

354.8621
C718m
1985

MEMORIA

DEL

SECRETARIO DE HACIENDA

DIRIGIDA

AL PRESIDENTE DE LA UNION

EN EL AÑO DE 1885



INVENTARIADO
02177

PROPIEDAD DEL MINISTERIO DE HACIENDA



[Handwritten signature]



BOGOTÁ—1885

Imprenta de "La Luz."

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

X-24-77-45000

1460



ADUANAS.



Señor Presidente:

El producto total de las Aduanas, en el último año económico, fué de \$ 3.826,852.

Dicho producto, comparado con el del año anterior, presenta una diferencia de casi medio millón de pesos, el cual se aproxima, sin embargo, á lo que puede reputarse como producto medio de las Aduanas, ó sean \$ 4.000,000.

Ese resultado se ha obtenido bajo el régimen de una Tarifa, que en los cuatro años de su vigencia ha dejado libre de derechos más del 50 por 100 del peso de las importaciones, comprendiendo lo que se ha introducido para las mejoras materiales fomentadas por el Gobierno; y que, hecha excepción de la sal, grava lo restante, así:

El $24\frac{1}{3}$ por 100, con 5 centavos por kilogramo.

El 8 por 100, con 20 id. por id.

El $6\frac{3}{4}$ por 100, con 40 id. por id.

El $9\frac{3}{4}$ por 100, con 60 id. por id.

El $\frac{3}{4}$ por 100, con 75 id. por id.

Tomando por base las sumas de los valores importados y sus respectivos derechos en los años anteriores—con excepción del último, por no haber de él datos completos—se halla que el término medio del gravamen es, poco más ó menos, de 33 por 100 sobre el conjunto de dichos valores.

Cuando la rapidez de locomoción acorte las distancias que actualmente sirven de obstáculo á nuestro comercio exterior é interior, podremos rebajar el término medio del impuesto, sin dejar por esto de obtener rendimientos progresivos, que tripliquen, á lo menos, los presentes.

Chile, con una población de sólo 2.400,000 habitantes y teniendo puertos únicamente en el Pacífico, recauda por derechos de importación de 9 á 12 millones de pesos, con un gravamen medio del $24\frac{1}{2}$ por 100 sobre el valor; porque, debido, entre otras causas, á su excepcional colocación á orillas del mar, exporta más de $48\frac{1}{2}$ millones de pesos, llegando en 1882 á importar valores por mayor cantidad que ésta.

La República Argentina, que sólo tiene puertos en el Atlántico y 2.500,000 habitantes, recibe de 12 á 14 millones de pesos por derechos de importación, sobre la base media de $27\frac{1}{2}$ por 100, á causa de que sus fáciles vías de comunicación le permiten exportar 56 millones de pesos, é importar valores que ordinariamente se estiman en 54 millones.

Colombia, con un rico territorio, puertos sobre ambos mares y á las extremidades del futuro canal interoceánico, y con una población mayor que la de aquellos países, debe, en consecuencia, tener un comercio más activo que ellos, tan luégo como haya buenos medios de transporte por entre la red de montañas que entraba su desarrollo económico.

Entre tanto, parece lógico oponer á los obstáculos en la conducción, facilidades en los gravámenes, procurando que éstas se hallen en razón directa de aquéllos. El peso, que agrava los inconvenientes, no puede servir para fijar en justa proporción el impuesto, sino como elemento que modifica la base principal del valor de los artículos, y como medio de calcular fácilmente el contenido de los bultos, evitando perjuicios y vejámenes inútiles. Debe estimarse como la parte adjetiva ó de procedimiento en nuestro sistema aduanero, y sólo de un modo secundario como parte sustantiva.

Notorias son las causas que, en el último año económico, han rebajado el producto de la renta de Aduanas. El retardo ó depreciación de las ventas, en los mercados extranjeros, de nuestros más importantes artículos exportables, ha disminuído naturalmente el envío, en cambio, de mercaderías para la importación. La pobreza general del país, por otra parte, ha restringido el consumo interior y hecho en cierto modo innecesarias las grandes introducciones.

Fácilmente se comprende que no prosperará la renta mientras subsistan las causas apuntadas. La primera de éstas puede persistir por algún tiempo, pues no nos es dado, de un momento á otro, aumentar el número ó mejorar la calidad de nuestros productos de exportación, de modo que la decadencia en los precios de los unos sea compensada con la ventajosa salida de los otros. Cuanto á la segunda, si bien pueden dictarse algunas medidas cuya influencia económica modere en algo la intensidad del mal por ella producido, éste necesita, para desaparecer del todo, una reforma trascendental en nuestra educación social. Bien meditados los hechos, quizá no sería aventurado decir que ambas causas provienen realmente de tal educación.

Si tuviéramos los conocimientos necesarios para distinguir y beneficiar con buen éxito todo lo que la naturaleza nos brinda en el rico territorio que ocupamos; si cada uno de los habitantes del país se hallara en capacidad de ganar su subsistencia haciendo aplicación de estudios especiales, científicos, industriales ó artísticos, al descubrimiento de riquezas naturales y á la creación de fábricas y manufacturas productoras de objetos necesarios para la vida y bienestar del hombre; si produjéramos algo de importancia, en vez de estar reducidos á tomar de la selva inculta lo que ella nos da espontáneamente para ofrecerlo al extranjero, en cambio de cuanto necesitamos, ó sea desde los más ordinarios objetos de cocina hasta las más groseras telas para el vestido, y aun muchas cosas preparadas con nuestras propias materias primas; si todo esto aconteciera, muy diferente sería el estado de nuestra riqueza pública y la situación rentística del país.

El tiempo transcurrido desde nuestra emancipación política no ha sido perdido, sin embargo; porque los estudios políticos y literarios, únicos á que nos hemos consagrado especialmente, han servido, los primeros, para difundir las nociones del derecho y el sentimiento de la dignidad humana, quitando, como consecuencia de esto, los obstáculos que las antiguas instituciones oponían á la industria y al comercio; y los otros para conservar en el carácter nacional una tendencia loable á la cultura moral—amor de lo justo, de lo grande y de lo bello—que los pueblos necesitan para su adelanto y prosperidad.

Pero no son bastantes estos beneficios, es preciso también librarnos de la miseria y de todas sus funestas consecuencias. En tanto que cada colombiano no adquiera por medio de su trabajo siquiera para lo necesario, las instituciones y prácticas republicanas carecerán entre nosotros de sólido fundamento. A la independencia individual, nacida de la comodidad personal, de que gozan los ciudadanos de los Estados Unidos, debe, sin duda alguna, aquella gran nación el culminante puesto que ocupa en el mundo civilizado.

Es urgente acelerar el desarrollo, en todo sentido, de las industrias, la agricultura, la minería y toda clase de artes y oficios, no sea que aun los mismos ferrocarriles que proyectamos, lejos de favorecer, á lo menos en los primeros tiempos, nuestras escasas producciones, sirvan, al contrario, de estímulo para hacerles competencia con las extranjeras. En Tocaima se consume yá harina norteamericana, por facilitar su conducción el ferrocarril de Girardot.

Además de la mejora y ensanche de las vías públicas, el Gobierno debiera fomentar, aun á costa de algunos sacrificios, lo siguiente:

- 1.º La exploración científica de las regiones ignoradas del territorio nacional y la recolección de nuevos productos útiles;
- 2.º La pronta difusión de conocimientos aplicables á la agricultura, minería, cría de animales, y, en general, á la industria, las artes y el comercio, de preferencia á los estudios que hasta ahora han merecido nuestra atención;

3.º La enseñanza de artes y oficios ;

4.º La dirección de esta enseñanza, de modo que los hombres se inclinen á adoptar las profesiones de grande actividad, dejando para las mujeres las sedentarias, á que naturalmente deben dedicarse ;

5.º La introducción y exposición de máquinas aplicables á nuestras necesidades, y el establecimiento de conferencias públicas sobre su uso y conveniencia ;

6.º La protección aduanera á las máquinas, herramientas y materias primas de uso en las industrias ó manufacturas existentes ó que puedan fundarse en lo sucesivo ;

7.º El incremento del Banco Nacional, con la mira principal de bajar el interés del dinero, dar actividad á los capitales hoy destinados casi exclusivamente á la usura, y ofrecer estímulo á la formación de compañías anónimas, tomando en ellas acciones y otorgándoles algunas concesiones en los empréstitos ;

8.º La mejora de la Tarifa de Aduanas, á fin de que en ningún caso grave inconsideradamente los artículos de primera necesidad.



T A R I F A .

Para que la renta de Aduanas tenga su natural progreso, en cuanto depende de la tarifa para el cobro de los derechos, es necesario que éstos se mantengan dentro de límites que no impidan el aumento en el consumo de las mercaderías, sin dejar de tener toda la extensión que las necesidades públicas demanden ; es decir, que el gravamen no debe aumentar el precio de ninguna mercadería hasta el punto de hacer su consumo nulo, ó siquiera difícil, sino que, por el contrario, debe facilitar el ensanche de que son susceptibles las operaciones

comerciales, á efecto de que aumenten las introducciones, y con éstas los productos de las Aduanas. Pero tampoco ha de ser exiguo, porque la excesiva rebaja disminuiría considerablemente la renta, toda vez que no es posible forzar el consumo en un átomo más de lo que exigen las necesidades de cada individuo. Se debe, por consiguiente, buscar el mayor acierto en la fijación del *máximum* y el *mínimum* del impuesto sobre cada artículo.

La base científica para conseguir un impuesto justo y estrictamente proporcional debiera ser la del valor de las mercaderías, si á ello no se opusieran circunstancias peculiares del país, tales como la naturaleza, el fomento de ciertas empresas é industrias, las dificultades en los transportes, etc. etc., que requieren se tenga presente el peso, el volumen, la aplicación, y otras condiciones de algunos efectos extranjeros. La conveniencia de atender á necesidades análogas á las nuéstras, es probablemente lo que ha influído en muchos países para adoptar tarifas en donde cada artículo tiene asignado un impuesto especial. No obstante, el valor se toma siempre como elemento principal del cálculo.

Entre nosotros, quizás por haberse exagerado las dificultades del reconocimiento y reempaque de las mercaderías en las Aduanas, se han establecido sólo seis grupos de efectos, cada uno de los cuales tiene su impuesto, con excepción del primero, al cual corresponde la clase declarada libre. Seguramente, al establecer los citados grupos, se han tenido en cuenta las circunstancias arriba aludidas. Por esto, lejos de proponer un cambio absoluto del actual sistema, me limito á expresar la conveniencia de consultar un poco más que ahora el valor de los artículos.

No se trata de variar la base del reconocimiento en las Aduanas—la del peso de los bultos,—sino de que la tarifa tenga las mejores condiciones posibles, especialmente en lo que se refiere á la proporcionalidad entre el valor y el peso de los artículos, para deducir el impuesto que deba corresponderles.

Las cinco clases de la tarifa gravadas pagan, respectiva-

mente, 5, 20, 40, 60 y 75 centavos de peso. A primera vista se comprende que entre las mercaderías de una clase hay muchas que, si bien no podrían pasarse á la inmediata superior, sí sería conveniente colocarlas en una intermedia. Siendo libre la primera clase y gravadas la segunda y la última con 5 y 75 centavos de peso, sería favorable á la Nación y al Comercio tener clases 3.^a, 4.^a, 5.^a, 6.^a, 7.^a y 8.^a, con el respectivo gravamen de 10, 20, 30, 40, 50 y 60 centavos de peso.

Puede afirmarse que, al formar la tarifa, se ha preferido, en lo general, dejar algunas mercaderías insignificamente gravadas, á fin de evitar que un fuerte impuesto llegue á ser incentivo para el contrabando ó disminuya el consumo. Sin embargo, entre las clases existentes puede haber mercaderías cuya importación esté prohibida de hecho, porque la desproporción del gravamen levante su precio hasta hacer imposible su venta en el país; lo cual contribuye á minorar el rendimiento de la renta de Aduanas. Para que ésta mejore en algo, se hace necesario crear las indicadas clases intermedias.

También convendría gravar con un centavo la mayor parte de las mercaderías que gozan de absoluta franquicia, entre las cuales figuran algunas que podrían pagar $2\frac{1}{2}$ centavos de peso por kilogramo. Sobre la necesidad y conveniencia de gravar la primera clase de la tarifa, con un pequeño impuesto, se ha tratado tan repetidas veces en los documentos oficiales dirigidos al Congreso, que es casi superfluo dar á este escrito mayor extensión con la exposición de las razones que justifican tal medida.

Si el grupo que paga 75 centavos se aumentara con las mercaderías de la 5.^a clase que soporten dicho impuesto, en razón de su valor, no sólo mejoraría la Tarifa, sino que el número de bultos no sujetos á apertura crecería notablemente; pues es sabido que para los de la última clase es innecesaria la inspección del contenido. Para calcular cuántas mercaderías de 5.^a clase pudieran ascender al grupo que paga 75 centavos, bastaría recordar que en ella está comprendida la mayor parte de las mercaderías, y que las de otras clases se reputan hasta cierto punto como excepciones.

Es exagerada, sin duda, la idea que se tiene de las dificultades que habría en el reconocimiento de las mercaderías, si se dividiesen éstas en mayor número de clases, porque esto en nada influiría en la práctica. El reconocimiento se practica siempre abriendo un bulto de cada 10, sin perjuicio de verificarlo en los demás respecto de los cuales pueda haber sospechas de fraude.

Las variaciones en la tarifa de Aduanas ocasionan trastornos perjudiciales al Comercio cuando no se hacen paulatinamente; pero si, por el contrario, el aumento ó rebaja del gravamen se efectúa de un modo lento y el cambio consulta la mejor distribución del impuesto, cualquiera reforma que se lleve á cabo redundará en beneficio de los consumidores y del Tesoro público. No debe olvidarse que lo que en definitiva interesa á los importadores no es que las mercaderías tengan alto ó bajo impuesto, pues lo racional es que ellos carguen éste al consumidor, sino que las rebajas no les conciten competencias ruinosas entre sus existencias y las nuevas introducciones que otros hagan. El alza no les produce pérdida directa; antes bien les facilita elevar los precios, por cuanto los artículos introducidos con posterioridad á ella suben ordinariamente de precio en los mercados. Hay que tener en cuenta, además, que la disminución que haya en las ventas de algunos artículos cuyo impuesto sufra aumento, queda compensada con el mayor consumo de aquellos que gocen de la rebaja en su anterior gravamen.

Al establecerse las clases intermedias, ellas podrían quedar rigiendo del todo en el término de diez meses, elevando ó bajando en cada mes un centavo del impuesto respectivo. Respecto de los artículos de la 5.^a clase que se incluyesen en la gravada con 75 centavos, la cuota mensual sería un poco mayor, y lo contrario sucedería con los que de la 2.^a clase bajasen á la que debiera pagar 10 centavos.

Para formar las clases intermedias, pasando al efecto á cada una de ellas las mercaderías de las clases inmediatas que deban gravarse con el término medio de los impuestos asignados á éstas, y para determinar las mercaderías que de la 5.^a clase pueden elevarse á la de 75 centavos, sería conveniente que el Congreso

nombrara una comisión de comerciantes respetables de esta Capital, que presente al Jurado de Aduanas un informe detallado sobre el particular, y los comprobantes del valor y peso de las mercaderías, á fin de que dicha corporación examine los trabajos de la Comisión, y una vez que los encuentre arreglados, los pase al Poder Ejecutivo para que éste, si no halla objeción legal que hacer, los adopte y ponga en vigor la reforma introducida por ellos. Siendo condición de acierto la consulta de las varias circunstancias relativas á cada mercadería, basta que el Congreso determine la parte sustantiva de la reforma.

Si el Congreso resolviera decretar una reforma más trascendental, permitiendo en absoluto la variación de las clases actuales—lo cual sería preferible,—podrían formarse los grupos necesarios para que el peso de las mercaderías quedara gravado así:

Del 5 al 20 por 100, el de las máquinas, herramientas y utensilios destinados á las industrias del país y algunas materias primas.

Del 20 al 30 por 100, el de los objetos que causen grandes gastos de transporte con relación á su valor.

Y del 30 al 50 por 100, el de todos los demás.

No es necesario hacer otras distinciones, porque ellas resultan naturalmente del conocimiento del valor de cada mercadería. En efecto, las materias primas valen por sí solas menos que los efectos manufacturados, en los cuales hay que computar, además del valor de aquéllas, el de la mano de obra; y las manufacturas ordinarias, que son las que consumen las gentes pobres, tienen que ser de menor precio que las de algún pulimento ó finura.

El mayor número de grupos no origina dificultades, averías ni perjuicios en el reconocimiento.

Hay muchas mercaderías que se hallan en circunstancias análogas, por lo cual las clases no resultarían numerosas. Para demostrar esto, bastaría tomar una de las antiguas tarifas de “derechos específicos,” é ir formando grupos de los artículos de igual gravamen. Además, podría traerse á la vista la nomenclatura que se halla á continuación de este Informe.

Lo importante es que la Tarifa tenga bases conocidas que

servan de punto de partida para mejorarla sucesivamente, en vez de mantenerla en un estado en que no es posible conocer las razones que han guiado al legislador para asignar las respectivas cuotas de impuesto.

Si las precedentes reflexiones, algunas de las cuales han sido hechas en anteriores Memorias, son bien fundadas, como lo parece, no debe diferirse por más tiempo el prestarles suficiente atención, y poner en práctica la reforma de la Tarifa aduanera.

COMPARACION

de los productos del último año económico con el Presupuesto de Rentas
y con los anteriores rendimientos.

En el Presupuesto de Rentas para el año económico de 1883 á 1884, se calculó que la de Aduanas produciría.....	\$ 4.000,000
El producto obtenido se aproximó á dicha suma, pues fué de.....	3.826,852
Diferencia.....	\$ 173,148

Aun cuando dicho producto es menor que el de cada uno de los dos años inmediatamente anteriores, se acerca á los de los períodos que precedieron á éstos, como se ve en seguida :

Años.	Productos.
1876 á 1877.....	\$ 2.160,104
1877 á 1878.....	4.025,112
1878 á 1879.....	3.992,424
1879 á 1880.....	3.488,218
1880 á 1881.....	3.930,862
1881 á 1882.....	4.304,905
1882 á 1883.....	4.360,412
1883 á 1884.....	3.826,852

Aparte de las causas apuntadas en las Secciones precedentes, la disminución de los productos proviene del extraordinario aumento de importaciones en los dos años anteriores, por virtud del cual se recargó la existencia de mercaderías en las plazas comerciales.

Tomados en conjunto los productos del último año con los de los tres inmediatamente anteriores, que forman el cuatrienio en que ha regido la actual Tarifa, se halla un total de \$ 16.423,031, ó sea un término medio por año de más de \$ 4.105,757; en tanto que los del cuatrienio anterior de 1876 á 1880, sólo alcanzaron á \$ 13.665,858, ó sean \$ 3.416,464 por año. Este resultado es bien notable, por la circunstancia de ser reducida la lista de los artículos que, según la antigua Tarifa, pagaban derechos inferiores, y muy extensa la de los artículos de considerable peso cuyo impuesto se suprimió ó se rebajó posteriormente.

El curso de los productos de cada Aduana en el último cuatrienio ha sido el siguiente :

ADUANAS.	1880 á 1881.	1881 á 1882.	1882 á 1883.	1883 á 1884.
Barranquilla.....\$	2.805,344	3.288,096	3.204,390	2.761,707
Buenaventura.....	283,873	279,766	335,121	236,707
Cartagena.....	320,853	168,860	290,773	409,952
Cúcuta.....	246,997	248,769	244,327	228,902
Ipiales.....	8,442	18,866	9,970	18,307
Riohacha.....	112,381	121,264	51,067	49,771
Santa-Marta.....	100,924	78,500	105,193	47,669
Tumaco.....	52,046	92,500	116,943	73,832
Mocoa.....	.....	8,280	2,624	.....

La Aduana de Barranquilla, después de haber aumentado \$ 400,000 (números redondos) en cada uno de los dos años precedentes, ha vuelto al nivel de 1880 á 81.

La de Tumaco ha seguido un curso parecido á la de Barranquilla. Sus productos habían ascendido al doble de los del primer año, lo cual explica bien la baja del último.

La de Buenaventura aumentó en el año anterior en más de \$ 50,000 con relación á los que le precedieron, y en la misma proporción ha disminuído posteriormente.

La de Cartagena, que bajó casi á la mitad de sus productos en 1881 á 1882, y en una décima parte en 1882 á 1883, ha subido á causa del desequilibrio entre las existencias y los consumos normales que debió producir aquella disminución. Además, una parte, aunque pequeña todavía, de las importaciones para el interior, se hace yá por el Dique, cuya navegación será de trascendentales resultados para el comercio, pues mientras mayor número de rutas se le ofrezcan, más eficazmente protegido se sentirá contra las inmoderadas exigencias en los gastos de transporte, que la falta de competencia pudiera originarle.

Débese este progreso á la seriedad, los patrióticos propósitos y la persistente labor del ilustrado Gobierno del Estado de Bolívar.

En la Aduana de Ipiales es palpable, á primera vista, la alternativa en el aumento y la disminución, en proporciones iguales, de uno á otro año.

La Aduana de Cúcuta había sostenido productos de 244 á 248 mil pesos en los años anteriores, y ha bajado á \$ 228,000. El respectivo Administrador asigna como causas de la disminución en el primer semestre del presente año civil, el desarrollo de la fiebre amarilla en aquel lugar, y los altos derechos que el Estado impuso sobre el consumo, lo cual impedía que se sacasen del depósito otras mercaderías que las indispensables para el abasto de la ciudad.

En cuanto á las Aduanas de Riohacha y Santa-Marta, no es posible, por ahora, determinar con certeza las causas que hayan obrado en su notable decadencia. Se han pedido los correspondientes informes sobre el particular para examinar el punto.

De la Oficina de Recaudación de Mocoa, los datos que se tienen son incompletos. Según ellos, los rendimientos fueron en extremo exiguos. Se tiene noticia, además, de que, no habiendo competidores en el comercio que se hace por aquella vía, las

mercaderías que son objeto de él se venden en Pasto á precios iguales á los de las que se introducen por otros puertos; en Mocoa sucede lo mismo, y tal vez los precios son mayores de lo que eran antes, por no llevarse yá mercaderías del interior. Estos hechos y el de estar el pueblo de Mocoa, único en donde puede situarse la Oficina, á gran distancia del puerto fluvial de La Sofía, lo cual facilita el contrabando, inducen á creer en la conveniencia de autorizar al Poder Ejecutivo para suspender indefinidamente los efectos del artículo 1.º de la ley 26 de 1883, y que, suprimida dicha Recaudación, goce de franquicia el Territorio del Caquetá, bajo condición de que las mercaderías no pasen al resto del Estado del Cauca, como lo disponía la ley 61 de 1882 y se practica en la región oriental de la República.

GASTOS.

