



MEMORIA

DEL SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO.

1

IMPRESA DE GAITAN.-1876.

M E M O R I A

DEL SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO

DIRIJIDA AL PRESIDENTE

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA

PARA EL CONGRESO DE 1876.



B O G O T A

LIBRERIA, IMPRENTA I ENCUADERNACION.

CARRERA DE NEIVA, CALLE 1.ª NUM. 18.

INDICE DE LA MEMORIA.

INTRODUCCION	Páginas. 1
--------------------	------------

PARTE PRIMERA.

HACIENDA.

SECCION PRIMERA.

ADUANAS	3
I—Productos	3
II—Administracion de la renta.....	7
Aduana de Sabanilla.....	7
" " Santamarta	8
" " Cartajena.....	9
" " Riohacha.....	9
" " Buenaventura	10
" " Tumaco	10
" " Cúcuta.....	10
" " Carlosama.....	11
" " Disposiciones de carácter jeneral.....	11
III—Jurado de Aduanas.....	14
IV—Movimiento comercial.....	15
V—Traslacion de la Aduana de Salgar a Barranquilla	16
VI—Reformas	19

SECCION SEGUNDA.

COMERCIO FLUVIAL	26
------------------------	----

SECCION TERCERA.

MINAS.....	28
I—Minas de esmeraldas de Muzo i Coscuez	28
II - de oro de Supía i Marmato.....	29
III - de plata de Santa Ana i La Manta.....	30
IV - de azufre de Gachalá.....	31
V - de Valle-Dupar i La Goajira.....	31
VI—Lejislacion sobre minas.....	31

SECCION CUARTA.

SALINAS	33
I—Productos i administracion de la renta.....	33
II—Pormenores relativos a las diversas salinas.....	38
- - a la de Cipaquirá.....	38
- - a la de Nemocon.....	43
- - a la de Tausa.....	45
- - a la de Sesquilé.....	45
- - a la de Gachetá.....	45
- - a las de Chita i Muneque.....	46
- - a la de Pajarito.....	48
- - a las de Cumaral i Upin.....	49
- - a la de Coello.....	49
- - a los almacenes de sal.....	50
III—Sistema de explotacion.....	51
IV—Libertad de elaboracion.....	51

SECCION QUINTA.

MONEDAS.....	58
--------------	----

SECCION SESTA.

TIERRAS BALDÍAS.....	60
----------------------	----

SECCION SÉTIMA.

ESTADÍSTICA NACIONAL.....	66
---------------------------	----

SECCION OCTAVA.

CONTABILIDAD.....	68
-------------------	----

PARTE SEGUNDA.

F O M E N T O .

	Páginas.
CONSIDERACIONES JENERALES.....	71
S E C C I O N P R I M E R A .	
FERROCARRIL DEL NORTE	73
S E C C I O N S E G U N D A .	
FERROCARRIL DE BOLÍVAR.....	87
I—Contrato sobre arreglo de cuentas.....	87
II - sobre compra del ferrocarril	90
III - sobre arrendamiento de los remolcadores i bongos i sobre administracion de éstos i del ferrocarril.....	94
IV - de compra de los remolcadores i bongos.....	95
V—Consideraciones jenerales sobre la negociacion.....	96
S E C C I O N T E R C E R A .	
FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.....	98
S E C C I O N C U A R T A .	
FERROCARRIL ENTRE EL ALTO I EL BAJO MAGDALENA.....	101
S E C C I O N Q U I N T A .	
FERROCARRIL DEL PACIFICO	102
S E C C I O N S E S T A .	
NAVEGACION DEL ALTO MAGDALENA	105
S E C C I O N S É T I M A .	
NAVEGACION DE LAS BOCAS DE CENIZA.....	107

SECCION OCTAVA.

NEGOCIOS VARIOS.....	114
I—Ferrocarril de Paturia.....	114
II—Camino del Castigo.....	114
III—Carretera entre Boyacá i Cundinamarca	116
IV—Camino del Meta.....	117
V—Esploracion del Brazo de Mompos.....	117
VI—Camino de Cúcuta al Magdalena.....	117
VII—Camino de Garca Rovira a Casanare	118
VIII—Fábrica de ácido sulfúrico.....	119
IX—Ferrería.....	121
X—Camino de Buenaventura.....	122
XI—Faro de Sabanilla.....	123
XII—Compañía colombiana de seguros.....	125
XIII—Alumbrado de la ciudad de Bogotá por medio de gas.....	126
XIV—Caducidad de unos contratos.....	126
XV—Camino de El Peñon, en Santander.....	127
XVI—Colonizacion del Territorio del Caquetá i navegacion por vapor de los rios Napo i Putumayo	127
XVII—Auxilios varios.....	129
XVIII—Esposicion de Chile.....	129
—	
CONCLUSION	130

Secretaría de Hacienda i Fomento.

Ciudadano Presidente de la Union.

Tocóme en el año pasado informaros acerca de los negociados adscritos a la Secretaría del Tesoro i Crédito nacional, que entónces desempeñaba; i como me refería a un período fiscal de completa paz i abrigaba una fe profunda en la conservacion del órden público, me fué dado presentar una situacion halagüeña i anunciar una no ménos favorable para el año que ahora ha terminado.

Hoi cumplo con el deber de informaros sobre los asuntos que han cursado por la Secretaría de Hacienda i Fomento, de la cual me encargásteis en 15 de febrero de 1875; pero no podré hablaros en términos tan favorables como los en que os presenté el año pasado la situacion del Tesoro, i los de que se sirvió mi ilustrado antecesor para daros cuenta de la Hacienda pública, i presajiar el bienestar consiguiente al mayor rendimiento i a la más acertada aplicacion de las rentas nacionales; porque todos los cálculos se basaban en la conservacion de la paz, i por desgracia el presente informe se refiere a un período de guerra.

Verdad es que tan terrible calamidad no se presentó hasta fines del año económico; pero desde mucho tiempo ántes se temia, i con fundamento, una turbacion del órden; i la guerra es tan funesta que basta su anuncio para que se sientan sus perniciosas influencias, del mismo

modo que se conservan por mucho tiempo despues de restablecido el órden. Un temor, más o ménos fundado, es suficiente para que la sociedad se conmueva, los capitales se ahuyenten, la industria decaiga, i disminuya de consiguiente el rendimiento de las rentas públicas. Se necesita del trascurso del tiempo i de los esfuerzos del patriotismo para que poco a poco vuelva la calma a los espíritus, i tomen los negocios su curso natural.

Si ha disminuido, como no podia ménos de suceder, el producto de las rentas; si de ese producto así disminuido, tomaron una parte no pequeña los rebeldes de los Estados de la Costa, i ha sido preciso al Gobierno hacer injentes gastos para restablecer el órden público en unas partes i preservarlo en otras, forzoso es que el Tesoro se encuentre hoi en condiciones mui diversas de las que tenia al principiar el año de 1875.

Mas si se tiene en cuenta que, apesar del menor producto de las rentas, i de la gruesa suma de dinero de que los revolucionarios se apoderaron en las Aduanas del Atlántico, ha podido el Gobierno subvenir sin demora a los gastos comunes de la Administracion; hacer con regularidad el servicio de la deuda exterior e interior; seguir adelante en las más importantes reformas materiales que se han acometido; atender con largueza a los desgraciados de los valles de Cúcuta; dar a los Estados los ausilios decretados, si no en el todo, al ménos en una parte no pequeña; pagar íntegramente a otros las subvenciones, i atender tambien a los mui fuertes e imprevistos gastos de la guerra, al propio tiempo que ha tenido en cartera, en pagarés i letras, sumas hasta por el doble de los suplementos que le ha hecho el Banco de Bogotá, como sucede a la fecha en que escribo estas líneas; si se tiene en cuenta todo esto, se hallará demostrada la esactitud de cuanto os informé el año pasado relativamente a la entónces holgada situacion del Tesoro, i renacerá la esperanza de mejores dias para la República, si con el concurso de todos se conjuran los nuevos peligros que parecen amenazar la paz pública, i se afianza ésta, no sobre combinaciones políticas del momento, sino sobre bases sólidas i duraderas.

La más laboriosa i más importante tarea del Poder Ejecutivo ha sido, sin duda, la que se refiere al órden público, base de todas las demas funciones que le están encomendadas; pero los otros ramos de la Administracion no han sido desatendidos; i en cuanto a los que son de cargo de la Secretaría de Hacienda i Fomento, se ha hecho cuanto era compatible con la situacion del pais i con el tiempo de que ha sido posible disponer, como aparece de la siguiente esposicion.

PARTE PRIMERA.

H A C I E N D A .

SECCION PRIMERA.

A D U A N A S .

I-Productos.

La renta de Aduanas se resiente más que cualquiera otra de la interrupcion del órden, i aun de los simples temores de una perturbacion. La más escrupulosa i honrada administracion no es bastante para aumentar los rendimientos, si bien puede prevenir el fraude i moralizar el comercio. El desarrollo de éste i de las demas industrias, i el progreso moral i material, que aumentando los recursos de la poblacion, estimula sus deseos i necesidades, cuya satisfaccion multiplica los consumos, es lo que puede determinar un alza en el rendimiento de la renta. El ensanche de la industria en el pais, elevando forzosamente las exportaciones i determinando un consiguiente aumento en las importaciones, que van creciendo en la medida del de los consumos, es lo que debemos procurar si anhelamos el incremento de la renta de Aduanas, destinada a cubrir la mayor parte de nuestro Presupuesto de gastos.

Los bien entendidos intereses fiscales no pueden de consiguiente hermanarse con las restricciones, con las trabas que se imponen al comercio, ni con los elevados impuestos. La equidad en la distribucion de éstos, las facilidades que se brinden a aquél, las buenas vias de comunicacion, que como por encanto disminuyen el precio de los artículos, la seguridad que se ofrezca a los establecimientos de crédito, la eficacia de

los procedimientos para la recaudacion del impuesto, el fomento de las nuevas industrias adaptables al pais, la difusion de toda clase de conocimientos útiles, son factores del producto de la renta de Aduanas, i todos ellos requieren como condicion el órden público asegurado i la plena confianza en su conservacion.

Esto sentado, se esplica por qué en el último año económico, los productos de la renta de Aduanas han sido menores que en el anterior. Las esportaciones han disminuido. Los lamentables acontecimientos causados por los terremotos que en mayo del año pasado arruinaron los ántes florecientes valles de Cúcuta, paralizaron por completo durante algun tiempo el comercio de aquella importante seccion de la República. Las amenazas de guerra que algunos órganos de la prensa hacian al pais diariamente desde que principió la lucha electoral, difundieron el alarma. La guerra, que al fin estalló con carácter local en el Estado del Magdalena, i que tomó luégo las dimensiones de una perturbacion jeneral en los tres Estados de la Costa, amenazando invadir tambien el resto de la República, tenia que producir sus naturales efectos, i los produjo con mayor rapidez de la que era de temerse. Los comerciantes, con la prevision peculiar de los hombres de negocios, vieron acaso el peligro más inminente de lo que lo creia el Gobierno, i se apresuraron a suspender el pedido de mercancías, al propio tiempo que los capitales que pudieran dar alimento a otras industrias dejaban de emplearse, por efecto de la desconfianza, i que escaseaba el dinero por cuanto el desequilibrio entre las importaciones i las esportaciones en el año anterior, hacia preciso el envío de numerario para cubrir las primeras.

Con tales i tan adversas circunstancias no podia ménos de experimentar notabilísima disminucion nuestro comercio interior i exterior; i si se compara con las causas ántes apuntadas el efectivo decrecimiento de la renta de Aduanas, se tendrá que convenir en que no ha sido tan notable como pudo serlo, debido sin duda a la buena administracion de la renta i a la moralidad de nuestras poblaciones.

La Aduana de Santamarta produjo en el año económico que terminó en 31 de agosto último \$ 170,783-95, miéntras que en el anterior habia producido \$ 294,435-60. Es decir, que la disminucion alcanzó a \$ 123,651-65; lo que demuestra la funesta influencia de la guerra, puesto que fué en ese puerto en donde por mayor tiempo estuvo turbado el órden público.

La Aduana de Cartajena produjo en el año económico de 1873 a

1874 \$ 182,710-56 $\frac{3}{4}$ i en el de 1874 a 1875 \$ 149,480-90 $\frac{1}{2}$, o sean \$ 33,229-66 $\frac{1}{2}$ ménos que en el anterior.

La Aduana de Buenaventura ha producido en el último año económico \$ 100,641-85 cs. ménos que en el anterior. Tan notable disminucion la atribuye el Administrador de ella a las siguientes causas :

1.^a Fuertes existencias de mercancías, a consecuencia de las altas importaciones que se hicieron en los años anteriores, con motivo de la confianza en la paz i en la realizacion del ferrocarril del Pacífico.

2.^a Aumento del 25 por 100 en los derechos de importacion, que disminuyó los pedidos.

3.^a Notable baja del tabaco de Palmira en Alemania, que naturalmente hizo disminuir el retorno en mercancías.

4.^a El estado de constante alarma e inseguridad en el Itsmo, i la rebelion de los Estados de la Costa, que casi paralizó las relaciones comerciales de esos Estados con el del Cauca.

No doi a la segunda de las indicadas causas la misma importancia que le da el Administrador de dicha Aduana, i a ello me autoriza el resultado obtenido en la importante Aduana de Sabanilla i en algunas otras, i el que venia obteniéndose en la de Cúcuta. Si el derecho adicional del 25 por 100 no fué parte a disminuir las importaciones en estas Aduanas, razon hai para esplicar de otro modo la disminucion notable de la de Buenaventura.

En ésta como en la de Tumaco, en la cual hubo una disminucion de más de \$ 3,000, ha podido influir en algo la franquicia otorgada por la lei 13 de 1875 a los alimentos para el consumo de los habitantes del Municipio de Barbacoas, no tanto por lo que en sí valen los derechos dejados de cobrar a esos artículos, cuanto porque a la sombra de ellos han podido introducirse de contrabando otros, no obstante las disposiciones preventivas que dictó el Poder Ejecutivo.

