siguientes :

- 1.ª Darse su propio reglamento.
- 2.ª Nombrar i remover al Secretario de la Compañía, al Tenedor de libros, Cajero, Inspectores i demas empleados que necesite la Compañía, i cuyo nombramiento no esté atribuido a otra entidad, i fijar los emolumentos correspondientes a los empleados i agentes que nombre.
- 3.ª Dar su voto consultivo al Presidente de la Compañía en los casos en que éste lo exija o en que lo determinen los reglamentos.
- 4.ª Disponer, con aprobacion de la Asamblea Delegataria, sobre la colocacion de los fondos sobrantes o de los de reserva de la Compañía, a efecto de que produzcan beneficios en favor de ella, miéntras no sea necesario darles su debida aplicacion.
- 5.ª Disponer el levantamiento de planos i el estudio detenido de los terrenos baldíos que el Gobierno de la Union adjudique a la Compañía.



6.º Resolver el pedido de los instalamentos o cuotas que deben pagar los accionistas conforme al artículo 7.º i proponer a la Asamblea Delegataria el aumento de dichas cuotas hasta el 12 por 100 del capital suscrito cuando, construida ya la mitad de la línea principal, la Junta Directiva resolviere anticipar la conclusion de los trabajos.

7.º Ordenar el pago de los dividendos por utilidades a los accionistas.

8.º Formar las tarifas de trasportes i pasajes, que la Compañía someterá cada tres años a la aprobacion del Poder Ejecutivo.

9.º Presentar anualmente a la Asamblea Delegataria, en el mes de Octubre, los balances i liquidaciones anuales de los negocios de la Compañía.

Parágrafo. El primer balance abrazará el período comprendido desde que la Compañía empiece sus operaciones hasta el 31 de agosto de 1876.

10. Aprobar todos los contratos que celebre el Presidente de la Compañía, si no los hubiere celebrado conforme a las instrucciones que le hubiera dado.

11. Aprobar el presupuesto de gastos de cada trimestre, de acuerdo con los informes que pasen los ingenieros, inspectores &.

12. Todas las demas atribuciones que le sean señaladas en los reglamentos.

#### ARTICULO 42.

Es incompatible el ejercicio de funciones como miembro de la Junta Directiva entre aquellos miembros que tengan parentesco dentro del cuarto grado de consanguinidad, o del segundo de afinidad, e igualmente entre aquellos que tengan comunidad de intereses. Cuando ocurra cualquiera de estas circunstancias entre alguno de los miembros de dicha Junta i otro individuo sobre quien bayan de versar sus votos i opiniones, el miembro que se halle en ese caso se separará accidentalmente, reemplazándole el respectivo suplente si para dictar alguna determinacion fuere necesario llamarle.

#### Presidente de la Compañía.

#### ARTICULO 43.

El miembro primero de la Junta Directiva, o a falta de éste los que le sigan en numeracion, será el Presidente de la Compañía, i la representará como jerente i mandatario legal de ella en su calidad de persona jurídica, en todos los negocios en que la Compañía misma pudiera representarse, con solo las limitaciones que establecen estos Estatutos, i las que puedan establecerse.

#### ARTICULO 44.

En consecuencia, dicho Presidente tendrá entre sus facultades i deberes los siguientes:

1.º Ejecutar todos los actos que ordenen las Asambleas Jeneral o Delegataria i la Junta Directiva, i todos aquellos para los cuales no necesite autorizacion expresa.



2.º Representar a la Compañía en juicio i fuera de él, con las facultades de apoderado general, inclusivés las de transar, desistir, nombrar, revocar i reemplazar apoderados i sustitutos; someter a árbitros de derecho o amigables componedores los asuntos contenciosos de la Compañía, haciendo los nombramientos que a ella correspondan; adquirir o enajenar los bienes raices que convengan para los usos de la Compañía; i todas las demas facultades que necesitan especial mencion, con las limitaciones establecidas o que se establezcan en estos Estatutos.

Parágrafo. Las facultades de nombrar árbitros, trasar i desistir, no podrá ejercerlas el Presidente sin el acuerdo de la Junta Directiva.

3.º Convocar extraordinariamente a las Asambleas Delegataria i Jeneral cuando lo crea necesario, i escitar a los accionistas para las elecciones.

#### ARTICULO 45.

Todos los empleados de la Compañía, con escepcion de los miembros de la Asamblea Delegataria, los de la Junta Directiva i el Revisor fiscal, estarán subordinados al Presidente i bajo sus órdenes.

#### Revisor fiscal.

#### ARTICULO 46.

El Revisor-fiscal tiene el deber de examinar los libros de cuentas, caja i cartera, i demas documentos de la Compañía, para cerciorarse de que todo se ejecuta con regularidad, informando a la Asamblea Delegataria lo que sea necesario, i suscribiendo tambien los balances i liquidaciones anuales de que trata el artículo 51, si los encontrare arreglados.

#### ARTICULO 47.

Las funciones de Revisor fiscal son incompatibles con las de todo otro empleo de la Compañía.

#### Secretario.

#### ARTICULO 48.

El Secretario de la Compañía será de libre nombramiento i remocion de la Junta Directiva, i ejercerá las funciones de tal en las Asambleas Jeneral i Delegataria i en la Junta Directiva. No obstante esto, la Asamblea Delegataria podrá nombrar su Secretario cuando lo tenga por conveniente.

#### ARTICULO 49.

El Secretario custodiará los archivos de la Compañía, firmará con el Presidente las escrituras de que trata el artículo 67, i ejercerá las demas funciones que se le señalen en los reglamentos de la Junta Directiva.

#### Superintendente.

#### ARTICULO 50.

La Compañía tendrá un Superintendente, agente principal del Presidente de aquella, quien inspeccionará en su ejecucion todos los trabajos, obras, i la admi-



nistracion del ferrocarril i sus ramales, lo mismo que las anexidades de la empresa, conforme se establezca en los reglamentos.

### Balance i liquidacion de utilidades.

#### ARTICULO 51.

El dia último de febrero i el 31 de agosto de cada año se cortarán las cuentas, se formará balance jeneral de ellas, i se liquidarán las ganancias de la Compañía, para que se distribuyan entre los accionistas en proporcion al capital de sus acciones.