Los gastos de las Aduanas en el último año económico, comparados con los del año anterior, fueron los siguientes :

	1882 á 1883.	1883 á 1884.	DIFERENCIA.	
			En más.	En menos.
Material	\$ 6,464 10	8,444 35	1,980 25	.....
Personal { Sueldos fijos....	196,183 97½	174,887 95	.....	21,296 02½
{ Id. eventuales.	64,606 40	38,746 02½	.....	25,860 37½
Varios	1,903 95	11,169 85	9,265 90	.....
	\$ 269,158 42½	233,248 17½	.....	35,910 37

Los gastos de cada Aduana y el tanto por ciento de ellos con relación á los productos, fueron :

ADUANAS.	AÑO DE 1882 A 1883.		AÑO DE 1883 A 1884.	
	Gastos.	Tanto por ciento.	Gastos.	Tanto por ciento.
Barranquilla.....\$	60,417	1-88	53,271	1-92
Buenaventura.....	34,891	10-41	38,495	16-26
Cartagena.....	65,524	22-53	48,553	11-84
Cúcuta.....	28,521	11-67	24,284	10-60
Ipiales.....	10,083	111-16	10,117	55-59
Riohacha.....	20,489	40-12	22,271	44-74
Santa-Marta.....	26,125	24-83	19,820	41-57
Tumaco.....	19,565	16-73	16,372	22-17
En conjunto.....		6,095	.....	6,094

Sería inútil dar aquí una más detallada comparación de los gastos en los dos últimos años, porque las cifras de las diferencias no representan por lo común positivas economías en la administración de la renta; por ejemplo, la disminución de las cantidades por sueldos eventuales, no proviene de menor gasto, sino de baja en los rendimientos, en proporción á los cuales es como se computan dichas asignaciones; y el mayor ó menor gasto del Resguardo de unos puertos con respecto á otros, sólo depende del trayecto más ó menos considerable que toca resguardar á cada Aduana, y del grado de importancia de las operaciones que deben invigilarse. Los pormenores de dicha comparación se encuentran en los adjuntos cuadros.

La diferencia en el tanto por ciento de los gastos del último año con los del anterior, depende de la disminución de los productos y de los gastos, ó de aumento en ambos, ó de disminución de los productos y aumento en los gastos, ó viceversa, como se ve en seguida:

ADUANAS.	PRODUCTOS.	GASTOS.
Barranquilla.....	Menores.....	Menores.
Buenaventura.....	Id.....	Mayores.
Cartagena.....	Mayores.....	Menores.
Cúcuta.....	Menores.....	Id.
Ipiales.....	Mayores.....	Mayores.

ADUANAS.	PRODUCTOS.	GASTOS.
Riohacha	Menores	Mayores.
Santa-Marta	Id.	Menores.
Tumaco	Id	Id.
En conjunto	Id.	Id.

—●—

PRODUCTO LIQUIDO.

En el último año económico, el producto líquido de las Aduanas fué :

En Barranquilla	\$ 2.708,436 15
En Buenaventura	198,212 20
En Cartagena	361,398 80
En Cúcuta	204,617 85
En Ipiales	8,130 37½
En Riohacha	27,500 55
En Santa-Marta	27,849 02½
En Tumaco	57,459 65

Total \$ 3.593,604 60

En el año anterior sumó (prescindiendo del producto de la de Mocoa) 4.092,169 25½

Hay, por tanto, una disminución de \$ 498,564 65½

ESTADÍSTICA.

En el último año económico hubo las siguientes diferencias con respecto al anterior, en la entrada de embarcaciones á nuestros puertos habilitados :

PUERTOS.	BUQUES DE VELA.				BUQUES DE VAPOR.			
	Aumento.		Disminución.		Aumento.		Disminución.	
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.
Barranquilla.....	4	403	...	...	..	...	11	2,712
Sabanilla.....	25	4,608	...	...	..	...	22	13,605
Buenaventura.....	..	....	8	886½	6	....	..	17,451
Cartagena.....	12	1,440	...	...	..	...	22	35,165
Cúcuta (San-Buenaventura).....	..	....	41	1,181	..	....	..	....
Riohacha.....	..	2,529	90	....	..	....	..	....
Santa-Marta.....	..	....	10	794½	..	840	3	....
Tumaco.....	..	....	11	948	7	....	..	4,376
	41	8,980	160	3,810	13	840	58	73,309

Total disminución, 164 buques con 67,299 toneladas.

Como se ve, en Barranquilla, Sabanilla y Cartagena disminuyó notablemente el comercio por vapor y aumentó el que se hace en buques de vela.

En Riohacha aumentaron también las toneladas de los buques de vela, pero disminuyó el número de ellos.

En Buenaventura y Tumaco, aun cuando subió el número de los vapores, bajó su tonelaje y también el tráfico por embarcaciones de vela.

En Santa-Marta creció apenas el tonelaje de los vapores, pero decreció su número y el comercio por embarcaciones de vela.

En Cúcuta (San-Buenaventura) fué mucho menor la entrada de las embarcaciones.

Las proporciones de las importaciones fueron éstas :

MERCANCIAS.	Kilogramos importados en 1882 á 1883.	Kilogramos importados en 1883 á 1884.	DIFERENCIA.	
			Aumento.	Disminución.
1. ^a clase.....	14.444,914 *	13.379,439	.....	1.065,475
2. ^a id.....	8.009,708 *	8.063,244	53,536	.....
3. ^a id.....	2.794,834	2.818,022	23,188	.....
4. ^a id.....	2.428,396	2.125,973	.....	302,423
5. ^a id.....	3.627,731	2.995,871	.....	631,860
5. ^a id. con recargo de 25 %.	300,750	214,396	.....	86,354
Sal.....	5.235,252	2.470,547	.....	2.764,705
Totales.....	36.841,585 *	32.067,492	76,724	4.850,817
Diferencia líquida.....			ks. 4.774,093	

* En el año de 1882 á 1883 se introdujeron además 112,807 ks. de mercaderías libres de derechos, aunque eran de las mencionadas en la 2.^a clase de la Tarifa, por consecuencia de exenciones en favor de los habitantes de lugares invadidos por la langosta.

La diferencia en las clases 2.^a y 3.^a tiene su origen en el aumento de introducciones de esa naturaleza por Cartagena, Buenaventura é Ipiales, compensado en parte por la disminución del mismo género en las demás Aduanas.

La exportación fué menor que en el período precedente, excepto en cuanto á los animales vivos y los productos minerales, que tuvieron algún aumento, como lo manifiesta el siguiente resumen :

ARTICULOS EXPORTADOS.	Kilogramos en 1882 á 1883.	Kilogramos en 1883 á 1884.	DIFERENCIA.	
			Aumento.	Disminución.
Animales vivos	N.º 24,575	N.º 29,848	N.º 5,273	.....
Producciones animales.....	k.º8.693,589	k.º6.443,627	.....	k.º2.249,962
Id. minerales.....	883,810	1.477,741	591,931	.....
Id. vegetales.....	47.647,942	38.700,467	.....	8.947,475
Id. manufacturadas..	712,874	512,748	.....	200,126
Peso total (excepto el de los animales vivos.)	57.940,215	47.134,583	591,931	11.397,563
Diferencia líquida.....			ks. 10.805,632	

Para formar alguna idea de la procedencia de las exportaciones según el puerto por donde se despacharon, y estimar en lo posible su relativo progreso, conviene advertir:

Que por la Aduana de Barranquilla sólo aumentaron las de minerales, en kilogramos 619,200.

En Buenaventura las de producciones animales, en 24,564½ kilogramos.

En Cartagena las de minerales, en 13,160 kilogramos; y las de manufacturas, en 88,449.

En Riohacha las de animales vivos en 887 cabezas; las de otros productos animales, en 287,302½ kilogramos; y las de minerales, en 2,225.

En Santa-Marta las de manufacturas, en 13,001 kilogramos.

En Tumaco las de productos animales, en 14,181½ kilogramos; las de vegetales, en 1.046,919½; y las de manufacturas, en 91,714.

En Cúcuta nada aumentó; y lo mismo sucedió, en cuanto á los demás ramos de exportación, en las otras Aduanas.

El resultado de la comparación de los valores es como sigue:

Años económicos.	Exportaciones.	Importaciones.	Diferencia en favor de las exportaciones.
1882 á 1883.....	\$ 14.857,170	\$ 11.504,028	\$ 3.353,142
1883 á 1884.....	13.501,178	9.926,486	3.574,692
	\$ 1.355,992	\$ 1.577,542	\$ 6.927,834

La disminución de los valores exportados y los importados en el último año ha sido de cifras bien aproximadas.

El exceso de exportaciones hace naturalmente suponer un proporcional aumento en las importaciones; pero no debe perderse de vista que en los expresados valores hay mucho de ilusorio, pues siempre se exageran los de los artículos exportados,

á la par que la declaración de ellos es bien reducida en las facturas de importación. No sería, pues, infundado rebajar los unos y aumentar los otros en proporciones relativamente considerables.

Por otra parte, en lo que se roza con la exportación, vuestras opiniones, señor Presidente, expresadas desde Europa en 1871, son incontestables. En efecto, parte de los valores exportados se resuelve en definitiva, y por distintas circunstancias, en pérdidas de más ó menos significación, ó se destina á especulaciones diferentes de las puramente mercantiles; ó se emplea en negocios ó en gastos personales en el extranjero. Especialmente los valores procedentes de las minas que pertenecen á compañías extranjeras, parece que en su mayor parte no vuelven al país.

Haciendo, pues, las deducciones que de los anteriores razonamientos se desprenden, queda siempre en pie el hecho desconsolador de que en la actualidad no producimos lo suficiente para balancear siquiera nuestros pedidos al Extranjero.

FRANQUICIAS

á los artículos de comercio destinados á obras públicas.

Las leyes, además de otorgar franquicias especiales á algunas empresas en términos demasiado latos, han declarado que cuantas mercaderías sean necesarias para la realización de cualquiera obra pública, son libres de derechos de aduana. Basta, pues, que un contratista con una municipalidad ú otra entidad política, se ocupe en una obra pública, cualesquiera que sean su valor y su importancia, para que goce de exención en favor de objetos que, si bien son aplicables á dichos trabajos, también pueden tener otro destino. La exención se extiende á todas las empresas, grandes ó pequeñas, sin limitación alguna.

Difícil, si no imposible, es para el Poder Ejecutivo el cerciorarse por completo de la extensión de las necesidades de cada obra; y más aún de que todas las mercaderías introducidas se apliquen á ella. El negar la exención por ese hecho sería declarar sin efecto la ley, cuyo cumplimiento se reclama siempre con instancia por el interesado; y el decretarla sin tener certidumbre del destino de las mercaderías, coloca al Gobierno en una situación que, preciso es decirlo con franqueza, no es compatible con la severidad, ni siquiera con la seriedad propias del despacho de los negocios fiscales de la Unión.

El modo de cortar en absoluto estos males, sería el de suprimir las franquicias en favor de las referidas obras, y en cambio dar como subvención á las que lo necesiten, en concepto del Congreso, una suma fija que equivalga al valor de los derechos que se juzgue han de causar las respectivas introducciones; teniendo presente al mismo tiempo que los artículos de peculiar aplicación á las referidas empresas, como los rieles, durmientes, etc., se hallan comprendidos en la 1.^a clase de la Tarifa de Aduanas, la cual está libre de derechos.

En sentido semejante deberían reformarse los contratos en que se ha estipulado exención del impuesto de Aduanas; para lo cual habrían de conferirse al Poder Ejecutivo las autorizaciones necesarias.

Como medidas que pueden atenuar el mal, convendría adoptar las siguientes, que en forma de un proyecto, escrito en esta Secretaría y benévola acogido por un Honorable Diputado, fueron sometidas al conocimiento de la Cámara de Representantes en sus últimas sesiones, y que no fué posible consignar en un acto legislativo:

1.^a Que los únicos objetos para las empresas favorecidas por leyes especiales, que en lo sucesivo deban considerarse incluídos en la primera clase de la Tarifa de Aduanas, serán las máquinas, aparatos, herramientas, utensilios y materiales aplicables directamente á las mismas empresas;

2.^a Que el Jurado de Aduanas decidirá, *verdad sabida y buena fe guardada*, sobre la circunstancia de ser aplicables ó nó las

mercaderías á la obra de que se trate, y sobre la cantidad en que puedan ser necesarias ;

3.^a Que estas decisiones se dictarán en vista de los documentos que presenten los interesados de acuerdo con los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo, y los demás que tenga á bien exigir el Jurado, y serán irrevocables ;

4.^a Que igual procedimiento se seguirá respecto de las demás mercaderías que, según las disposiciones generales de la Tarifa, no se reputen de la primera clase en todos los casos, y sea quien fuere el introductor, sino que sólo estén favorecidas por razón de las entidades que las introduzcan, ó de las empresas á que se destinan ;

5.^a Que cuando los empresarios de una obra favorecida por la ley declaren que no introducirán de una vez sino en varias todo lo que necesitan, se decidirá á la conclusión del año económico sobre todas las importaciones hechas en él, y entre tanto se suspenderá el cobro de los derechos, mediante fianza de cubrirlos con sus intereses de demora si el Jurado niega la exención, á fin de que dicho Jurado pueda conocer el conjunto de lo que cada empresa introduce en el año, y juzgar sobre la realidad del empleo de las mercaderías de la obra de que se trate ;

6.^a Que en el caso de que el empresario manifieste que lo que ha introducido es lo que necesita para un año, resolverá el Jurado dentro de los cuatro meses siguientes á la introducción ; pero no se le admitirán libres de derechos otros efectos hasta que haya pasado el año ;

7.^a Que de una manera análoga se procederá cuando el empresario exprese que de una vez ha introducido todo lo que necesita para la obra ;

8.^a Que las franquicias otorgadas sin autorización legal en contratos que no estén aprobados por el Congreso, no serán obligatorias, de conformidad con el artículo 5.º de la ley 68 de 1870, y por tanto, no deberán tener efecto en las Aduanas.

IMPUESTOS

de los Estados sobre las mercaderías extranjeras.

Natural era que, al dar la Constitución al Gobierno general la facultad de establecer y administrar sus rentas, prescribiese lo conducente á hacer eficaces sus disposiciones. No es sensato suponer siquiera la intención de crear una entidad representante de la unidad nacional, cuyas providencias para obtener los recursos que necesita hubiesen de quedar sin efecto por actos en contrario de otras entidades.

Tampoco hubiera sido conforme con el establecimiento de sistema federal el no asegurar á los Estados su independencia en materia de contribuciones públicas, y dejar á los unos sujetos á ser tributarios de los otros, originando con ello frecuentes discordias y convirtiendo en perjuicio para el país los bienes que de la federación se esperaba obtener. Por eso la Convención puso especial cuidado en garantizar estos bienes por medio de otro fecundo en grandes resultados para el progreso del país, cual es la libertad del comercio interior, especialmente en cuanto se relaciona con los objetos que provienen del extranjero y están destinados á servir de base á la contribución de Aduanas. Al efecto, consignó en el artículo 8.º de la Constitución el compromiso de los Estados de no restringir con impuestos, ni de otro modo, la navegación de los ríos y demás aguas navegables que no hayan exigido canalización artificial; de no gravar con impuestos, antes de haberse ofrecido al consumo, los objetos que sean yá materia de impuestos nacionales, aun cuando se hayan declarado libres de derechos de importación, ni los productos destinados á la exportación; y de no imponer contribuciones sobre los objetos que transiten por los Estados sin destinarse á su propio consumo.

El primer Congreso federal de la Unión Colombiana expidió, en consecuencia, un acto cuyo tenor es el siguiente :

“ Siendo prohibido á los Estados, por el inciso 3.º, artículo 8.º de la Constitución nacional, el restringir con impuestos, ó de otro modo, la navegación de los ríos y demás aguas navegables que no hayan exigido canalización; y siendo, además, de la exclusiva competencia del Gobierno general, por el inciso 6.º, artículo 17 de la Constitución, la navegación de los ríos que bañan el territorio de más de un Estado, ó que pasan al de una Nación limítrofe, se prohíbe á los Gobiernos, funcionarios y empleados de los Estados:

“ 1.º Imponer ninguna clase de impuestos ó contribuciones á los buques, pasajeros ó mercancías, á no ser respecto de las que se ofrezcan al consumo en los locales destinados al efecto por sus dueños;

2.º Sujetar á formalidades de cualquiera clase la carga y descarga de los buques, sus viajes ó estaciones, de manera que estas operaciones se harán con la mayor libertad y sin restricciones ni detenciones de ningún género;

3.º Sujetar á formalidades ú obligaciones á los pasajeros y tripulaciones de los buques.

“ Los funcionarios ó empleados de los Estados que contraven- gan á lo que dispone esta ley, serán personalmente responsables por los daños y perjuicios que causen con sus actos.”

Disposiciones análogas contienen los Códigos de Aduanas de 1864, 1865 y 1866.

Hasta aquel tiempo el Gobierno tenía elementos para administrar con acierto la renta de Aduanas; pues no estando las mercaderías extranjeras sujetas en el comercio interior á otras alteraciones en sus precios y en sus consiguientes consumos, que á las que provenían de las tarifas de dicha renta, podían hacerse combinaciones en el impuesto, que produjeran seguros resultados.

No sucede así en la actualidad, porque, seguramente á causa de haber sido sustituidas las referidas leyes por la 56 de 1867, se ha dado una inteligencia contraria á los preceptos constitucionales que he copiado, y los Estados imponen contribuciones de todo género sobre las mercaderías extranjeras.



Repetidas veces se ha llamado la atención del Congreso sobre este punto. Las Memorias de Hacienda de 1878, 1879 y 1884 contienen extensas disertaciones respecto de él; y el mal ha tomado proporciones tales, que se ha hecho sentir de una manera alarmante en el comercio, lo cual es otra de las causas eficientes de la disminución de los productos de las Aduanas.

El remedio contra dicho mal es el que, para evitarlo, indicaron los artículos 216 á 218 del Código de Aduanas de 1866, derogados por la ley 30 de 1867: autorizar al Poder Ejecutivo para que, si los Estados se comprometen á no gravar las mercaderías importadas, cobre en las Aduanas un derecho adicional, repartible entre aquéllos, en razón de su consumo. Para fijar éste, podría tomarse como base el término medio del rendimiento, en diez años, de las contribuciones que con cualquier nombre, ó en cualquiera forma, haya cobrado cada Estado sobre los efectos extranjeros.

CONTRABANDO.

Las reformas legislativas que se necesitan para impedir el contrabando, son las siguientes:

PRIMERA.

Suprimir el plazo para la presentación de las facturas.

Sobre la exhibición oportuna y la exactitud de estos documentos, está fundado principalmente todo el sistema adjetivo ó de procedimiento del ramo de Aduanas. Ellos sirven para confirmar la verdad de lo que expresa el sobordo respecto de los bultos que conduce el buque, é impedir, en consecuencia, la importación clandestina de éstos; para impedir igualmente el cambio de los bultos en la descarga ó en los almacenes de la Aduana; y

sobre todo, para preconstituír una prueba en cuanto al contenido de los mismos bultos.

Dedúcese de aquí que el permitir que las facturas se presenten sesenta ó noventa días después de verificada la introducción de un cargamento, es decir, después de pasados algunos hechos relativos á ellos, y aun el reconocimiento de los bultos en ciertos casos, es dar facilidades al introductor para hacerlas formar de acuerdo con los resultados, y ofrecer ocasión favorable al contrabando.

En sustitución de los artículos 104, 105, 107 y 108 del Código Fiscal, que se refieren á dicho plazo, podrían adoptarse disposiciones semejantes á las que contiene en su artículo 9.º el proyecto de ley sobre Aduanas que se halla en el número 4,169 del *Diario Oficial*.

SEGUNDA.

Raro parece el que un remitente de mercaderías afirme en una factura que determinado bulto contiene una mercadería de las de la 5.ª clase de la tarifa, por ejemplo, linones, paños ó sederías, y sin embargo, ponga otra de clase menor, como fulas, cáñamos ú objetos de hierro.

Y si á esta rareza se agrega la circunstancia de que bultos de iguales marcas y números pueden introducirse por el mismo buque ó por varios, y conducirse también de cabotaje, y de que hay otros medios de cambiar los bultos, no es difícil comprender los grandes riesgos de fraude que se derivan de los artículos 118 del Código Fiscal y 6.º de la ley 109 de 1880. Conforme á ellos, cuando un introductor pide la apertura de un bulto, y aparece con contenido de clase menor que la de las mercaderías que expresa la factura, queda ésta sin efecto, y los derechos se cobran por lo que resulta, más una pequeña multa.

Es posible alguna equivocación, y la comprobación de ella debe ser motivo para que el Jurado de Aduanas disponga que sólo se apliquen los citados artículos; pero, en lo general, convendría que en los casos de que se trata, se liquiden los derechos de conformidad con lo que expresa la factura.

TERCERA.

Para mayor seguridad en la exactitud de las facturas, debe exigirse que los remitentes la afirmen bajo juramento, y que, al aparecer inexactas aquéllas, se publiquen junto con las respectivas diligencias de reconocimiento en los puertos de su expedición.

CUARTA.

El Poder Ejecutivo debe estar autorizado para exigir, á los buques del Magdalena, sobordos, en los cuales certifiquen las Aduanas de los puertos de su procedencia, que los bultos que mencionan aquellos documentos han sido introducidos legítimamente; para establecer, en las épocas de feria en Magangué, una sección de revisión, en los términos de los artículos 124 y 125 del Código Fiscal, de los bultos que lleguen sin guías de las Aduanas; y para establecerlas también, con igual objeto y de una manera permanente ó accidental, según lo indiquen las circunstancias, en Honda, Nare y Puerto-Nacional.

QUINTA.

Disponer que no se admitan á los buques patentes provisionales cuya antigüedad sea mayor de seis meses, sin que hayan sido refrendadas por el Gobierno al cual corresponda su bandera, y permitir á las Aduanas que, en caso de ser sospechosos los buques, puedan exigir que se les exhiban los libros y demás papeles que den á conocer su importancia y carácter.

SEXTA.

Declarar que los Administradores de las Aduanas son los primeros jefes de los puertos, y que, por tanto, les están subordinados los Capitanes de puerto y pueden reformar ó revocar las providencias de éstos.

SÉPTIMA.

Derogar el artículo 23 de la ley 109 de 1880, que permite á los buques nacionales hacer el comercio entre los puertos habili-

tados del Atlántico, sin las formalidades que siempre se han reputado indispensables para impedir los fraudes á la renta de Aduanas, que facilita el comercio de cabotaje.

PROVIDENCIAS ADMINISTRATIVAS.

Esta Secretaría ha promovido ante la de Relaciones Exteriores la denuncia del artículo 11 del Tratado internacional con el Ecuador, en cuanto él se refiere al paso, libre de derechos por la frontera del Sur, de las manufacturas de aquel país y de Colombia; pues es de poca ó ninguna significación lo que exportamos por aquella vía, y sí son de notable importancia las introducciones que se hacen del Ecuador, las cuales consisten en géneros que en parte pueden confundirse con los de otros países.

Podríamos dejar á aquella República hermana la enunciada ventaja que redundo sólo en su provecho, y también la de igual naturaleza que, en virtud del artículo 23 del Tratado, le resulta de introducir exenta de impuestos, por nuestros puertos del Pacífico, la sal de su territorio, si en cambio nos otorgara un medio de impedir el contrabando por dicha frontera.