Antes de los terremotos que asolaron los valles de Cúcuta, la Aduana situada en San José ofrecia satisfactorios resultados. En los dos primeros cuatrimestres de 1873 a 1874 produjo \$ 78,006-67 $\frac{1}{2}$; i en igual tiempo del año económico que terminó en agosto de 1875 ascendieron los productos a \$ 125,818-45, lo que da una diferencia en favor del último período, de \$ 47,811-77 $\frac{1}{2}$. En el último cuatrimestre, de mayo a agosto de 1875, solo produjo \$ 4,564-70 en vez de \$ 82,826-20, que rindió en el período correspondiente del año anterior.

En Carlosama se obtuvieron en el último año económico mayores

rendimientos que en el anterior. De 1873 a 1874 produjo \$ 1,465-87½, i en los diez primeros meses de 1874 a 1875, \$ 1,677-47½.

Lo mismo se observa en la Aduana de Riohacha : en el último año económico ascienden los productos a \$ 37,860-50, cuando en el año anterior solo alcanzaron a \$ 23,708-90.

La más importante Aduana de la República, que es la de Sabanilla, produjo de 1873 a 1874 \$ 1.877,100, i de 1874 a 1875 ha producido \$ 1.916,875-50, computando como rendimientos en el mes de agosto los que aparecen de una nota dirigida a la Secretaría por el señor Ramon B. Jimeno, agente del Gobierno rebelde de Bolívar (\$ 214,305). Hubo, pues, un aumento de \$ 39,775-50.

Este resultado, los que se obtuvieron en Riohacha i Carlosama, lo que se ha dicho de la Aduana de Cúcuta, i el hecho de que solo ascienda a \$ 236,885-08 la baja que en el último año económico ha tenido la renta, demuestra que, sin las causas especiales ya mencionadas, ésta habria sido superior o por lo ménos igual a la del anterior. No eran, pues, aventurados los cálculos de mi antecesor.

En las Memorias de los años anteriores se ha hablado lo bastante acerca del contrabando que en embarcaciones veleras se hace, a merced de la franquicia otorgada a los puertos de Panamá i Colon, i a lo desierto de las costas del Estado de Bolívar i del territorio goajiro en el Magdalena.

Ese contrabando ha tenido en el último año mayores facilidades i estímulos que en los anteriores, debido a la guerra i al desgobierno que por causa de ella hubo en los Estados de la Costa, no ménos que a la falta de vijilancia, por cuanto el vapor destinado a ella fué de las primeras presas que hicieron los rebeldes.

Si bien el comercio honrado, cuando prevé la guerra, disminuye o aplaza sus pedidos por los temores que ella le infunde, los que tienen en el contrabando la fuente de sus operaciones comerciales, aprovechan las revueltas para hacer las importaciones, como que pueden efectuarlas con menores riesgos i acaso en connivencia con los mismos trastornadores, algunos de los cuales, más que una causa política, han podido ver en la revuelta un medio de especulacion o de lucro.

La existencia del contrabando en mayor o menor escala, la denuncian diariamente las ventas que en ésta i otras plazas comerciales se hacen a precios que no están en proporcion con los de factura, i los consiguientes recargos por derechos de importacion, costos de transporte, seguro, &c.^a

Preciso es redoblar los esfuerzos para celar el contrabando, descubrir a los defraudadores i exhibirlos cual lo merecen. Así aumentará el rendimiento de la renta, i disminuirá naturalmente el desaliento que se apodera del comercio, cuando para prevenir la competencia que le hacen los contrabandistas no tiene los mismos medios de que éstos disponen.

El producto bruto de la renta de Aduanas en el año económico de 1874 a 1875, ascendió a \$ 2.574,273-84½ cs, en la forma siguiente :

Buenaventura.....	\$ 142,330-60
Carlosama.....	1,677-47½
Cartajena.....	149,480-90½
Cúcuta.....	130,383-15
Riohacha.....	37,860-50
Sabanilla.....	1.916,875-50
Santamarta.....	170,783-95
Tumaco.....	24,881-76½

II—Administracion de la renta.

Muchas son las providencias que ha dictado el Poder Ejecutivo para la mejor administracion de esta renta, que como se ha dicho, no solamente es la más importante del Presupuesto, sino que representa las tres cuartas partes de nuestras entradas. Me ocuparé de las más notables, ya se refieran a la renta en jeneral, ya a determinada Aduana.

ADUANA DE SABANILLA—Por el artículo 14 de la lei 32 de 1875, se autorizó la entrada libre al rio Magdalena de los buques que trajesen a su bordo únicamente efectos destinados a alguna de las empresas de ferrocarril que están en via de ejecucion en el pais ; i en tal virtud quedaron completamente libres de derechos de Aduana i de los que se establecen por dicha lei. En ejecucion del citado artículo 14 se dictó el decreto ejecutivo número 240, de 5 de junio (documento número xxvi), i en él se consignaron las prevenciones que parecieron oportunas para prevenir el contrabando que pudiera hacerse a la sombra de la indicada franquicia.

Entre los documentos anexos a este informe, i marcado con el número XLIII, se encuentra el contrato celebrado con el Superintendente

de la Compañía del ferrocarril de Bolívar, en 15 de enero de 1875, que fué aprobado en 26 de febrero, sobre arrendamiento de un local para el servicio de la Aduana de Sabanilla. De éste como de los demas contratos que se han celebrado en el curso del año por la Secretaría de mi cargo, se dará cuenta al Congreso para los efectos legales.

Se aprobó un reglamento dictado por el Administrador de la Aduana, sobre el modo como debe efectuarse la descarga de las embarcaciones. Él contiene mui eficaces providencias para impedir el contrabando que puede verificarse en aquella operacion, i la pérdida de efectos. (Documento número XLIV.)

ADUANA DE SANTAMARTA.—Habiéndose apropiado en la lei de Presupuestos la partida necesaria para pagar el arrendamiento de los muelles i el faro de Santamarta, ha continuado la administracion de ellos por cuenta del Gobierno nacional; i no ha podido cobrarse derecho alguno, no obstante que ántes lo exijia el distrito, por las razones que se consignaron en la resolucion de 23 de febrero, dictada a consulta de la Aduana, i en la cual se esponen las dudas que han ocurrido al Poder Ejecutivo sobre la facultad legal para cobrar un impuesto que no se ha incluido nominalmente en el Presupuesto de rentas. Hé aquí lo que se dijo en la citada resolucion :

“ Conforme al artículo 84 de la Constitucion nacional, ninguna renta, contribucion o impuesto puede exijirse sin que se haya incluido nominalmente en el Presupuesto que el Congreso debe espedir cada año, i es dudoso si la lei de Presupuestos para el presente año autoriza el cobro de los derechos (los de muelle i faro) comprendiéndolos en la partida de *ingresos varios*, como consecuencia de la autorizacion que confirió al Poder Ejecutivo para tomar en arrendamiento el muelle i faro sobre cuyo uso ha estado cobrándose una remuneracion.”

Para que el Congreso pudiera aclarar la duda e indicar al Poder Ejecutivo la línea de conducta que debiera seguir a ese respecto, se dió cuenta en el año pasado a la Cámara de Representantes de la resolucion trascrita; mas, como nada se resolvió sobre el particular, las cosas han continuado del mismo modo, i así habrán de continuar mientras el Congreso dispone otra cosa.

Notable es la decadencia de esta Aduana, i conocida su principal causa, que no es otra que la mayor prosperidad de la de Sabanilla; i no es de esperarse que vuelva al estado que ántes tenia, en tanto que no se establezca, por las Bocas de Ceniza, una cómoda i regular navegacion

entre el puerto de Santamarta i el de Barranquilla u otro punto superior, empresa que la lei ha tratado de fomentar, i de la cual me ocuparé en el lugar respectivo.

ADUANA DE CARTAJENA.—Se ha suscitado nuevamente la cuestion de si los vapores de la Mala Real inglesa pueden descargar legalmente por la playa de Santodomingo, como han venido haciéndolo de algun tiempo a acá. Dícese que tales vapores no pueden, sin correr algunos riesgos, entrar a la bahía de Cartajena, i por esto se ha consentido en que descarguen por la indicada playa. Deseando el Poder Ejecutivo que se resolviera el punto con el mejor conocimiento de los hechos, comisionó al Presidente del Estado de Bolívar para que, recojiendo todos los datos que fueran necesarios, decidiera si es o no posible la entrada a la bahía de dichos vapores, i que esa determinacion sirviera al Administrador de la Aduana de base para determinar, de acuerdo con el artículo 90 del Código fiscal, el punto por donde ellos pueden hacer la descarga. Basado en informes que tuve ocasion de recibir durante mi permanencia en Cartajena, creo que pueden los indicados vapores entrar a la bahía, pero ello les ocasiona pérdida considerable de tiempo i gasto mayor de combustible, desventajas que no están compensadas con el provecho que pudiera reportarles la llegada al puerto. De ahí el que la Compañía esté resuelta, segun se me ha dicho, a dejar de tocar en Cartajena, si no se le permite descargar por frente a la playa de Santodomingo. Como esto traeria para el comercio de aquella ciudad graves inconvenientes, soi de concepto que continúe permitiéndose la entrada de tales vapores por la indicada playa.

Seria conveniente que el Congreso tomara en consideracion este asunto, i resolviera espresamente otorgar permiso a los vapores de cierta capacidad para descargar en el punto donde hoi lo hacen los de la Mala Real, siempre que solo conduzcan pasajeros i correspondencia. En el caso de traer mercancías, son mayores los inconvenientes que pueden resultar de ese permiso, i acaso no debiera otorgarse.

ADUANA DE RIOHACHA.—Hubo algunas dificultades para perfeccionar el contrato de compra-venta de una casa para el despacho de esta Aduana, de que se dió cuenta en la Memoria del año anterior, dificultades que al fin se vencieron otorgándose i registrándose debidamente la escritura. Aun no se ha verificado el pago, porque los apoderados para celebrar el contrato no están debidamente autorizados para percibir el precio. Para el caso de que pueda espirar la próroga de la vijencia sin que se haya hecho uso de la partida apropiada en el Presupuesto en curso,

conviene que ella se vote en la lei de créditos adicionales a dicho Presupuesto.

ADUANA DE BUENAVENTURA.—Entre los documentos anexos al presente informe, i marcado con el número XXXIII, se encuentra el contrato de arrendamiento de local para el despacho de la Aduana, celebrado en 10 de febrero de 1875 entre el Administrador de ella i el señor Rafael Ocampo, i aprobado por el Poder Ejecutivo en junio último.

ADUANA DE TUMACO.—En ejecucion de la lei 13 de 1875, sobre esencion de derechos de importacion a los alimentos preparados i sin preparar que se introduzcan para el consumo de los habitantes del municipio de Barbacóas, esencion de que ya he hablado en otro lugar, dictó el Poder Ejecutivo en 21 de junio último el decreto número 288 (documento número xv), para determinar las formalidades que deben observarse en la introduccion de las mercaderías a que aquella se refiere. En ese decreto, como se ha dicho, se dispuso lo conveniente para prevenir en lo posible que se introduzcan sin pagar derechos todos los alimentos que se importen por el Pacífico, abusando, que es lo más probable que suceda, de la espresada franquicia.

ADUANA DE CÚCUTA.—Inmediatamente despues de los terremotos de Cúcuta se dictó el decreto número 234, de 3 de junio, por el cual se habilitó el Puerto Villamizar, i en 5 del mismo, por decreto número 244, se trasladó a él la Aduana, en virtud de la autorizacion conferida por el artículo 1.º de la lei 60 de 1875. Los informes que sobre este particular dirijieron a la Secretaría el Presidente del Estado de Santander, el Jefe departamental de Cúcuta i el Administrador de la Aduana, i los graves inconvenientes que segun ellos se presentaban para establecer la Aduana en el mencionado puerto, determinaron la traslacion provisional de ella al sitio denominado La Vega (decreto número 325, de 7 de julio). En 30 de setiembre último se espidió el decreto número 486, i por él se fijó definitivamente la Aduana en el mismo punto en que existia ántes del terremoto de 18 de mayo. Para ello se tuvieron presentes las solicitudes del Cabildo, de la Sociedad de artesanos, de varios comerciantes i de gran número de vecinos de San José de Cúcuta, i el informe del Administrador de la Aduana.

La casa que se mandó construir en La Vega para el despacho provisional de la Aduana, está ya en servicio, i allí permanecerán las oficinas entre tanto que se construyen los edificios que habrán de servir para ella en la ciudad de San José.

La Secretaría del Tesoro i Crédito nacional se ocupa en disponer lo conveniente para la construccion de los nuevos edificios del modo que mejor consulten la economía en los gastos i el mejor servicio a que se les destina.

Por resolucion de 17 de diciembre último se dijo al Administrador de la Aduana que debian observarse en ella todas las disposiciones que rejian hasta el 18 de mayo, fecha del terremoto, i las de carácter lejislativo espedidas con posterioridad.

Marcados con los números xxxvi a xli i lv se encuentran, entre los documentos anexos, los que se refieren a la Aduana de que me ocupo.

ADUANA DE CARLOSAMA.—Se han dictado las providencias conducentes a obtener que los juicios por contrabando no sufran retardo, providencias que fueron motivadas por los informes que a mi Despacho dirigió el Administrador de esta Aduana.

DISPOSICIONES DE CARÁCTER JENERAL.—Haré mencion de las más importantes.

En ejecucion del artículo 7.º de la lei 60 de 1871, se dictó el decreto número 299, de 25 de junio, que prescribe lo conveniente para impedir que los buques que salen del extranjero con destino a Colombia dejen de llegar a nuestros puertos, i para hacer efectiva la responsabilidad en caso de contravencion (documento número xxv).

Por diversas resoluciones que se encuentran tambien entre los documentos anexos, i para aclarar las dudas que han ocurrido sobre el particular, ha determinado el Poder Ejecutivo a qué clase de la tarifa corresponden, para el cobro de los derechos de importacion, los siguientes artículos: el anis, la faja de cañamo, las cinchas, las piezas de máquinas no mencionadas especialmente en la tarifa, los tacos para billar, las almendras, las nueces i avellanas, el cable, el alpiste, el fierro en láminas para tanques, los encurtidos, el agua de rosas i de azahares, el mobiliario i demas accesorios de los buques, las máquinas para estraer el jugo de la caña, para separar la corteza del grano en el café, para segar, i para separar los granos del café.