#### ARTICULO 52.

Para el fondo de reserva se destinará por la Asamblea Delegataria hasta el diez por ciento de las utilidades, despues de oir el informe de la Junta Directiva sobre las probabilidades de gastos mediatos o inmediatos en conservacion i fomento de la empresa.

#### ARTICULO 53.

El haber líquido de la cuenta "Fondos de reserva" de la Compañía, pertenecerá a todos los tenedores de acciones proporcionalmente, i sin distincion de las épocas en que se hayan emitido las acciones.

#### ARTICULO 54.

Corresponde a la Compañía percibir el todo o la parte remanente de las sumas que el Gobierno de la Union deba pagar a los accionistas B como garantía de capital; i percibidas que sean, procederá el Presidente a ordenar el pago de dicha garantía a los accionistas que tengan derecho a ella.

### Disolucion i liquidacion.

#### ARTICULO 55.

La Compañía se disolverá en los casos determinados por las leyes.

#### ARTICULO 56.

Si por algun caso se pusiere en liquidacion la Compañía, cesará esta en sus operaciones, i señalará los términos convenientes para el pago de su pasivo i cobro del activo, continuando la administracion de la Compañía bajo las mismas reglas establecidas en estos Estatutos respecto del personal que la administre, i el Presidente continuará como liquidador conforme a las reglas especiales que dicte la Asamblea Delegataria.

#### ARTICULO 57.

Cuando la liquidacion se hallare reducida al 20 por 100 de sus saldos originales, podrá la Compañía consignar las pocas operaciones que falten, a una casa de comercio de su confianza, i disponer que a los fondos existentes se les dé colocacion productiva entre tanto.



## ARTICULO 58.

Los accionistas tendrán derecho a recibir dividendos a cuenta de sus utilidades i capital, durante la liquidacion, siempre que en poder del liquidador existiere la suma necesaria para cubrir el pasivo de la Compañía.

## Disposiciones varias.

## ARTICULO 59.

Cualquier empleado de la Compañía, sea de la categoría que fuere, dejará vacante su empleo si fuere declarado en quiebra o encausado criminalmente.

## ARTICULO 60.

Ningun empleado de la Compañía cesará en sus funciones, aunque haya terminado el período para que fué nombrado, hasta que entre en funciones el que haya de reemplazarle.

## ARTICULO 61.

Las tierras baldías que correspondan a los dueños de acciones B serán denunciadas, medidas i enajenadas por la Compañía, i su producto pertenecerá a los accionistas en proporcion a sus acciones. Los accionistas quedan, sinembargo, en libertad de solicitar directamente las tierras que les correspondan, con tal que no sea dentro de una zona de 20 kilómetros de cada lado del ferrocarril, o de ambas orillas del rio Carare hasta donde la Compañía lo determine.

## ARTICULO 62.

Las tierras baldías pertenecientes a la Compañía serán administradas como lo disponga la Junta Directiva, la cual podrá enajenar i aun ceder gratuitamente a colonos los terrenos que no sean necesarios para el servicio i conservacion de la empresa.

## ARTICULO 63.

Son elegibles para miembros de la Asamblea Delegataria, o para miembros de la Junta Directiva, los individuos varones dueños de acciones B i D, que tengan la libre administracion de sus bienes.

## ARTICULO 64.

El Presidente de la Junta auxiliar del Poder Ejecutivo para promover la organizacion de la Compañía nacional del ferrocarril del Norte, procederá a abrir la suscripcion de las acciones de la Compañía, i tan luego como haya el número de suscritores i de acciones de que trata el artículo 18 de estos Estatutos, los elevará a escritura pública, la que será firmada por dichos suscritores. Cuando esté registrada la escritura, se abrirá por el mismo Presidente el registro de elecciones de que trata el artículo 31 de los Estatutos, con el fin de que se elijan las miembros de la Asamblea Delegataria.



## ARTICULO 65.

La votacion estará abierta en el local que designe dicho Presidente por seis dias consecutivos no feriados, debiendo él o el Secretario de la Junta presenciar dicha votacion. Cerrada que sea esta, señalará el Presidente dia i hora para que la Junta se reuna con el objeto de que verifique el escrutinio de los votos, declare los nombramientos, i los comuniqué por medio del Presidente. Este instalará la Asamblea Delegataria presidiendo la Junta preparatoria de los miembros elejidos por ella hasta que la Junta haga la eleccion de su propio Presidente, con cuyo acto terminarán las funciones de la Junta auxiliar.

Tambien deberá el Presidente cuidar de que se pase al Notario respectivo una copia auténtica de la acta de instalacion de la Junta auxiliar, para que se inserte en la escritura de que trata este artículo.

Los registros de suscripcion i de votaciones serán pasados al Presidente de la Asamblea Delegataria, autenticados con la firma del Presidente i Secretario de la Junta Auxiliar, junto con una copia del proyecto de contrato discutido con el Secretario de Hacienda i Fomento de la Union sobre establecimiento i explotacion del ferrocarril del Norte.

Lo que en este artículo se estatuye respecto del Presidente de la Junta se entenderá tambien acordado respecto del Vicepresidente, cuando por falta de aquel haya de reemplazarle.

## ARTICULO 66.

Las elecciones i nombramientos que se verifiquen de conformidad con los artículos 64 i 65 se entiende que son provisorios. Desde que haya mas de cien accionistas en la empresa, se convocará una nueva Asamblea jeneral para que ésta elija en propiedad los miembros de la Asamblea Delegataria, i ésta nombre o elija del mismo modo los empleados que le corresponden.

## ARTICULO 67.

En el caso en que, conforme a la lei, hayan de formalizarse por escritura pública las reformas o ampliaciones que se hagan a estos Estatutos, dichas escrituras solo serán firmadas por el Presidente i el Secretario de la Compañía; pero en ella se insertará íntegramente el acta de la sesion o sesiones en que haya tenido lugar la aprobacion de la ampliacion o reforma, cuyas actas llevarán las firmas del Presidente i del Secretario de la respectiva Asamblea, i las de los miembros de ella que quieran firmarla.

Bogotá, 19 de diciembre de 1874.

El Presidente de la Junta Auxiliar del Poder Ejecutivo para promover la organizacion de la Compañía nacional del ferrocarril del Norte.

MIGUEL SAMPER.