Así se ha insinuado á la Secretaría de Relaciones Exteriores, indicándole al propio tiempo que tal medio es el del libre tránsito, por la Aduana de Guayaquil, de las mercaderías extranjeras que vengan con destino á Colombia, mediante fianza de presentar, dentro de cierto plazo, tornaguía de la Aduana de Ipiales, que compruebe la entrega de dichas mercaderías.

Se han dado las instrucciones convenientes á la Aduana de Barranquilla, para que, por sí ó por medio de los respectivos empleados consulares, procure obtener de las Compañías de vapores que visitan nuestros puertos, que algunos de tales vehículos toquen en el de Riohacha, con la mira de evitar de ese modo

indirecto el contrabando que se hace en el comercio con pequeños buques de vela, procedentes de las islas vecinas.

Se han pedido varios datos al Consulado en Maracaibo, para ver si es posible establecer algún tráfico entre nuestra costa del Atlántico y el puerto de Cúcuta, con productos nacionales ó de otro género,—datos que servirán en su caso para solicitar del Gobierno de Venezuela las exenciones necesarias, en reciprocidad de las que le otorgamos, especialmente cuando se celebre un nuevo tratado con aquel país, pues hace largo tiempo que caducó, en su parte comercial, el que existía.

Nuestra costa del Pacífico se halla en la actualidad resguardada por un buen buque; la del Estado de Bolívar lo estará en breve por un pequeño vapor que la Aduana de Cartagena, en uso de autorizaciones del Gobierno, debe comprar. La Aduana de Riohacha tiene una goleta guarda-costas, y en Bahía-Honda se encuentra el fortín edificado para celar la costa Goajira.

Para resolver lo más conveniente, sin festinar providencias cuya ejecución pueda ser perjudicial, ó ineficaz ó efímera, toma en la actualidad el Poder Ejecutivo los datos que se necesitan con relación á las Aduanas mandadas establecer en el Istmo de Panamá y en la región oriental de la República.

Difuso, y acaso de poco interés para los legisladores, sería el hacer mención especial de las diversas providencias que necesariamente ha requerido la administración de la renta más importante de la Nación, las cuales han tenido que ser, por supuesto, muy numerosas.

Entre los Documentos adjuntos á este informe encontraréis todas las resoluciones y datos sobre los asuntos más importantes que han cursado por este Despacho en el último año fiscal. Esos documentos darán por sí solos suficiente luz, y servirán para cualquiera consulta que hubiere necesidad de hacer.

NOMENCLATURA

que pudiera adoptarse en la tarifa para el cobro de los derechos de importación.

Alimentos.—Se dividirán en los tres grupos que actualmente forman; á saber: 1.º el arroz, maíz, papas, cebollas, lentejas, patatas ó camotes, garbanzos, frisoles y toda clase de legumbres y frutas frescas; 2.º los demás alimentos sin preparar; y 3.º los alimentos preparados.

Telas.—Las de cada materia formarán un grupo distinto, y las de algodón y cáñamo se subdividirán en los grupos que actualmente tienen. Las barnizadas constituirán otro grupo; y las de lana se dividirán en alfombras, bayetas y la generalidad de las otras.

Las tramadas pagarán el término medio del impuesto asignado á las materias de que se formen; y si alguna de éstas predomina, ella será la que determina el gravamen á que queda sujeta la mercadería, de acuerdo con el artículo 129 del Código Fiscal.

La ropa hecha pagará un 25 por 100 más que la respectiva tela.

Hilos.—Los hilos de cada materia formarán un grupo; y los de algodón, de cáñamo y otras fibras que se usan para riendas, embarcaciones, líos y demás usos industriales, quedarán formando los grupos que determina la actual Tarifa.

Pieles.—Las pieles se dividirán en curtidas y sin curtir; y las primeras se subdividirán en cuatro grupos, así: calzado y artículos de talabartería; objetos de pequeño volumen, como carteras, monetarios, guantes, etc.; y los demás objetos de la misma naturaleza.

Sombrerería.—Formará un solo grupo.

Muebles.—Formarán tantos grupos como son los de las materias principales de que se componen (hierro, madera, cobre etc.), y los de madera se subdividirán en dos grupos: uno de los de

peso mayor de veinticinco kilogramos y que no estén forrados en telas sujetas á un gravamen mayor de 10 centavos; y otro de los demás.

Útiles de escritorio.—Formarán un grupo diferente de los del papel, la tinta y los libros rayados en blanco. El papel se subdividirá en los grupos en que está actualmente.

Productos científicos aplicables a usos científicos (como los mapas, los globos geográficos, maniqués para el estudio de anatomía, termómetros etc.) Formarán un solo grupo, exceptuando los libros impresos, que constituirán uno distinto. La música escrita formará también un grupo diferente.

Armas y municiones.—Formarán tres grupos, así: que no sean de guerra; de guerra que introduzcan los Gobiernos de los Estados; y de guerra que introduzcan los particulares.

Pólvora.—Se dividirá en tres grupos: fina, ordinaria y en fuegos artificiales.

Metales.—Se subdividirán en preciosos y no preciosos. Los primeros se subdividirán en cuatro grupos, á saber: en bruto, amonedados, en alhajas y en otras formas. Los segundos se subdividirán en siete grupos, así: en bruto; en máquinas; en herramientas gruesas y voluminosas; en herramientas pequeñas; en otros artículos que pesen más de veinticinco kilogramos; en artículos que pesen menos de veinticinco kilogramos; y manufacturados en joyas. Respecto del hierro se conservarán los grupos de la actual Tarifa.

Útiles de tocador.—Formarán un grupo, sin comprender la perfumería.

Medicinas propiamente dichas.—Formarán un grupo distinto del de drogas o artículos aplicables principalmente á usos industriales (como el aguarrás, el litargirio y otros), y los de perfumería y barnices.

Bebidas.—Los vinos formarán dos grupos: el de tinto común y el de los otros.

Todas las bebidas espirituosas pagarán el mismo derecho.

La cerveza y las demás bebidas fermentadas, no comprendiendo los vinos, formarán también un solo grupo.

Las láminas, vitelas, pinturas al óleo, etc., formarán un grupo, y otro las estatuas, los bustos y los demás objetos semejantes de bellas artes.

Instrumentos y aparatos para artes y oficios.—Los que no sean de metal, se dividirán en dos grupos: uno de los de gran peso y volumen, y otro de los demás.

Alumbrado.—Los objetos para él se dividirán en tantos grupos, cuantas son las materias que los forman (esperma, cera, petróleo etc.), excepto los fósforos, que pagarán todos un mismo derecho.

Instrumentos de música.—Formarán dos grupos: uno de los de gran peso y volumen, y otro de los demás.

Artículos destinados al juego.—Pagarán todos el mismo derecho, no comprendiendo los juguetes, que formarán un grupo distinto, junto con los que sirven para hacer ejercicio, como los volantes, trapecios, etc.

Carruajes.—Formarán cuatro clases, á saber: para niños; para transportes de mercaderías y otros objetos; coches etc., para paseo ó transporte de personas; y para ferrocarriles.

Semillas (no comprendiendo los cereales y demás alimentos, sino cuando se traen en pequeñas cantidades). — Formarán un grupo con los barbados y demás objetos para sembrar.

Tabaco.—Se dividirá en dos grupos: el de tabaco sin manufacturar, ó preparado para mascar, ó en picadura para cigarrillos; y el manufacturado en cigarros ó cigarrillos, en rapé ó en cualquiera otra forma.

Cuchillería.—Se dividirá en los grupos que expresa la resolución publicada en el número 6,084 del *Diario Oficial*.

Loza.—Pagará lo mismo, cualesquiera que sean su empaque y forma, excepto la que venga en botones y otros objetos semejantes.

Cristal.—Como está dividido en la actual Tarifa.

Especias.—Como están en la tarifa vigente, excepto la canela, que formará un solo grupo.

Paraguas y bastones.—Formarán un grupo especial.

En general, se formarán grupos atendiendo á los ramos de

industria ó al uso especial de las mercaderías, de una manera análoga á la clasificación anterior, según sea una ú otra de aquellas dos bases la más importante.

Un mismo artículo no se pondrá en distintas clases, aunque sus precios sean varios por sus diversas calidades, caso en el cual servirá de base el término medio de aquéllos, ó el precio de los de la calidad que tengan los que más se importen. Esto no implica que no hayan de hacerse las convenientes distinciones entre una materia prima y los objetos manufacturados con ella, ni entre las manufacturas de grande y de pequeño peso, á semejanza de lo que en la actualidad establece la Tarifa respecto de los artículos de cobre.

Miscelánea.—Todos los artículos que no se puedan comprender en las clasificaciones generales de que se ha hablado, y que por sí solos se importen en cantidades de poca consideración, formarán la miscelánea ó clase superior sujeta á un impuesto común, calculado según el término medio de sus valores y su peso.

El impuesto se computará según el peso, y se fijará en razón del valor de cada kilogramo, sobre las bases que expresa el precedente informe, y observando, además, las reglas que se indican en las páginas 28 y 29 de la Memoria de 1877.



SALINAS.

Diversas han sido en estos últimos años las opiniones de nuestros más notables hacendistas sobre el sistema de la libre elaboración, establecido por la ley 46 de 1882. Algunos lo han considerado como una medida encaminada á reparar en mucha parte los males del monopolio, fundándose para ello en que, disminuyendo para el Gobierno los gastos de producción, forzosamente habrá de bajar el precio del artículo con beneficio de las clases pobres; otros como el golpe de gracia dado á esta fuente importantísima de los recursos públicos, por la competencia de las explotaciones clandestinas y la dificultad de combatirla, presentando en abono de sus conceptos la merma sensible de la renta en los años de la elaboración libre, comparados con aquellos en que rigió el antiguo sistema. Unos son de opinión que la Nación debe abandonar en absoluto el monopolio y reducirse á derivar, en libre competencia con los particulares, una renta de la Salina de Zipaquirá y de las de menor importancia que le sigan en riqueza; otros, finalmente, creen que el monopolio debe reemplazarse con un impuesto uniforme sobre el consumo de la sal en toda la República.

Sin entrar en un examen prolijo de estas opiniones, que, más ó menos extensamente, han sido ya expuestas en las Memorias de los años anteriores y en publicaciones particulares, conviene observar, respecto de la libre elaboración, que si bien

los resultados de esta medida no han sido del todo satisfactorios en el primer año, la situación ha mejorado considerablemente en el segundo, no obstante los frecuentes conatos de trastorno del orden público y la notable rebaja en los precios de la sal, mejora que continuará, á no dudarlo, si se presta á este importante asunto la debida atención.

Con efecto, el movimiento de las especies de 1882 á 1883, fué de.....ks. 14.812,026-250

De 1883 á 1884 ese movimiento ha sido de 18.904,108 kilogramos, incluyendo 2.825,050 kilogramos de agua salada, que equivalen á 706,238 kilogramos de compactada..... 18.904,118-000

Ha habido, pues, una diferencia en favor del último año, de.....ks. 4.092,091-750

El movimiento de caudales de 1882 á 1883, según el cuadro publicado en la última Memoria de Hacienda, arroja un producto líquido de.....\$ 525,181-27½

De 1883 á 1884, ese movimiento ha sido de... 643,118 ..

Ha habido, pues, una diferencia en favor del último año, de\$ 117,936-72½

Comparando estos resultados con los del año de 1879 á 1880, en que la producción alcanzó á 15.767,737 kilogramos, y el producto líquido de las ventas á \$ 1.253,474, se nota una diferencia de \$ 610,356, que proviene, á no dudarlo, de la baja en los precios de la sal, como aparece de las siguientes consideraciones :

El agua salada que se necesita para producir una arroba de sal compactada, es, según los cálculos más aproximados, de 50 kilogramos, ó sean cuatro arrobas, á la concentración de 25°. En este supuesto, los 2.025,050 kilogramos de agua salada vendi-

dos, equivalen próximamente áks. 706,238

La sal vijua que se emplea en la compactación, es generalmente la de 2.^a clase, porque la de 1.^a, á causa de ser muy pura, se consume en los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander en su estado natural. La vijua de 2.^a clase expendida en Zipaquirá y Nemocón, alcanza á la cantidad de 5.837,850 ks., que á razón de una y media arroba de vijua por una de compactada, equivale, de esta última, áks. 3.891,900

Más 2.515,574 ks. de la compactada, vendida. 2.515,574

Más 1.322,030 ks. que representan los 1.652,537 kilogramos de sal de caldero, vendida. 1.322,030

Más 524,212 ks. de sal compactada, que representan los 1.048,425 ks. de sal de 3.^a clase, vendida. 524.212

Kilogramos. 8.959,954

Según el cómputo que se acaba de hacer, las partidas vendidas en el último año estarían representadas por las siguientes cifras:

Compactadaks. 8.959,954

Vijua de 1.^a 5.073,097

Total.ks. 14.033,051

Cantidad poco más ó menos igual á la vendida en 1879 á 1880, si se considera que los 15.767,737 ks. que arroja el cuadro de aquel año, quedaron reducidos á 13 millones en el siguiente, sin duda porque hubo ventas extraordinarias.

Si pues las ventas en el último año se hubieran realizado á los altos precios del artículo en el año de 1879 á 1880, los 14.033,051 ks. que arrojan los cuadros de 1883 á 1884, habrían producido \$ 1.895,736-95; resultado superior al obtenido en el año primeramente citado.

Véase, pues, cómo la disminución en los precios de la sal, y nó el sistema de la libre elaboración establecido por la ley 46 de 1882, es la causa de los escasos rendimientos de las Salinas en los últimos años.

Cuanto al desarrollo de la industria de compactación de sales, que muchos han creído quedaría monopolizada en unos pocos vecinos de los centros productores del artículo, es también satisfactorio observar que cuando en 1883 apenas había en la ciudad de Zipaquirá 31 establecimientos de compactación, en 1884 se cuentan ya 52, sin incluir los establecimientos en pequeña escala; y en Nemocón 56.

De manera que, bajo este respecto, el sistema de la libre elaboración promete también los mejores resultados, porque abre un nuevo campo á la actividad individual, de que tanto necesita el país en las actuales circunstancias.

Juzgo, sí, de la mayor importancia para el porvenir, el suspender la franquicia absoluta concedida por el artículo 6.º del Tratado vigente con el Perú, para los productos naturales ó del suelo procedentes de aquella República, Tratado que espirará el 13 de Marzo de 1888.

Por decreto de fecha 29 de Octubre, y como medida de conveniencia, en guarda de los intereses nacionales, se dispuso que el servicio de resguardo de las Salinas existentes en el Estado de Cundinamarca, se prestara por los cuerpos de la Guardia Colombiana, bajo las órdenes del Administrador de las mismas Salinas y del Jefe y Ayudante del Resguardo.

Ha correspondido á los Estados por su participación en la renta de Salinas la suma de \$ 78,806-10 cs., así:

A Boyacá.....	\$ 27,595-95
A Cundinamarca.....	23,636-40
A Santander.....	17,332-95
Al Tolima.....	7,878 ..
Al Cauca.....	2,362-80
	<u>\$ 78,806-10</u>

La ley 28 de 1884 fijó á la sal los siguientes precios:

Compactada.....	\$ 0,90 c.
Grano de caldero.....	0,60 c.
Vijua de 1. ^a clase.....	0,55 c.
Vijua de 2. ^a clase.....	0,45 c.
Vijua de 3. ^a clase.....	0,35 c.

La sal de Cumaral y Upín se ha estado vendiendo al precio de 30 centavos los 12½ kilogramos; pero el Poder Ejecutivo, usando de la disposición del párrafo único del artículo 1.º de la ley que se acaba de citar, elevó á 55 centavos el precio de dicha sal, porque en el análisis de ella resultó contener más de 65 por 100 de cloruro de sodio.

El total de las diferentes clases de sal vendida es el siguiente:

Vijua de 1. ^a clase.....	ks. 4.871,375
Vijua de 2. ^a clase.....	5.843,275
Vijua de 3. ^a clase.....	1.196,297 11.910,947 ...
<hr/>	
Compactada.....	2.515,574-750
Grano de caldero.....	1.652,537-500
Agua salada.....	2.825,050 ...
<hr/>	
Total.....	ks. 18.904,109-250
<hr/>	

Por el artículo 3.º de la ley 28 citada, se eliminó el derecho de internación de sal marina.

El Secretario General del Estado del Magdalena insinuó á la Secretaría de mi cargo que la administración de las Salinas de aquel Estado por cuenta de la Nación, daría un producto positivo de más de doscientos mil pesos. En atención á que lo propio pudiera decirse de las del Estado de Bolívar, se ha iniciado con los Gobiernos de esos Estados un convenio sobre el particular, que, al llevarse á cabo, será sometido á la aprobación del Congreso.

Según los datos que se han podido obtener en esta Secretaría, las Salinas del Magdalena, con fondos suficientes para su explotación, una vez cristalizadas, pueden producir de doscientos á trescientos mil barriles, de 125 kilogramos de peso cada uno, pues la sola de Manaure dió en un año 33,000 barriles, ó sean 330,000 arrobas, con pocos gastos de explotación. La conducción de esta sal á Sabanilla se calcula, por término medio, en \$ 1-80 ó \$ 1-90 el barril de 10 arrobas.

La necesidad de este convenio con aquellos Estados, es tanto

más urgente, cuanto la introducción de sal marina compactada á los Estados del interior ha tomado proporciones verdaderamente alarmantes en los últimos meses. Celebrados los convenios, esta alarma desaparecerá, tanto porque el Poder Ejecutivo podrá organizar con más regularidad el cobro del impuesto, cuanto porque, cualquiera que sea el radio de consumo de la sal de esos Estados en el interior, el resultado definitivo por lo que respecta á los productos de la renta, será siempre el mismo.

Como se avisó oportunamente á la Honorable Cámara de Representantes, por disposición de fecha 5 de Abril se suspendió el pago de las libranzas emitidas á favor de la empresa del camino de Occidente del Estado de Boyacá.

En nota de fecha 2 de Agosto, el Secretario de Fomento del Estado de Cundinamarca dijo á este Despacho que, cobrándose los derechos de peaje de acuerdo con leyes del Estado vigentes, no era exequible la disposición del Poder Ejecutivo nacional, por la cual declaró libre de derecho de peaje la sal vendida en las Administraciones nacionales.

Apoyado en la disposición del inciso 7.º del artículo 8.º de la Constitución, en el artículo 960 del Código Fiscal y en el 4.º de la ley 28 del presente año, se insistió en la validez de la resolución ejecutiva, y el Gobierno del Estado contestó que daría cuenta á la Asamblea Legislativa, en sus próximas sesiones, del asunto, para que por esta corporación se legislara sobre el particular.

SALINA DE ZIPAQUIRA.

Rige el contrato de 27 de Mayo de 1880, celebrado con el señor Jorge Holguín, y los adicionales de 19 de Julio de 1881 y 30 de Diciembre de 1882, celebrados con el mismo señor.

El producto de esta salina en el último año fiscal, está representado por las siguientes cifras :

Sal compactada.....	ks.	5,550 ..
Id. de caldero.....		1.312,150 ..
Vijua de 1. ^a clase....		4.871,375 ..
Id. de 2. ^a clase.....		5.552,950 ..
Id. de 3. ^a clase.....		131,450 ..
		<hr/>
Suma.....	ks.	11.873,475 ..
		<hr/>
Producto bruto.....	\$	557,742 80
Gastos generales.....		114,232 15
		<hr/>
Producto líquido.....	\$	441,510 65
		<hr/>

SALINA DE NEMOCÓN.

Rige el contrato de 11 de Diciembre de 1880 con el señor Wenceslao Bernal.

Sal de caldero.....	ks.	256,775
Vijua de 2. ^a clase		284,900
Id. de 3. ^a clase.....		916,975
Agua salada.....		2.563,400
		<hr/>
Suma.....	ks.	4.022,050
		<hr/>
Producto bruto.....	\$	86,958 30
Gastos generales.....		19,638 25
		<hr/>
Producto líquido.....	\$	67,320 05
		<hr/>

Por resolución de fecha 2 de Junio se reconoció al Sr. Dr. Luis Bernal como contratista de elaboración y explotación de sales en las Salinas de Nemocón y Tausa, en los mismos términos y con las mismas condiciones estipuladas en los contratos de 11

de Diciembre de 1880 y 24 de Junio de 1881, celebrados con el señor Wenceslao Bernal.

El precio de venta del agua salada en esta Salina, á la concentración de 25°, se fijó, por resolución de 14 de Agosto, en 50 centavos por cada 50 kilogramos.

El contratista propuso al Gobierno abrir á su costa un pozo ó lumbrera para la explotación de la sal gema, siempre que el Gobierno declarase como de buena calidad la sal que allí se explotara, y que contuviera por lo menos el 75 por 100 de cloruro de sodio.

Se accedió á lo solicitado, siempre que el socavón tuviera las condiciones que se estipularon en la resolución de fecha 28 de Agosto, que se halla publicada entre los Documentos de esta Memoria.

SALINA DE TAUSA.

Rigen los contratos de 11 de Diciembre de 1880 y 24 de Junio de 1881, celebrados con el señor Wenceslao Bernal.

Ventas: Sal compactada.....ks.	422,575
Sal de caldero....	9,675
Suma.....ks.	432,250
Producto bruto.....\$	37,228 80
Gastos generales.....	8,147 50
Producto líquido.....\$	29,081 30

SALINA DE SESQUILÉ.

Rige el contrato de 31 de Marzo de 1882, celebrado con el señor Ricardo Saravia.

Ventas: Sal compactada.....ks. 184,837-500

Producto bruto.....	\$ 15,610 50
Gastos generales.....	9,241 40
	<hr/>
Producto líquido.....	\$ 6,369 10

Por resolución de fecha 8 de Julio se reconoció á los señores Juan Manuel Herrera y José Camacho Roldán como socios contratistas, en unión del señor Ricardo Saravia, de la elaboración en esta Salina, y por consiguiente con los derechos y obligaciones de que hablan los contratos de 31 de Mayo de 1882 y 17 de Noviembre de 1883.

SALINA DE GACHETÁ.

Rige el contrato de 26 de Diciembre de 1883, celebrado con el señor Alejandro Castillo.

Hasta el 21 de Junio, en que se explotó esta Salina por administración, hubo un movimiento de especies y caudales, concretamente representado en estas cifras:

Ventas: Agua salada.....	.ks. 261,650
Producto bruto.....	\$ 2,616 50
Gastos generales.....	2,124 05
	<hr/>
Producto líquido.....	\$ 492 45

Como se ve, esta salina no produjo hasta el mes de Junio citado, sino \$ 492-45 es. de producto líquido, cuando por el contrato actual produce \$ 6,600 anuales.

SALINAS DE CHITA Y MUNEQUE.

Rige el contrato de 16 de Marzo de 1881, celebrado con el señor Lorenzo Marroquín.

Ventas: Sal compactada.....ks.	1.628,487-500
Sal de caldero.	73,937-500
	Suma.....ks. 1.702,425 . . .
Producto bruto.	\$ 146,614 50
Gastos generales.	112,722 65
	Producto líquido.....\$ 33,891 85

Aunque por el artículo 361 de la ley 40 de 1883, sobre Presupuesto de Rentas y Gastos, se votó una partida de \$ 6,000 para auxiliar la formación de una empresa de compactación de sal por presión en la Salina de Chita, la mala situación del Tesoro no ha permitido hacer este gasto.