De acuerdo con el concepto de la Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores, declaró la de Hacienda i Fomento que los productos naturales de la vecina República del Ecuador deben gozar en todas las Aduanas de Colombia de la misma franquicia que tienen los del Perú, en tanto que se presenten las comprobaciones que al efecto se exigen respecto de las mercaderías de este último pais (documento número xiii).

Por decreto número 287, de 21 de junio último, se dispuso que desde 1.º de setiembre siguiente no se admitiera en las Aduanas el descuento de los derechos de importacion de que trata el artículo 170 del Código fiscal. Dictóse esta providencia en ejercicio de la facultad conferida al Poder Ejecutivo por el artículo 3.º de la lei 33 de 1875 (documento número XXIII).

Por circular de 3 de febrero, número 4,205 de la seccion 2.ª ramo de Aduanas, se dijo a los Administradores de éstas que debe concederse plazo a los introductores, tanto por los derechos primitivos de importacion como por los adicionales, cuando sumados unos i otros alcancen a \$ 100. Esta circular se encuentra entre los documentos marcada con el número XXIV.

A consulta del Administrador de la Aduana de Buenaventura, se le dijo en 26 de mayo último que "en concepto del Poder Ejecutivo, el plazo que otorga la lei para presentar las facturas de mercaderías que se importan por las Aduanas, es estensivo a los certificados complementarios de estos documentos, exigidos por el artículo 137 del Código fiscal respecto de las producciones nacionales que se llevan de los puertos francos a los habilitados." (Documento número XVIII.)

En cuanto al tiempo en que debe hacerse la estimacion de averías, i al procedimiento que para ello debe seguirse, se dictó en 16 de marzo de 1875 la resolucion que, con la consulta del Administrador de la Aduana de Santamarta que la motivó, se encuentra entre los documentos anexos, con el número XIX.

Tan luego como regresé a esta ciudad i os informé de lo que habia pasado en las Aduanas de Sabanilla, Cartajena i Santamarta, se espidió el decreto número 504, de 12 de octubre (documento número XLVI), i por él se declaró indebido el pago de los derechos de importacion que se hizo en aquellas Aduanas a los agentes de los Gobiernos rebeldes.

En la parte motiva del decreto están consignadas las razones que determinaron su espedicion, i es de consiguiente inútil repetir las aquí.

Varios comerciantes de la ciudad de Medellin, por conducto i con el apoyo del Gobierno de Antioquia, pidieron que se suspendiera el cumplimiento del decreto hasta que el próximo Congreso resolviera si debian o no cobrarse de nuevo los indicados derechos; pero al Poder Ejecutivo no le fué dado acceder a esa solicitud, por los motivos que se espresan en la nota dirijida al Secretario de Hacienda del Estado de Antioquia en 26 de noviembre, i que figura entre los documentos, a la página 69.

Los juicios ejecutivos han seguido su curso, algunos de ellos han venido ya en apelacion a la Corte Suprema federal, i segun entiendo, el Ministerio público ha pedido la confirmacion de los mandamientos ejecutivos, por creerlos estrictamente legales. Al resolver sobre las escepciones que los ejecutados propongan, decidirá el Poder judicial si con el pago voluntario o forzado que los introductores hicieron en las mencionadas Aduanas, se estinguió o nó el crédito a favor del Gobierno.

El Congreso que va a reunirse estudiará este asunto con todo el interes que él demanda, i resolverá lo que crea más conveniente.

Al tratarlo no debe perderse de vista el riesgo de que se repitan los mismos hechos que en las Aduanas del Atlántico se cumplieron en el último año, i que a los revolucionarios no faltarán cómplices entre los comerciantes o consignatarios, desde que éstos puedan estar seguros de que se dan por válidos los pagos hechos a los agentes revolucionarios.

El Poder Ejecutivo ha dictado todas las providencias que ha juzgado oportunas para poner en claro los hechos ejecutados por los Gobiernos rebeldes de la Costa i el monto de los valores de la Nacion de que ellos se apoderaron, i para hacer efectiva la consiguiente responsabilidad penal i civil.

A este respecto me refiero a lo que os dije en mi informe documentado de 11 de octubre último, i a la certificacion que espedí a pedimento del Procurador jeneral de la Nacion. Aquel i ésta se encuentran entre los documentos anexos.

Como complemento de lo que allí dije, os llamo la atencion a los siguientes documentos:

1.º Las diligencias sumarias que de mi orden practicó el Juez de la provincia de Barranquilla i que se han pasado al Procurador jeneral de la Nacion. Ellas comprueban muchas de las aseveraciones que hice a propósito de los manejos empleados en la Aduana de Sabanilla, i dan alguna luz sobre los valores de que se apoderaron los revolucionarios;

2.º La nota que dirigió a esta Secretaría en 30 de setiembre último el señor Ramon B. Jimeno, de la cual aparece que en el tiempo que la Aduana estuvo a su cargo ascendieron sus productos a \$ 214,305;

3.º La nota del Administrador de la Aduana de Sabanilla, de la misma fecha, remisoria de un inventario de los efectos que se encontraron en los almacenes el dia 13 de dicho mes, i de un cuadro de las cantidades cobradas por el señor Jimeno, que el señor Administrador formó con vista de los borradores o copias de las liquidaciones que se encontra-

ron en la oficina, anónimas en su mayor parte, cuadro que no presenta con el carácter de definitivo, sino que se reserva adicionarlo si encontrare nuevos documentos o datos que a ello dieran lugar ;

4.º El Mensaje del Presidente del Estado soberano de Bolívar, referente a mi informe de 11 de noviembre, i la contestacion que se le dió ; i

5.º Las notas del Administrador de la Aduana de Santamarta relativas a las cuentas de la oficina i a los fondos que salieron de su caja durante la época de la revolucion.

Todos ellos se publican con el presente informe.

Terminada la guerra, calmada la exaltacion política que la produjo, puede convenir para el mejor afianzamiento de la paz el perdon i olvido de lo que propiamente se llama delitos políticos ; pero en manera alguna el de los perpetrados contra el Tesoro público, ni el de aquellos hechos que salen del campo de la política para convertirse en delitos comunes.

El que estraviado por la pasion política i guiado acaso de un noble sentimiento, pudo llegar hasta el desconocimiento del Gobierno jeneral i hasta empuñar las armas para combatir a éste, no está ni puede estar en el mismo caso que los que se apoderaron de los fondos públicos, violaron la correspondencia i perpetraron otros delitos comunes.

III—Jurado de Aduanas.

Este Jurado, compuesto del Secretario de Hacienda, que lo preside, del Contador de la Oficina jeneral de Cuentas, a cuyo cargo se halla el exámen de las de Aduanas, i de un comerciante que nombra cada año la Cámara de Representantes, ha funcionado con toda regularidad, con escepcion del tiempo en que me ausenté de la capital para cumplir la mision fiscal que me encargasteis en los Estados de la Costa. La demora que por entónces sufrieron los negocios que son de la competencia del Jurado, ha quedado subsanada, en parte, con haberse redoblado el trabajo en los últimos tres meses del año civil que ha terminado.

En el curso de dicho año se han tomado en consideracion por el Jurado 165 negocios. De ellos, en 137 han sido absueltos los reclamantes de las penas impuestas en las respectivas Aduanas ; en 20 se han condenado, i en ocho se ha declarado el Jurado incompetente para resolver.

La circunstancia de que el Jurado absuelva en la mayor parte de

los casos, se esplica por la desproporcion mui notable que existe entre algunas penas i las faltas que las motivan. Esto determina la necesidad de una reforma, que indicaré en otro lugar.

La tendencia a absolver desaparecerá, estoi seguro de ello, cuando haya la debida proporcion entre las faltas i las penas que la lei imponga.

Entre los documentos anexos se encuentra un cuadro en que se espresan, por Aduanas i con especificacion de las infracciones que han motivado la pena, las reclamaciones de que se ha ocupado el Jurado.

IV—Movimiento comercial.

Durante el año económico de 1874 a 1875 han entrado a los puertos habilitados de la Union 309 buques de vapor con 334,164 toneladas, i 393 de vela con 33,911 toneladas; i han salido 301 de vapor con 327,482 toneladas, i 283 de vela con 30,307 toneladas.

Se han esportado 30.643,111 kilogramos de vegetales, 310,163 kilogramos 247½ gramos de minerales, 444,262 kilogramos 500 gramos de manufacturas, i 1.208,012 kilogramos de sustancias animales, que, segun los datos suministrados por las Aduanas, tienen un valor de \$ 9.984,386-39.

Las importaciones han sido de 2.210,505 kilogramos 745 gramos de mercaderías de la 1.^a clase de la tarifa; de 3.251,779 kilogramos 205 gramos de la 2.^a clase; de 4.004,923 kilogramos 825 gramos de la 3.^a; de 1.600,256 kilogramos 94 gramos de la 4.^a; de 2.666,586 kilogramos 658 gramos de la 5.^a, i de 1.110,805 kilogramos de sal; todo lo que, segun los cuadros estadísticos enviados por las Aduanas, representa un valor de \$ 6.949,028-89½.

Como en dichos cuadros faltan los datos relativos a la Aduana de Sabanilla en agosto último, a Carlosama en todo el año, i a Cúcuta en algunos meses, no pueden tenerse como datos exactos para fundar cálculos sobre ellos, ni para hacer comparaciones con los resultados de años anteriores. Por mi parte, desconfío de los espresados datos estadísticos, sobre todo en lo que se refieren al valor de los objetos esportados e importados, i proviene mi desconfianza de las siguientes causas: 1.^a Que los rendimientos de las Aduanas no aparecen disminuidos, como era natural, en la misma proporcion en que aparecen disminuidos los valores importados segun dichos cuadros; 2.^a Que no habiendo sancion alguna

para el caso de que los esportadores declaren un valor mayor del que realmente tienen los objetos que esportan, no es difícil que lo exajeran por consideraciones que no es del caso esponer aquí; i 3.ª que faltando tambien sancion para el caso de que se declare un valor menor del que realmente tienen los efectos importados, tampoco es difícil que sea esto lo que suceda, por el temor de que el mayor valor pueda influir en el pais para el recargo de los impuestos. Tanto más probable es que se declare un menor valor, cuanto nuestra reciente lejislacion aduanera acaso no sea muy conocida en el extranjero, i por esto se crea por allá que todavía subsiste entre nosotros el antiguo sistema misto, que gravaba *ad valorem* algunos artículos.

V—Traslacion de la Aduana de Salgar a Barranquilla.

En la Memoria del año pasado dió cuenta mi antecesor de los inconvenientes que se habian presentado para trasladar a Barranquilla la Aduana situada en la estacion Salgar. Esos inconvenientes han desaparecido por virtud de los contratos recientemente celebrados con la Compañía del ferrocarril de Bolívar, mediante los cuales han pasado a poder del Gobierno dicho ferrocarril i los remolcadores i bongos en que se hace el servicio de desembarcar las mercaderías en Nisperal i trasladarlas a Salgar. No debe, pues, diferirse por más tiempo la adopcion de medida tan importante, para la cual está el Poder Ejecutivo autorizado por el inciso 2.º artículo 31 del Código fiscal.

De gran peso me parecian las razones con que se demandaba aquella medida aun ántes de conocer la localidad; i despues de haber adquirido ese conocimiento i examinado cuidadosamente el modo como pasan las cosas en Salgar, en la visita que de órden vuestra practiqué en la Aduana, en junio último, no he vacilado un momento en cuanto a la conveniencia de trasladar la Aduana a Barranquilla. Como realmente era para ello grave inconveniente no tener el Gobierno el dominio i la administracion de los vehículos en que se conducen las mercancías desde los buques hasta Barranquilla, esa consideracion, aparte de las ventajas de otro órden que tienen los contratos aludidos, i que consignaré en otro lugar, me decidió a celebrarlos.

Quien conozca las localidades i se haya demorado siquiera un dia

en la estacion Salgar, verá que no hai exajeracion en decir que solo la falta de edificios en Barranquilla i el peligro de dar intervencion en la conduccion de las mercancías, ántes de que lleguen a la Aduana, a una Compañía que pudiera no tener los mismos intereses que el Gobierno, ha podido hacer que se conserve en aquella estacion i sin comodidades de ninguna clase, la más importante oficina de recaudacion de la República.

Apénas hai en Salgar, de propiedad de la empresa del ferrocarril, los precisos edificios para los almacenes i el despacho de los empleados ; i el que sirve de oficina es tan pequeño i de tan malas condiciones, que en él no podrian colocarse convenientemente las oficinas municipales de la más insignificante aldea de la República. Compónese la casa de tres piezas pequeñas comunicadas entre sí : en la una está el despacho del Administrador, todo el archivo de la oficina i la caja ; en la otra trabajan todos los demas empleados de la oficina i los de la Administracion subalterna de Hacienda, i aquéllos i éstos pasan de quince, segun los presupuestos ; en la tercera está instalado el Resguardo, i en los dias de correo, por insuficiencia de la anterior, se verifica allí el recibo i despacho de la correspondencia.

No hai en la estacion Salgar locales en donde puedan vivir los empleados, lo que hace preciso que éstos, con mui raras escepciones, se retiren a Barranquilla en el tren de la tarde, perdiendo tambien las primeras horas del dia, con perjuicio del despacho de la oficina, cuando por cualquiera causa no pueden tomar para salir de Barranquilla el tren que sale a las seis de la mañana.

Grávanse los empleados con el pasaje diario que pagan en el ferrocarril, i con el valor de los alimentos que tienen que proporcionarse durante el dia con no poca dificultad, porque es preciso llevar de Barranquilla a la estacion Salgar todo cuanto se necesita.

Sin esfuerzo se comprende que solo a merced de la asidua consagracion del actual Administrador, quien ni de dia ni de noche se separa de su oficina, ha podido marchar ésta con la regularidad con que ha marchado hasta ahora.

Sin que lo que voi a decir implique la más lijera sospecha respecto de los empleados de aquella Aduana, de cuya conducta estoi plenamente satisfecho, es la verdad que en lugares desiertos como en la estacion Salgar, se carece de la provechosa vijilancia que el público puede ejercer sobre las operaciones de la Aduana.