El Secretario de la misma Junta—J. M. QUIJANO OTERO.



## CONTRATO.

### PARA LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DEL NORTE.

Los infrascritos, a saber:

Aquileo Parra, Secretario de Hacienda i Fomento de la Unión, con autorizacion del Poder Ejecutivo, i de conformidad con las concedidas por las leyes, por una parte; i por otra Joaquin Sarmiento, Presidente de la "Compañía nacional del ferrocarril del Norte," establecida por escritura pública de 22 de diciembre de 1874, haciendo uso de las autorizaciones concedidas por el artículo 43 de los Estatutos de la Compañía; hemos celebrado el contrato siguiente:

#### CAPITULO PRIMERO.

##### CARGOS I OBLIGACIONES DE LA COMPAÑÍA.

Art. 1.º La Compañía nacional del ferrocarril del Norte, organizada por la escritura pública de 22 de diciembre de 1874, se obliga a establecer i explotar o beneficiar un camino de carriles de hierro, servido por vapor, que, pasando por territorio de los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander, comunique la ciudad de Bogotá con el bajo Magdalena, o con uno de sus afluentes, desde donde sea navegable en todo tiempo por buques de vapor. En este último caso será de cargo de la Compañía la limpia de dicho afluente desde su desembocadura en el Magdalena hasta el punto donde empiece el ferrocarril.

Art. 2.º Los trabajos de construccion del camino estarán comenzados, a mas tardar, seis meses despues de adoptados por la Compañía el trazado preliminar de la línea i el presupuesto de gastos de la obra. Fijase en un año, contado desde la fecha de este contrato, el término dentro del cual la Compañía debe adoptar el trazado de la línea i formar el presupuesto de gastos para el ferrocarril.

Art. 3.º Se dará por comenzada la obra cuando, sobre el terreno, i en los preparativos indispensables para llevarla a cabo, la Compañía haya invertido la suma de doscientos mil pesos, por lo ménos. Este hecho se comprobará con los libros de la Compañía, los cuales serán examinados por un Ajente especial que el Poder Ejecutivo comisionará a este efecto, quien inspeccionará previamente los trabajos ejecutados.

Art. 4.º Una vez comenzada la obra, los trabajos se continuarán sin interrupcion, en proporcion a las cantidades de que disponga la Compañía para ejecutarlos.

Art. 5.º La obra deberá estar terminada dentro de seis años, contados desde el dia en que se dén por principiados los trabajos. Este plazo podrá prorogarse hasta por tres años, a solicitud justificada de la Compañía. La obra se dará por terminada cuando recorra el camino en toda su estension un tren cargado con todo el peso para el cual esté calculada la obra: hecho que será comprobado a satisfaccion del Poder Ejecutivo.



Art. 6.º El ferrocarril será construido sólida i artísticamente, con todos los puentes, túneles, viaductos, estaciones, bodegas, cruceros, muelles, atracaderos, desaguaderos, terraplenes i demas construcciones necesarias para el servicio constante, fácil i seguro de la via.

El ancho mínimo entre los rieles será de un metro.

Los útiles i material rodante no serán inferiores en calidad a los que se usan actualmente en el ferrocarril de Panamá.

Esto no obsta para que puedan construirse lijera i provisionalmente algunos trayectos de la via, con el objeto de darlos al servicio ántes del tiempo señalado para la completa terminacion de la obra.

Parágrafo. En caso de que hubiere necesidad o conveniencia de variar el sistema de construccion del ferrocarril, la Compañía podrá hacerlo, previo acuerdo con el Poder Ejecutivo.

Art. 7.º El Poder Ejecutivo tiene derecho de nombrar un comisionado que examine la calidad de los materiales que la Compañía haya de emplear en la obra del ferrocarril, e inspeccione los trabajos de construccion, a fin de que pueda tener conocimiento oportuno de si la obra se está ejecutando de la manera prevista en este contrato.

Art. 8.º La Compañía se obliga a construir un telégrafo eléctrico entre Bogotá i el punto donde termine el ferrocarril, a lo largo de éste.

Art. 9.º El Gobierno jeneral i los de los Estados solo pagarán a la Compañía la mitad de los fletes i de los pasajes establecidos en las tarifas, por los efectos de su pertenencia i por sus fuerzas militares i correos, siempre que sean conducidos en los trenes ordinarios de la empresa. La fuerza pública que se emplee en dar seguridad al tránsito por el ferrocarril, los ajentes de policía nacional, de los Estados i de los distritos que viajen en ejercicio de sus funciones, i los reos que conduzcan, tendrán todos pasaje grátis en el ferrocarril.

Art. 10. El precio de los despachos tellegráficos que hayan de ser trasmitidos por el telégrafo de la Compañía, se fijará por ésta de acuerdo con el Poder Ejecutivo. Los despachos que se trasmiten grátis por las líneas del Gobierno, no pagarán tampoco en la de la Compañía.

Art. 11. La Compañía dictará los reglamentos que estime convenientes para el buen servicio i policía del ferrocarril, pero serán sometidos a la aprobacion del Poder Ejecutivo.

Art. 12. Es deber de la Compañía proponer al Gobierno cada tres años las tarifas de fletes i pasajes que hayan de rejir en la empresa.

Art. 13. La Compañía pasará anualmente al Poder Ejecutivo un informe en que se espresé: 1.º el estado del ferrocarril i del telégrafo; 2.º los nombres de los accionistas i el lugar de su residencia; 3.º los nombres i residencia de los Directores de la Compañía; 4.º la cantidad de capital suscrito, i la que se haya consignado; 5.º el producto del transporte de pasajeros i mercaderías por el ferrocarril; i 6.º los gastos que se hayan hecho durante el año, sea en la construccion, sea en la conservacion del ferrocarril i sus dependencias. Este informe será autorizado por el Presidente de la Compañía.



Art. 14.º La Compañía se compromete a formar cada tres meses un extracto de sus cuentas i a publicarlo en el periódico oficial, después de haberlo sometido al exámen i confrontacion del Revisor-fiscal que nombre el Poder Ejecutivo.

El periódico oficial de la Union será el órgano de publicidad de todos los actos i resoluciones de la Compañía.