SALINA DE CHÁMEZA.

El 7 de Mayo espiró el contrato celebrado con el Sr. Pedro Rueda el 28 de Diciembre de 1878, contrato que se ha renovado con el mismo señor sobre bases favorables.

Ventas: Sal compactada.ks.	109,975-250
Producto bruto.. . . .	\$ 10,530 55
Gastos generales.	8,870 ..
	\$ 1,660 55

Tanto respecto de los bosques de esta Salina, como de los de las de Chita y Muneque, se han solicitado los informes del caso, á fin de obtener por contrato de venta, si fuere posible, la propiedad de ellos, de acuerdo con las autorizaciones conferidas al Poder Ejecutivo por la ley 53 del presente año.

Como el insignificante producido de esta Salina se atribuye, en parte, al mal estado de las vías de comunicación que á ella conducen, por el último contrato se provee á esta mejora, destinando á ella un tanto por ciento de sus rendimientos.

SALINAS DE CUMARAL Y UPÍN.

Se explotan actualmente por administración.

Ventas: Sal vijua.	ks.	147,872
Producto bruto.	\$	4,665 60
Gastos generales.		3,775 85
Producto líquido.	\$	889 75

A efecto de producir sal de caldero en esas Salinas, se han dado al Administrador, por resolución de 22 de Septiembre, las autorizaciones que se encuentran entre los documentos de esta Memoria.

SALINAS DE PINSAIMA Y CHAGUANÍ.

Por el actual contrato, celebrado con el Sr. Narciso Rudas, estas Salinas producen en arrendamiento la suma de \$ 1,600 anuales.

SALINA DE PAJARITO.

Por el contrato de arrendamiento de 21 de Diciembre de 1883, esta Salina debe producir \$ 2,551 anuales.

SALINA DE CAMANCHA.

El contrato de arrendamiento de esta Salina se celebró con fecha 25 de Noviembre, por la suma anual de \$ 1,111, según consta de la diligencia de adjudicación definitiva.

SALINAS DEL PAUTO.

Por resolución de 28 de Octubre se declaró rescindido el contrato de arrendamiento de 19 de Febrero de 1880, celebrado con el señor Francisco de P. Espejo, y se abrió nueva licitación.

Por lo demás, y respecto de las Salinas situadas en el Estado de Cundinamarca, se llama la atención al informe del Administrador, que obra entre los documentos de esta Memoria.

Es justicia decir que á la consagración y laboriosidad del señor General Ricardo Acevedo, actual Administrador principal de las Salinas de Cundinamarca, se debe, en mucha parte, la buena marcha de este importante ramo.

ALMACENES DE SAL.

El movimiento de las ventas en el de Ibagué ha sido :

Compactada	ks.	164,149-500
Vijua.		5,425 . . .

Suma	ks.	169,574-500
----------------	-----	-------------

Producto bruto. . . . .	.\$	20,891 30
Gastos generales.		2,362 35

Producto líquido.\$	18,528 95
---------------------------	-----	-----------

El de Manizales no se ha podido establecer por falta de licitadores para la conducción de sal á ese lugar ; pero se ha autorizado al Administrador de las Salinas de Zipaquirá para que pueda celebrar contratos á crédito con comerciantes particulares de aquella localidad.

El de Villavicencio, creado por decreto de 29 de Julio último, bajo la dependencia del Administrador de las Salinas de Cumaral y Upín, empezará á funcionar el 15 de Abril próximo.

CASAS DE MONEDA.

El movimiento de los trabajos en las de Medellín y Bogotá, únicas que están actualmente en actividad, está representado así:

La de Medellín:

Productos - - - - -	\$ 23,197-525
Gastos - - - - -	14,945-900

Producto líquido - - - - - \$ 8,251-625

Como por el artículo 4.º del convenio de 22 de Febrero de 1881, celebrado con el Gobierno del Estado soberano de Antioquia, se cedió á aquel Estado el producto neto de la Casa de Moneda de Medellín, el Gobierno nacional no tiene por ahora otra intervención allí que la de nombrar un Inspector.

La de Bogotá:

Productos - - - - -	\$ 23,130-611
Gastos - - - - -	25,520-848

Déficit - - - - - \$ 2,390-237

Como se ve, aunque al producto líquido del presente año hay que agregar la suma de \$ 4,485-100 que se han invertido en las obras que se están construyendo para montar la nueva maquinaria, el resultado para la Hacienda pública es insignificante, y sólo la necesidad de atender al servicio público en este ramo, ha podido obligar al Gobierno á conservar los trabajos en esta Casa.

Ella no dará seguramente ventajosos rendimientos sino cuando, montada la nueva maquinaria, se establezca al propio tiempo un molino para la reducción de minerales, con la obligación en los empresarios ó dueños del privilegio, de destinar á la Casa de Moneda una parte más ó menos cuantiosa de sus productos.

En este importante negociado se ocupa actualmente la Secretaría de mi cargo.

Se sabe, con efecto, que al presente los empresarios de minas escogen mineral de más de cien onzas por tonelada, para hacerlo reducir en el extranjero con un gasto de consideración, y que desprecian ó abandonan el material que no alcanza á esta cantidad, ó las minas de que lo extraen, con perjuicio de los rendimientos de su industria y de la riqueza pública. Un establecimiento que llenara en el país esta necesidad, al propio tiempo que daría extraordinario impulso á la industria minera, única que ha quedado entre nosotros, después del completo abatimiento de nuestros artículos de exportación, abastecería la Casa de Moneda con beneficio de la renta.

Mientras tal cosa no suceda, la Casa de Bogotá dejará anualmente un déficit más ó menos considerable.

Sería sin duda de la mayor importancia el conceder un auxilio ó privilegio á una casa empresaria, que fundara en el Estado del Tolima una Casa de amalgamación por un sistema distinto del de Freiberg, conocido en el país, que produjera mejores resultados.

Los trabajos en la Casa de Popayán va yá para tres años que se hallan suspendidos, y aunque el Gobierno del Cauca ha propuesto á esta Secretaría celebrar un contrato sobre las mismas bases del que rige con Antioquia, aún no se ha resuelto nada sobre el particular.

Por lo demás, véase el informe del Administrador de la Casa de Moneda de Bogotá, que cursa entre los documentos de esta Memoria.

TIMBRE NACIONAL.

Al expedirse la ley 46 de 1880, "que establece y organiza el derecho de Timbre Nacional," calculó el Congreso que este impuesto produciría para el Tesoro, poco más ó menos, la cantidad de \$ 600,000; pero la experiencia ha venido á demostrar que tal cálculo era muy exagerado, pues en el primer año apenas alcanzó á cerca de \$ 52,000, y en los posteriores ha ido disminuyendo gradualmente, en términos que en el período fiscal de 1882 á 1883 no llegó á \$ 49,000 y en el de 1883 á 1884 ha dado la insignificante suma de \$ 38,723.

Debe, sin duda, procurarse que la renta de Timbre Nacional crezca en rendimientos, para lo cual sería conveniente que el Congreso se dignara considerar en primera oportunidad, y elevar á la categoría de ley, el proyecto que sobre la materia cursa en las Honorables Cámaras Legislativas desde el año pasado, adoptando, en lugar de las estampillas, papel sellado, como se usa en casi todos los Estados de la Unión, en los cuales es una renta de segundo ó tercer orden, que produce á cada uno, aproximadamente, \$ 50,000 por año.

El papel sellado, tanto por la especialidad del sello, que puede hacerse más perfecto, cuanto por la calidad del papel, que puede mandarse fabricar adecuado al objeto, estará más á cubierto, que las estampillas, de las falsificaciones.

Al fin del presente capítulo se inserta el proyecto de ley en referencia.

Hé aquí el cuadro general especificado de los productos y gastos del impuesto de Timbre Nacional durante el año económico de 1883 á 1884:

RELACION

de los productos de la venta de estampillas de Timbre Nacional en las Administraciones principales de Hacienda nacional, en la Administración general de Correos y en las demás oficinas de expendio, en el año económico de 1.º de Septiembre de 1883 á 31 de Agosto de 1884.

NOMBRES DE LAS OFICINAS DE EXPENDIO.				Estampillas vendidas.	PRODUCTO de la venta.
En la Administración principal de correos de Bogotá.....				32,546	\$ 6,509 20
Id.	id.	id.	de Hacienda de Medellín.....	6,727	1,345 40
Id.	id.	id.	de Aduana de Barranquilla.....	9,308	1,861 60
Id.	Oficina de expendio de Timbre Nacional en Barranquilla.....			11,376	2,275 20
Id.	Administración principal de Hacienda de Tunja.....			2,061	412 20
Id.	id.	id.	id. de Popayán.....	6,161	1,232 20
Id.	id.	id.	id. de Cali.....	8,342	1,668 40
Id.	id.	id.	id. del Socorro.....	1,525	305 ..
Id.	id.	id.	id. de Bucaramanga.....	1,155	231 ..
Id.	id.	id.	id. de Panamá.....	9,045	1,809 ..
Id.	id.	id.	id. de Neiva.....	1,622	324 40
Id.	id.	id.	id. de Neiva.....	3,056	611 20
Id.	id.	id.	id. de Ibagué.....	13,949	2,789 80
Id.	id.	id.	id. de Cúcuta.....	53,394	11,678 80
Id.	id. de Aduana de Santa-Marta.....			26,694	5,338 80
Id.	Agencia postal nacional de Cartagena.....			1,654	330 80
Id.	Administración principal de Hacienda de Villavicencio.....			193,615	\$ 38,723 ..

NOTA—Faltan los datos de los Territorios Nacionales de San-Andrés y Providencia y Casanare, que no han llegado.

PROYECTO DE LEY SOBRE PAPEL SELLADO NACIONAL.¹*El Congreso de los Estados Unidos de Colombia.*

D E C R E T A :

Art. 1.º Establécese el impuesto de papel sellado nacional, el cual se cobrará de la manera y en los términos que establece esta ley.

Art. 2.º Habrá tres clases de papel sellado nacional; á saber :

- Clase 1.ª, de valor de 20 centavos.
- Clase 2.ª, de valor de 50 centavos.
- Clase 3.ª, de valor de \$ 1.

Art. 3.º Se extenderán en papel sellado nacional de 1.ª clase los actos, documentos y diligencias siguientes :

1.º Los memoriales, escritos y peticiones dirigidos ó entregados á cualquiera autoridad, funcionario ó corporación pública ;

2.º Las copias de escrituras otorgadas á favor de la Hacienda pública nacional, ó que sin tal condición deban hacerse valer ante el Gobierno nacional ó ante los empleados ó funcionarios públicos ;

3.º Los testimonios, copias, cuentas, finiquitos ó certificaciones que deban usarse judicial ú oficialmente, ó que aun sin tal destino deban expedirse por alguna autoridad, empleado ó funcionario público en favor ó á solicitud de particulares, cuando tales copias ó documentos no tengan por objeto justificar los denuncios ó acusaciones contra los empleados públicos ;

4.º Toda libranza girada por una oficina pública á favor de individuos ó corporaciones particulares, cuyo valor no exceda de 300 pesos, comprendidas las libranzas que se giran por los Administradores principales y subalternos de Hacienda nacional en virtud de encomiendas que se dirijan por los correos ;

5.º Toda letra de cambio, recibo, pagaré ú obligación, carta de pago ó instrumento privado de deber, que se gire ú otorgue en los Territorios nacionales, cuyo valor no exceda de 300 pesos ;

6.º Cada hoja de los sobordos, facturas, manifiestos, listas de tripulación de buques y de rancho de éstos, guías, conocimiento de embarque de efectos, solicitud de permiso para descargar, y demás documentos que deban ser presentados en las Aduanas de la República ;

7.º Todo pagaré, obligación ó instrumento de deber que los individuos ó corporaciones particulares residentes en el territorio de la Unión, otorguen á favor del Tesoro nacional, y cuyo valor no exceda de 300 pesos ;

8.º Toda hoja de papel de los protocolos de los Notarios y de las copias que expidan ;

9.º Los pasaportes que se expidan á favor de particulares, cuando no vayan en comisión oficial ó en servicio por cuenta del Gobierno nacional ;

10. Las diligencias ó actas de posesión de los empleados ó funcionarios públicos de la Nación, cuando el sueldo mensual, fijo ó eventual que devenguen no exceda de 50 pesos. Se exceptúan las actas de promesa constitucional de que se deja constancia en los libros de las corporaciones públicas;

11. Las pólizas de seguros de efectos destinados á países extranjeros, ó que deban transportarse por aguas nacionales;

12. Los títulos de pensión civil ó militar pagadera del Tesoro nacional y los despachos y letras nacionales;

13. Los certificados expedidos por los empleados consulares y Agentes diplomáticos de la Nación en el extranjero, cuando de tales documentos deba hacerse uso ante algún empleado ó corporación federal;

14. Las cuentas y nóminas para cobrar del Gobierno nacional créditos ó cantidades que no excedan de 300 pesos, con excepción de las que no excedan de diez, presentadas por los obreros que trabajan en obras públicas, los contratistas para el suministro ó acarreo de material de construcción, los individuos que se emplean como postas, etc.;

15. Toda clase de actuaciones y diligencias judiciales ó administrativas en negocios civiles, exceptuando las de oficio ó que correspondan á la Nación;

16. Los escritos y diligencias judiciales en los sumarios y juicios criminales que se sigan en los juzgados y tribunales nacionales por acusadores particulares, menos en la parte de oficio, ó en cuanto corresponda intervenir al Ministerio público;

17. Los recibos que dan los cesionarios de créditos que deba pagar el Gobierno, cuando su valor no excede de 300 pesos;

18. Todas las resoluciones administrativas que dicten los empleados públicos en negocios de competencia nacional, á solicitud de particulares;

19. Cada hoja de los libros de matrículas que se lleven en la Universidad y demás establecimientos públicos de educación por cuenta de la Nación, y de las copias que se expidan.

Art. 4.º Se extenderán en papel de 2.ª clase los actos, documentos y diligencias siguientes:

1.ª Toda libranza girada por una oficina pública á favor de individuos ó corporaciones particulares, cuyo valor exceda de 300 pesos, sin pasar de mil;

2.ª Toda letra de cambio, recibo, pagaré ú obligación, carta de pago ó documento privado de deber que se gire ú otorgue dentro de los Territorios nacionales y cuyo valor exceda de 300 pesos, sin pasar de mil;

3.º Toda diligencia ó acta de posesión de empleados ó funcionarios públicos de la Nación, cuando el sueldo mensual, fijo ó eventual que devenguen, exceda de 50 pesos, sin pasar de 200, con la excepción que expresa el inciso 1.º del artículo precedente;

4.º Las cuentas ó nóminas para cobrar algunas sumas al Gobierno, cuando el valor de la cuenta ó de la nómina exceda de 300 pesos, sin pasar de mil;

5.º Todo pagaré, obligación ó instrumento de deber que los individuos ó corporaciones particulares residentes en el territorio de la Unión, otorguen á favor del Tesoro nacional, y cuyo valor exceda de 300 pesos, sin pasar de mil;

6.º Los recibos que den los cesionarios de créditos que deba pagar el Gobierno, cuando su valor exceda de 300 pesos, sin pasar de mil ;

7.º Las sentencias que dicten los Juzgados ó Tribunales nacionales en asuntos de su competencia, cuando el valor del pleito exceda de 300 pesos.

Art. 5.º Se extenderán en papel de 3.ª clase los actos, documentos y diligencias siguientes :

1.º Toda libranza girada por una oficina pública á favor de individuos ó corporaciones particulares, cuyo valor exceda de mil pesos ;

2.º Toda letra de cambio, recibo, pagaré ú obligación, carta de pago ó documento privado de deber que se gire ú otorgue dentro de los Territorios nacionales y cuyo valor exceda de mil pesos ;

3.º Toda diligencia ó acta de posesión de empleados ó funcionarios públicos de la Nación, cuando el sueldo mensual fijo ó eventual que devenguen, exceda de doscientos pesos, con la excepción que expresa el inciso 1.º del artículo 3.º ;

4.º Las cuentas ó nóminas para cobrar alguna suma al Gobierno, cuando el valor de la cuenta ó de la nómina exceda de mil pesos ;

5.º Todo pagaré, obligación ó instrumento de deber que los individuos ó corporaciones particulares residentes en el territorio de la Unión, otorguen á favor del Tesoro nacional, cuyo valor exceda de mil pesos ;

6.º Los poderes otorgados por escritura pública para gestiones ante la Nación ;

7.º Las solicitudes ó los memoriales que se presenten al Congreso ó á cualquiera corporación, autoridad ó funcionario público, que imparta una condonación, exención ó privilegio ;

8.º Las patentes de privilegio y de producción literaria que concede el Gobierno de la Unión ;

9.º Las patentes de navegación fluvial ó marítima que expida el mismo Gobierno ;

10. Los certificados de estudios en los establecimientos públicos de la Nación ;

11. Las cartas de naturalización de extranjeros ;

12. Los títulos de concesión de tierras baldías que no excedan de doscientas cincuenta hectáreas ;

13. Los recibos que den los cesionarios de créditos que deba pagar el Gobierno, cuando su valor exceda de mil pesos ;

Art. 6.º El papel tendrá treinta y dos centímetros de largo y veintidós de ancho, y llevará en el sello el escudo de armas de la Nación, y en la parte inferior el valor en letras.

Art. 7.º La venta de papel sellado podrá el Poder Ejecutivo encargarla á los empleados de Hacienda de la Nación ó de los Estados, asignando á estos últimos hasta un cinco por ciento de comisión. Podrá también el Poder Ejecutivo, en los lugares en que sea necesario, nombrar empleados especiales para hacer dicha venta, ó encargarla á particulares mediante una comisión.

Art. 8.º Siempre que un vendedor ó expendedor de papel sellado juzgue que el que tiene en su poder no es suficiente para el trimestre siguiente, pedirá el que le falte al empleado que deba proveerlo de él, con la anticipación necesaria, para que en ningún caso tenga que habilitar papel.

Art. 9.º Cuando, no obstante el haberlo pedido oportunamente, llegue á faltar papel sellado en algún lugar en que se haya establecido la venta de él, el vendedor ó expendedor, sin exigir precio ni remuneración de ninguna especie, extenderá en el papel que se le presente por el interesado, una nota firmada que exprese esta circunstancia, con la fecha en letras; pero de tal papel sólo podrá usarse en el mismo día de la anotación, y responderán al Tesoro nacional los empleados ó funcionarios de quienes dependa la falta, por las pérdidas que esto ocasione, y por una suma igual al doble del valor del papel que hubiera de ser empleado por el expendedor, y por vía de multa.

Art. 10. El Poder Ejecutivo determinará qué empleados deberán declarar á los expendedores de papel sellado incurso en la multa de que trata el artículo anterior, y quiénes deberán hacerla efectiva.

Art. 11. En toda diligencia ó acta que se extienda al practicarse por la autoridad política respectiva la visita ordinaria ó mensual en la oficina de Hacienda nacional ó del Estado, encargada de la venta del papel de que trata esta ley, se expresará precisamente si la cantidad de papel sellado existente en la Oficina alcanza ó nó á satisfacer la demanda en el curso del mes siguiente; y en caso de que, á juicio del Visitador y visitado, no fuere suficiente, se hará constar en el acta que se ha hecho el pedido de papel á quien corresponda, con mención de la fecha del reclamo, de la circunstancia de haberse ó nó obtenido respuesta y de los términos de ésta.

La omisión en el acta de lo que se previene en este artículo, hace incurrir á todos los empleados que la suscriban en la multa de que hablan los artículos 9.º y 10 de esta ley, llegado el caso.

Art. 12. La actuación en los sumarios y causas criminales, los escritos de los detenidos por motivo criminal, las piezas oficiales que las oficinas públicas deban pasarse ó transmitirse recíprocamente en cumplimiento de las leyes, como las comunicaciones, oficios y copias en que no se halle interesado civilmente ningún particular; y las actuaciones y escritos referentes á demandas que no excedan de veinte pesos, se extenderán en papel común. Quedan comprendidos en esta disposición los individuos declarados pobres de solemnidad y los pensionados con diez pesos ó menos, por la nómina ó cuenta de cobro que presenten.

Art. 13. Ningún documento ó escrito que, según esta ley, deba ir en papel sellado y carezca de este requisito, será admitido por ningún empleado ó funcionario público nacional ó de los Estados, residentes en el territorio de la Unión. El empleado ó funcionario que contraviniera á esta disposición, incurrirá en una multa de cinco pesos por cada foja de papel sellado que se omita. La multa será impuesta por el inmediato superior que tuviere conocimiento de la infracción, é ingresará en el Tesoro nacional, y el documento, escrito ó expediente seguirá su curso legal.


Art. 14. Los que falsificaren el papel de que trata esta ley; los que introdujeren en el país papel sellado falsificado; los que á sabiendas contribuyeren de algún modo á su introducción, y los que también á sabiendas lo circularen ó expendieren, sufrirán la pena de dos á cuatro años de reclusión. Si alguno ó algunos de los hechos referidos se perpetraren por individuos encargados por el Gobierno de fabricar, custodiar ó expender papel sellado, serán declarados, además, inhábiles para obtener y desempeñar empleo ó cargo público de la Unión.

En iguales penas incurrirán, respectivamente, los que hicieren uso, á sabiendas, del papel sellado falsificado.

Art. 15. El papel sellado será de muy buena calidad. Llevará dos líneas longitudinales para formar márgenes: el margen del lado del lomo, tendrá tres centímetros, y el de la orilla dos centímetros. Entre las dos líneas longitudinales, tendrá líneas transversales para la escritura, distantes una de otra ocho milímetros, dejando arriba y abajo, esto es, de la orilla á la primera línea, y de la última línea á la orilla, un espacio en blanco de dos centímetros.

Art. 16. Queda derogada la ley 46 de 1880, "que establece y organiza el derecho de Timbre Nacional."

Dada, etc.



CANAL

Y FERROCARRIL DE PANAMÁ.



El informe del señor Doctor Gil Colunje, que se encuentra á continuación de este capítulo, da una idea bien clara del curso que han tenido las negociaciones con la Compañía del Canal.

Considero inútil entrar en disquisición alguna sobre los derechos de la República contra la Compañía del Ferrocarril, sobre todo después de la luminosa exposición que, á excitación de este Despacho y del de Relaciones Exteriores, hicieron los notables jurisconsultos doctores Emiliano Restrepo E., Rafael Rocha G., José María Rubio Frade y Eladio Gutiérrez. También el señor Procurador general, en contestación al oficio que más adelante se inserta, ha producido un bien razonado informe. La simple lectura de los expresados documentos basta para formar la convicción de que no estamos persiguiendo un fantasma, así como la de que nuestros derechos tienen fundamento legal y moral que justifica hasta la saciedad la actitud asumida por el Gobierno en la delicada reclamación que se confió al señor doctor Gil Colunje.

Visto el ningún resultado práctico de este reclamo, á pesar de todo el celo patriótico desplegado por el señor Colunje, el Gobierno resolvió, con fecha 14 de Mayo, su retiro, y le ordenó, al mismo tiempo, que al comunicarlo al señor de Lesseps, le ma-

nifestara que la República se reservaba todos sus derechos, los cuales haría valer en la forma y época que estimara más convenientes.