La más lijera indolencia de parte del Administrador, i el abandono,

cuando no complicitad, de algunos empleados del Resguardo, bastarian para poner en peligro los cuantiosos valores que se depositan en los almacenes.

En cuanto a los comerciantes, no pudiendo presenciar por sí mismos el reconocimiento i demas operaciones que se efectúan con sus mercaderías, tienen para ello necesidad de un dependiente *ad hoc*, o de fiarse de agentes que se establecen permanentemente en Salgar con tal objeto. Esto les ocasiona gastos i no poco entorpecimiento en sus operaciones mercantiles.

Dueño el Gobierno del ferrocarril, i contando con los remolcadores i bongos necesarios, administrados por su cuenta, puede tomar las mercaderías a bordo de los vapores en Nisperal, en sus propios vehículos i bajo la inspeccion de sus empleados, i conducirlos hasta ponerlos en Barranquilla en los almacenes de la Aduana, de donde pasarán con toda facilidad a poder de sus dueños o a bordo de los vapores de rio.

Los carros del ferrocarril, que pueden considerarse como almacenes ambulantes del Gobierno, recibirán los bultos en el acto mismo en que se efectúe la descarga de los bongos, i, mediante las precauciones con que esta operacion se verifique, las mercancías quedarán con la misma seguridad que hoi tienen en los almacenes de Salgar, o quizá con una mayor.

Haciéndose hoi una doble operacion, la de descargar los bongos para conducir las mercaderías a los almacenes, i la de pasarlas de éstos a los carros del ferrocarril para su traslacion a Barranquilla, habrá desde luego una economía de tiempo i de dinero al verificarse las operaciones en la forma indicada.

El temor de que, situada la Aduana en Barranquilla, pueda facilitarse el contrabando por la falta de la inspeccion que los empleados de la Aduana ejercen en el puerto, tiene la satisfactoria contestacion que le ha dado el Administrador señor Palacio. Una seccion del Resguardo i aun una pequeña fuerza de la Guardia colombiana, miéntras sea posible, deben situarse permanentemente en la estacion Salgar; i suponiendo, como debe suponerse, que los empleados de la Aduana i del Resguardo que intervengan en la descarga de los bongos i en la carga de los carros del ferrocarril, cumplan estrictamente sus deberes, no hai razon para temer que haya entónces menor fiscalizacion de la que hai ahora.

Algunos concedores de aquellas comarcas piensan que se hace contrabando introduciendo directamente las mercancías por las Bocas de Ceniza, ya para llevarlas a la feria de Magangué, ya para hacerlas

figurar como procedentes de Barranquilla e introducirlas por el Dique a Cartajena.

Si esto fuere cierto, la Aduana estaria mejor situada en Barranquilla que en Salgar para prevenir el fraude.

Establecida la Aduana en Barranquilla, i pudiendo los empleados consagrar al despacho de la oficina mayor tiempo del que emplean en Salgar, puede indudablemente hacerse economía en el personal de ella, i ahorrarse íntegramente, o en su mayor parte, lo que hoi se gasta en la Administracion subalterna de Hacienda de Salgar.

Otra ventaja no pequeña será la de poder permitir la entrada por las Bocas de Ceniza a todos los buques que quieran ir a descargar directamente en Barranquilla, tomando a bordo, en los puntos que al efecto se designen, a los respectivos empleados del Resguardo.

Este permiso, combinado con la reforma que indicaré en otro lugar, sobre derechos de importacion que deben cobrarse en la Aduana de Barranquilla, a la par que evita el gravámen que pudiera pesar sobre el Tesoro con la disminucion de los productos del ferrocarril por la habilitacion de las Bocas de Ceniza, estimula los ensayos que pudieran hacerse para poner en evidencia la practicabilidad de navegar las indicadas Bocas en todo el año i por las diversas clases de buques.

Para presentaros el proyecto de decreto sobre traslacion de la Aduana a Barranquilla, solo aguardo ciertos datos que he pedido al señor Administrador de ella, i si los obtuviere i espidiereis el mencionado decreto ántes de que termine el presente informe, me será mui grato consignar en él la buena nueva de que ha sido sancionada tan importante reforma.

VI—Reformas.

Sin tiempo para ocuparme de todas aquellas que me han sugerido la aplicacion de las leyes sobre Aduanas i las indicaciones de algunos empleados en este ramo, i reservándome el esponerlas en los debates en las Cámaras, si llegare la oportunidad, solo trataré aquí de aquellas que por su mayor trascendencia merecen lanzarse al debate público, para que puedan ser discutidas por la prensa, i convenientemente ilustradas por los que tienen especiales conocimientos en la materia.

Dueño el Gobierno del ferrocarril, i con los remolcadores i bongos en que se hace la descarga i conduccion de las mercaderías, debe simplificar las operaciones para el comercio, simplificacion que habrá de representar forzosamente economía en los gastos i mejora i oportunidad en el servicio.

El medio de obtenerla seria el de liquidar un solo derecho por la importacion de las mercaderías i por el transporte desde a bordo de los vapores hasta los almacenes de la Aduana, elevando el actual de modo que cubra los gastos de transporte por los bongos i el ferrocarril, i haciéndolo pagar tambien, pero en menor escala, cuando la introduccion se haga pasando directamente por las Bocas de Ceniza.

El introductor no tendria que entenderse sino con la Aduana, pagaria ménos de lo que hoi paga o a lo más la misma suma, i segun las combinaciones que se hicieran, acaso podria otorgarse el mismo plazo que hoi se concede por los derechos de importacion, o uno mayor.

La exigencia del nuevo derecho que se hiciera a las mercaderías importadas directamente por las Bocas de Ceniza, se justifica con la necesidad que el Gobierno tiene de reembolsarse de los intereses correspondientes al capital que representa el mencionado ferrocarril, i de atender, si fuere posible, a la amortizacion de dicho capital, caso de que la habilitacion de aquellas Bocas hiciera abandonar del todo la indicada via férrea.

La reforma de que me ocupo será el complemento de lo que dispuso el Lejislador en el artículo 13 de la lei 32 de 1875, en prevision de que pudieran habilitarse para la navegacion las Bocas de Ceniza.

En las demas Aduanas de la República debieran tambien hacerse por cuenta del Gobierno todas las operaciones de la carga i descarga de los buques, evitando así que intervengan en ellas personas distintas de los empleados de la Aduana i del Resguardo, por cuanto esto puede dar facilidades para el fraude i ocasiona al comercio gravámenes i esacciones a veces injustificables. Organizado debidamente este servicio, pudiera elevarse el impuesto en lo puramente necesario para cubrir los mayores gastos que se hicieran; i al propio tiempo que estaria mejor servido el comercio, pagaria acaso ménos de lo que hoi paga.

La adquisicion o construccion de muelles, bodegas, faros &,^a en todos los puertos en donde hai Aduanas, la supresion de los distintos derechos que hoi se cobran por el servicio que aquellos prestan, i la estincion de los llamados de toneladas i de lastre, elevando el de importacion en la cantidad necesaria para cubrir los que se supriman, seria tambien mui conveniente. Mucho mejor es que se pague un solo derecho en las Aduanas, que hacer a los buques o a los introductores de mercaderías distintas esacciones, algunas de las cuales no guardan la debida proporcion con los servicios que las motivan. Por mi parte creo injustificable la concesion de privilegios para el establecimiento de faros, construccion de muelles &,^a que colocan al concesionario en el predicamento de hacerse pagar un impuesto elevado, que no está en relacion con el capital invertido en la obra, cuando el mismo servicio pudiera prestarse por el Gobierno a poco costo i sin mayor gravámen para los buques o para el comercio.

Lo que sucede con el faro construido recientemente en Sabanilla, justifica lo que acabo de esponer.

No niego la bondad del faro; léjos de eso, tuve ocasion de conocerlo, i creo que reúne las condiciones que eran de desearse; pero es la verdad que el derecho que se cobra es mui elevado i no está en proporcion con el capital invertido en la obra. El costo del faro alcanzó a \$ 15,000, segun se me ha informado, i el concesionario percibe anualmente más de \$ 5,000 - lo que representa una utilidad de más de 33 por 100 anual, que en verdad no está justificada. En cuanto a la participacion que al Gobierno le corresponde, es tan pequeña que en el último año económico alcanzó apénas a \$ 150.

Convendria tener en cada una de las Aduanas pequeñas lanchas de vapor, que no costarian a más de \$ 5,000, ya para las operaciones del puerto como para recorrer constantemente las costas inmediatas i vijilar los puntos por donde más fácilmente puede hacerse el contrabando. En los puertos de Cartajena, Buenaventura i Tumaco seria sobre todo conveniente la medida que propongo.

El vapor *Vijilante* pudiera acaso destinarse para el servicio de remolcador en la bahía de Sabanilla, i en tal caso deberia pensarse en la adquisicion de otro de mejores condiciones que aquel, que recorriendo las costas del Atlántico, prestara el mismo servicio a que el *Vijilante* ha

estado destinado. Convendria tambien establecer un guarda-costa de vapor para el Pacífico.

Estos vapores guarda-costas, encomendados a personas inteligentes i honradas, i que pudieran llevar a bordo cuando fuera necesario al Inspector de Aduanas i marina, serian algun freno para los contrabandistas, i aumentarian consiguientemente el rendimiento de la renta.

El *Vigilante*, cuando ha podido prestar el servicio, ha sido de bastante utilidad, como tambien lo ha sido el bote que ha servido de guarda-costa en las Aduanas del Pacífico.

A propósito de vapores, i por la influencia que pudieran ejercer en la seguridad de las Aduanas i del comercio fluvial de que me ocuparé luego, me permito tambien indicar la conveniencia de comprar dos o tres destinados para la navegacion del Magdalena entre los puertos de Caracol i Barranquilla, que hicieran el servicio de correos, i que, armados en guerra, despejarian en cualquier momento el rio de fuerzas enemigas que quisieran interrumpir la navegacion.

Pudiendo conducir esos vapores alguna carga i pasajeros, es seguro que darian sus gastos i permitirian hacer un ahorro en lo que hoy cuesta la conduccion de los correos. Situándose permanentemente una guarnicion en Barranquilla i otra en Guáduas, pudieran ellas prestar por turno el servicio de los vapores, acostumbrando a nuestros soldados del interior a esas faenas, i poniendo al Gobierno en capacidad de prevenir o de reprimir en oportunidad i a poca costa todo movimiento revolucionario de la naturaleza del que acaba de pasar, i que no será difícil se repita, sobre todo si quedan impunidos los atentados contra el Tesoro público.

Los hechos cumplidos en el último año deben servir al Gobierno de enseñanza para deducir de ellos las medidas preventivas que convenga adoptar; i téngase en cuenta, si se ha de hacer la objecion del gasto que la medida exige, que ese gasto es mucho menor que el que acaso haya de pagar ahora la República por los vapores del rio que sirvieron en la última revolucion.

Las mercaderías extranjeras que se importan al pais no debieran tener otro gravámen que los derechos de importacion que pagan en las Aduanas.

Hoy, gravándose como se gravan por los Estados i por los Distritos, no puede el Lejislador nacional fijar con toda equidad las bases del impuesto. Las rebajas que se hacen en la tarifa no siempre implican ven-

tajas para el consumidor, i cuando se recarga el impuesto en las leyes nacionales, se hace más gravoso de lo que acaso pudiera pensarse.

Voi a explicarme. Cuando se rebajan las tarifas de Aduanas, se ofrece a los Estados i a los Distritos la facilidad de que eleven sus impuestos sobre las mercaderías; i sucede a veces que aquellos se elevan en una cantidad mucho mayor que la disminucion decretada por las leyes nacionales. Pesan de consiguiente sobre el comercio i forzosamente sobre los consumidores, gravámenes que no guardan relacion con el precio de los artículos i que hacen mirar con odiosidad las contribuciones nacionales, que acaso son las más bajas que pueden establecerse.

Piensa el Lejislador que eximiendo de derechos de importacion algunos artículos, o colocándolos en una clase inferior de la tarifa, promueve el aumento de los consumos i el mayor rendimiento en la renta; pero este es un error; porque la Asamblea del Estado o la Municipalidad del Distrito, con este o con aquel nombre, en la misma o en mayor escala, i casi siempre con mayores vejámenes, se encarga de restablecer el impuesto que se ha tenido en mira abolir.

Cuando se intenta una reforma en la tarifa elevando unos pocos centavos el impuesto, piensa el Lejislador que no alcanza a turbar los consumos, por cuanto es insignificante el alza que se decreta habida consideracion a los gastos de factura i transporte de las mercancías al lugar de su destino; pero tambien se equivoca: esos pocos centavos son apenas uno de los muchos impuestos que gravan el artículo i que no pueden elevarse sin alterar notablemente su pedido.

De lo espuesto se deduce tambien que hai notable desigualdad en el gravámen de las mercancías segun la mayor o menor liberalidad que haya en los impuestos que sobre ellas cobren los Estados o los Distritos.

Miéntas no se introduzca una reforma en la Constitucion nacional, que corte de raiz el mal apuntado, no queda otro remedio que sancionar una lei sometida a la aceptacion de las Lejislaturas de los Estados, mediante la cual, i renunciando éstos a todos los impuestos municipales que puedan gravar las mercaderías extranjeras, tuvieran en la renta de Aduanas ciertas unidades partibles entre ellos segun su poblacion.

Conciliándose así los intereses fiscales de la Nacion con los de los Estados, con las necesidades de los consumidores i con el aliento que necesita nuestra naciente industria, la medida que propongo seria beneficiosa para todos.

El Lejislador nacional tendria entónces bases seguras para organi-

zar la renta de Aduanas, que, mediante la conservacion del órden i el progreso de la industria, está llamada a un alto grado de prosperidad, i a cubrir nuestro modesto presupuesto.

Conceder a los introductores un plazo bastante largo, suficiente para que con los primeros productos de las mismas mercaderías que han causado los derechos, pudiera hacerse el pago de éstos, seria un medio eficaz de aumentar las importaciones i de facilitar a los comerciantes de pequeño capital el hacer directamente sus pedidos, procurando con esto el mayor rendimiento de la renta i una competencia favorable para los consumidores.