## CAPITULO SEGUNDO.

### DERECHOS, CARGOS I OBLIGACIONES DEL PODER EJECUTIVO.

Art. 15. Estimándose como se estima en quince millones de pesos el costo de la línea principal i sus accesorios, el Poder Ejecutivo, en uso de la autorizacion que le concede el §.º 1.º del artículo 4.º de la lei 31.ª de 1874, se compromete desde ahora a tomar acciones hasta por las cuatro quintas partes de este capital; pero en el caso de que la obra cueste una suma mayor, o que la suscripcion de acciones tomadas por los demas socios no alcance a cubrir la quinta parte de ese mismo capital, o en el de que la Compañía resuelva ejecutar los ramales de Boyacá i Santander en los términos prescritos por la lei, el Poder Ejecutivo tomará tantas acciones cuantas sean necesarias para completar el capital de la empresa, con tal que el valor de dichas acciones no esceda de la suma líquida que pueda conseguir emitiendo obligaciones del siete por ciento anual hasta por veinte millones de pesos de valor nominal.

Art. 16. El Poder Ejecutivo, haciendo uso de la autorizacion que le concede el §.º 2.º del artículo 4.º de la lei 31.ª de 1874, garantiza en todo tiempo una utilidad neta de siete por ciento anual al capital de las acciones que tomen en la Compañía los Gobiernos de los Estados, las Municipalidades i los particulares; e hipoteca para el pago de esa utilidad o interes el cuarenta por ciento de la renta de salinas, pudiendo reemplazar esta hipoteca con otra equivalente i a satisfaccion de la Compañía.

Art. 17. En cambio de la concesion hecha a la Compañía en el artículo anterior, ésta se obliga a someter sus tarifas a la aprobacion del Poder Ejecutivo, quien podrá introducir en ellas las variaciones que tenga por conveniente.

Una vez aprobada una tarifa, no podrá ser alterada durante tres años sino de acuerdo con la Compañía.

Art. 18. El Gobierno depositará mensualmente en el Banco de Bogotá, u otro que designará de acuerdo con la Compañía, i a disposicion de ésta, la parte del producto de la renta de salinas, que sea necesaria para atender al pago del siete por ciento anual garantizado a las acciones de que trata el artículo 18; interes que se pagará sobre el capital consignado, por semestres vencidos.

Art. 19. El Gobierno depositará en un Banco nacional o extranjero o en uno i otro, pero a disposicion de la Compañía, el producto neto de los empréstitos que haya contratado o que contrate para la construccion del ferrocarril del Norte, i los demas fondos que tenga a bien aplicar al mismo objeto, conforme a las autorizaciones concedidas por la lei 31.ª de 1874.

Parte de dichos fondos podrá ser invertida en la compra de obligaciones del



Gobierno de los Estados Unidos de América, o en otros de deuda pública, si así lo dispusiere el Poder Ejecutivo nacional.

Los depósitos de que habla la primera parte de este artículo serán pedidos, o las obligaciones o documentos de deuda pública de que trata la segunda se irán vendiendo, como lo disponga la Compañía, i a medida que vayan necesitándose fondos en dinero para el pago de los instalamentos que deba hacer el Poder Ejecutivo.

Los intereses que produzcan los depósitos, así como la utilidad o la pérdida que pueda haber en la compra de documentos de la deuda pública de otros países, o en los cambios de letras i traslacion de fondos a Bogotá, corresponden al Gobierno de la Union.

Art. 20. Si la Compañía necesitare para principiar los trabajos una suma mayor que aquella que produzca el pago del primer instalamento de las acciones, podrá tomar anticipadamente el segundo de los que correspondan al Poder Ejecutivo, i continuar despues tomándolos sucesiva i anticipadamente; pero desde ahora se estipula que en cada período de quince meses la Compañía no podrá pedirle, ni él estará obligado a entregar, cantidad mayor de la cuarta parte del valor total de las acciones que suscriba.

Art. 21. Sinembargo de lo dispuesto en los artículos anteriores, la Compañía no podrá disponer de los fondos depositados por el Poder Ejecutivo sino en períodos que no bajen de tres meses, i en proporcion a los presupuestos de gastos formados por la Compañía, i a los instalamentos que correspondan al Gobierno como accionista de la misma. Cada vez que ésta jire alguna orden sobre dichos fondos dará cuenta al Poder Ejecutivo, espresando la cantidad a que monte la respectiva orden de pago, i la fecha o término en que éste deba hacerse.

Art. 22. El Poder Ejecutivo pedirá al Congreso, en su próxima reunion, que conceda a la Compañía i a sus accionistas la propiedad de las minas de carbon que se encuentren en los terrenos que se les adjudiquen.

Art. 23. El Gobierno se reserva el derecho de comprar las acciones de los particulares, i éstos aceptan la obligacion de venderlas, en los siguientes términos: dentro de los diez primeros años despues de concluido el ferrocarril de la manera estipulada en el artículo 5.º con un cincuenta por ciento de premio sobre el capital pagado; i dentro de los diez años siguientes con premio de ciento por ciento sobre el mismo capital.

Parágrafo. Esta obligacion no comprende la propiedad de las tierras baldías que se adjudiquen como prima de suscripcion a los accionistas.

Art. 24. Es de cargo del Gobierno, sin imputacion al capital que tome en acciones, el gasto que ocasione el primer estudio i trazado de la línea del ferrocarril, i la formacion del nuevo presupuesto, que se están verificando. Estos trabajos serán presentados a la Compañía dentro de seis meses, contados desde la fecha de este contrato. Si ella no resolviere adoptarlos, ejecutará otros por su cuenta dentro del plazo señalado en el artículo 2.º el cual será prorogado en este caso por seis meses mas.



## CAPITULO TERCERO.

PROPIEDAD DE LA EMPRESA, FRANQUICIAS I EXENCIONES A LA COMPAÑIA.

## TITULO PRIMERO.

Propiedad de la empresa.

Art. 25. El ferrocarril con todas sus dependencias, i el telégrafo de que trata el artículo 8.º pertenecerán a perpetuidad a la Compañía nacional, sin otra restriccion que la impuesta a los accionistas particulares por el artículo 23.

## TITULO SEGUNDO.

Concesion de tierras.

Art. 26. El Gobierno concede a la Compañía la propiedad de cien mil hectaras de tierras baldías, que podrá tomar en las inmediaciones del ferrocarril, o donde lo tuviere por conveniente. De ellas tomará posesion tan luego como se dedaren empezados los trabajos.