Creo oportuno dejar aquí constancia de vuestras opiniones en el punto que es materia de nuestros reclamos. Ellas se encuentran concretadas en el siguiente oficio dirigido al señor Procurador general de la Nación con fecha 25 de Agosto :

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Sección 1.ª—Ramo de Canal y Ferrocarril de Panamá.—Número 1,237. -Bogotá, 25 de Agosto de 1884.

Señor Procurador general de la Nación.—Presente.

Por el artículo 2.º del contrato de 16 de Agosto de 1867, sobre construcción del ferrocarril de Panamá, que conoce usted, el Gobierno de la República se obligó con la Compañía constructora á no emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprendiera, la apertura ó explotación de un canal marítimo al través del Istmo de aquel nombre, dentro de cierta zona allí señalada, sin acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía. Pero quedó estipulado en precisos términos que el derecho que se concedía á la Compañía para dar su consentimiento, no se extendía á que pudiera oponerse á la construcción del Canal, excepto en la ruta del mismo ferrocarril, sino solamente á exigir un precio equitativo, por el privilegio, como indemnización de los daños que la obra le causara, la cual indemnización debía regularse por peritos, caso de ser excesiva, y dividirse por iguales partes entre el Gobierno y la Compañía.

Es de pública notoriedad en el país que la Compañía del Canal ha empezado sus trabajos en la misma zona privilegiada para la Compañía del ferrocarril, y con ser así, el Gobierno no ha recibido hasta hoy la indemnización estipulada.

Por tal motivo, y atendida la disposición del artículo 30 del Convenio de 1867, cree el ciudadano Presidente de la República que la expresada Compañía del Ferrocarril ha faltado al artículo 2.º del contrato en referencia, y que, por tanto, el privilegio para la construcción de aquella obra ha caducado.

Desea el ciudadano Presidente oír, en todo caso, el concepto ilustrado del representante del Ministerio público nacional, sobre un asunto de tan trascendental importancia, y con tal objeto, me ha ordenado dirigir á U. la presente nota oficial.

Soy de usted atento servidor,

F. ANGULO.

Aun cuando es cierto que todo lo que se relaciona con el ferrocarril de Panamá se discute y decide definitivamente en París, en el Consejo Directivo de la Compañía del Canal, no debe perderse de vista que para Colombia ambas Compañías son igualmente responsables de sus respectivos contratos, y que será contra ambas que se intentará la acción judicial correspondiente, si no son atendidas las proposiciones del Gobierno, en el sentido de dar á la reclamación hecha, solución conciliadora de nuestros intereses, con el anhelado término de las importantes obras que están en vía de realización en el Istmo.

En previsión de que nuestras diferencias con las expresadas Compañías se sometan al fallo de la Corte Suprema Federal, estimasteis conveniente que se dijera al Presidente de la Compañía del Ferrocarril, por conducto del señor Miguel Camacho Roldán, de New York, y directamente al señor de Lesseps, lo que contienen los telegramas que copio en seguida :

Despacho de Hacienda.—Bogotá, Julio 19 de 1884.

Señor Administrador de Aduana.—Buenaventura.

Trasmítale usted inmediatamente por cable lo siguiente :

Camacho—Nueva-York.

Suplico entregue Presidente Ferrocarril Panamá cablegrama siguiente :

“Debiendo cortar el Canal en varios puntos la línea del Ferrocarril, de que es propietaria la República, digo á usted, de orden del Presidente, que el Gobierno no da su consentimiento.

F. ANGULO.”

Despacho de Hacienda.—Bogotá, Agosto 22 de 1884.

Camacho—New York.

Comunique Ferrocarril: “Gobierno opina falta artículo segundo contrato mil ochocientos sesenta y siete (1867), implica caduca privilegio. Consultado Procurador; procederáse, en consecuencia.”

F. ANGULO.

Secretaría de Hacienda.—Bogotá, Agosto 22 de 1884.

Conde Lesseps.—París.

Gobierno opina falta artículo 2.º (segundo) contrato mil ochocientos sesenta y siete (1867), implica caduca privilegio. Consultado Procurador; procederáse, en consecuencia.

F. ANGULO.

El señor de Lesseps se ha limitado á acusar simplemente recibo del anterior cablegrama.

El señor J. G. Mc Cullough contestó directamente, en oficio de 19 de Septiembre, lo que á continuación copio :

Compañía del Ferrocarril de Panamá.—Nueva-York, Septiembre 19 de 1884.

Al honorable F. Angulo, Secretario de Hacienda.—Bogotá.

Señor:—Tengo el honor de acusar recibo de la comunicación de usted, Sección 1.ª, ramo del Canal de Panamá, número 30, fechada en 23 del pasado, por la cual usted confirma dos cablegramas, uno dirigido á mí y otro al señor Camacho Roldán: aquél avisándome que debo dar todo crédito á lo que me comunicare el señor Camacho de parte del Gobierno, y éste, excitando al señor Camacho dirija una comunicación á esta Compañía sobre su falta de cumplimiento del artículo 2.º de su contrato de 1867.

El señor Camacho me suministró tres días há, el 16 del presente, copia del segundo cablegrama, á lo cual contesté que aguardaba cualquiera comunicación que me cumpliera hacer de parte del Gobierno, la que me propuse poner en manos de la Junta de Directores de esta Compañía, á fin de que se me autorizase para dar la contestación que su contenido exigiera; mas me informó el señor Camacho que no había recibido aviso ulterior del Gobierno.

No me es dable absolutamente comprender la reclamación del Gobierno, ni el fundamento en que se basa; y al acusar recibo de su apreciable del 23 del pasado, quiero agregar que aguardo su comunicación completa, sea directamente ó por el conducto del señor Camacho, la que pondré en manos de nuestra Junta de Directores, para su resolución, la cual tendré el honor de poner inmediatamente en conocimiento del Gobierno.

Tengo el honor de suscribirme de usted muy atento servidor,

J. G. MC. CULLOUGH,
Presidente.

Inmediatamente, con fecha 23 de Octubre, se ofició al señor Presidente de la Compañía del Ferrocarril en los siguientes términos :

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Sección 1.ª—Ramo de Canal y Ferrocarril de Panamá.—Número 52.—Bogotá, 23 de Octubre de 1884.

Al Honorable señor J. G. Mc. Cullough, Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.
New York.

Se ha recibido en esta Secretaría la atenta nota de usted, de fecha 19 de Septiembre último.

Como en ella manifiesta usted que no conoce las razones en que se funda el Gobierno para creer que ha caducado el contrato de 1867, paso á exponerlas, de orden del ciudadano Presidente de la República y oído el dictamen del Senado de Plenipotenciarios y del Ministerio público de la Nación :

Según el artículo 2.º del contrato de 1867, la Compañía tiene el deber de conceder el permiso para la apertura de un canal marítimo, fuera de la ruta del mismo ferrocarril y dentro de la zona privilegiada por dicho contrato, en el Istmo de Panamá, al Oeste del Cabo Tiburón en el Atlántico, y Punta Garachiné en el Pacífico, mediante el precio que ella exija, el cual debe ser conocido por la República, para que ésta estime, según el citado artículo, si tal precio es ó nó equitativo, y para que en este último caso sea regulado por árbitros.

Ahora bien, la Compañía ha obtenido el precio de aquel permiso, sin que á la República se le haya entregado su mitad correspondiente ; y como éste es uno de los gravámenes del derecho de usufructo concedido á la Compañía sobre el ferrocarril de Panamá, es claro que se ha violado lo pactado expresamente en el contrato de 1867 ; por lo cual, de acuerdo con el artículo 30 del mismo contrato, el Gobierno no está obligado á cumplir las estipulaciones en él contenidas.

Estas opiniones que, como dejo dicho, son también las del Senado y las del Procurador general de la Nación, las llevará el Poder Ejecutivo y las hará valer ante el Tribunal que, según el contrato de 1867, debe conocer de este asunto, si la Compañía del Ferrocarril no satisface las justas reclamaciones del Gobierno.

Llamo muy especialmente la atención del señor Presidente al hecho de que en el trazado para la apertura del Canal, éste debe cortar en dos puntos la línea del ferrocarril que la Compañía está obligada á conservar y entregar al Gobierno en perfecto buen estado de servicio á la espiración del privilegio.

A nombre del Gobierno protesto solemnemente ante esa Compañía por los daños y perjuicios que este hecho ocasiona á una obra de propiedad nacional.

Soy de usted atento servidor,

F. ANGULO.

Si fuere, pues, necesario invocar la decisión del más alto Tribunal de la República para dirimir nuestras diferencias con la Compañía del Canal, los derechos del país se encontrarán bastante resguardados con las protestas de que dejo hecha mención.

Oportunamente se informará al público del resultado de la comisión confiada al patriotismo de nuestro Cónsul general en Londres, señor Doctor César Conto: no es creíble que sus gestiones sean ineficaces; pero si por desgracia estuviere equivocado, sólo queda á la República el camino de ocurrir al Poder Judicial en defensa de sus derechos; y en este sentido debe procederse con energía y sin vacilación de ninguna clase.

Estimo oportuna la publicación de las siguientes notas:

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Sección 1.^a—Ramo de Negocios generales.—Número 26.—Bogotá, 18 de Agosto de 1884.

Señor Don Joaquín de Mier.—París.

El Poder Ejecutivo ha nombrado hoy á usted Delegado especial del Gobierno en el Consejo de Administración de la Compañía Universal del Canal de Panamá.

Adjunto encontrará usted un pliego para el señor Presidente de la Compañía del Canal, que se dignará poner en sus manos, y que servirá á usted de carta credencial.

Me tomo al mismo tiempo la libertad de llamar la atención de usted al número 4,187 del *Diario Oficial*, del cual incluyo un ejemplar, en el que se halla publicado el contrato para la apertura de un canal interoceánico al través del territorio Colombiano.

El Presidente, al hacer en usted esta designación, ha tenido en cuenta su alta posición y su patriotismo, y espera que usted se servirá aceptarla, prestando este servicio á la República.

Con sentimientos de consideración soy de usted atento servidor.

F. ANGULO.

—

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Sección 1.ª—Ramo de Canal Interoceánico.—Número 27.—Bogotá, Agosto 18 de 1884.

Señor Conde Ferdinand de Lesseps, Presidente Director de la Compañía Universal del Canal de Panamá.—París.

Tengo el honor de poner en conocimiento de usted que el ciudadano Presidente, con aprobación del Senado de Plenipotenciarios y en vista del artículo 20 del contrato para la apertura de un canal interoceánico, en el cual se le faculta para nombrar, cuando lo juzgue útil, un Delegado especial en el Consejo de Administración de la Compañía del Canal, ha nombrado para dicho puesto al señor Don Joaquín de Mier, caballero colombiano residente en París, teniendo para ello en cuenta las altas dotes personales, la posición distinguida y demás elevadas prendas del mencionado señor de Mier.

Usted se servirá tener la presente como credencial que acredita el carácter con que el Gobierno de Colombia inviste al señor de Mier ante el Consejo de que usted es digno Presidente. Esperando, al propio tiempo, que el citado Consejo de Administración ofrezca al señor de Mier toda clase de facilidades para el buen desempeño del cargo que se le confía, me es honroso suscribirme de usted, señor Conde, con sentimientos de profunda estimación, muy atento seguro servidor,

F. ANGULO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado en el Despacho de Hacienda.—Sección 1.ª—Ramo de Canal de Panamá.—Número 36.—Bogotá, 17 de Septiembre de 1884.

Señor Joaquín de Mier, Delegado especial del Gobierno colombiano en el Consejo de Administración de la Compañía Universal del Canal de Panamá.—París.

El ciudadano Presidente ha comisionado hoy al señor Doctor César Conto, Cónsul general de Colombia en Londres, para que se traslade á París, á fin de tratar con la Compañía Universal del Canal de Panamá asuntos sumamente importantes para la República.

El Poder Ejecutivo suplica á usted tenga la bondad de ayudar al señor Conto en todo cuanto de usted dependa en el cumplimiento de la delicada misión que se le ha conferido.

Quedo de usted muy atento servidor,

F. ANGULO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Sección 1.ª—Ramo de Canal de Panamá.—Número 38.—Bogotá, 17 de Septiembre de 1884.

Señor Presidente Director de la Compañía universal del Canal de Panamá.

París—46, rue Caumartin.

Tengo el honor de poner en conocimiento de usted que el Poder Ejecutivo de la Unión ha tenido á bien nombrar al señor Doctor César Conto, Cónsul general de la República en Londres, Comisionado especial del Gobierno nacional cerca de la Compañía del Canal, en reemplazo del señor Gil Colunje, para la discusión de los asuntos que el Gobierno tiene pendientes con esa Compañía. Usted se servirá, pues, dar á dicho señor Conto entera fe y crédito en todo lo relativo al desempeño de la importante comisión que se le ha confiado.

Soy de usted atento servidor,

F. ANGULO.

Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá.—París, 17 de Octubre de 1884.

Señor Ministro.

Recibí la carta número 27 que V. E. me hizo el honor de dirigirme el 18 de Agosto de 1884, para informarme de haber sido designado por el Presidente de la República de Colombia, con aprobación del Senado de Plenipotenciarios, Delegado especial cerca del Consejo Administrativo de la Compañía del Canal Interoceánico, á virtud del artículo 20 del contrato de concesión, el honorable señor Joaquín de Mier, y para acreditarlo con ese carácter.

He tenido el gusto de recibir la visita del señor de Mier, y os agradezco el haber recaído vuestra elección en una persona cuya amenidad y dotes personales contribuirán, á no dudarlo, á estrechar nuestras buenas relaciones. Le daremos siempre la acogida más favorable, y le proporcionaremos las mayores facilidades para el desempeño de sus funciones.

Servíos, señor Ministro, aceptar las seguridades de mi alta consideración.

El Presidente Director,

(Firmado) FERD. DE LESSEPS.

A S. E. el señor F. Angulo, Ministro de Hacienda de Colombia.

Es traducción fiel.—*Samuel Bond.*

Hé aquí el informe del señor Agente fiscal :

Estados Unidos de Colombia.—Bogotá, 23 de Diciembre de 1884.

Señor Secretario de Hacienda de la Unión, Dr. Felipe Angulo.—Presente.

Cuando se reformó en 1867, prorrogando el término de la concesión, el contrato de privilegio celebrado en 1850 con la Compañía empresaria del Ferrocarril de Panamá, púsose en el contrato reformativo un artículo, que es el segundo, del tenor que sigue :

“El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede á la Compañía para la explotación del ferrocarril, á no construir por sí, ni conceder á persona ó compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer, ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá; y se estipula igualmente que, mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda sin acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía, la apertura ó explotación de ningún canal marítimo que comunique los dos océanos, al través del expresado Istmo de Panamá, al Oeste de la línea del Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico. Pero queda estipulado que el derecho que se concede á la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende á que pueda oponerse á la construcción de un canal al través del Istmo de Panamá (excepto en la actual ruta del mismo ferrocarril), sino solamente á que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio, y como indemnización de los daños que pudiese sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia ó competencia del canal.

“Si al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia no le pareciere la suma que se exija por la Compañía, equitativa, entonces será fijada por árbitros en Nueva-York ó Panamá, el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Compañía; y en el caso de no estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero, cuyo fallo será sin apelación. Para pronunciar el fallo, los árbitros tendrán en consideración los fundamentos en que se apoye la Compañía y el informe que dará el Gobierno sobre la materia; y en vista de ellos resolverán, sin apelación, lo que crean más justo y equitativo. La suma, cualquiera que sea, que definitivamente se designe, corresponderá por mitad á la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.”

Este artículo, como se ve, no tuvo solamente por objeto premunir de un modo absoluto á la Compañía del Ferrocarril de Panamá contra la competencia de otras vías de esa especie en el territorio donde tal ferrocarril había sido construído, sino también, ya que no premunirla en general de igual manera contra la competencia de canales interoceánicos dentro de cierta zona del mismo territorio, sí premunirla así, á voluntad suya, en el caso de que se intentase abrirlos en la propia ruta del camino de hierro, y ponerla en ese caso, y en todos, en aptitud de indemnizarse de los daños que ella pudiese sufrir por la concurrencia ó competencia de cualquier canal interoceánico que en aquella zona se abriese. Más aún: como tales daños tendrían que hacerse extensivos al Gobierno de Colombia, si nó precisamente en su calidad de

participe en las utilidades del ferrocarril, sí en la de futuro propietario gratuito de esta vía, fué asimismo objeto del artículo proveer á la indemnización de la parte de daños que á ese Gobierno tocase, y por eso él concluyó disponiendo lo que se lee en el miembro final de su párrafo segundo y último.

Luégo, en 1878, cuando se celebró el contrato de 30 de Marzo "sobre privilegio para la apertura de un canal interoceánico al través del territorio colombiano," incluyóse en él, como artículo 3.º, la siguiente estipulación:

"Si el trazo del canal por construir de un océano á otro, pasa al oeste y al norte de la línea derecha ideal que junta el Cabo Tiburón á la Punta Garachiné, los concesionarios deberán entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ó pagarle una indemnización que se establecerá en los términos previstos por la ley 46 de 16 de Agosto de 1867, que aprueba el contrato celebrado en 5 de Julio de 1867 sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano á otro por el Istmo de Panamá."

La estipulación que acabo de trascribir, concordante con las del artículo primeramente copiado, y exigida naturalmente por él, en nada lo alteró, ni le agregó cosa alguna. La inteligencia amigable de que ella habla, ó sea acuerdo gratuito para la apertura del canal por determinada línea ó dentro de determinada zona, había sido admitida como posible por tal artículo, de la misma manera que la estipulación con él concordante vino á ratificar el derecho de participación del Gobierno en la indemnización que se pagara, caso que á alguna hubiese lugar.

El permiso ó consentimiento de la Compañía del Ferrocarril, una vez necesario porque el canal hubiera de abrirse dentro de cierta zona ó sobre cierta línea, sería, pues, gratuito ú oneroso, según que la nueva vía fuese ó nó susceptible de causar daños á la antigua.

Que era susceptible de causárseles vino á ser evidente, porque la línea definitivamente adoptada para el canal debía cortar en varios puntos la del ferrocarril, lo cual tenía que dar por resultado la completa anulación del segundo, ó cuando menos un gran decrecimiento suyo en importancia.

Al haber, pues, solicitado la Compañía del Canal el requerido consentimiento, éste le habría sido rehusado, ó concedido mediante la indemnización exigible, de la cual habría participado Colombia.

Mas la Compañía del Canal, en vez de hacer tal solicitud, hízose dueña del Ferrocarril, comprando al efecto la casi totalidad de las acciones de esta empresa, y pudo así proceder y procedió, sin obstáculo alguno de parte de la misma, á los trabajos de excavación.

Es claro que á ellos sí pudo oponerse el Gobierno, por cuanto la formalidad del consentimiento ó permiso no aparecía llenada. No se opuso, con todo, sin duda porque, para hacer efectivo su derecho á la indemnización de que había resultado privado, no tenía necesidad de causar el menor perjuicio á la nueva empresa, en cuyo buen éxito se hallaba directamente interesado también.

Resolvió, en consecuencia, gestionar amistosamente el asunto ante la Compañía del Canal; y habiendo sido honrado yo con ese encargo, partí á cumplirlo en los últimos días del mes de Mayo del año próximo anterior.

No marché directamente á París, domicilio de la Compañía, porque, no cono-



ciéndose en Colombia los pormenores de la compra, era preciso ir á recogerlos en la ciudad de Nueva-York, donde ella había sido efectuada. Diríjeme á Nueva-York, pues, tocando en Panamá, donde algo oí al respecto de poder encontrar alguna disposición en la misma Compañía, ó sus directores, para una amistosa transacción.

En Nueva-York obtuve datos que estimé suficientes, y así lo telegrafé al predecesor de usted, por quien me habían sido comunicadas las instrucciones que el Jefe de la Administración ejecutiva entonces tuvo á bien ordenar se me diesen.

De los datos obtenidos resultaba, entre otras cosas, que de las 70,000 acciones, de á 100 dollars cada una, que forman la suma de acciones de la empresa del Ferrocarril, la Compañía del Canal compró, el 3 de Junio de 1881, no menos de 68,300, y que el 10 del mismo mes fueron éstas pagadas, parte en dinero y parte con obligaciones á cargo de ella misma, al precio del 265-74 por 100; ó, lo que es igual, que los vendedores recibieron valores por la suma de 18.150,042 dollars, en cambio de una suma de acciones cuyo valor primitivo era de 6.830,000.

Sobre tales datos escribí la Exposición con que el 11 de Agosto de 1883 di principio en París á la gestión ante la Compañía, Exposición que habrá visto usted publicada, junto con varias otras piezas concernientes al mismo asunto, entre los documentos anexos á la Memoria del predecesor de usted correspondiente al año que va á acabar.

Habrá visto usted también, pues, cómo en la misma Exposición demostré, ó demostrar creí, que la compra hecha importaba una indemnización positiva, pero indemnización en tal forma, que había podido impedir é impedido que la República participase de ella.

De ahí deduje nuestro derecho á una reparación pecuniaria; y aun admitiendo, en gracia de discusión tan sólo, que la compra no importase una indemnización realmente, sostuve siempre aquel derecho, fundándolo en el hecho de que la operación ejecutada había impedido que la indemnización debida á la República se efectuase.

En la carta que el 28 de Abril de este año dirigí al entonces Presidente electo, hoy en ejercicio, de la Unión,—carta en la cual se encuentra relatada la parte más sustancial de la dilatada conferencia habida el 21 de Agosto de 1883 entre el Vicepresidente de la Compañía del Canal y yo,—habrá usted visto cómo pretendió ese representante *ad hoc* de ella no haber lugar á indemnización alguna para Colombia, por cuanto ésta había buscado y procurádose, en ciertas estipulaciones del contrato para la excavación de la nueva vía, la compensación de todo menoscabo ó pérdida que pudiese sobrevenirle en sus derechos sobre la antigua; y cómo hube yo de demostrarle el error de esa apreciación suya, aunque él no quiso reconocerlo; cómo hube de patentizarle que las estipulaciones aludidas no envolvían renunciación de ninguna especie á los derechos preexistentes de la Nación cuando ellas fueron ajustadas.

Fuese lo que fuese de ello, el referido Vicepresidente, señor Charles de Lesseps, como hablando por sí, y también por el Presidente, su padre, señor de Lesseps, en conclusión me dijo: que á pesar de no estar ellos convencidos de nuestro derecho,

como si convenían en un arreglo, buscarían por su parte el modo de llegar á él. Y agregé: que queriendo arreglar al mismo tiempo, y para siempre, la cuestión relativa al pago de la guarnición militar de Panamá (acerca de la cual no había yo recibido comisión alguna), me suplicaban lo hiciese saber así al Gobierno por el cable telegráfico, y le pidiese indicara una subvención anual fija.

Me apresuré á complacerlos.

Desgraciadamente el despacho que puse fué trasmitido de una manera ininteligible, por lo cual tuve que repetirlo el 28, y no vine á tener la debida contestación hasta el 11 de Septiembre.