Teniendo que atender al pago inmediato de los derechos de importacion, preciso es destinar a él una parte del capital, parte con la cual pudieran aumentarse los pedidos de mercancías o fomentarse otras industrias durante el tiempo del plazo que se otorgara para el pago.

Mas, como la renta de Aduanas es la principal fuente de recursos para el Tesoro, no podria sancionarse la medida que en beneficio del comercio propongo, sino contando con suficientes recursos para atender a los gastos de la administracion pública durante los primeros plazos que se otorgaran.

No desconozco los inconvenientes de los empréstitos i lo gravosos que pueden ser éstos cuando no se obtienen con suficientes ventajas; pero si se atiende a la escasez de numerario, que cada dia es más alarmante, i a las graves consecuencias que de ahí pueden resultar para la industria i consiguientemente para las operaciones del Gobierno, habrá de convenirse en que un empréstito que pudiera contratarse con buenas condiciones, seria hoi mui benéfico para el pais.

Cuestion es ésta que conviene estudiar i decidir con abstraccion de los nombres propios de los gobernantes, de su color político i aun de las mejoras materiales, que si bien pudieran recibir provechoso aliento con esa medida, no son tal vez las que más imperiosamente la demandan.

Mui pocos deben ser, en mi concepto, los artículos esceptuados del pago de derechos de importacion. Como lo he dicho en otro lugar, es más lo que el Gobierno deja de percibir por razon de los fraudes que a la sombra de las esenciones pueden hacerse, que lo que pierde por los

derechos que dejan de pagar los artículos libres ; i como se hace preciso un aumento aunque pequeño en los impuestos para cubrir los gastos que ha causado la reciente guerra civil, me atrevo a insinuar la idea de que se establezca una nueva clase en la tarifa, para colocar en ella, gravados con un centavo por kilogramo, o con medio, si aquello pareciere excesivo, todos los artículos cuya esencion de derechos no esté mui justificada. Esta reforma, sin ser un gravámen notable para los consumidores, podria elevar un tanto los productos de la renta.

Debe minorarse la pena pecuniaria que se aplica hoi a los introductores por no espresar en las facturas el peso de cada bulto, cuando son varios de idéntico peso, forma i contenido. Suficientemente castigada quedaria la infraccion con el 10 por 100 de recargo sobre los derechos segun tarifa ; i ya he dicho que disminuir las penas proporcionándolas a las faltas, es el medio de hacerlas eficaces, alejando la posibilidad de que el Jurado absuelva en los casos que se presenten.

Para que en ningun caso queden sin sancion las infracciones al Código de Aduanas, i se vean apremiados por este medio los introductores i los que en el extranjero despachan las mercaderías a observar todas las formalidades establecidas en aquel, convendria, en mi concepto, señalar una pena, bien moderada, aplicable a toda infraccion en el caso de que por la resolucion absoluta del Jurado de Aduanas deje de aplicarse la pena mayor que debiera corresponder.

No siendo razonable que un Administrador de Aduana responda por errores aritméticos que aparezcan en liquidaciones formadas por empleados que él no nombra, o por la mala descripcion de las partidas en las cuentas que él no lleva, o por sumas de dinero que pasan a poder de un Cajero que no es de su nombramiento, soi de concepto que, con escepcion del Contador, Guarda-almacen i Jefes de Resguardo, todos los demas empleados deben ser de nombramiento del Administrador, o por lo ménos propuestos por él. Recuérdese lo que sucedió en la caja de la Aduana de Santamarta en tiempo no mui remoto, i no se pondrá en duda la conveniencia de esta reforma, que, por otra parte, podria contribuir al mejor servicio de las oficinas.

Lo que digo de las Aduanas es estensivo a las demas oficinas de

Hacienda. Háganse los más acertados nombramientos para Jefes de ellas, exíjaseles severa responsabilidad por sus actos, i mui poco habrá que temer del abuso que pudieran hacer de esa nueva facultad si se les confiere.

SECCION SEGUNDA.

COMERCIO FLUVIAL.

La necesidad de atender al comercio fluvial se hace cada dia más imperiosa ; i de ello tuve ocasion de convencerme en mi reciente viaje a los Estados de la Costa, como os lo manifesté verbalmente, con ocasion de una nota que a ese respecto dirijió a mi Despacho el Director jerente de la Compañía de seguros.

Para atender a la indicada necesidad, en vista de lo que disponen el Código de comercio, el fiscal, la lei de 10 de junio de 1871 sobre policía de los puertos marítimos i fluviales, la 10 de 1873, que adiciona i reforma el Código de comercio, la 35 de 1875, adicional al mismo Código, i la 63 de 1875, sobre Presupuestos de rentas i gastos ; i teniendo en consideracion que por el rio Magdalena se conducen mercancías aseguradas por una Compañía de carácter nacional, dictóse en 14 de diciembre último el decreto número 613, sobre comercio fluvial, que se encuentra a la página 132 de los documentos.

En él se contienen disposiciones jenerales por las cuales se aplican al comercio fluvial i a la navegacion de los rios, las que rijen sobre navegacion i comercio marítimos, en cuanto puedan ser adaptables ; i se dispone que haya en el rio Magdalena dos Inspectores, con residencia el uno en Honda i el otro en Barranquilla.

Si tales empleados, como es de esperarse, atendidos los nombramientos que se han hecho, llenan cumplidamente las funciones que se les han atribuido, los pasajeros i las mercaderías que se conducen por el rio Magdalena en las diversas clases de embarcaciones que lo surcan, tendrán la proteccion i las garantías que el Gobierno puede darles, i se habrán puesto a cubierto de los riesgos a que la falta de policía pudiera esponerlos.

No os he propuesto la expedicion de un minucioso reglamento, porque aguardo para ello los informes que, mediante la práctica, podrán suministrar a mi Despacho los respectivos Inspectores. Las dificultades con que seguramente tropezarán en la aplicacion de las leyes, el estudio que de esas mismas leyes deben ellos hacer, i la observacion sobre este ramo, nuevo entre nosotros, determinarán las disposiciones que dicho reglamento habrá de contener, así como tambien las reformas que sea conveniente introducir en la lejislacion.

Acaso los honorables miembros del Congreso, entre los cuales habrá sin duda algunos de especiales conocimientos en la materia, juzguen oportuna la revision de las leyes aplicables a la navegacion i al comercio de que me ocupo. Si para entónces hubiere en mi Despacho algunos datos o informes que se relacionen con este negociado, me apresuraré a transmitirlos a las Cámaras.

Por mi parte creo que, léjos de espedir por ahora una lei mui detallada, debe el Lejislador limitarse a disponer que se inspeccionen en cada puerto las embarcaciones; que se impida el uso de ellas cuando no se hallen en perfecto estado de servicio; que se tomen medidas para evitar los peligros que puedan ocurrir; que se adopten para el castigo de las faltas en el servicio de la navegacion o contra los pasajeros, procedimientos breves i eficaces, i lo mismo contra los pasajeros que de algun modo entorpezcan o perjudiquen; i que los funcionarios que deben intervenir en las operaciones del comercio i la navegacion practiquen en oportunidad las visitas, espidan los certificados i presten la debida proteccion para evitar los perjuicios o peligros a que los viajeros i las propiedades puedan verse espuestos.

Bastará esto para que el comercio i las compañías de seguros eviten los riesgos i puedan, llegado el caso, hacer eficaces las acciones civiles i criminales a que haya lugar contra los responsables de las desgracias o averías que ocurran.

Los detalles deben ser materia de reglamentos especiales, cuya expedicion corresponderá al Poder Ejecutivo.

Al lejislar sobre el asunto de que me ocupo, debe cuidarse de no sustraer de la lejislacion comun, para someter a una lejislacion especial, hechos que son del dominio de aquella. No debe olvidarse tampoco que la proteccion al comercio i a las compañías de seguros no debe ir hasta entorpezcar la industria o atacar los derechos i las libertades que nuestras instituciones garantizan.

SECCION TERCERA.

MINAS.

I—De esmeraldas de Muzo i Coscuez.

A virtud del decreto número 19, de 16 de enero de 1875 (documento número 1 de los de minas), los trabajos de éstas fueron inspeccionados por un empleado nacional que duró en ejercicio de sus funciones hasta el 10 de junio último, fecha en que de poder del antiguo arrendatario, señor Gustavo Lehmann, pasaron al del nuevo contratista, señor Juan Sordo.

Aunque el último período anual del contrato terminó en 1.º de abril, como el señor Lehmann continuó trabajando las minas hasta el 10 de junio citado, se le cobró el precio de arrendamiento correspondiente al tiempo transcurrido desde la primera hasta la última de las mencionadas fechas. Creyó el señor Lehmann indebido aquel cobro, i por medio de apoderado reclamó contra la resolución del Gobierno, en los términos del memorial que se halla a la página 152 de los documentos. Tomóse en consideración la reclamación del señor Lehmann, pidiéronse los informes que parecieron necesarios, i después de un estudio atento de las razones en que aquélla se apoyaba, el Poder Ejecutivo se vió precisado a insistir en su determinación, con los fundamentos que se espresan en la resolución de 22 de diciembre, que se registra a la página 155 de los documentos.

El contrato que en 21 de abril último celebré con el señor Juan Sordo, que aprobasteis al día siguiente, i que con ligeras modificaciones aprobó también el Congreso por la ley 51 de 1875, es para la República mucho más ventajoso que el celebrado con el señor Lehmann en 1864. Según éste, el precio anual del arrendamiento era de \$ 14,700; según el nuevo contrato es de \$ 20,606, debiendo pagar, como en efecto ha pagado el contratista, dos anualidades anticipadas.

Entre los documentos, a la página 148, se encuentra la diligencia de aceptación, por parte del señor Sordo, de las modificaciones con que el Congreso aprobó el contrato; i en ella se fijó el día 10 de junio de 1875 como la fecha inicial de los diez años de su duración.

El señor Sordo ha traspasado sus derechos a una sociedad denominada "Compañía de minas de esmeraldas," compuesta del mismo señor Sordo i de los señores Silvestre Samper, Wenceslao Pizano, José María Gómez Restrepo, Temístocles Parédes, Castellános & Corral, Francisco Noguera, Antonio Samper, Manuel Uribe Toro, G. Uribe i J. Holguin, Cárlos Martin, Eusebio Bernal, Cárlos Bonitto, José Antonio Obregon i J. A. Obregon & C.^a; i como a ello tenia derecho segun el contrato, el Gobierno aceptó la cesion, por medio de la cual se sustituye al señor Sordo la Compañía cuyos socios acabo de mencionar; de modo que a la responsabilidad del primitivo contratista se añadió la de sus respetables consocios.

Se ha entregado al Gobierno del Estado de Boyacá la suma que le corresponde del precio del arrendamiento de las minas, segun la concesion que le hizo la lei 48 de 1874.

Con motivo de un memorial que elevó al Poder Ejecutivo, en 9 de abril, el señor José María Saravia Ferro, para pedir que se variaran los límites fijados a los grupos de minas de propiedad nacional por el decreto ejecutivo de 14 de diciembre de 1871, se dictó la resolucion que, marcada con el número v, se encuentra a la página 149 de los documentos. El Poder Ejecutivo no pudo acceder a la solicitud del señor Saravia Ferro, ya porque no le era potestativo cambiar los linderos que se habian fijado en cumplimiento de la lei, ya porque contra las aseveraciones contenidas en las informaciones de nudo hecho que presentó el solicitante, existen los informes i las declaraciones que sirvieron de base al citado decreto. Toda controversia que hoi se suscite sobre el dominio i posesion de una parte de esa propiedad nacional, es de la competencia del Poder Judicial.

II—Minas de oro de Supia i Marmato.

El Procurador jeneral de la Nacion, a escitacion del Poder Ejecutivo, ha dado las instrucciones del caso al Procurador del Estado soberano del Cauca, para que promueva lo conducente a que se dé al arrendatario nueva posesion de las minas i pertenencias que se entregaron desde el año de 1825, segun las diligencias que entónces se estendieron.

En concepto del arrendatario, que lo es la Compañía "The Western Andes Mining Company (Limited)," la nueva posesion ha venido a

ser conveniente para esclarecer ciertos hechos con motivo de los nuevos denuncios de minas situadas dentro de las pertenencias de las de que me ocupo.

III—Minas de plata de Santa Ana i la Manta.

Apesar de las invitaciones que, en cumplimiento de la lei, se hicieron dentro del pais i fuera de él, no se ha presentado al Gobierno propuesta alguna de compra o arrendamiento de estas minas; i como el gasto de conservacion escedia en mucho de la cantidad de mil pesos, fijada por el artículo 14 de la lei 58 de 1874, no ha podido el Poder Ejecutivo mantener en buen estado dichas minas ni los objetos que en ellas existen destinados para la explotacion.

Los elementos de elaboracion de las minas, luego que se rescindió el contrato de arrendamiento con el señor Percy Brandon, se pusieron al cuidado de la Secretaría del Tesoro i Crédito nacional, para que fueran administrados como los demas bienes nacionales.

Algunos de esos elementos han sido destruidos o deteriorados por la accion del tiempo i de las lluvias, i es creible que otros lo sean tambien por la falta de uso. Conviene, de consiguiente, para evitar mayores pérdidas, como se dijo en la Memoria del año anterior, autorizar al Poder Ejecutivo para la venta de los edificios, terrenos, máquinas i demas anexidades de estas minas, todo lo cual se halla hoi a cargo del Administrador de Hacienda nacional de Santa Ana.

Si la venta se realiza, esceptuando de ella únicamente las minas, podrian obtenerse las siguientes ventajas:

- 1.^a El ingreso al Tesoro de algunas sumas, aunque no fueran de mucha significacion; i
- 2.^a Facilidades para la elaboracion de los metales de otras minas, con el empleo, si fuere posible, de algunas de las máquinas o aparatos que servian en las de Santa Ana.

Acaso pudiera montarse una oficina, con los elementos que se encuentren útiles, para el beneficio de los minerales que de otros puntos pudieran llevarse.