Art. 27. Por cada cien pesos del capital de las acciones que no pertenezcan al Gobierno jenera!, éste dará ademas a la Compañía, para que ella las entregue a los accionistas, veinte hectaras de tierras baldías, que se adjudicarán en las inmediaciones de la línea del ferrocarril, o en los lugares que designe la Compañía.

§.º 1.º Sinembargo, el Gobierno no se compromete a dar esta prima de tierras baldías a los accionistas que tomen acciones despues de un año de abierta la suscripcion de éstas.

§.º 2.º Los accionistas tendrán la propiedad de las tierras a que el capital suscrito les dé derecho, cuando hayan consignado tres instalamentos de dicho capital; i entrarán en posesion de ellas despues de que la Compañía haya tomado las cien mil hectaras que se le asignan en el artículo 26.

§.º 3.º Las adjudicaciones de tierras baldías que se pidan en las inmediaciones del ferrocarril, se harán en lotes alternados, conforme lo dispone la lei, pero la Compañía tendrá el derecho de escojer.

§.º 4.º La mensura i levantamiento de planos de las tierras que se conceden por este contrato, serán costeados por mitad entre los agraciados i el Poder Ejecutivo, en los casos en que deban adjudicarse en lotes alternados.

Art. 28. Las tierras que se adjudiquen a los accionistas en el Territorio de Bolívar, estarán exentas de impuestos i contribuciones públicas por el término de veinticinco años, de acuerdo con lo dispuesto en el §.º 5.º del artículo 4.º de la lei 89.ª de 1873; i las que se le adjudiquen en los Estados de Boyacá, Cundinamarca i Santander gozarán de esta misma exencion por el tiempo i con las condiciones que las leyes de cada uno de dichos Estados hayan establecido o establezcan.

Art. 29. El Gobierno de la Union, en cumplimiento de lo que dispone el §.º 5.º del artículo 4.º de la lei 89.ª de 1873, cede gratuitamente a la Compañía la faja de terreno necesaria tanto para la construccion de la línea principal i sus dependencias, como para la de los ramales de Boyacá i Santander, de acuerdo con las concesiones que dichos Estados han hecho ya o hagan en lo sucesivo.



TITULO TERCERO.

Franquicias i exenciones.

Art. 30. Durante diez años, contados desde la fecha en que el ferrocarril esté en servicio, la Compañía tendrá la preferencia, en igualdad de circunstancias, para establecer i beneficiar ramales a uno i a otro lado de la línea, en una estension o zona de 50 kilómetros.

Art. 31. La Compañía podrá servirse gratuitamente para la construccion i conservacion del ferrocarril i sus dependencias, de los materiales que se encuentren en las tierras cercanas a éste, que a la sazón sean de propiedad del Gobierno nacional. Esto no implica restriccion al derecho que tiene el Gobierno para enajenar dichas tierras, sin esta servidumbre gratuita, despues de que se haya terminado la obra del ferrocarril i estén elejidos por la Compañía los lotes que a ella i a los accionistas corresponden conforme a los artículos 26 i 27.

Art. 32. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.º de la lei 89.ª de 1873, la obra del ferrocarril con sus dependencias estará exenta de todo gravámen o contribucion, sea de la Nacion, de los Estados, o de los Distritos.

Art. 33. Los empleados i obreros que se ocupen en la construccion o conservacion del ferrocarril, estarán exentos del servicio militar o de policia, i de la obligacion de desempeñar cargos onerosos, en los términos en que las leyes de Cundinamarca, Boyacá, i Santander han otorgado esta exencion.

Art. 34. En conformidad con lo dispuesto por el artículo 16 de la lei de 5 de junio de 1871, estarán libres del pago de derechos de importacion, toneladas u otros, las máquinas, herramientas i todo el material para la construccion, conservacion i servicio del camino, sus anexidades i dependencias, lo mismo que los víveres que se introduzcan para el consumo de las personas empleadas en la construccion de dicho camino. La exencion del pago de derechos cesará, en cuanto a los víveres, el día que el camino esté concluido.

CAPITULO CUARTO.

DISPOSICIONES JENERALES.

Art. 35. La suscripcion de acciones estará abierta por un año, contado desde la fecha de este contrato. Este término podrá prorogarse con anuencia del Poder Ejecutivo.

Art. 36. La Compañía no podrá enajenar la empresa sin permiso del Congreso; pero sí podrá gravar o hipotecar la obra del ferrocarril para adquirir los fondos necesarios a su terminacion o explotacion, o para construir los ramales de Boyacá i Santander, de la manera prescrita en la lei 89.ª de 1873, u otros en que consienta el Gobierno de la Union.

Art. 37. Si la Compañía nacional resolviere contratar la ejecucion del ferrocarril del Norte con una Compañía constructora, podrá conceder a ésta, por via de estímulo, acciones en la empresa, sin garantía de intereses, hasta en una canti-



dad equivalente a la duodécima parte del capital efectivo que se invierta en la construcción del ferrocarril i obras accesorias.

Art. 38. Es entendido que ni el Poder Ejecutivo ni la Compañía incurren en responsabilidad alguna, cuando, por fuerza mayor o caso fortuito, dejen de cumplir alguna de las obligaciones que les impone este contrato.

Art. 39. El presente contrato necesita para llevarse a efecto de la aprobación del Poder Ejecutivo nacional i de la de la Asamblea Delegataria de la Compañía.

En fe de lo cual firmamos dos de un tenor en Bogotá, a diez i ocho de Enero de mil ochocientos setenta i cinco.

AQUILEO PARRA—JOAQUIN SARMIENTO.

Aprobado por la Asamblea Delegataria—Bogotá, 22 de enero de 1875.

El Presidente, PEDRO CORTÉS HOLGUIN.

El Secretario, JOSÉ MARÍA QUIJANO OTERO.

Poder Ejecutivo de la Union—Bogotá, 25 de enero de 1875.

Aprobado.

L. S.

S. PEREZ.

El Secretario de Hacienda i Fomento, AQUILEO PARRA.



COLECCION

DE LOS

PRINCIPALES DOCUMENTOS

RELACIONADOS

CON LA ADMINISTRACION DE LA HACIENDA NACIONAL

EN EL AÑO DE 1874



BOGOTA.