Sin pérdida de tiempo di al señor Charles de Lesseps noticia de haberla recibido, y le pedí audiencia para comunicársela. Contestóme que podría verle el 14, y, habiendo sucedido así, puse en su conocimiento que la subvención fijada por el Gobierno era de \$ 150,000 anuales. Parecióle excesiva, y por esto, y sobre todo porque á juicio de la Compañía ella no está obligada á pago alguno de tropas durante los trabajos de apertura del canal, me declaró que por la parte que él representaba no se ofrecía otra cosa, durante ellos, que un contingente, y que este contingente no podía pasar de 100,000 francos por año. Despedíme del señor Vicepresidente Lesseps diciéndole, después de inútiles reflexiones en apoyo de la fijación hecha por el Gobierno, que trasmitiría á éste por el cable la expresada declaración.

No me apresuré á trasmitirla. Juzgué que convenía diferir la expedición del correspondiente despacho telegráfico hasta cuando me fuese posible dar informes definitivos, á un mismo tiempo, sobre el asunto principal cuyo arreglo me estaba encomendado, y en consecuencia procedí á formular, para manifestarlos á la Compañía ó á su representante ó representantes, los términos en que yo creía que tal arreglo podría efectuarse.

Escribí desde luego bases preliminares, que al día siguiente remití con una carta al señor Charles de Lesseps, y el 21 le leí un proyecto formal de convenio con todos sus necesarios pormenores. Eran sus principales artículos los dos que aquí copio:

“ Art. 1.º El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia renuncia en favor de la Compañía Universal del Canal interoceánico el derecho que se reservó por la cláusula final del artículo 2.º de su contrato de 5 de Julio de 1867 con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y también la renta anual de doscientos cincuenta mil dollars que esa misma Compañía se obligó á pagarle según el artículo 3.º del mismo contrato.

“ Art. 2.º En cambio de la renuncia hecha en el artículo anterior, la Compañía Universal del Canal interoceánico da al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia tres millones de dollars y una renta anual de doscientos ochenta mil, la cual queda constituida sobre la empresa del mismo canal, y subsistirá hasta la espiración del término del privilegio concedido á la Compañía por el contrato de 20 de Marzo de 1878.”

Como en la conferencia del 21 de Septiembre no sólo me dijese el señor Vicepresidente Lesseps que él encontraba oscuros ciertos puntos de mi proyecto, si también algo en el sentido de dar la forma de empréstito á la negociación principal,—al volver á pasar á sus manos el proyecto el 22, “en términos más claros,” le advertí

terminante, enfáticamente, que, al discutirlo con sus colegas, debía hacerlo en la inteligencia de que la forma de empréstito, por él indicada, era del todo inaceptable para la parte representada por mí.

Tal advertencia no obstante, en conferencia posterior, tenida el 28, no vaciló el mismo señor Vicepresidente Lesseps en presentarme el primero de los dos contraproyectos que envié al Despacho de usted con oficio del 5 de Octubre, número 25, contraproyecto reducido á esto en sustancia: á que renunciásemos á todo reclamo de indemnización, en cambio de un empréstito de cinco millones de francos. Y á eso se agregaba que el otro contraproyecto, relativo al asunto del pago de la guarnición militar del Istmo, no limitaba yá el mezquino contingente de los 100,000 francos de la Compañía al tiempo de la duración de los trabajos de apertura del Canal, sino que lo extendía á todo el de la duración del privilegio.

Comprendiendo yo entonces que ningún arreglo satisfactorio me sería dado obtener, juzgué llegado el caso, previsto en mis instrucciones, de poner término á mi misión y notificar á la Compañía que la cuestión sería llevada á otro campo; mas juzgué también conveniente no hacer lo uno ni lo otro sin orden expresa del Gobierno, dictada con suficiente conocimiento de causa, y la pedí al efecto por un telegrama que puse el 29.

La contestación que á ese telegrama recibí, llegada el 17 de Octubre, fué la de que insistiera en el reclamo. Yá yo lo había hecho, nó en verdad porque se hubiese despertado en mí esperanza de arreglo alguno, sino porque el tiempo que tardase en llegarme la respuesta del Gobierno, no me pareció inútil emplearlo en hacer que se patentizase más y más la mala voluntad de la Compañía al respecto de todo lo que fuese ó siquiera pareciese una transacción. Para semejante fin, la insistencia debía ser, naturalmente, moderando los términos del reclamo; y era así como lo había hecho una vez, y lo hice otra. El 2 del mismo Octubre, la primera, bajé la exigencia, por el capítulo de indemnización, á 10.000,000 de francos, junto con el aseguramiento, sobre la empresa del Canal, de nuestra renta de 250,000 dollars sobre el Ferrocarril; y el 5 del propio mes, la segunda, bajé la misma exigencia hasta esto: los 10.000,000 de francos en empréstito, nó en pago, y además el indicado seguro.

Cuando presenté la primera de esas dos propuestas, el señor Vicepresidente Lesseps me ofreció someterla sin demora á la consideración de su Consejo Directivo, como antes había sometido mi primitivo proyecto formal, y dióme cita para una nueva conferencia el 5. Acudí á ésta oportunamente, y fui informado de que aquella corporación no convenía en alterar en lo mínimo los términos de los referidos contraproyectos, y de que el Presidente de la Compañía, por el correo de ese mismo día, escribía directamente algo sobre el asunto al predecesor de usted.

Sorprendióme lo último, porque, enviado yo en misión especial á tratar con la Compañía, ó con el señor de Lesseps, la cuestión de indemnización, y no habiendo él llegado á dar, como lo debía y lo había ofrecido, contestación escrita á mi nota expositiva del 11 de Agosto, lo natural era que, al haber de replicar alguna cosa en tal forma, fuese á mí á quien dirigiese esa réplica; pero más tarde pude explicarme el porqué de semejante procedimiento. El predecesor de usted había tenido á bien,

sin avisármelo, "entablar correspondencia particular" con el señor de Lesseps, desde el 18 del mismo Agosto, "con el objeto de disipar cualquiera mala impresión que hubiesen podido causar en él los actos oficiales del Secretario relacionados con los asuntos del Canal"; y el señor de Lesseps pensó, sin duda que, entendiéndose por escrito con el jefe del Departamento de que procedía mi comisión, era innecesario que lo hiciese de igual modo conmigo.

He dicho mal diciendo que la correspondencia del predecesor de usted con el señor de Lesseps, en términos de dar lugar á que éste discutiese directamente con él el asunto que había sido enviado á tratar yo, fué iniciada el referido 18 de Agosto. Lo había sido desde la misma carta credencial que se me expidió en 22 de Mayo, con ocasión de la cual, y para dar á ella una formal réplica por la inusitada parte de argumentación que contenía, escribió el señor de Lesseps la detenida nota que aparece, con fecha 4 de Octubre, al lado de la que el 5 escribió también para responder á la de Agosto citada.

Lo que principalmente había que lamentar en el explicado aunque no excusable procedimiento, era que mediante él pudieron ser repetidos por el señor de Lesseps argumentos que yá habían sido contestados de palabra al Vicepresidente de la Compañía, pero de cuyas contestaciones no había quedado constancia porque, no habiendo tenido las conferencias conmigo otro carácter que el de simples *conversaciones*, no hubo cómo se llevasen de ellas protocolos; circunstancia que de antemano hice notar al Gobierno, por comunicación del 15 del mismo Agosto citado. De lamentarse digo que era la repetición de argumentos advertida, porque ella dió ocasión para que se pusiese de manifiesto algún desacuerdo existente entre la manera de ver las cosas el predecesor de usted y la manera de verlas yo, lo cual, á haber de continuar el debate del representante de la Compañía conmigo, tenía que colocarme en una posición no poco embarazosa en verdad.

Cuando formulé la segunda de las dos propuestas finales, yá no sólo me guiaba el propósito de hacer cada vez más patente la falta de disposición de la Compañía á celebrar un arreglo que mereciese más ó menos tal nombre, sino también una vislumbre de que acaso fuese aceptada, con lo cual habría siquiera un principio de tal arreglo. Digo principio, nó más, porque no podía ser ni era mi pensamiento, como tampoco habría podido serlo del Gobierno, que la Nación se conformase con lo últimamente pedido por mí. Y que esto no fué pensamiento mío, quedó consignado en el antepenúltimo párrafo del oficio que bajo el número 45 y con fecha 16 de Noviembre de 1883 dirigí al Despacho de usted desde la ciudad de Londres, el cual párrafo fué suprimido, junto con el que le seguía, al ser publicado tal oficio entre los documentos anexos á la Memoria de Hacienda del presente año. Mi pensamiento verdadero, todo, fué por lo menos insinuado en aquel antepenúltimo párrafo, y netamente expuesto más tarde, en la ocasión de que adelante hablaré, al Presidente electo entonces, hoy en ejercicio, de la Unión.

Á pesar de la vislumbre dicha, mi ardiente deseo era el de que se me diese precisamente la orden de poner término á la gestión amistosa, como único medio seguro de no perder al cabo el tiempo en inútiles diligencias; pero nunca pude entender haber recibido tal orden de la Administración que me había enviado ante

la Compañía del Canal. Con fecha 30 de Octubre de 1883 se me dijo, en comunicación que recibí el 24 del siguiente Diciembre: "Estando usted en posesión de todos los datos necesarios, como lo telegrafió de Nueva-York, y teniendo plenos poderes, el Poder Ejecutivo espera que seguirá usted la importante negociación que le ha confiado, hasta celebrar un convenio que juzgue aceptable, ó hasta hacer la protesta de que la República hará valer sus derechos ante los Tribunales de la Unión, en el caso imprevisto, pero posible, de que la Compañía se denegare á un equitativo arreglo de estas cuestiones"; pero desde el 3 del mismo Diciembre había venido á mis manos un telegrama de este tenor, fechado el 24 de Noviembre: "Permanezca en su puesto hasta recibir correspondencia del 16," y esa correspondencia del 16, que más tarde resultó no ser del 16, sino del 12, ni ratificaba en manera alguna lo dicho en la del 30 de Octubre, ni abría ningún nuevo camino para dar fin á lo pendiente.

Ahora, que mi vislumbre no había sido engañosa, me lo demostró el resultado, bien que no inmediato, de la propuesta que fué objeto de ella. Á tal propuesta no contestaron los señores de Lesseps sino después de tres meses de dilaciones á que llamé repetidas veces la atención del Gobierno; pero contestaron aceptándola, aunque con una modificación, referente á lo de la guarnición de Panamá. Nó otra cosa que esa aceptación fué lo que llevó á Cartagena al entonces Presidente electo, y trajo á esta capital al entonces Presidente en ejercicio, el correo de gabinete que despaché de París el 16 de Enero del año que va á espirar. La forma en que esa aceptación fué dada, relatada por mí al Despacho de usted en oficio del 5 del mismo mes, número 61, no tendió á convertirla en menos efectiva de lo que en realidad era. Tal forma se explicaba, hasta cierto punto al menos, por la manifestación, que en la misma ocasión me hizo el señor Charles de Lesseps, de que por la Compañía no se suscribiría arreglo alguno que no contase con la opinión ó aprobación anticipada de los dos aludidos Presidentes.

Por eso mismo fué por lo que sobre el particular no sólo hube de escribir al Presidente señor Otálora, sino también al Presidente electo, señor Núñez, aparte la recomendación especial de que escribiese al segundo, que me hizo el mismo señor Charles de Lesseps, hablando por sí y por su padre.

Y fué en tal ocasión cuando netamente expuse el pensamiento á que hice alusión no há mucho, terminándolo por la indicación de un *ultimátum*, que debía darle forma práctica.

Los términos del *ultimátum* así indicado son más ó menos conocidos de la Nación: 15.000,000 de francos en pago, y el seguro de la renta de 250,000 dollars que tenemos en el Ferrocarril. El señor Presidente Otálora, instruido de él, hizo se me respondiese que aguardara órdenes del nuevo Presidente; y el señor Núñez me contestó que lo acogía, "pero sometiendo todo al Congreso." Mas el señor Núñez no se posesionó de la Presidencia hasta el 11 de Agosto, y ya desde el 17 de Mayo había yo recibido, suscrito por usted como Secretario de la Administración Hurtado, y fechado á 14 del mismo mes, un telegrama del tenor que sigue:

"El Presidente, visto ningún resultado práctico negociación, resuelve su retiro. Comunique Lesseps, lo mismo, que Gobierno reserva todos sus derechos. Harálos valer forma y época más convenientes."

Di en primera oportunidad,—el 19 del mismo Mayo,—el debido cumplimiento á la resolución que así me había sido comunicada, y por telegrama del 20 lo avisé á usted, y por oficio y carta del mismo día di cuenta á usted mismo, por menor, del acto de la notificación, y de mis dos últimas entrevistas oficiales, la última el 20, con los señores de Lesseps.

Después, nada parecía ya que me tocase hacer en el asunto, salvo el complementar algún informe anterior que lo requiriera; pero creí últimamente no haber dicho hasta ahora todo lo que debía decir sobre mi manera de ver un punto importantísimo, y, más por llenar ese vacío que por cualquiera otra razón, he escrito cuanto precede,—repetición, en su mayor parte, del contenido de muchas comunicaciones mías oficiales ó semioficiales,—para venir á aquel punto, que es hoy el de más palpitante interés.

Quiero referirme al de la entidad que deba ser demandada judicialmente por la República, una vez que no se ha podido llegar á un amistoso arreglo.

Yo tengo dicho, ó por lo menos insinuado,—en alguna de mis comunicaciones no dadas aún á luz,—que la demanda judicial debe dirigirse tanto contra la Compañía del Ferrocarril como contra la del Canal, para prevenir cualquier inconveniente jurídico que de la omisión de la primera pudiera seguirse, por haber de estimársela más ó menos responsable del hecho motivo de la reclamación; pero, bien considerado todo, tal vez no hay lugar á proceder sino contra la segunda. El hecho de que se trata,—la compraventa de las acciones del ferrocarril de Panamá,—aparece no haber sido, del lado de la sociedad de este nombre, sino el hecho individual de sus anónimos miembros, que ella colectivamente no podía impedir. Con un sindicato particular, designado ó aceptado por ellos, se entendió el respectivo representante de la Compañía del Canal, y el precio ofrecido y recibido, bien que equivalente sin duda á una no sólo positiva, sino amplia, liberal indemnización, no tuvo que pasar, ni pasó, por las manos de la otra Compañía. ; De qué entonces tendría ésta, pues, que responder ?

Nó así la Compañía del Canal. Ella,—la Compañía propiamente dicha,—sí fué quien hizo la compra; y como al hacerla agravió con tal hecho el derecho de la República, se halla obligada á otorgar á ésta una reparación de ese agravio. Para no haber incurrido en responsabilidad semejante, debió, antes de efectuar la compra, atender al derecho de la parte á quien de otro modo perjudicaba con ella. No niego, pues, á la Compañía del Canal el derecho para haber comprado las acciones del Ferrocarril; pero se lo reconozco con la obligación consecuenencial de dar satisfacción al derecho de la República.

No es verdad, salta á la vista, que la Compañía del Canal fuese en el caso *un comprador como cualquiera otro*. Cuando el Vicepresidente de ella, en la conferencia del 21 de Agosto de 1883, me hizo un argumento por el estilo, creí bastante contestarle, y le contesté, que una tal paridad no era admisible, por cuanto todo el mundo, menos la sociedad que él representaba, podía haber comprado las acciones del Ferrocarril sin causar con ello á la República el daño de privarla de la indemnización que le correspondía. Efectivamente, á quienquiera que hubiese hecho esa compra, no siendo la Compañía del Canal, habría tenido ésta que pedirle el permiso

consabido; y ese permiso no le habría sido otorgado sin previa indemnización de los perjuicios que de él se seguirían al otorgante, indemnización de cuyo valor habría entrado la mitad en las arcas de Colombia.

Ahora, para concluir, habré de agregar—que todo lo que en el presente escrito se ve como por mí propuesto, ó indicado, al respecto de la cuantía ó términos de lo que hubiera de constituir nuestra indemnización, debe entenderse que es con relación á un arreglo amigable; pues desde que se trate de pleito, yá no hay porqué no exigir la cuantía rigurosa del valor efectivo que nuestro derecho tenga. Cuál sea ese valor, cosa es que no podrá precisamente saberse sino en el curso del respectivo juicio, como quiera que, aun cuando es evidente que el Canal causará daños al Ferrocarril, falta que por los medios legales se haga la apreciación de la extensión á que esos daños podrán llegar. Pueden ser la completa ruina de la vía férrea, ó tan sólo su disminución, bien que considerabilísima, en importancia. Tócale al demandante, para entablar su acción, decir en cuánto estima él tales daños. El Juez dirá después, oído el correspondiente dictamen, cuánto valen ellos efectivamente, y conforme á eso mandará pagar.

Tengo el honor de ser de usted, señor Secretario, muy atento servidor.

GIL COLUNJE.



FERROCARRIL DE BOLIVAR.

El Gobierno compró esta empresa en 15 de Diciembre de 1875, porque, sin duda, creyó favorecer con tal medida los intereses fiscales de la Nación y los del comercio del interior. No es del caso atacar ni defender la bondad de aquel paso, ni las condiciones con que se dió. Bastará manifestar que una costosa experiencia demostró que aquella empresa, situada á una gran distancia del centro de acción del Poder Ejecutivo, no podía ser administrada con buen éxito directamente por el Gobierno. Y esto nó por culpa de los diferentes administradores que la manejaron, sino por la naturaleza misma del negocio. El Poder Ejecutivo tuvo siempre cuidado de encomendarla á manos hábiles; sus administradores fueron sabiamente escogidos; pero, como queda dicho, la actividad, la honradez y buena voluntad por ellos desplegada, vinieron á estrellarse contra los inconvenientes de una empresa que, además de ser nueva, tenía carácter oficial, y por lo mismo, cargaba con todas las exenciones, franquicias y gravámenes que algunas leyes le habían impuesto. Además, una empresa de ferrocarril que por su naturaleza tiene necesidades de muy diversos géneros, magnitudes y cuantías, sometida al cartabón de una ley de Presupuesto en que es imposible preverlo todo, tiene que presentar en los detalles prácticos y diarios de su manejo, mil tropiezos y dificultades que es fácil concebir. Para esto se necesita toda la libertad de acción del interés individual, que, además de contar con recursos y ojos que no siempre tiene el administrador oficial, no conoce más limite que el de su con-

veniencia y el de sus propios recursos, límite que generalmente es muy amplio.

El inconveniente capital del Ferrocarril de Bolívar es el de buscar el mar en un punto que carece de todas las condiciones de puerto mediano ; lo que ha obligado á formar allí una empresa mixta de vehículos terrestres y marítimos. Esto ha hecho mucho más costosa su administración, y ha producido y produce graves inconvenientes para el manejo de las mercaderías. De aquí la necesidad de prolongar la vía férrea hasta encontrar un buen fondeadero. Parece innecesario hacer notar las ventajas que reportarán el Gobierno y el país en general con la prolongación de esta línea. No se pueden ocultar á una inteligencia de criterio práctico los inconvenientes que tiene para el comercio una línea mixta por sus vehículos, ni las ventajas que se disfrutarán el día en que los bultos pasen de los buques de mar á los almacenes del ferrocarril, sin hacer uso de los remolcadores.

Salgar no es, propiamente hablando, puerto de mar, y todo lo que se ha hecho para habilitarlo de tál, ha sido poco menos que inútil. Los buques tienen que anclar á considerable distancia de la costa y esperar allí á nuestros lentos remolcadores para poder depositar en tierra los pasajeros y la carga que traen del Exterior. Esto en la entrada más frecuentada que tiene nuestro país, no le hace honor ; y será muy satisfactorio el poder presentar á los buques, que hoy hacen una acción casi heroica visitándonos, un puerto verdadero, con fondo suficiente, defendido de los vientos, libre de escollos y bajíos, y en el que se encuentren las facilidades de desembarque y embarque á que hoy se da tanta importancia, y con abundancia de razón, aun en naciones de no mucha significación marítima. Cuando se viene del Exterior se experimenta profundo desaliento al llegar á Sabanilla, pues poco menos se encontraría al detenerse el buque en cualquier otro punto escabroso y desierto de la Costa. El litoral Atlántico es el frente que presentamos á Europa, y el más expuesto á las miradas del mundo civilizado. Justo es, pues, que tratemos de tener en él un puerto presentable, que, en vez de ahuyentar, atraiga á los buques, que son correos de la civilización

y repartidores de la riqueza. La prolongación es, por lo tanto, benéfica y necesaria; y, una vez hecha, tendremos, al terminarse el ferrocarril de Santa-Marta, lo que tanta falta nos hace y lo que tanto provecho nos puede traer: un puerto para el ferrocarril de Bolívar y un ferrocarril para el puerto de Santa-Marta.

Movido por estas razones, se resolvió el Gobierno á promover la prolongación, y, al efecto, abrió la licitación correspondiente. Verificada ésta, se prefirió, por ser más favorable á la Nación, la propuesta del señor Jorge Holguín, con quien se celebró el 25 de Febrero de 1882 el contrato respectivo, aprobado por la ley 45 de 17 de Agosto del mismo año. Según el artículo 10.º de dicho contrato, debían entregarse al señor Holguín \$ 50,000 en bonos de los que habla el artículo 6.º, y \$ 150,000 al empezarse los trabajos. Respecto de la primera partida, no había por qué dilatar su entrega, y ésta se hizo en tiempo oportuno. Pero el señor Holguín, deseoso, sin duda, de levantar los fondos necesarios para llevar á cabo la obra, y queriendo probablemente, para este efecto, conseguir una mayor cantidad en bonos, participó al Gobierno que los trabajos habían tenido yá principio, y que, en consecuencia, tenía derecho á recibir \$ 150,000 más en los mismos documentos. El Administrador del ferrocarril comunicó también este hecho, y, de consiguiente, se entregaron al señor Holguín, al tenor del contrato, los \$ 150,000 que solicitaba.

Pero la prolongación no se hizo, y el ferrocarril está hoy como estaba antes de celebrarse el contrato con el señor Holguín.

Así las cosas, resolvió el Gobierno impulsar la empresa en provecho propio y del público, arrendando el ferrocarril. Promovió, al efecto, la licitación legal, y quedó con el contrato el señor Luis G. Rivas, que favoreció más que ninguno los intereses fiscales. El convenio celebrado con el señor Rivas en 1.º de Junio de 1883, documento que hace honor al señor Galindo, entonces Secretario de Hacienda, no necesitó de la aprobación legislativa, según lo manifestó el Congreso al Poder Ejecutivo en oficio del Secretario del Senado de Plenipotenciarios, de 6 de Octubre de 1883, número 178, y principió á recibir religioso cumplimiento por ambas partes, después de habersele entregado la empresa al señor

Rivas por riguroso inventario y avalúo. Es la ocasión de manifestar que la Compañía formada por el señor Rivas con conocimiento del Gobierno para explotar la empresa, ha dado al contrato puntual cumplimiento y se ha esmerado en la exacta precisión de los pagos, avanzando algunos.