Como, segun se me ha informado, pueden existir depósitos de mineral pobre que no se haya beneficiado ántes, de mercurio, o de amalgama de

plata i mercurio, metales perdidos en las operaciones que ántes se verificaban para el beneficio de los minerales de plata, convendria autorizar al Poder Ejecutivo para celebrar contratos mediante los cuales pudieran utilizarse aquellos valores, con ventaja para el Gobierno.

IV—Minas de azufre de Gachalá.

Continúan estas minas a cargo de la "Compañía fabricante de Cundinamarca," de acuerdo con el artículo 5.º del contrato de 2 de noviembre de 1871, sobre establecimiento de una fábrica de ácido sulfúrico.

V—Minas en Valle-dupar i la Goajira.

A virtud de un memorial que los señores Groot, Paz & Compañía, del comercio de esta ciudad, elevaron a mi Despacho con fecha 10 de mayo de 1875, se les otorgó permiso para hacer, por medio de una comision de ingenieros nacionales o extranjeros, acompañada del señor John May, exploraciones en terrenos de propiedad nacional, para extraer de ellos muestras de minerales, levantar planos, i estudiar las condiciones geológicas de los terrenos i las facilidades para el establecimiento de colonias i apertura de vias de comunicacion en el Valle-dupar i la Goajira.

Dicha casa comercial ha mostrado en algunas de sus publicaciones mucho interes en que se esploten en beneficio del pais las riquezas naturales que su suelo encierra, i se ha fijado con especialidad en las minas de carbon, cobre, plata, &ª de aquella comarca.

Al Gobierno del Estado del Magdalena i al Prefecto del Territorio de la Goajira se les avisó la concesion del mencionado permiso.

VI—Lejislacion sobre minas.

Conforme al artículo 6.º de la Constitucion política para la Confederacion Granadina, espedida en 28 de mayo de 1858, se consideraban como bienes de la Confederacion las tierras baldías i las minas de esme-

raldas i de sal jema, estuvieran o nó en tierras baldías ; pero no tenían el mismo carácter las minas de metales preciosos, con escepcion de aquellas que por títulos especiales pertenecian a la Confederacion, i que de consiguiente estaban comprendidas en el inciso 1.º del citado artículo 6.º

El artículo 30 de la Constitucion sancionada en 8 de mayo de 1863 establece que los bienes, derechos i acciones, las rentas i contribuciones que pertenecieron por cualquier título al Gobierno de la estinguida Confederacion Granadina, i últimamente al de los Estados Unidos de Nueva Granada, corresponden al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, con las alteraciones hechas o que se hagan por actos lejislativos especiales.

Es, pues, indudable que las minas de metales preciosos descubiertas o que se descubran en la República, i que no estén comprendidas en el inciso 1.º del citado artículo 6.º de la Constitucion de 1858, no pueden considerarse como bienes de la Union, i son, por tanto, asunto de la esclusiva competencia de los Estados.

La última parte de dicho artículo 30 no autoriza al Lejislador nacional para disponer de lo que exclusivamente corresponde a los Estados. De consiguiente, las alteraciones de que allí se habla no pueden ser otras que las que provengan de enajenaciones que la Nacion haga a los Estados o éstos a aquélla.

No obstante las citadas disposiciones constitucionales, el Código fiscal, sancionado por el Congreso de 1873, en el capítulo 1.º título 14, libro 1.º contiene los siguientes artículos :

“ Art. 1,102. Pertenecen a la Nacion las minas de metales preciosos descubiertas o que se descubran en tierras baldías u otras que le correspondan por cualquier título i que no hayan sido adjudicadas.

“ Art. 1,103. Siempre que dichas minas no sean necesarias para algun uso de la Nacion, podrá el Poder Ejecutivo adjudicarlas a los descubridores que las pidan, concediéndolas en posesion i propiedad.”

Debieran, en mi concepto, reformarse estos artículos en el sentido de restringir su aplicacion a las minas situadas en Territorios nacionales; pues en cuanto puedan ser aplicados a minas situadas en los Estados se vulneran los derechos de éstos.

Respecto a las condiciones, formalidades i trámites a que debe sujetarse la adjudicacion de minas de metales preciosos de pertenencia de la Union, dice el artículo 1105 del citado código que se observe lo dispuesto en el de fomento, el cual aun no ha sido espedido.

Para las adjudicaciones de minas situadas en Territorios nacionales,

el Poder Ejecutivo ha creído aplicable la lei 10, parte 4.^a tratado 5.^o de la Recopilacion Granadina, atendida la disposicion del artículo 36 de la lei de 4 de junio de 1868, por el cual se declararon vijentes en los Territorios las leyes civiles i penales de los Estados a que ellos hayan correspondido, respectivamente, i las de carácter jeneral que lo estén en la República, en todo lo que no se opongan a las disposiciones de la citada lei de 1868.

El Poder Ejecutivo procedió de acuerdo con la lei recopilada, al aprobar, en 10 de diciembre último, las adjudicaciones de unas minas de oro corrido situadas en la hoya hidrográfica del rio Ariari, en el Territorio de San Martin, que el Prefecto de aquella seccion hizo a una Compañía denominada "Sociedad de minas del Ariari."

Si el próximo Congreso creyere oportuno legislar sobre el ramo de minas, como yo lo creo, podria adoptar, con algunas modificaciones, las leyes que sobre el particular rijen actualmente en el Estado de Antioquia, o las contenidas en los Códigos de Cundinamarca.

SECCION CUARTA.

S A L I N A S .

I-Productos i administracion de la renta.

La renta de salinas, por su importancia, es la segunda del Presupuesto; pero, como tendré ocasion de demostrarlo en otro lugar, el producto líquido de ella no está en relacion con el gravámen que el monopolio impone, el cual es tanto más odioso cuanto no pesa siquiera sobre todos los habitantes de la Union, sino únicamente sobre los de algunos Estados.

En el año económico de 1873 a 1874, el producto bruto de la renta ascendió a \$ 660,980-35, i en el de 1874 a 1875 se elevó a \$ 754,293-15. Hubo, de consiguiente, un aumento de \$ 93,312-80, o sea, de más del 14 por 100 sobre el del año anterior.

Las ventas fueron mayores en el año económico de 1873 a 1874 que en el de 1874 a 1875.

En aquel año ascendieron a.....Ks. 16.543,739-600

I en el año de 1874 a 1875 a.....Ks. 14.742,834-000

Disminuyó, pues, la venta en.....Ks. 1.800,905-600,

o sea en un $10\frac{1}{2}$ por 100.

Más que el alza en el precio del artículo, fué causa de la disminucion de las ventas en el año económico a que me refiero el acopio de sales que, con la expectativa de una fuerte ganancia, hicieron los negociantes en este artículo cuando se espidió el decreto número 211, de 25 de junio de 1874, que se encuentra a la página 171 de los documentos anexos a la Memoria del año pasado.

Segun dicho decreto, de 1.º de setiembre en adelante debia elevarse el precio del artículo cinco centavos en cada mes, hasta completar el aumento total de veinte centavos en cada $12\frac{1}{2}$ kilogramos.

Natural era que, en vista del decreto, i sobre todo en el último mes de la vijencia, los negociantes en sal se apresuraran a comprar la mayor cantidad que les fuera posible, para realizar en cuatro meses una utilidad de 20 centavos por cada $12\frac{1}{2}$ kilogramos; o sea, sobre los antiguos precios, una utilidad de 33 por 100 en la sal compactada, de 50 por 100 en la de caldero, i de 66 por 100 en la vijua. Suponiendo que para hacer competencia al Gobierno efectuaran sus ventas a un precio inferior al legal, siempre es cierto que tenian la perspectiva de una utilidad mui considerable, que los estimulaba a entrar en aquella especulacion.

Lo que acabo de esponer demuestra que en rigor el aumento en las ventas de los últimos meses del año económico de 1873 a 1874, fué una anticipacion del producido de la renta de 1874 a 1875, i que, por tanto, las de este último año pueden considerarse mui superiores a las de aquél, i en mui poco inferiores a la suma de \$ 800,000 que presupuso el Poder Ejecutivo.

Se confirma lo dicho comparando las ventas que se hicieron en las salinas de Cipaquirá, Nemocon, Tausa i Sesquilé en el mes de agosto de 1874, con las que se efectuaron en el mismo mes de 1873.

Dicha comparacion es como sigue :

SALINAS.	COMPACTADA.		CALDERO.		VIJUA.	
	1873.	1874.	1873.	1874.	1873.	1874.
Cipaquirá	402,380	590,550	13,425	44,675	169,825	593,075
Nemocon	71,625	180,775	----	----	288,825	351,325
Tausa	43,750	52,750	----	----	-----	-----
Sesquilé	91,200	154,950	3,825	4,100	22,625	5,700
Totales	608,955	979,025	17,250	48,775	481,275	950,100

El precio actual de las diversas clases de sal en las salinas del Gobierno es el siguiente, con escepcion de las de Cumaral i Upin, en donde la vijua se vende a 30 centavos :

Compactada, 80 centavos por cada 12½ kilogramos.

De caldero, 60 id. id. id. id.

Vijua, 50 id. id. id. id.

Los primitivos precios eran respectivamente de 60, 40 i 30. El aumento de 20 centavos se decretó con destino a las mejoras materiales.

La opinion demandaba por todos sus órganos que se abandonara en las salinas de la República el sistema de explotacion por contratos, i del de administracion se esperaban para la renta los más favorables resultados.

El Congreso de 1873, al espedir el Código fiscal, consignó en él como mandato la indicada variacion de sistema. En tal virtud se dictó el decreto número 400 de 1874, por el cual se dispuso la elaboracion de la salina de Tausa por empleados del Gobierno.

Los resultados de esa medida, como lo dijo mi antecesor en su Memoria del año pasado, fueron más satisfactorios de lo que podia esperarse, i demostraron la conveniencia de proceder de idéntico modo en todas las demas salinas, a medida que fueran caducando los contratos existentes.

Si en Tausa, decia mi antecesor, donde se trabaja en mui pequeña escala i donde se habia obtenido el precio más bajo para la elaboracion por medio de contratos, han sido tan satisfactorios los resultados, no hai duda de que el nuevo sistema, aplicado a la salina de Cipaquirá, será de magníficos efectos en punto a economías para el Tesoro. I no se equivocaba. El

sistema de administracion por empleados del Gobierno ha empezado a plantearse en aquella salina con notables ventajas, como tendré ocasion de demostrarlo cuando me ocupe de ella en particular.

El número de kilogramos de sal vendida en cada una de las salinas i el producto de las ventas en el año económico de 1874 a 1875, comparados con los resultados que se obtuvieron en el anterior, se espresan en el siguiente cuadro :

	AÑO DE 1873 a 1874.		AÑO DE 1874 a 1875.		PRODUCTOS EN 1873 a 1874.		PRODUCTOS EN 1874 a 1875.	
	Ks.	Gs.	Ks.	Gs.	Ps.	Cs.	Ps.	Cs.
Cipaquirá.....	7.304,942	---	7.871,519	---	297,670	85	399,057	90
Nemocon	5.228,675	---	2.927,425	---	165,684	20	133,065	40
Tausa	672,525	---	752,125	---	36,526	40	46,807	40
Sesquilé	1.033,300	---	991,925	---	51,681	40	58,935	90
Gachetá.....	188,249	---	354,996	---	1,795	75	2,858	10
Totales.....	14.427,691	---	12.897,990	---	553,358	60	640,724	70
Chita i Muneque.....	1.666,995	750	1.312,375	---	96,491	45	80,038	40
Almacen en Sogamoso..	-----	---	273,344	---	-----	---	25,571	80
Pajarito.....	251,581	250	123,406	750	6,040	67½	4,701	35
Totales.....	1.918,577	---	1.709,125	750	102,532	12½	110,311	55
Coello.....	92,012	500	-----	---	2,500	--	-----	---
Cumaral i Upin.....	105,459	100	135,718	250	2,589	62½	3,256	90
Totales.....	197,471	600	135,718	250	5,089	62½	3,256	90
RESÚMEN .								
En Cundinamarca.....	14.427,691	---	12.897,990	---	553,358	60	640,724	70
En Boyacá.....	1.918,577	---	1.709,125	750	102,532	12½	110,311	55
Salinas varias.....	197,471	600	135,718	250	5,089	62½	3,256	90
Totales jenerales...	16.543,739	600	14.742,834	---	660,980	35	754,293	15

Como se ve, en todas las salinas de Cundinamarca, con escepcion de

Nemocon, los productos en el año de 1874 a 1875 han sido superiores a los del año anterior. En las de Boyacá el producto fué inferior.

La comparacion de los productos i los gastos es como sigue :

S A L I N A S.	Producto bruto.		Gastos.		Producto líquido.	
	Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.
Cipaquirá.	399,057	90	111,156	60	287,901	30
Nemocon.	133,065	40	28,880	35	104,185	05
Tausa.	46,807	40	9,114	55	37,692	85
Sesquilé.	58,935	90	17,905	30	41,030	60
Gachetá.	2,858	10	1,617	50	1,240	60
Chita i Muneque.	80,038	40	45,323	92½	34,714	47½
Pajarito.	4,701	35	8,149	12½	-----	---
Almacen en Sogamoso.	25,571	80	14,060	65	11,511	15
Cumaral i Upin.	3,256	90	2,585	02½	671	87½
Totales.	754,293	15	238,793	02½	518,947	90

Los gastos en el año económico de 1873 a 1874 ascendieron a ----- \$ 248,716-60

I como en el año económico de 1874 a 1875 alcanzaron apénas a ----- 238,793-02½

Resulta una disminucion en los gastos de. \$ 9,923-57½

La cuota del impuesto destinada a las mejoras materiales ascendió a \$ 194,058-85, i la que a los Estados corresponde en la proporcion de ½ centavo por cada kilogramo de sal, a \$ 71,244-95, distribuidos en la forma siguiente :

Boyacá, 35 por 100.	\$ 24,935-75
Cauca, 3 por 100.	2,137-35
Cundinamarca, 30 por 100.	21,373-47½
Santander, 22 por 100.	15,673-87½
Tolima, 10 por 100.	7,124-50

En el primer trimestre del año económico en curso han dado las salinas de Cundinamarca i el Almacen de Sogamoso un producto bruto de \$ 166,354-90 centavos, así :

Cipaquirá -----	\$ 107,470-50
Nemocon -----	21,039-80
Tausa -----	10,846-40
Sesquilé -----	16,338-40
Gachetá -----	781-40
Almacen en Sogamoso.....	9,878-40
Suma	\$ 166,354-90

De modo que, suponiendo en los otros trimestres siquiera el mismo producido, se obtendrá en el año un rendimiento igual al del anterior. Mas como hai motivo para esperar mejores ventas, si el órden público no se perturba, es mui probable un mayor producto.