IMPRESA DE GAITAN.



# ÍNDICE DE LOS DOCUMENTOS.

## HACIENDA.

### A DUANAS.

	Páginas.
I—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que pertenecen las bombas i máquinas hidráulicas.....	1
II—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que pertenece el jabon comun u ordinario, en barras o panes, de sebo o de resina.....	4
III—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que corresponde el jabon de aceite perfumado .....	4
IV—RESOLUCION sobre las clases de la tarifa a que corresponden los muebles de madera.....	5
V—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que pertenecen los restos humanos de personas muertas fuera del territorio nacional, i las cajas en que se traen.....	6
VI—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que corresponden los sacos i costales vacios i las telas de cáñamo.....	7
VII—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que corresponden el hueso i el cuerno sin manufacturar, i espresando cuáles son las mercaderías gravadas con 45 cents...	9
VIII—DOCUMENTOS sobre la clase de la tarifa a que corresponden las nueces i avellanas, i sobre reforma de las liquidaciones por derechos de importacion.....	9
IX—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que corresponden las láminas de cobre.	10
X—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que corresponden los jamones i demas carnes preparadas.....	10
XI—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que corresponde la linaza.....	11
XII—RESOLUCION sobre la clase de la tarifa a que corresponde el agna divina.....	11
XIII—OFICIO sobre importacion del alcohol en cuya composicion se haya empleado el jugo de la caña.....	11
XIV—DOCUMENTOS sobre la clase de la tarifa a que corresponden los fideos i sobre clasificacion de mercaderías.....	12
XV—OFICIO por el cual se declara que no deben cobrarse derechos de importacion sobre mercaderías de produccion nacional que vuelven a traerse al pais .....	13
XVI—DOCUMENTOS sobre formalidades para la introduccion de equipajes de los pasajeros.....	14
XVII—RESOLUCION fijando la cantidad de artículos de mobiliario, herramientas e instrumentos, que es admisible a los inmigrantes libre de derechos de importacion	15
XVIII—OFICIO sobre intelijencia de la lei 31 del año de 1874 .....	16
XIX—OFICIO por el cual se espresa que se necesitan ciertas comprobaciones para declarar libres de derechos de importacion los efectos introducidos por empresas favorecidas por la lei .....	16
XX—DECRETO sobre aumento de los derechos de importacion .....	17
XXI—DECRETO por el cual se reforma el ejecutivo número 211.....	18



XXII—CIRCULARES sobre avisos que los consulados deben dar a las aduanas acerca de los buques que se dirijan a puertos colombianos .....	18
XXIII—OFICIO sobre certificacion de sobordos i facturas en los puertos francos, i sobre punto para la descarga de varios buques en Cartajena.....	19
XXIV—OFICIO por el cual se declara que todas las mercaderías que se traen del extranjero deben venir con factura certificada, cualesquiera que sean su naturaleza i anterior procedencia. ....	20
XXV—OFICIO sobre certificacion de facturas de mercaderías que hayan de trasportarse a algun puerto extranjero .....	20
XXVI—CIRCULAR disponiendo que se espresen en las facturas varios pormenores en cuanto al contenido de los bultos, i que no se certifiquen esos documentos sino en ciertos casos cuando se hallen deficientes o inesactos. ....	20
XXVII—OFICIO sobre esencion de varias formalidades respecto de las mercaderías que se traen por la via del Rosario i la comun del Escobal, a la Aduana de Cúcuta .....	21
XXVIII—OFICIO por el cual se espresa que el artículo 137 del Código fiscal no se refiere a las producciones del interior del pais que se llevan de los puertos habilitados a los francos i que vuelven a traerse. ....	21
XXIX—DOCUMENTO sobre cesacion en los puertos de Buenaventura i Tumaco de lo dispuesto en los artículos 3.º a 6.º del decreto de 9 de octubre de 1872. ....	22
XXX—OFICIO sobre responsabilidad por deficiencias e inesactitudes de las facturas. ....	26
XXXI—CIRCULAR sobre aplicacion de los artículos 114, 325 i 333 del Código fiscal. ....	26
XXXII—RESOLUCION sobre penas por deficiencia o inesactitudes de las facturas en cuanto a ciertos datos, i espresando que en concepto del Poder Ejecutivo no son necesarios la marca i numeracion en la introduccion de piedras, tejas i ladrillos. .	27
XXXIII—RESOLUCION por la cual se declara que cuando un introductor deja en la aduana una mercadería en pago de los respectivos derechos, no debe cobrarse suma alguna por penas en que se haya incurrido con respecto a tal mercadería. ....	27
XXXIV—OFICIO sobre procedimiento para declarar el comiso de la sal .....	27
XXXV—OFICIO sobre competencia para conocer en las causas por contrabando a la renta de Aduanas .....	28
XXXVI—DOCUMENTOS sobre liquidacion de derechos en los casos de avería. ....	29
XXXVII—RESOLUCION declarando cuándo es que se considera hecha una importacion por la Aduana de Cúcuta. ....	30
XXXVIII—CIRCULAR disponiendo que cuando algun introductor reclame contra la liquidacion de derechos de aduana, se haga constar este hecho al pié del respectivo ajustamiento. ....	31
XXXIX—OFICIO sobre reforma de liquidaciones por derechos de importacion .....	31
XL—CIRCULAR sobre procedimiento para la devolucion de derechos a virtud de resoluciones del Poder Ejecutivo .....	32
XLI—RESOLUCION sobre intelijencia del artículo 167 del Código fiscal, relativo a la pérdida del derecho que los introductores tienen a obtener plazo para el pago del impuesto de aduanas .....	32
XLII—OFICIO sobre devolucion de varios bultos que se desembarcaron del buque inglés "Maggie" que se incendió en el puerto de Santamarta. ....	32
XLIII—OFICIO sobre fianzas para el pago de los derechos de importacion .....	33
XLIV—DOCUMENTOS sobre el cobro de derechos por las certificaciones de que trata el artículo 421 del Código fiscal, i sobre el papel en que ellas deben estenderse. ....	34
XLV—OFICIO sobre esportacion de productos cargados en Turbo. ....	36
XLVI—RESOLUCION sobre fianzas para la entrega de efectos que se introduzcan por los agentes diplomáticos, de acuerdo con el artículo 134 del Código fiscal. ....	37
XLVII—DECRETO sobre funciones del Inspector jeneral de Aduanas i Marina. ....	37
XLVIII—RESOLUCION declarando que los individuos del Resguardo que desempeñan las funciones de prácticos tienen derecho a percibir la remuneracion que la lei asigna por este servicio .....	39