En 8 de Octubre de 1883 se celebró con el señor Rivas un contrato adicional, cuyas condiciones son todas favorables al Gobierno, como puede verse en la página 20 de la última Memoria de Hacienda. Tres días antes había dictado el Poder Ejecutivo el decreto número 880 bis, de 5 de Octubre, por el cual se restablece el monopolio de la carga y descarga de los buques que entren por las Bocas de Ceniza. Esta medida produjo quizá desfavorable impresión al comercio de Barranquilla, y se elevaron algunos memoriales en contrario, que llegaron á conocimiento del Senado. Afortunadamente los arrendatarios han hecho poco ó ningún uso de este privilegio, y manifestaron que concederían liberalmente los permisos que se les pidieran por los particulares, para efectuar en vehículos propios la carga y descarga. Esto calmó, según parece, los ánimos y terminó el asunto.

El 6 por 100 del producto bruto de la empresa que, según el contrato, pertenece al Gobierno, produjo desde el 16 de Noviembre de 1883, día en que se hicieron cargo de la empresa los arrendatarios, hasta el 30 de Septiembre último, la suma de \$ 9,861-25, lo que da un promedio mensual de \$ 939-16, ó sea al año la suma de \$ 11,269-92. Si á esto se agrega la cantidad de \$ 30,650, que anualmente produce el arrendamiento fijo, se tendrá la cantidad de \$ 41,919-92. De esta suma debe deducirse la subvención del Estado de Bolívar, que paga el Tesoro Nacional, y los sueldos de los empleados encargados de representar al Gobierno en sus relaciones con la Compañía arrendataria.

En la página 69 de la Memoria de Hacienda de 1883, se encuentra el cuadro de los productos del Ferrocarril durante la administración oficial, y de la Compañía constructora en el tiempo corrido de 1872 á 1882 (sin tener en cuenta el primer semestre de 1872). El producto líquido durante estos diez años fué de \$ 300,487-92, lo que da un promedio anual de \$ 30,648-79.

Si al arrendar el ferrocarril hubiera sido, en realidad, posible aliviar con los intereses de la Nación la acuciosidad y el celo permanentes del interés particular, no hay duda que con tal medida se habría resuelto de raíz el problema de la administración de esta importante empresa.

El 5 de Julio último se celebró con el señor Carlos Uribe un contrato por el cual se le vende la empresa del Ferrocarril con todas sus anexidades, casas, estaciones, almacenes y demás edificios, muelles, etc. etc. Este convenio vino á ser ley de la República, en virtud del acto legislativo marcado con el número 49, de 25 de Septiembre de 1884, que lo aprobó con algunas modificaciones. La bondad de esta operación queda demostrada con el hecho de merecer, como mereció, la aprobación ejecutiva, la del Congreso y la del comercio de Barranquilla, inmediatamente interesado en ella. Facilita la construcción del Ferrocarril de Girardot, y ésta fué una de las razones que más influyeron en el ánimo del Poder Ejecutivo para llevarla á cabo. El Gobierno necesita despertar vigorosamente el interés de la República, aletargado por su perezoso y lento comercio, consecuencia natural del cerco de cordilleras y dificultades físicas que lo rodean, embarazando su desarrollo y matando su industria. El impulsor civilizador tiene que partir del centro á la circunferencia, para que su acción sea benéfica y uniforme. Mientras el comercio del interior no tenga la actividad y las facilidades suficientes, el del resto del país tendrá que languidecer, faltar de impulso y de alimento. Por esto el Poder Ejecutivo ha dado y da tanta importancia al Ferrocarril de Girardot, que está llamado á producir resultados tan satisfactorios. Por el artículo 5.º del contrato se compromete el Gobierno á entregar las sumas que reciba del comprador, al contratista que emprenda las construcciones en Girardot, contribuyendo así con una suma considerable para formar el fondo que sea necesario para esta última obra. Otra ventaja importantísima obtenida en este contrato, es la prolongación del Ferrocarril de Bolívar, que está obligado á llevar á término el comprador, á lo más tarde 18 meses después de haber recibido la empresa. Habiendo yá tratado de la necesidad y be-


neficios de la prolongación, creo innecesario hacer aquí hincapié sobre el mismo asunto ; pero sí haré notar las estipulaciones que se refieren al muelle y á los almacanes de fierro, y que vienen á ser el complemento material de la obra. En cuanto al precio y demás condiciones de la venta, es claro que son favorables, cuando no han sufrido censuras ni de parte de la prensa opositora ; y si se recuerdan las que mereció el contrato de compra que celebró el Gobierno con la Compañía constructora alemana, por lo elevado del precio del Ferrocarril, que, se decía, habría costado, á lo sumo, \$ 300,000, se verá que en el presente contrato, en que se han obtenido por él \$ 684,000, el Gobierno se mantuvo en los límites de la mutua equidad.

El señor Carlos Uribe elevó un memorial al Poder Ejecutivo en que manifestaba que cedía el contrato de enajenación al señor Francisco J. Cisneros. Esta cesión fué aprobada por el Gobierno, y se extendió, en consecuencia, la diligencia respectiva, en la cual hace constar el señor Cisneros que acepta todas las obligaciones contraídas por el señor Uribe, y que está pronto á dar las seguridades que el contrato exige.

Al efecto, y previas todas las formalidades legales, se extendió ante el Notario 3.º del círculo de Bogotá, señor Francisco Ramírez Castro, en 17 de Noviembre del presente año, la escritura hipotecaria número 1,362, por \$ 100,000. Esta es una de las dos garantías que, conforme al artículo 13 (modificado) del contrato, debe otorgar el comprador. La otra es la hipoteca especial, de que también habla el mismo artículo, y que deberá hacerse á favor del Gobierno, gravando todos los valores vendidos según el contrato. Este documento deberá extenderse en Barranquilla, después de practicar el inventario riguroso de la Empresa y antes de entregarla definitivamente al comprador.

Se ha pedido al señor Administrador de la Aduana de Barranquilla un proyecto de decreto orgánico de la carga y descarga de las mercaderías, y del modo y forma como deban reglamentarse las operaciones de la Aduana y de la Empresa en sus relaciones mutuas, de suerte que queden perfectamente á cubierto los intereses de la Nación y del comercio. Este empleado, por

su posición, puede ilustrar ventajosamente el criterio del Poder Ejecutivo para el estudio y expedición de tan importante decreto. Tal es, hasta el presente, el curso que ha seguido el negociado del Ferrocarril de Bolívar, y la situación en que se encuentra en los momentos en que escribo estas líneas.



TIERRAS BALDIAS.



RELACION DE TITULOS EMITIDOS.

Títulos renovados por certificaciones expedidas á particulares, en virtud de leyes anteriores al decreto de 23 de Agosto de 1866, por el cual se ordenó la presentación de tales certificaciones para formar la cuenta y renovarlas.....hcts. 395,957

Títulos renovados, expedidos en favor del Estado de Antioquia..... 60,000

Id. id. al de Bolívar: 60,000 hs. á que tenía derecho por lo que les correspondía á las antiguas Provincias, y 11,000 á la antigua Provincia de Mompox, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 175 de la ley 1.^a, parte 2.^a, tratado 1.^o de la Recopilación Granadina... 71,000

Al Estado de Boyacá..... 143,000

Al del Cauca 140,000

Al de Cundinamarca..... 80,000

Al Magdalena 67,000

A Santander 120,000

A Panamá..... 230,000

Al Tolima..... 40,000

Además, al Estado de Antioquia se le otorgaron, por decreto legislativo de 11 de Junio de 1872, 200,000

Pasan.....hs. 1.346,957

Vienen.	1.346,957
hectáreas para fomentar la inmigración, y en 3 de Junio de 1873 se emitieron los títulos correspondientes. .	200,000
La ley 18 de 1874 cedió al mismo Estado 100,000 hectáreas para auxiliar la construcción del ferrocarril de Antioquia, y en 10 de Diciembre de 1877 se emitieron los títulos.	100,000
Bonos territoriales expedidos en Londres en virtud del convenio de 25 de Marzo de 1861, por el Comisionado Fiscal de la Confederación Granadina, señor Manuel María Mosquera.	1.718,406
Títulos expedidos á la empresa del Ferrocarril de Girardot, en virtud de la ley 58 de 1881, los cuales reposan en la Tesorería general, á donde se mandaron para la venta.	100,000
Títulos emitidos á favor del señor Francisco J. Cisneros, en virtud del contrato sobre construcción del Ferrocarril del Cauca.	200,000
	<hr/>
Total de la emisión de que hay constancia.	3.665,363
Faltan por emitir:	
Títulos por lo que correspondía á la antigua provincia de Casanare, y que no se han emitido por pertenecer hoy ese Territorio al Gobierno Nacional.	9,523
Títulos por lo que correspondía á la antigua provincia de Vélez, y que no se han emitido porque, habiéndose dividido el territorio de dicha provincia, con la nueva formación política de los Estados, es necesario que se verifiquen los arreglos del caso entre Boyacá y Santander para saber cuánto corresponde á cada uno.	16,000
	<hr/>
Total. hcts.	3.690,886

Esta cantidad debe ser mayor, pues no comprende las certificaciones que no han sido renovadas, emitidas en virtud de leyes expedidas desde el año de 1821, antes del 23 de Agosto de 1866,

fecha del decreto que dictó el Presidente de la República, General T. C. de Mosquera, por el cual se ordenó que todas las certificaciones fueran presentadas para su renovación. El expresado decreto fué derogado por el de 7 de Diciembre de 1867, el cual ratificó el valor de los títulos, conforme á la letra de las certificaciones antiguas, y dispuso que tanto éstas como los nuevos títulos renovados fueran admisibles en las adjudicaciones de tierras baldías.

No se ha podido completar de una manera exacta la relación de los títulos emitidos hasta la fecha, por no ser posible obtener completo el dato en los libros de la cuenta; pero en todo caso parece evidente que no se han emitido títulos por un valor mayor de cuatro millones de hectáreas.

ADJUDICACIONES.

Del estudio de los libros de la cuenta de Tierras Baldías, aparece que se han adjudicado desde el año de 1827 hasta la fecha, las siguientes extensiones:

	m. c.
A cambio de títulos de concesión, hcts.	671,476—6,189
En remate por documentos de deuda pública.	359,831—2,145
Por concesiones especiales.	152,650—4,000
Como auxilio para vías de comunicación etc.	114,440—9,872
A cultivadores.	33,927—8,668
	<hr/>
Total de lo adjudicado, de que hay constancia.	1,332,327—0,874

Es de notarse que en estas partidas no figuran muchas de las adjudicaciones hechas por los antiguos Gobernadores de provincia, porque estos empleados no mandaban los datos necesarios, ó no daban cuenta al Poder Ejecutivo de sus resoluciones sobre la materia. Pero como en tales épocas las adjudicaciones

de tierras baldías generalmente se hacían en remate público, por dinero ó por documentos de deuda pública, puede asegurarse que la cantidad de títulos que hay en circulación no es menor de 3.000,000 de hectáreas, que agregadas á la superficie adjudicada, dan un total de hectáreas entregadas ó comprometidas, de 4.332,327—0,874; sin computar las concesiones decretadas para el fomento de nuevas poblaciones, que no se han hecho efectivas y por las cuales no se han expedido títulos.

Respecto de las adjudicaciones hechas por los antiguos Gobernadores de provincias, ya se han pedido á los Gobiernos de los Estados los datos necesarios para incorporarlos en la cuenta; pero todavía no los han remitido á este Despacho.

TERRITORIO BALDIO DE LA REPUBLICA.

Es muy difícil conocer con alguna exactitud la superficie total de terreno baldío que existe en el territorio de cada Estado. Sin embargo, de los datos estadísticos que suministra el Coronel de ingenieros señor Agustín Codazzi, quien formó los mapas de la República que hoy existen, se deduce que el territorio baldío de cada Estado puede computarse así:

	<small>Miriámetros cuadrados.</small>
En el Estado de Antioquia.....	260-25
En el de Boyacá.....	558-37
En el de Bolívar.....	400
En el del Cauca.....	1,038
En el de Cundinamarca.....	1,833
En el del Magdalena.....	448
En el de Panamá.....	465
En el de Santander.....	237
En el del Tolima.....	114 50
En el Territorio del Caquetá.....	5,000
Total.....	<u>10,354-12</u>

O sean ciento tres y medio millones de hectáreas de terreno baldío, aproximadamente, á razón de diez mil hectáreas por millímetro cuadrado.

Hoy que la Nación puede esperar fundadamente que la apertura del Canal interoceánico dará un valor considerable á la propiedad raíz del Istmo, juzgo de importancia hacer aquí la relación de los baldíos que existen en cada una de las antiguas provincias que hoy forman el Estado de Panamá, tomando siempre por norma los datos del Coronel Codazzi.

Hay en la provincia de Panamá.....	3.450,000	hectáreas.
En la de Chiriquí.....	760,000	id.
Y en la de Veraguas.....	440,000	id.

Total..... 4.650,000 hectáreas.

Deduciendo de esta cantidad las concesiones hechas, se tiene :

Títulos emitidos al Estado.....	230,000
Concesión á la Compañía del Ferrocarril de Panamá.....	96,000
Id. al Canal interoceánico.....	500,000
Adjudicaciones hechas á particulares en el Estado.....	15,726—7,805

Total..... 841,726—7,805

Superficie baldía libre..... 3.808,274—7,805

De esta cantidad puede disponer el Gobierno de la Unión como de un recurso fiscal de mucha significación, si esa extensión baldía no se prodiga en concesiones inútiles.

Por decreto número 92 de 9 de Febrero de 1881, se suspendieron las adjudicaciones de tierras baldías en el Estado de Panamá. De este decreto, que está vigente, no se ha exceptuado sino á la Compañía del Ferrocarril (á la cual no se ha adjudicado todavía el completo de las 96,000 hectáreas á que tiene derecho) y á la Compañía del Canal, que tiene el privilegio de escoger los terrenos que le convengan, dentro de los límites legales.

Conforme á los contratos de 1850 (4 de Junio) y 16 de Agosto de 1867, celebrados con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, se hicieron á esta empresa las siguientes concesiones :

100,000 fanegadas, ó sean 64,000 hectáreas, de las cuales se adjudicaron en el año de 1866, 61,018 hectáreas, 5,600 m. c., así:

En los lotes alternados siguientes á la orilla de la vía :

Lote número 1.º	2,114
Lote número 3.º	8,438
Lote número 5.º	2,624
En un solo lote afuera de la línea.	47,842—5,600

Total, hectáreas. 61,018—5,600

Faltan, pues, para completar esta concesión de 64,000 hectáreas, 2,981 hectáreas y 4,400 m. c.

Además de esto, como en el artículo 18 del contrato de 4 de Junio de 1850 se estipuló que, si en las provincias de Panamá y Veraguas había territorio baldío suficiente, la concesión podría extenderse hasta 150,000 fanegadas, ó sean 96,000 hectáreas (concesión que fué ratificada por el contrato de 16 de Agosto de 1867), la expresada Compañía tiene derecho á que se le adjudiquen todavía 34,981 hectáreas y 4,400 m. c., cantidad con la cual se completa la extensión de las 96,000 hectáreas concedidas. Es entendido que, para que todas estas concesiones tengan su más estricto cumplimiento, se necesita antes que la Compañía cumpla de un modo igualmente estricto las obligaciones que contrajo por el contrato de 1867.

En la isla de Manzanillo, la Compañía se comprometió, entre otras cosas, á entregar al Gobierno de la Unión cuatro hectáreas de terreno propio para edificar. Esta entrega yá se hizo, y los respectivos lotes figuran en el plano de la ciudad de Colón, copiado en la Sección 3.ª de este Despacho. Pero al verificar en dicho plano las operaciones necesarias para calcular el área del terreno entregado, se vió que parte de este terreno comprendía algunas calles; y como conforme al contrato sólo debía recibirse aquel en donde pudiera edificarse, se resolvió hacer el reclamo

correspondiente por 7,180 metros cuadrados, 78 centímetros, que miden las calles y callejones que se entregaron, formando parte de las cuatros hectáreas expresadas. A esto se contrae la nota número 82, de fecha 13 de Septiembre último, que dirigí al señor Superintendente general y Representante de la mencionada Compañía.

También se exigió el plano de la línea del ferrocarril que la Compañía debía formar conforme á lo estipulado en el artículo 24 del contrato de 16 de Agosto de 1867.

CANAL DE PANAMA.

Las concesiones hechas á la Compañía Universal del Canal de Panamá, son las siguientes :

1.^a Las tierras baldías necesarias para el trazado, las escalas, estaciones, embarcaderos, amarraderos, almacenes, y en general, para todas las necesidades de la apertura del Canal y del servicio del mismo, así como para la vía férrea si le conviene construirla. Estas tierras, que se tomarán de los lotes separados para el Gobierno en la adjudicación á la Compañía del Ferrocarril, por no haber otras, vuelven al dominio de la República con el Canal y la vía férrea al terminar el privilegio.

2.^a Una zona de terreno de 200 metros de ancho sobre cada uno de los costados ú orillas del Canal, en toda la extensión que éste recorra, cualquiera que sea.

3.^a 500,000 hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener. Estas tierras se deben adjudicar á la Compañía en los lugares que ella elija, con las siguientes condiciones :

Que las adjudicaciones se harán á medida que los trabajos vayan adelantando, conforme á lo estipulado en el artículo 4.^o del contrato ; y

Que las adjudicaciones que se pidan en las costas marítimas, y en las orillas de los ríos ó del Canal, deberán hacerse en lotes alternados con el Gobierno, de 1,000 á 2,000 hectáreas.

Fundada en la concesión teórica de 500,000 hectáreas, la Compañía solicitó de esta Secretaría que se le declarara el derecho á obtener en adjudicación hasta 150,000 hectáreas, y al efecto presentó su informe acerca del adelanto de los trabajos de excavación, formación del capital para la obra, empleo de máquinas, etc. Aun cuando este informe, en realidad, no expresaba un adelanto material determinado en la excavación, el Poder Ejecutivo resolvió favorablemente la petición hecha, en consideración á la importancia de los trabajos preparatorios llevados á cabo y á la magnitud de la obra.

Posteriormente el señor V. Harel, comisionado de la Compañía para el establecimiento de la Oficina de dominio en Colombia, presentó unas propuestas al Poder Ejecutivo, por las cuales el Gobierno debía entrar en arreglos con los dueños de terrenos en los valles del Cauca, de La Vieja y Las Pavas, con el objeto de que éstos cedieran á la Compañía una parte de sus tierras, en cambio de otras que podían elegir en los baldíos de la Nación, siendo el mérito para esto el que la Compañía se obligaba á construir un ferrocarril desde Cali hasta la costa del Pacífico. También se solicitaba la isla de Coiba con todas sus dependencias.

Esta propuesta fué resuelta negativamente por el Poder Ejecutivo, y se comunicó á la Compañía que las adjudicaciones se harían en los términos precisos del contrato y de conformidad con las leyes de la materia (*Diario Oficial* número 6,137).

También solicitó la Compañía que se extendiera la declaratoria del derecho á obtener en adjudicación tierras baldías hasta 250,000 hectáreas. Esta nueva solicitud, que contiene también un informe de los trabajos del Canal, aun no ha sido resuelta.

LEGISLACION SOBRE TIERRAS BALDIAS.

El título X del Código Fiscal y la ley 71 de 1874, fueron hasta el año de 1882 las únicas leyes procedimentales que reglamentaban la administración de las tierras baldías como bienes nacionales, pero tan deficientemente, que para llenar los vacíos de tales disposiciones había necesidad, frecuentemente, de dictar resoluciones ó decretos reglamentarios cada vez que una duda hacía preciso este procedimiento.

La ley 48 de 1882 es, sin duda alguna, el acto de mayor importancia expedido por el Congreso de aquel año; y en su estricto cumplimiento está seguramente la solución de innumerables y difíciles problemas que una imprevisión injustificable legaba á las generaciones futuras, con la creación artificial, por decirlo así, de la tan debatida cuestión agraria, que entre nosotros no tiene ni debe tener razón de ser.

Lo que actualmente sucede en Irlanda, y que por muchos años aún será la gran dificultad de los estadistas ingleses, debe tenerse siempre presente para evitar tan terribles escollos, que más de una vez han puesto á prueba la excelencia del primer gobierno del mundo.

Los que contribuyeron á la expedición del expresado acto legislativo han hecho un gran servicio al país, cuyas notables consecuencias no pueden, por ahora, calcularse.

Mas, como la legislación en todos los países es una obra que adelanta de acuerdo con la práctica y las exigencias especiales de cada época, no debe extrañarse que indique algunas modificaciones sugeridas por la experiencia.

En efecto, la ley 48 de 1882 y la ley 61 de 1874, han presentado algunas dificultades, que podrán obviarse con la sanción de las siguientes disposiciones:

1.^a Que todo individuo que quiera establecerse como cultivador en terrenos baldíos, debe solicitar una licencia del respec-

tivo Presidente del Estado ó Prefecto del Territorio, acompañando á su solicitud la prueba testimonial con la cual se acredite la calidad de baldíos de los terrenos, señalando éstos con linderos determinados ;

2.^a Que en vista de la solicitud del cultivador, se ordene la fijación de edictos por 30 días, con el objeto de que los individuos que se crean con derecho hagan sus reclamos ante el Gobierno del Estado ó Territorio, exhibiendo al efecto los títulos legales que posean, para que resuelva el punto administrativamente, dando cuenta de tal resolución á esta Secretaría, para su aprobación ó improbación ;

3.^a Todo individuo que se haya establecido como cultivador en terrenos baldíos, por haber cumplido con las formalidades anteriores, tiene el derecho de que se le ampare en la posesión y uso de los terrenos que vaya desmontando y cultivando, y pasados cinco años de posesión y trabajos continuos, podrá solicitar el título de propiedad, para lo cual deberá comprobar su derecho con la respectiva licencia que haya obtenido y sin necesidad de llenar ninguna otra formalidad ;

4.^a Ningún cultivador adquiere derecho á mayor extensión de terreno que la que haya cultivado durante los cinco años de que habla el punto anterior ;

5.^a En las diligencias de entrega de los terrenos adjudicados á los cultivadores, se fijarán con mojones los linderos de la porción cultivada, si no hubiere otros puntos naturales que sirvan de límite, y de esta diligencia se dará cuenta al Poder Ejecutivo nacional ;

6.^a El título de propiedad del terreno, para los cultivadores, lo constituyen : la licencia concedida ; la resolución de adjudicación definitiva, y la diligencia de posesión, debidamente registradas. Debe entenderse, sí, que sólo pasados otros cinco años de posesión continua, después de obtenido el título, es cuando hay derecho para vender la tierra.

Toda contravención á este respecto hará perder los derechos adquiridos.

RECOPIACION DE LAS DISPOSICIONES VIGENTES

sobre tierras baldías.

Uno de los obstáculos, tal vez el mayor, que ha impedido el progresivo desarrollo del negociado de Tierras Baldías, ha sido la extraordinaria confusión de las disposiciones legales y ejecutivas sobre la materia, para consultar las cuales se hace necesario tener una larga práctica en el manejo del ramo. Ya la ley 48 de 1882, notable por tantos motivos, había dispuesto que se hiciera una edición especial de las disposiciones referentes á cultivadores; pero se ha estimado más conveniente la recopilación de todas las leyes, decretos y resoluciones vigentes, y este trabajo, emprendido por el señor Doctor Facundo Mutis D., Jefe actual de la Sección tercera, y el Oficial Ingeniero de la misma, señor Julio Liévano, ha sido terminado. La recopilación se ha hecho metódicamente y con tal escrupulosidad, que cada artículo de ley se encuentra completamente desarrollado en su doctrina con la intercalación de las disposiciones ejecutivas conducentes, y contiene todo lo que hay vigente sobre tierras baldías. En esta obra la República sólo ha gastado lo concerniente á la impresión.