II—Pormenores relativos a las diversas salinas.

CIPAQUIRÁ.—Debiendo terminar el 11 de octubre de 1875 el contrato sobre elaboracion de sales en la salina de Cipaquirá, se dictó por el Poder Ejecutivo con fecha 13 de agosto de 1875 el decreto número 402, que figura entre los documentos marcado con el número VI. Por él se dispuso que desde el 12 de dicho mes de octubre la elaboracion i explotacion de aquella salina se ejecutaran por un empleado del Gobierno denominado *Elaborador oficial*, quien debe desempeñar sus funciones bajo la inmediata inspeccion i dependencia del Administrador principal de salinas. Asígnósele un sueldo fijo, i para que tuviera un mayor estímulo i procurara en los gastos toda la posible economía, se le señaló tambien una eventualidad consistente en un 25 por ciento de los ahorros que se hicieran en los gastos de elaboracion i explotacion sobre cierta base fijada en el decreto.

Para evitar en lo posible el entorpecimiento que pudiera causar en la explotacion i elaboracion el cambio de sistema, se celebró, en 28 de setiembre, un convenio con el Director de la Compañía elaboradora, relativo a la conclusion del contrato, i en él se estipuló todo cuanto

pareció oportuno para evitar que las operaciones se interrumpiesen con perjuicio de la renta i de los consumidores del artículo. La Compañía dió al Gobierno todas las facilidades que pudo a ese respecto, como aparece del citado convenio, que es el documento número VII de los de salinas.

Tambien se hizo en oportunidad un contrato provisional con el señor Gonzalo Arboleda sobre suministro de veinte mil cargas de carbon mineral, para que en ningun caso faltara combustible mientras se celebraba un contrato definitivo (Documento número VIII).

El sistema de administracion puso en evidencia, desde el primer mes, todo cuanto en su defensa se habia dicho a propósito del error mui grave que se habia cometido al entregar a compañías elaboradoras una salina que con tanta facilidad puede administrarse por empleados del Gobierno.

Buenos nombramientos de Administrador i de Elaborador ofrecen mas pingües resultados en aquella salina de los que pudieran derivarse del mejor contrato que celebrara el Gobierno.

I que no hai exajeracion en lo que acabo de decir, lo comprueba la cuenta correspondiente al mes de noviembre, presentada por el Elaborador oficial, que lo es el honrado e intelijente señor Alejandro Mac-Douall, de que da cuenta en su informe el señor Administrador.

Las sales producidas en dicho mes, segun sus clases, fueron:	
compactada, 312,250 kilogramos;	
de caldero, 22,800 kilogramos, i vijua,	
505,475 kilogramos; i el costo de produccion de todas ellas ascen-	
dió a.....	\$ 4,788-75,
que con el 25 por ciento de la economía en los gastos, asign-	
nado como eventualidad al Elaborador oficial, i que alcan-	
za a.....	\$ 387-25
da un costo total de.....	\$ 5,176-00

Las sales producidas en el mes de noviembre, si se hubieran pagado al precio del último contrato, habrian implicado un costo de \$ 8,688-90, en la forma siguiente:

Compactada, 312,250 kilogramos a $17\frac{1}{2}$ centavos por	
cada $12\frac{1}{2}$ kilogramos.....	\$ 4,371-50
De caldero, 22,800 kilogramos a 15 centavos cada $12\frac{1}{2}$	
kilogramos.....	\$ 273-60
Pasan.....	\$ 4,645-10

Vienen	\$ 4,645-10
Vijua, 505,475 kilogramos a 10 centavos cada 12½ ki- lógramos.....	4,043-80
Suma.....	\$ 8,688-90
El costo alcanzó apénas, como se ha visto, a	\$ 5,176-00
Hubo, de consiguiente, en los gastos de produccion una economía en el mes, de.....	\$ 3,512-90

Si en el primer mes se han obtenido tan favorables resultados, razon hai para esperarlos mejores en los meses subsiguientes, cuando se hayan vencido ya los inconvenientes que no han podido ménos de presentarse al principio, como sucede en todo cambio de sistema, por muchas que sean las precauciones que se adopten para regularizar las operaciones. Pero aun suponiendo que no pudieran hacerse mayores economías, i que en los once meses restantes se obtuvieran los mismos resultados que en el primero, la economía en el curso del año sería de \$ 42,154-80.

I todo esto sin contar con que la explotacion de la mina habrá de hacerse, más o ménos tarde, de un modo científico.

El resultado obtenido guarda proporcion con las utilidades mui pingües alcanzadas por las Compañías elaboradoras en los diversos contratos que han pesado sobre la República desde el año de 1827.

Esas utilidades se elevan, segun los cómputos que ha hecho el señor Administrador en el mui notable informe que me ha presentado, a \$ 2.166,264-15, lo que representa, en los 48 años trascurridos desde 1827, una pérdida neta para el Tesoro de \$ 45,130-50 por año, que es poco mayor que la utilidad que se presupone para el presente año económico por consecuencia del cambio de sistema.

En 27 de octubre, el Director de la Compañía elaboradora de sales en Cipaquirá dirigió a mi Despacho un memorial para solicitar la cancelacion de las escrituras de fianza i la devolucion de los documentos de deuda pública con que la Compañía garantizó el cumplimiento de su contrato, i para pedir tambien se ordenara el pago de \$ 6,558, mitad del valor de ciertas obras que se habian hecho con acuerdo del Gobierno, i que, de consiguiente, estimaba la Compañía comprendidas en la disposicion del artículo 32 del contrato.

Examinados los antecedentes, hechas algunas rectificaciones en cuanto a las cantidades cuyo pago se solicitaba, i no habiendo reclama-

cion alguna pendiente contra la Compañía por razon del contrato, se resolvió en 15 de noviembre último: 1.º Que la Compañía elaboradora de la salina de Cipaquirá tiene derecho, conforme al artículo 32 del contrato de 19 de enero de 1865, sobre compra de terrenos carboníferos i elaboracion de sales, a la suma de \$ 6,433, mitad del valor de las obras construidas con consentimiento del Gobierno; i que dicha suma debe pagársele por mensualidades de a \$ 500, conforme a la disposicion citada, debiendo imputarse al artículo 5.º capítulo 8.º departamento de gastos de Hacienda, del Presupuesto en curso, los pagos que se hagan en el corriente año económico; i 2.º Que se cancelaran las escrituras de fianza i se devolviera la prenda constituida en seguridad del cumplimiento del contrato.

Entre los documentos anexos, i marcados con el número XVIII, se encuentran los relativos a la conclusion del contrato de que me ocupo, i de uno de ellos aparece que en 11 de diciembre se hizo la cancelacion de las respectivas escrituras.

Tres contratos se han celebrado por mi Despacho para la adquisicion de las lozas i el combustible que se necesitan en la salina de Cipaquirá, ademas del provisional de que ya he hablado.

El primero, de 19 de octubre, marcado entre los documentos con el número XI, fué celebrado con el señor Wenceslao Bernal.

El segundo i el tercero lo fueron con el señor Gonzalo Arboleda, i tienen la fecha de 15 de diciembre. (Documentos números XIV i XV).

El señor Arboleda se ha comprometido a suministrar al Gobierno, en la boca de las minas, todo el carbon mineral que se necesite para la elaboracion de sal en las fábricas que el Gobierno tiene en Cipaquirá, segun los presupuestos que debe pasarle el Elaborador oficial, al precio de 20 centavos de peso cada carga de cien kilogramos; i a conducir el carbon de las minas a las fábricas, a razon de 10 centavos por cada carga.

Tales contratos fueron celebrados previa la correspondiente licitacion, i el de conduccion puede ser mejorado en el término de 40 dias contados desde el 30 de diciembre último, en que se hizo la debida invitacion. Ademas, el Gobierno se reservó el derecho de declararlo rescindido, entre otros casos, si dentro del término fijado para la licitacion creyere más ventajoso hacer por administracion el servicio a que él se refiere.

El precio a que hoi se obtiene el carbon puesto en las fábricas, que, como se ha visto, es de 30 centavos por cada carga de 100 kilogramos, es mui módico; i en cuanto a las seguridades sobre cumplimiento de los

contratos, además de la respetable firma del contratista, éste ha dado la fianza personal del señor Eusebio Bernal, por \$ 10,000 para el contrato de suministro de carbon, i por \$ 5,000 para el de conduccion a las fábricas.

Como el Gobierno tenia en mira declarar libre la elaboracion de sal en la República, se previó el caso en los mencionados contratos, i se estipuló que fuera éste uno de los de rescision de ellos.

En Cipaquirá, además de cobrar por cuenta del Estado el impuesto de peaje sobre el carbon que se lleva a las fábricas del Gobierno, la Municipalidad del distrito ha querido imponer un nuevo gravámen, a virtud de la autorizacion que por la lei 84, de 17 de noviembre último, le concedió la Asamblea legislativa del Estado, para cobrar hasta cinco centavos de peso por cada carga de carbon mineral que se introduzca a la ciudad para su consumo en ella.

No pudiendo, conforme a la Constitucion, cobrarse impuesto alguno por el carbon que el Gobierno introduce a la ciudad para el servicio de sus fábricas, me dirijí, de órden vuestra, al señor Procurador jeneral de la Nacion para que se sirviera, si participaba de las opiniones del Poder Ejecutivo, solicitar de la Corte Suprema federal la suspension de la citada lei de Cundinamarca en cuanto ella pueda ser aplicable al carbon del Gobierno. El señor Procurador acojió con interes la escitacion que se le hizo, i me participó haber solicitado la suspension de aquella lei.

Sobre el cobro indebido de los citados impuestos hube tambien de dirijirme al Gobierno del Estado de Cundinamarca, i obtuve del señor Secretario jeneral una respuesta satisfactoria. Él me dijo, entre otras cosas, lo siguiente :

“El Poder Ejecutivo del Estado ha sabido con pena, por la atenta nota de usted, de 5 de los corrientes, seccion 3,^a ramo de salinas, número 562, que el Prefecto de Cipaquirá ha puesto trabas a la elaboracion de sales entorpeciendo la conduccion de carbon a las fábricas.

“El Gobierno del Estado juzga indebido el procedimiento del Prefecto en este asunto, i lo imprueba perentoriamente, lo mismo que los conceptos emitidos por dicho Prefecto con relacion a las providencias del Gobierno jeneral.

“Variado hoi el personal de aquella oficina, espera el Gobierno del Estado que no se repetirán por sus agentes hechos como los relacionados en la citada nota de usted. Apesar de esto, por esta Secretaría se dictarán las disposiciones del caso a efecto de que a las órdenes del Gobierno

jeneral no se les presenten obstáculos en su cumplimiento por los empleados del Estado, i que ántes bien éstos faciliten su puntual ejecucion."

El solo cambio de personal en las autoridades locales de Cipaquirá pondrá término al abuso de que he hablado, áun ántes de que por la Corte Suprema federal se resuelva sobre la suspension de la lei.

El impuesto de peaje, i el municipal que quiere cobrar el distrito, implican un aumento para el Gobierno de siete i medio centavos en el precio de cada carga de carbon, lo que en el año ascenderia a \$ 6,590. De modo que en esta suma debemos considerar disminuidos los gastos de elaboracion, si se pone el Gobierno a cubierto de aquellas indebidas esacciones.

NEMOCON—En octubre último tuvo lugar en esta salina una inundacion que inutilizó los socavones i difundió el alarma en la poblacion, por el temor de los daños que de ella pudieran seguirse. Tan luego como el Poder Ejecutivo tuvo conocimiento de lo ocurrido, dispuso que el Ingeniero señor Ruperto Ferreira se trasladara con el Administrador principal de las salinas al distrito de Nemocon, hiciera un exámen científico de lo ocurrido, e indicara las medidas que pudieran tomarse para evitar males mayores.

El señor Ferreira cumplió el encargo que se le hizo, i del informe que dirijió a mi despacho aparece que las aguas subterráneas que minaron el suelo bajo el cual se encuentran las galerías, produjeron el hundimiento i con él la completa inutilizacion del socavon, por haberse llenado éste con las aguas del Sotá. "Este mal que ahora empieza," dice el señor Ferreira, "por una inundacion, creo que terminará por el completo hundimiento de toda la parte minada, conforme lo manifesté en mi primer exámen, daño que me parece imposible prevenir de ningun modo en el estado a que han llegado las cosas."

Como él indicara la conveniencia de descargar el edificio situado al sudeste, lo mismo que el horno que está sobre la mina i una parte del almacen contiguo, todo lo cual quedó espuesto a perderse al repetirse la avenida, se dijo al señor Administrador principal que procediera en el sentido de las indicaciones del señor Ferreira.

El accidente ocurrido ha producido naturalmente una paralizacion en cuanto a la explotacion de la sal vijua, que habrá de durar mientras se termina el socavon que el contratista ha empezado a formar; pero ofrece en el lago que allí se ha formado, una gran cantidad de agua saturada, la cual puede aprovecharse produciendo sal de caldero o vendiéndola como materia prima.

En cuanto a la direccion del nuevo socavon i a las demas indicaciones que hizo el Injeniero señor Ferreira, trascibo en seguida algunos párrafos de la nota que él me dirijió con fecha 9 del citado mes de octubre :

Me parece conveniente la nueva direccion adoptada por el señor Luis Bernal para formar otro socavon, i solo es de sentirse que no se hagan las galerías de entrada a un nivel más bajo, como creo que se podrian hacer, previo un exámen detenido de la formacion salina para escojer el lugar aparente. Por la naturaleza del terreno se ve que habrá constantes inundaciones, i éstas se previenen en parte cuando la entrada a la mina no queda en lo más alto.