XLIX—DECRETO sobre servicio i conservacion de los muelles i el faro de Santamarta...	39
L—DOCUMENTOS relativos al buque guarda-costas .....	41
LI—CONTRATO sobre impresion de varios documentos de la Aduana de Santamarta en el periódico oficial del Estado del Magdalena .....	48
LII—DOCUMENTOS sobre arrendamiento de una casa para el Resguardo de la Aduana de Cúcuta, en el sitio de "El Callejon." .....	49
LIII—DOCUMENTOS sobre arrendamiento de un almacén para depósito de mercaderías en la Aduana de Buenaventura .....	50
LIV—DOCUMENTOS sobre compra de unos solares i edificios para el servicio de la Aduana de Sabanilla .....	50
LV—DOCUMENTOS sobre arrendamiento de varios locales para la Aduana de Cúcuta.	56
LVI—DOCUMENTOS sobre arrendamiento de local para la Aduana de Riohacha.....	58
LVII—CONTRATO sobre arrendamiento de un local para el Resguardo de Tolú ....	58
LVIII—CONTRATO sobre arrendamiento al Gobierno nacional de los dos muelles i el faro de Santamarta .....	59
LIX—RESOLUCION del Gobierno del Perú por la cual se dispone que se adopte en aquella República una providencia semejante a la que se observa en Colombia, para que las aduanas certifiquen que los productos naturales que se envian a este pais son realmente peruanos .....	60
LX—SERVICIO de buques entre Southampton i Colombia. ....	61
LXI—RESOLUCIONES del Jurado de Aduanas ....	62
LXII—RESOLUCION por la cual se declara que la sal del Perú está esenta de derechos de importacion.....	110
LXIII—CLASE de la tarifa a que corresponden los lápices. ....	110
LXIV—CLASE de la tarifa a que corresponden los billares .....	111
LXV—CLASE de la tarifa a que pertenece la manteca....	111
LXVI—RESOLUCION sobre postores en los remates de mercaderías .....	112
LXVII—DECRETO número 546 de 1874 (4 de diciembre), por el cual se adiciona el de 5 de noviembre último, número 486, sobre servicio i conservacion del faro i de los muelles del puerto i Aduana de Santamarta .....	112
LXVIII—INDICE alfabético i comparativo de los derechos de importacion que se causan en Colombia con los que se cobran en Venezuela.....	113

MINAS.

I—DOCUMENTOS relativos a las minas de Santa Ana i La Manta.....	151
II—DOCUMENTOS relacionados con las minas de azufre de Gachalá .....	164

SALINAS.

I—COMPACTACION DE SAL POR MEDIO DE PRENSAS—Resolucion de la Secretaría i sentencia de la Corte Suprema de Justicia, dictada en 1862. ....	168
II—CONTRATO de venta de las vertientes saladas de "El Peñol," ubicadas en el distrito de Supía en el Estado del Cauca.....	170
III—DECRETO número 211 de 1874 (25 de junio), por el cual se eleva el precio de la sal que se espnde en las salinas nacionales; se aumenta el derecho de importacion de la sal marina, i se reglamenta el cobro de los derechos de internacion.....	171
IV—NOTA dirigida a los Presidentes de los Estados de Bolívar i Magdalena.....	173



V—DECRETO número 399 de 1874 (10 de setiembre), por el cual se adiciona el ejecutivo número 211 del año en curso (25 de junio) .....	174
VI—CONTRATO sobre adquisicion de fondos para la produccion de sal de caldero, i construccion de hornillas en Cipaquirá i Tausa.....	175
VII—RESOLUCION por la cual se adjudica el contrato de 22 de junio sobre adquisicion de fondos &c. ....	176
VIII—ANALISIS de la sal de la salina de Pajarito .....	177
IX—DECRETO número 400 de 1874 (12 de setiembre), por el cual se dispone la elaboracion por cuenta del Gobierno en la salina de Tausa.....	178
X—CONTRATO de venta del Salado de "El Mayo".....	179
XI—DECRETO número 454 de 1874 (14 de octubre), por el cual se dispone el establecimiento de un almacen en Sogamoso para el espendio de sal por cuenta del Gobierno.....	180
XII—Exposicion de los trabajos ejecutados en la salina de Cipaquirá por los señores Fabian González Benito i José María Davison.....	182
XIII—INVENTARIO jeneral de los elementos de elaboracion de propiedad nacional existentes en las salinas de la República.....	196
XIV—INFORME del Administrador principal de salinas de Cipaquirá.....	203
XV—INFORME del Administrador de la salina de Pajarito.....	209
XVI—CONTRATOS celebrados por el Administrador de la salina de Tausa sobre provision de carbon i loza para la elaboracion en dicha salina.....	215

### MONEDAS.

I—CONDORES FALSOS.—Nota del Administrador de la Casa de moneda de Bogotá.....	218
II—DECRETO número 300 de 1874 (6 de agosto) sobre circulacion de moneda de cobre.....	218
III—VARIACIONES en la moneda de 50 centavos .....	219
IV—MONEDA FALSA DE 50 CENTAVOS. Nota del Administrador de la Casa de moneda de Bogotá.....	220
V—VARIACION en el sello de la moneda de 10 centavos.....	220
VI—INFORME del Administrador de la Casa de moneda de Bogotá.....	221
VII—INFORME del Inspector de la Casa de moneda de Medellín .....	222

### FOMENTO.

I—FERROCARRIL DEL NORTE—Oficio en que se solicitan del Congreso nuevas autorizaciones para contratar la obra .....	224
OFICIO con el cual se remitieron al Congreso un informe del señor W. Martineau sobre los planos i presupuestos formados por el señor Ridley, i una nota de los comisionados del Gobierno en Lóndres, referente a dicho informe .....	227
OFICIO de los comisionados del Gobierno en Lóndres en que se explica por qué resolvieron hacer examinar por un ingeniero los planos i presupuestos formados por el señor Ridley.....	228