Se ha considerado oportuna la expedición de tres decretos reglamentarios sobre adjudicaciones, arrendamiento y explotación de bosques nacionales. El último de ellos está tomado, en su mayor parte, de la ley 2.^a, tratado 1.^o, parte 4.^a de la Recopilación Granadina, expedida en 31 de Julio de 1829. También se dictó una circular sobre formación de expedientes, teniendo en cuenta las nuevas disposiciones legales y ejecutivas. Dicha circular, junto con un índice de las leyes y decretos sobre baldíos, expedidos desde el año de 1821, y la relación de las adjudicaciones y de los baldíos existentes en cada Estado, con varios otros documentos importantes, figuran en el *Apéndice* de la Recopilación mencionada.

MAPAS DE LOS TERRENOS BALDIOS

en cada Estado.

En el año de 1881 principió este trabajo el Oficial Ingeniero de la Sección 3.^a, que está encargado del ramo, teniendo en cuenta para ello los datos corográficos y estadísticos del Coronel de Ingenieros señor Agustín Codazzi. Se hicieron los mapas de los Estados de Panamá y Bolívar, y no se continuó el trabajo por haber exigido la Secretaría de Instrucción pública la devolución de los mapas á la Biblioteca Nacional. Ahora se han pedido nuevamente, y el trabajo, que es de suma importancia, se continuará por aquel empleado, sin causarle á la Nación más gasto que el del papel para los dibujos.

En el decreto reglamentario de las leyes 61 de 1874 y 48 de 1882, se dispuso que los agrimensores de terrenos baldíos determinaran la longitud y latitud aproximadas hasta segundos en las operaciones que practicasen, y que hicieran una relación geográfica de la comarca en una extensión de no menos de diez leguas á la redonda. Con estos datos y los que deben remitir los Alcaldes y Corregidores de todos los distritos y corregimientos, acerca de los baldíos que existan en cada jurisdicción, se tendrán ya muchos elementos para completar los mapas de los Estados, con lo cual se obtendrán no solamente datos estadísticos más ciertos sobre la extensión baldía de la República, sino que la Geografía de Colombia irá adquiriendo, sin mayores gastos, un adelanto que no podrá menos de ser seguro aunque lento.

La obligación de los Alcaldes y Corregidores de mandar la relación de los terrenos baldíos que existan en su jurisdicción, ha sido impuesta por el decreto sobre explotación de bosques nacionales.

EXPLORACION DE BOSQUES

en las cercanías de las minas de oro y plata en los territorios de Antioquia y el Tolima.

La industria minera está adquiriendo un desarrollo muy considerable en estos Estados, y es tanto el entusiasmo por ella, que con un pequeño apoyo del Gobierno de la Unión es seguro que se levantará prodigiosamente y será un elemento positivo de riqueza nacional. En esta clase de trabajos, las maderas de construcción desempeñan papel importantísimo, motivo por el cual creo conveniente que se haga una pequeña concesión á cada mina, de doscientas á trescientas hectáreas para las de plata, y de cincuenta á ciento para las de oro, mediante la obligación de hacer reproducir por el cultivo los bosques, á fin de que en ningún caso se destruyan.

El apoyo, en todo sentido, á la industria minera, es, en las actuales circunstancias, más que acto de patriotismo, medida de necesidad. En la decadencia progresiva, tanto en calidad como en número, de nuestros artículos de exportación, al país sólo le queda el recurso de las minas para saldar sus cuentas con los mercados extranjeros.



GASTOS GENERALES.

VAPOR "COLOMBIA"

guarda-costas del Pacífico.

A principios del año de 1883 el Poder Ejecutivo autorizó al señor Miguel Camacho Roldán, de Nueva-York, para que contratase en los Estados Unidos de América la construcción de un buque de guerra destinado á servir de guarda-costas en el Pacífico, para impedir el contrabando que se hace por esta región.

El señor Camacho Roldán contrató la construcción del buque con la Casa de los señores Pusey Jones & C.^o, de Wilmington (Delaware), por la cantidad de \$ 53,000, en moneda americana; y su traslación á Buenaventura, costeando la América del Sur en una extensión de 15,000 millas, ascendió á la suma de \$ 10,000.

Igualmente contrató el señor Camacho, por autorización del Gobierno, tres Ingenieros para el servicio de aquel vehículo, con los sueldos de \$ 150 mensuales el 1.^o, \$ 100 el 2.^o, y \$ 80 el 3.^o, pagaderos también en moneda americana. El vapor es de acero, y fué denominado *Colombia*. Su servicio se reglamentó por el decreto número 214 de 27 de marzo último (*Diario Oficial* número 6,033).

Poco tiempo después de haber llegado el buque á Buenaventura, informó el Administrador de la Aduana á la Secretaría de Hacienda, de gravísimas faltas cometidas por los Ingenieros y tripulantes (casi todos extranjeros), y el Gobierno se vió en la

necesidad de autorizar á aquel funcionario para que instruyera contra ellos el sumario correspondiente, y los despidiese. Así se verificó, y el sumario se halla hoy en poder del señor Procurador general de la Nación, á quien se ha remitido para que promueva lo conveniente.

Los gastos que ocasiona el vapor *Colombia* montan á \$ 2,432 mensuales, en esta forma :

En sueldos.....	\$ 1,066
En combustible.....	800
En aceite para máquinas y gastos de conservación..	200
En salarios.....	366

Y habiendo manifestado, además, el Administrador de Aduana de Buenaventura que la conservación y el manejo del buque presentaban más dificultades que ventajas para celar el contrabando, y que los gastos no podrían reducirse, resolvió el Poder Ejecutivo pedir autorización al Congreso para venderlo, lo cual se hizo en nota dirigida á la Cámara de Representantes con fecha 14 de Septiembre último, en que se expusieron las razones que justifican la conveniencia de la medida propuesta.

Luégo el Gobierno, en vista de la ley 53 del presente año, “sobre arbitrios fiscales,” sacó á la venta, en licitación pública, el buque guarda-costas, fijando como base de propuesta la suma de \$ 63,000 en oro americano, costo total de dicho vapor.

El respectivo pliego de cargos se publicó en el número 6,222 del *Diario Oficial*.

Posteriormente, con motivo de la situación política de la vecina República del Ecuador y de los últimos movimientos revolucionarios ocurridos en Panamá contra el Gobierno del Estado, el Poder Ejecutivo federal ha resuelto suspender la venta del buque y ponerlo á disposición del señor Visitador Inspector del Ferrocarril y Agente en el establecimiento principal de la Compañía del Canal, para que preste servicios militares llegado el caso.

Esta resolución se comunicó oportunamente, por telégrafo, á dicho funcionario y al Administrador de la Aduana de Buenaventura; y como el *Colombia* se halla actualmente en Panamá,

se le ha ordenado al mencionado Inspector que lo asegure en aquella ciudad, habiéndole hecho presente que tal vehículo costó al Gobierno la cantidad de sesenta y tres mil pesos (\$ 63,000), en oro americano.

HULLERAS.

Siendo el carbón una de las principales riquezas y uno de los primeros elementos de civilización del presente siglo, puesto que de él dependen en gran parte el desarrollo comercial de las naciones y su poder militar y marítimo, ha creído conveniente el Poder Ejecutivo, tanto por tener Colombia extensas costas en los dos más grandes Océanos, como por contener en su privilegiado territorio abundantes veneros de aquel precioso mineral, explotarlos en beneficio del país; y no pudiendo, por otra parte, el Gobierno acometer solo, en la actualidad, empresas de esta naturaleza por falta de recursos suficientes, ha resuelto hacer uso de la autorización que le confiere el artículo 1,118 del Código Fiscal. Al efecto, se ha celebrado, con fecha 19 de Noviembre último, un contrato con los señores Roberto A. Joy, José María Quijano W., Luis G. Rivas y Carlos Uribe, para el descubrimiento y la explotación industrial y comercial de las hulleras que se encuentren en el Estado del Magdalena y en los territorios de La Goajira, Nevada y Motilones, que, por estar situados en terrenos baldíos, sean de propiedad nacional. Los contratistas han quedado obligados, bajo la fianza prendaria de veinte mil pesos, á organizar la Compañía explotadora dentro del preciso término de un año, contado desde la fecha de la aprobación del contrato, el cual se halla publicado en el número 6,247 del *Diario Oficial*.

Según él, la utilidad líquida de todas y cada una de las minas que se exploten, desde el día en que comience su producción, se dividirá así:

20 por ciento para el Tesoro nacional.

5 por ciento como subvención para el Estado del Magdalena, y

75 por ciento para los contratistas; advirtiendo que, para computar las utilidades líquidas que correspondan al Gobierno y al Estado del Magdalena, sólo se deducirán del producto bruto los gastos ordinarios de la explotación, y de ninguna manera los gastos que provengan de intereses del capital invertido, de deudas contraídas sobre la empresa, de intereses de acciones ó fondos de reserva etc.

La duración del contrato es de cincuenta años, y en él se ha estipulado que no podrá ser cedido á ningún Gobierno extranjero, bajo pena de rescisión por el mero hecho de verificarse tal cesión ó traspaso, acto que ha quedado desde luego declarado nulo y de ningún valor ni efecto.

Por lo demás, él está estrictamente arreglado á las prevenciones contenidas en el citado artículo 1,118 del Código Fiscal, y el Gobierno al celebrarlo, á la vez que ha atendido escrupulosamente los intereses públicos, ha tenido en mira fomentar el espíritu de empresa entre los ciudadanos, estimulando la iniciativa particular, que, por desgracia, es casi nula entre nosotros para este género de industrias.

RESGUARDOS DE RENTAS.

A pesar de la autorización conferida al Poder Ejecutivo por el artículo 1,270 del Código Fiscal para organizar los Resguardos de Rentas como á bien tenga, el Gobierno, en el proyecto de Presupuestos respectivo, propuso á las Honorables Cámaras Legislativas el personal y sueldos que creyó convenientes para dichos cuerpos, y se ha ceñido estrictamente á las partidas votadas por el Congreso, y hasta ha suprimido empleos que eran innecesarios á juicio de los Administradores de Aduanas y Salinas.

En el Resguardo se gasta anualmente, poco más ó menos, medio millón de pesos, y el servicio que presta es bueno en lo general. Sin embargo, puede y debe organizarse mejor, porque, aunque existe el decreto número 355 de 4 de Abril de 1883, "por el cual se organizan militarmente los Resguardos de rentas nacionales" (*Diario Oficial* número 5,673), sus disposiciones se concretan á ordenar el uso del uniforme, y nada dicen respecto de la disciplina y demás condiciones de una fuerza militar.

Para este efecto, y como un ensayo, se expidió el decreto número 897 de 29 de Octubre último (*Diario Oficial* número 6,237), "sobre Resguardo de las salinas existentes en el Estado de Cundinamarca." Probablemente á las Aduanas no podrán aplicarse iguales disposiciones, pero se estudiará el mejor procedimiento que sobre la materia convenga adoptar.

FAROS Y MUELLES.

Con fecha 5 de Julio se contrató con los señores Roberto A. Joy y Manuel Julián de Mier, contratistas de la vía férrea de Santa-Marta al río Magdalena, la construcción de uno ó más muelles en las bahías de Santa-Marta y Gaira, y un faro de luz eléctrica en la primera de dichas bahías, en los términos que expresa el referido contrato, que hallaréis entre los documentos de esta Memoria.

En 21 de Enero mi antecesor, el señor Galindo, celebró un contrato con el señor Juan Bautista Maneiro y Truco, adicional al de 20 de Noviembre de 1878, sobre construcción de un faro en la bahía de Cartagena, por el cual se prorrogó por seis años más el privilegio para la explotación del expresado faro.

Por resolución de fecha 15 de Noviembre último se designó el punto denominado Isla-Verde, cerca de la bahía de Puerto-Belillo, para colocar el faro menor de que trata el artículo 1.º del

contrato de 27 de Junio de 1872, celebrado con el señor Nicolás Jimeno Collante, sobre construcción de un faro o fanal en la bahía de Sabanilla.

Corre entre los documentos de esta Memoria el contrato de 12 de Mayo, celebrado con la Compañía de Vélez é hijos, sobre prolongación del muelle de la Aduana de Cartagena y construcción de otras obras,—contrato que durará por el término de cuarenta y cinco años.

A partir de la expedición del Código Fiscal, en que se declararon derogadas todas las disposiciones anteriores relativas á asuntos fiscales de la Unión, háse discutido acerca de la vigencia de la ley de 7 de Junio de 1856, sobre establecimiento de fanales.

La disposición del Código Fiscal es tan absoluta, que sin duda comprendió á esta ley, pero por otra parte nada estableció el Código en reemplazo de las disposiciones de esta ley en un asunto de tanta importancia. De ahí el que se la haya considerado vigente y se haya hecho aplicación de ella.

BIENES NACIONALES.

El artículo 5.º del Código Fiscal dice:

“Art. 5.º Son bienes nacionales: 1.º Las tierras baldías, bajo cuya denominación se comprenden todas las tierras no apropiadas con títulos legítimos; 2.º Los muebles é inmuebles que pertenecen á la Unión por títulos generales de dominio; 3.º Los bienes desamortizados; 4.º Los demás objetos, derechos y acciones que corresponden á la República.”

Ahora bien: este ramo, que debería ser administrado por una sola mano, está disperso y fraccionado en diferentes oficinas, con notable perjuicio de su buena administración. La Secretaría del Tesoro maneja los Bienes desamortizados; la de Fomento dirige el negociado de las minas que no sean de sal, y la construc-

ción y conservación de edificios nacionales ; la Sección 3.^a de esta Secretaría entiende en lo relativo á tierras baldías, bosques nacionales, faros y muelles, y la 4.^a tiene á su cargo todo lo que no quepa en la enumeración anterior, que parece debiera ser mucho y no viene á ser nada en realidad. En efecto, la Nación, que no es ni puede ser propietaria por oficio ó negocio, no tiene, en cuanto á fincas urbanas, sino aquellas que son indispensables para establecer sus oficinas más importantes ; y esas fincas son generalmente administradas por las autoridades superiores de las oficinas que las ocupan. En cuanto á posesiones rústicas, no tiene sino aquellas que la ley le asigna, ó para la propia subsistencia y conservación, como las minas de sal y fuentes saladas, ó para poder obtener mayor posibilidad de utilizarlas en beneficio no sólo del mismo Gobierno sino del mayor número de personas ; tales son las tierras baldías y los bosques nacionales. Los bienes de carácter mixto, como los ferrocarriles, aunque contados, se han administrado ó se administran por diferentes oficinas ; y los muebles propiamente dichos, que son numerosísimos, son manejados casi por tantas personas como empleados hay en la República. ¿ Qué queda, pues, para constituir el ramo que actualmente se llama de Bienes Nacionales, y que está adscrito á la Sección 4.^a de esta Secretaría ? Una que otra casucha en ruinas, estorbosa casi siempre para la población en que se encuentra ; terrenos que se miden por pulgadas, y cuyo valor es insignificante ; y algunos bienes muebles, viejos y deteriorados, dispersos á los cuatro vientos. Esto no es impedimento para que el pomposo nombre de *Ramo de Bienes Nacionales*, con que se conoce en la administración oficial, le atraiga muchos de los negocios que se rozan con lo que debería ser este Ramo, al tenor del artículo 5.^o del Código Fiscal, y para que se pretenda por muchos,—que en el actual desconcierto del negociado no encuentran la oficina que maneja el asunto que traen entre manos,—el querer acomodar su negocio en la Sección 4.^a, con el especioso argumento de que *se trata de Bienes Nacionales*.

Este estado de cosas es, sin duda, inconveniente para el público y perjudicial para el Gobierno. El primero, que no tiene por qué estar al tanto de los detalles y senderos administrativos, re-

corre con su negocio varias oficinas, es enviado por las unas á las otras, y no pocas veces, agobiado y entontecido, desistirá de su empeño, al ver lo difícil que es encontrar la autoridad que busca y necesita. En cuanto al Gobierno, es claro que, no habiendo unidad de pensamiento y de acción, los beneficios que pudiera retirar de sus bienes, se disminuyen. Creo, pues, que deben reunirse en una sola Sección, aun cuando haya que crearla, si no todos los que el Código Fiscal llama Bienes Nacionales, á lo menos todos aquellos de los cuales no provenga una renta importante y generalmente conocida. Las minas de sal, por ejemplo, deben conservar la misma administración que hoy tienen, porque de ellas se deriva una renta importante que demanda atención muy especial, y porque no hay lugar á vacilaciones en cuanto á competencia de autoridad en los negocios que con ellas se rozan. Pero todo lo demás debe reunirse, como he dicho, y confiarse á una sola oficina. Sólo entonces se podrá formar un inventario completo y concienzudo de estos bienes; sólo así podrá sacárseles lo que hoy no rinden á causa del desconcierto en este ramo. Creo que si su administración se vigoriza y unifica en la forma que dejo indicada, la Nación encontrará recursos donde hoy sólo halla molestias y gastos.

Por lo expuesto se comprenderá que en el año á que se refiere este informe, no ha habido ningún asunto importante, relativo á este ramo, que haya sido resuelto por la Secretaría de mi cargo. Muchos se han presentado que no le correspondían, y han sido devueltos ó dirigidos á su destino, empleando en esto tiempo y trabajo, que habrían podido dedicarse á más útil labor.

CONTABILIDAD.

Los créditos legislativos primitivos y adicionales de que dispuso esta Secretaría durante el año económico que terminó el 31 de Agosto último, ascendieron á la suma de \$ 1.284,147-05 cvs;

y lo reconocido durante el mismo tiempo, ascendió á \$ 317,917 5 cvs.; quedando, por tanto, un saldo disponible, en diferentes capítulos y artículos, de \$ 966,230, para el segundo año de la vigencia.

En la vigencia económica que terminó en la misma fecha, los créditos legislativos ascendían á la suma de \$ 1.840,036-50, y los reconocimientos hechos sumaron \$ 860,922-50, quedando en saldos anulados \$ 979,114.

Como se puede ver por estos resultados y por los Balances que se encuentran entre los documentos adjuntos, en este Departamento no se han hecho sino aquellos gastos indispensables para mantener la Administración de la Hacienda nacional. Esta Secretaría maneja y recauda las rentas de Aduanas, Salinas, Timbre Nacional, Monedas, Ferrocarril de Bolívar, etc. etc.; es decir, las más importantes de la Unión; y, sin embargo, ha observado en las erogaciones la economía compatible con el buen servicio. Puedo asegurar que no se ha malgastado ni un centavo del Erario público, y que no se ha hecho, ó por lo menos legalizado, ninguna erogación que no sea perfectamente justificable, aun ante el Juez más severo.

En el despacho de legalizaciones hubo en meses pasados algún entorpecimiento, por causas del todo invencibles para los empleados de la sección, y de que no son, en ninguna manera, responsables. Posteriormente, allanados los tropiezos que se habían presentado, se dió un grande impulso á este asunto, hasta el punto de que, en los momentos en que escribo, no quedan en la Sección sino unas pocas cuentas, que, por ser nuevas ó tener irregularidades en su forma ó en su fondo, no han sido aún legalizadas. Es ésta la ocasión de declarar con patriótica franqueza, que si no se introduce inmediatamente por el Congreso una eficaz variación en el modo y forma de expedir la ley de Presupuestos, es inútil todo esfuerzo que haga el Poder Ejecutivo para administrar bien la cosa pública; y sería injusticia notoria hacerlo responsable de los notables perjuicios que esto ocasiona á la Nación. Discutir anualmente, durante ocho ó nueve meses, una larguísima lista civil, que casi siempre es la misma, consu-

miendo en esto ingentes sumas, es una irregularidad que, estoy seguro, harán cesar en breve los Representantes del pueblo. Siendo como es la ley de Presupuesto la pauta administrativa que se le da al Ejecutivo para gobernar, y la base única de toda la contabilidad pública, es fácil comprender los perjuicios y tropiezos que resultarán cuando se expide con una demora tan notable como en el presente año. Yá en el pasado el retardo fué considerable; en éste fue mucho mayor; y si el patriotismo de los Honorables Legisladores no pone remedio á tan grave mal, el Gobierno irá languideciendo, hasta acabar en la anarquía. Para evitar el mal apuntado, debe adoptarse un sistema diferente al seguido hasta hoy. El Presupuesto debe componerse sólo de aquellas partidas de carácter transitorio, ó de aquellos gastos que se calculan por aproximación; pero los demás, que casi siempre son iguales, y que tienen carácter de permanentes, como el personal y material de las oficinas públicas, determinados gastos de Instrucción pública, de Fomento, de Correos y de Guerra, deben formar una ley especial y permanente, que no sea necesario discutir con tanta frecuencia. ¿A qué fin discutir y votar anualmente el sueldo del Presidente, el personal de una Secretaría, los útiles de escritorio que han de gastarse en determinada oficina y el corto sueldo de un simple cartero? Parece que yá puede tenerse la suficiente experiencia para calcular el monto que deba darse á estas erogaciones por un tiempo indefinido; y cuando algo requiera enmienda, por el cambio de las circunstancias actuales, ó por el progreso creciente del país, franco queda el camino para una corrección parcial, que puede hacerse por una ley expresa, modificando ó derogando, en la parte requerida, la ley permanente. El día en que esto suceda, y en que el Presupuesto, reducido á una cuartilla de papel, se discuta y vote en quince días, habremos ganado dinero, tiempo, orden y fáciles y oportunos medios de gobernar con provecho universal.

CONCLUSION.

Escrito lo que precede, una guerra en absoluto injustificable, de cuyas causas y antecedentes estáis informado, ha trastornado, como era natural, el plan económico y fiscal de la Hacienda pública, y, por consecuencia, á las medidas comunes de una administración regular, han sucedido, como era de esperarse, las medidas severas del estado de guerra. Se ha establecido el monopolio del ganado, se ha levantado el precio de la sal, y se han repartido empréstitos; de todo lo cual se os dará cuenta en un Apéndice especial á esta Memoria.

“El Gobierno, como decía uno de mis predecesores en 1877, tiene impuesta la necesidad de la defensa; para defenderse tiene que hacer la guerra; y la guerra no conoce ley. El Gobierno, pues, debe ser revolucionario á su turno y francamente. No es que él sale voluntariamente del orden, sino que lo colocan fuera de él con la insurrección que lo turba.”

Por lo demás, el país sabe que no habéis provocado esa situación; que habéis hecho aun más de lo que las exigencias políticas y los intereses del partido, del cual sois tan connotado jefe, permitían en favor de la paz; que iniciasteis una política de conciliación, generosa para todos, llamando al Gobierno á todos los partidos que se disputaban el poder; y que habéis respetado todas las manifestaciones pacíficas de la opinión pública,—las únicas verdaderamente respetables en una sociedad política bien constituída. Sabe todavía más: que pudiendo usar amplia-