INFORME del ingeniero inglés W. Martineau.....	229
LEI 31 de 1874 (6 de junio) que concede nuevas autorizaciones al Poder Ejecutivo para la construccion del ferrocarril.....	233
DECRETO número 210 de 1874 (24 de junio) en ejecucion del artículo 3.º de la lei 31 de 1874.....	234
INFORME del Ingeniero en jefe de la Comision esploradora de la línea del ferrocarril.....	236
DECRETO número 388 de 1874 (7 de setiembre) por el cual se crea un Cuerpo de ingenieros auxiliar del que está encargado de la rectificacion del trazado del ferrocarril.....	238
CIRCULAR por la cual invita el Poder Ejecutivo de la Union a los Gobiernos de los Estados a tomar acciones en la empresa del ferrocarril; respuestas de éstos, i leyes expedidas en consecuencia por las Asambleas de Panamá, Boyacá, Santander, Cundinamarca i Bolívar.....	239
ACUERDOS de las Municipalidades de Bogotá, Chiquinquirá, Monquirá, Puente Nacional i Vélez, por los cuales se dispone que estos distritos tomen acciones en la empresa del ferrocarril.....	246
NOMBRAMIENTO de Representante del Gobierno de la Union i de los Estados de Boyacá, Santander i Cundinamarca en la Compañía nacional con quien va a contratarse la construccion del ferrocarril.....	253
INFORME del ingeniero en Jefe de la comision encargada de rectificar el trazado de la línea.....	255
CONTRATO por el cual el Estado soberano de Santander cede gratuitamente al Gobierno nacional la faja de terreno que dentro de dicho Estado ocupe el ferrocarril.	260
ACTA de instalacion de la Junta encargada de promover, de acuerdo con el Secretario de Hacienda i Fomento, la organizacion de la Compañía nacional que se encargue de la construccion del ferrocarril.....	260
II—FERROCARRIL DEL CAUCA—Resolucion por la cual se concede una próroga a la Compañía minera i constructora del Valle del Cauca.....	262
OFICIO por el cual se escita al Procurador de la Nacion a que entable la accion correspondiente contra la Compañía minera i constructora del Cauca, por haber dejado ésta de cumplir ciertas obligaciones.....	263
OFICIO en que el señor David R. Smith ofrece entregar al Gobierno el camino de Cali a la Buenaventura i respuesta del Poder Ejecutivo.....	264
NOMBRAMIENTO de comisionados para recibir el camino de herradura de Buenaventura a Cali.....	264
CONTRATO sobre construccion de un camino de carriles de hierro entre el puerto de Buenaventura i el rio Cauca.....	265
III—FERROCARRIL DE BOLÍVAR—Memorial del Directorio de la Compañía del ferrocarril, respuesta del Poder Ejecutivo i oficio en que se da cuenta al Senado de las providencias dictadas en virtud de dicho memorial.....	272
PROYECTO de lei que concede autorizaciones al Poder Ejecutivo para transijir una reclamacion.....	280
OFICIO por el cual se solicita de la Oficina jeneral de Cuentas un dato necesario para el arreglo de la cuestion del exámen de las cuentas de la Compañía del ferrocarril, i respuesta de dicha Oficina.....	280
PROYECTO de contrato por el cual se pone término a las diferencias existentes entre el Gobierno i la Compañía del ferrocarril en lo relativo al exámen de las cuentas de ésta, i declaratoria del déficit a cargo de la Nacion.....	281
NOTA del Interventor oficial del ferrocarril i telégrafo de Bolívar, suministrando algunos datos pedidos por la Secretaría de Hacienda i Fomento.....	282
IV—FERROCARRIL DE PATURIA—Nota dirigida al Secretario del Senado en que se recomienda a las Cámaras legislativas la aprobacion de nuevas bases para celebrar el contrato del ferrocarril.....	285
LEI 51 de 1874 (19 de junio), que autoriza al Poder Ejecutivo para contratar la	

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)



construccion del ferrocarril .....	287
CONTRATO sobre construccion de un ferrocarril del lago de Paturia a la ciudad de Piedecuesta.....	290
LEI XIX (de 5 de octubre de 1874), que aprueba las bases de un contrato i reconoce ciertas concesiones (del Estado de Santander).....	296
V—CAMINO DEL CASTIGO—Oficio por el cual se solicita del Poder Ejecutivo que accione en la empresa del camino, i resolucioin por la cual se accede a lo que se solicita.....	297
DECRETO número 445 de 1874 (8 de octubre), por el cual se crea una plaza de ingeniero oficial con destino al camino del Castigo.....	298
OFICIO por el cual se le comunica al Secretario de Hacienda del Estado del Cauca la expedicion de la resolucioin i del decreto antedichos.....	299
DECRETO 236 de la Asamblea del Cauca, que reconoce la asociacion anónima del camino del Castigo i aplica fondos a la empresa, i Estatutos de dicha asociacion.	299
VI—CAMINO DE GARCIA ROVIRA A CASANARE—Oficio por el cual se pide un informe al Presidente del Consejo directivo de la Compañía empresaria del camino....	304
INFORME del Presidente de la Compañía empresaria al Secretario jeneral del Estado de Santander.....	304
VII—NAVEGACION POR VAPOR DEL ALTO MAGDALENA—Contrato reformatorio del de 16 de diciembre de 1872, sobre establecimiento de la navegacion por vapor en el alto Magdalena &ª.....	307
VIII—CONTRATO sobre explotacion de minerales i abonos en ciertos baldíos nacionales.	308
IX—DECRETO número 577 de 1874 (24 de diciembre), por el cual se crea una plaza de ingeniero oficial con destino al proyectado ferrocarril del Cármen a Zambrano	310
X—ESPOSICION DE CHILE—Informe del Presidente de la Comision colombiana para la Esposicion internacional.....	310
XI—INFORME del señor Manuel V. de la Roche sobre la conveniencia de fomentar la sericultura en el pais.....	312

### TIERRAS BALDIAS.

I—DECRETO número 518 de 1874 (13 de noviembre), que reglamenta la lei 61 de 1874 (24 de junio) adicional al Título 10 del Código fiscal.....	330
II—CUADRO de las tierras baldías adjudicadas en el presente año de 1874.....	332