Respecto a intereses particulares no hai ninguno, en mi concepto, que pueda sufrir, aun cuando el hundimiento total llegara a verificarse, pues el daño que produzcan las fuertes avenidas del Sotá no se aumenta con la presencia de la mina inundada, i así lo manifesté en la poblacion para calmar el temor que habia. Esto no obstante, debe tenerse cuidado de conservar espedito el cauce para que en una creciente no causen estrago los materiales acumulados que pueda arrastrar el agua.

Finalmente, como parece indispensable pensar en trasladar a otra parte todos los edificios i útiles de elaboracion, indicaré al Gobierno, que en lugar de hacer el gasto, no pequeño, de nuevos edificios para los que tiene que empezar por comprar terreno aparente, le seria mucho más conveniente vender en las salinas la materia prima a los particulares, con lo cual solo le seria necesario atender a la buena direccion de los trabajos de explotacion, i no tendria comprometido constantemente un capital considerable en edificios i útiles de elaboracion.

El contrato sobre elaboracion de sales en Nemocon no termina hasta el 1.º de diciembre de 1881; i aunque el contratista se ha mostrado dispuesto a la rescision, no ha podido efectuarse ésta, porque exige como condicion que se le tomen los elementos que él tiene i que al Gobierno no le convienen al abandonar las operaciones de compactacion.

Como el contratista, señor Bernal, me manifestó, ántes de decretarse la libertad de la elaboracion, que dado ese paso él aceptaria la rescision del contrato sin condicion ninguna onerosa para el Gobierno, no dudo que llegaremos a ese resultado; i si así fuere, no habrá que pensar en cuanto a la salina de Nemocon sino en hacer lo que indica el Administrador principal en su informe, lo cual está de acuerdo con lo espuesto por el Injeniero señor Ferreira. Podrá darse a la venta el agua salada del lago recientemente formado i reducirse a grano de caldero la que no pueda venderse en aquella forma, sin perjuicio de continuar los trabajos del nuevo socavon de modo que se eviten accidentes como el que ocurrió en octubre, a fin de poder dar al consumo, lo más pronto posible, la sal vijua.

La diferencia que se observa entre las sales vendidas i el producto de ellas en la salina de Nemocon, en el año económico de 1874 a 1875, i los resultados que se obtuvieron en el de 1873 a 1874, se esplica en parte por las sales remitidas al almacen de Sogamoso i que figuran por consiguiente en la cuenta de aquella oficina.

La circunstancia de haber empezado desde mayo la inundacion de las galerías fué causa de que no se obtuviera buena sal vijua, lo que hizo que los compradores prefirieran tomarla en Cipaquirá, en donde se les ofrecia de mejor calidad ; i esta es otra de las causas de aquella diferencia.

TAUSA—Como se ha dicho en otro lugar, el producto de esta salina ha aumentado notablemente desde que se aceptó en ella el sistema de administracion por empleados del Gobierno. En el año económico de 1873 a 1874 se obtuvo un producto de \$ 36,526-40 cs, i en el de 1874 a 1875 uno de \$ 46,807-40 cs; lo que da en favor del último año una diferencia de \$ 10,281.

Deseando ofrecer al Elaborador oficial en aquella salina primero un estímulo i luégo una recompensa, se espidieron los decretos números 21 i 621 de 1875 (18 de enero i 13 de diciembre), por los cuales se elevó el sueldo de ese empleado a \$ 720 anuales, remuneracion que no parecerá escesiva atendidos los buenos resultados que se han obtenido en el último año, i que se deben en parte al Elaborador.

SESQUILÉ—En 15 de diciembre último debia terminar el contrato de elaboracion de esta salina; pero como el Gobierno no habria podido establecer allí la elaboracion oficial sin comprar o tomar en arrendamiento a un alto precio todos los elementos que posee la Compañía elaboradora, lo que no habria sido conveniente estando para espedirse el decreto que da libre la elaboracion de la sal, pareció lo más oportuno hacer uso del derecho que el Gobierno tiene por el artículo 33 del contrato de 2 de noviembre de 1867, de prorogarlo hasta por un año, i así se resolvió. Puede, pues, el Poder Ejecutivo fijar como término final del contrato el 31 de agosto de 1876, o sea el dia anterior al en que principie la libertad de elaboracion.

GACHETÁ—Lo que pasa en esta pequeña salina, en donde solo se vende agua salada, es un argumento en favor de la libre elaboracion i de que el Gobierno se limite a vender la materia prima. En ella, i no obstante que los compradores no pueden compactar libremente la sal, se espende toda el agua salada que produce la fuente, sin otro gasto que el de un Administrador i un pequeño Resguardo. En el último año

produjo esta salina \$ 2,858-10 cs, mientras que en el anterior solo habia producido \$ 1,795-75 cs, lo que implica un aumento en el rendimiento de \$ 1,062-35 cs. en el año económico de 1874 a 1875.

Todo lo demas que pudiera decir en cuanto a las salinas de Cundinamarca lo encontraréis en el luminoso informe del señor Administrador principal, de que ya he hablado, i por tanto me limito a llamaros la atencion a tan importante documento, que marcado con el número XIX figura entre los de salinas.

CHITA I MUNEQUE—En 5 de marzo se dictó el decreto número 77 de 1875 (documento número III) sobre elaboracion de estas salinas. Por él se dispuso que dicha elaboracion se hiciera por el sistema de administracion, i se establece un Elaborador oficial para la de Chita i otro para la de Muneque. La exigüidad del sueldo que se asignó al Elaborador de Chita fué causa de que se escusaran los primeramente nombrados; i para conseguir un buen servidor hubo de elevarse aquél, i se elevó en efecto por decreto número 140 (13 de abril), a \$ 1,920 anuales.

En estas salinas, que por sus especiales circunstancias son, sin duda, las mas difíciles de administrar, tampoco se han presentado muchos inconvenientes para el planteamiento del nuevo sistema. Los que han ocurrido han ido venciendo, i por mi parte he adquirido el convencimiento de que persistiendo en él i ofreciendo al Administrador, quien puede desempeñar tambien sin dificultad las funciones de Elaborador, estímulos semejantes a los que se ofrecieron al Elaborador de Cipaquirá, podria elevarse la produccion del artículo hasta donde el consumo la hace necesaria, si hubiera el Gobierno de continuar produciendo la sal en la forma en que hoy se da al espendio.

En los primeros ocho meses del año económico de 1874 a 1875, vigente el último contrato, se produjeron 839,018 kilogramos, 750 gramos de sal, o sean 419,509 kilogramos 375 gramos por cuatrimestre; i en los cuatro de mayo a agosto último, bajo el sistema de administracion, no obstante las dificultades que ha sido necesario vencer, subió la produccion a 473,336 kilogramos 250 gramos, i en el primer trimestre del año económico en curso a 382,412 kilogramos 500 gramos.

Los números son la mejor confirmacion de lo que ántes he dicho en pro del sistema de administracion.

Sancionada la libertad de elaboracion, habrá de limitarse el Gobierno a vender el agua salada i a reducir a grano de caldero la que en aquella forma no pueda espendir. Esta última operacion podrá ha-

cerse en escala mucho mayor cuando se hayan montado los calderos que se han recibido recientemente para dicha salina, lo que seguramente no podrá efectuarse tan pronto por haberse perdido algunas de las planchas, que tomaron los rebeldes de Bolívar para blindar sus buques.

Púsose término a las cuestiones pendientes con la Compañía Reyes & Niño, provenientes del contrato de 1865 sobre arrendamiento de las salinas de que me ocupo, i con ello se han zanjado algunas de las dificultades con que el Gobierno tropezaba para administrarlas convenientemente.

En la celebracion del convenio con dichos señores se ajustó el Poder Ejecutivo a las bases que se le fijaron en la lei 25 de 1875 (11 de mayo), i procuró obtener las mayores ventajas que podian recabarse, como aparece de los documentos que, marcados con los números XII i XIII, figuran entre los correspondientes al ramo de salinas.

Para fijar la cantidad que debieran pagar los señores Réyes & Niño, se tuvo en cuenta la sentencia de escepciones pronunciada por el Juez de la 1.^a instancia en la ejecucion seguida contra dichos señores, sentencia que tenia en su apoyo la opinion del Procurador jeneral de la Nacion, quien en 8 de mayo último pidió a la Corte Suprema federal que la confirmara, por encontrarla de acuerdo con el mérito de los autos.

Esa cantidad ascendia a \$ 21,147-67½ centavos, que los señores Réyes & Niño consignaron en la Tesorería jeneral de la Union tan luego como aprobasteis el convenio de 17 de noviembre último, por el cual se puso término a todas las reclamaciones provenientes del mencionado contrato de 1865.

Creian los señores Réyes & Niño que era menor la suma que debieran pagar; pero el Poder Ejecutivo tenia, como se ha visto, para resolver ese punto de hecho las pruebas que aparecen en el respectivo expediente, i un fallo judicial que, aunque no era irrevocable, contaba ya con el apoyo del Ministerio público en la última instancia.

La concesion que el Gobierno hizo a los señores Réyes & Niño de acuerdo con la citada lei 25, fué la de no cobrarles intereses por la suma que debian de arrendamientos, ni deducirles ningun otro cargo por el contrato en referencia.

Transijidas las cuestiones pendientes con los señores Réyes & Niño, i no debiendo quedar el Gobierno a merced de ellos como dueños de elementos de elaboracion que son indispensables en las salinas de Chita i Muneque, pareció oportuno recabar, i se recabó en efecto, como condicion del arreglo de cuentas, que ellos se comprometieran a dar en arren-

damiento hasta el 31 de diciembre de 1877 los mencionados elementos, que son los siguientes: los terrenos i bosques conocidos con el nombre de *Montes de Balderrama*, que comprenden los globos denominados: *Resguardo*, *Rodrigoque* i *Rionegro*, la casa alta de tapia i teja que ha ocupado el Administrador, i los derechos que tienen en los terrenos conocidos con el nombre de *Salazar*.

Desde que se celebró el convenio de noviembre quedaron fijadas las bases del contrato de arrendamiento, i para perfeccionar éste solo se aguarda saber que, a virtud de lo resuelto por la Corte Suprema federal, se ha hecho a los mencionados señores Réyes & Niño la devolucion de aquellas fincas, que estaban en depósito judicial.

Aun despues de decretar la libertad de elaboracion de sales, siempre es bueno que el Gobierno cuente con tales elementos, al ponerse en planta el nuevo sistema, para poder producir la sal de caldero que sea necesaria en el caso de que no se venda toda el agua salada. Cuando el Gobierno no los necesite, podrá rescindir el contrato o subarrendarlos con ventajas.

. PAJARITO—En el cuadro comparativo de los productos i gastos de las diversas salinas, llama la atencion el hecho de que en la de Pajarito montaron los gastos a \$ 8,149-12½ centavos, i los productos alcanzaron solo a \$ 4,701-35 centavos.

Esto tiene su explicacion, i voi a darla. En los gastos de la indicada salina no solamente figuran los del Resguardo que presta en ella sus servicios, sino tambien los de la seccion de Sirguasá i Sismosá, Sisbaca i Sogamoso i los de la de Recetor, Cocuachó i Gualivito, los cuales alcanzan a \$ 4,642-27½ centavos. El derrumbe que tuvo lugar el 27 de febrero de 1875 cubrió la mina i fué causa de que se suspendieran los trabajos. Estos comenzaron de nuevo el 26 de abril i se ha construido ya un espacio socavon, en donde se encontró sal el 4 de agosto.

“Miéntras tanto,” dice el Administrador de aquella salina, “se recojia el polvo de la sal que habia quedado en los almacenes, para proveer a los consumidores más necesitados. Como se ve, estuvo el almacen desprovisto de la sal necesaria para el espendio por el espacio de seis meses; por consiguiente, no hubo sal sino en los seis meses restantes.”

A las consideraciones que preceden, deben agregarse las siguientes: 1.ª que el almacen de Sogamoso ha limitado el radio de consumo de la salina de Pajarito: 2.ª que las vertientes saladas que en el verano se presentan en varios puntos de la cordillera a inmediaciones

del Territorio, dan lugar al contrabando i hacen la competencia a dicha salina; i 3.^a que la falta de buenas vias de comunicacion limita tambien el radio de consumo de esta rica mina, a la cual debe prestarse preferente atencion, como que está llamada a proveer a una parte del Estado de Boyacá i al Territorio de Casanare.

Los demas pormenores relativos a la salina de Pajarito los encontrareis consignados en el informe del Administrador de ella, que figura entre los documentos, bajo el número XX, i al cual por su importancia os llamo la atencion.

CUMARAL I UPIN—En 13 de octubre último, i a solicitud del contratista, se declaró rescindido el contrato de explotacion de estas salinas, lo que puso al Gobierno en capacidad de beneficiarlas por el sistema de administracion.

En la misma fecha se dictó el decreto número 508, por el cual se dispuso que continuaran explotándose por cuenta del Gobierno, a cargo de un Administrador-elaborador oficial, de un Cabo del Resguardo que funciona como Almacenista i de un Guarda. Hiciéronse los nombramientos, i desde el 2 de noviembre se dió principio a los trabajos por los empleados del Gobierno.

Con fecha 12 de diciembre participó a mi Despacho el señor Administrador, que habian principiado las ventas de sal i que éstas no eran de mucha consideracion, porque aun no se tenia noticia en los pueblos del Territorio de que hubiera sal almacenada para dar a la venta.

En esa nota dice el Administrador lo que sigue: "En efecto, hoi hai un depósito en el almacen de 2,400 arrobas en pedazos grandes de mui buena calidad, i el banco está descubierto en una estension de ocho metros de alto por seis de ancho, de modo que puedo asegurar al señor Secretario, que la salina proveerá con toda la sal que demanda el consumo del Territorio, si la estacion de verano favorece los trabajos."

Satisfízose, pues, la necesidad que habia, i ha quedado justificada la providencia del Gobierno por la cual se rescindió el contrato i se pusieron en administracion las salinas de Cumaral i Upin.

COELLO—Como se dijo en la Memoria del año pasado, el contrato de arrendamiento de esta salina terminó desde el 4 de julio de 1874; i aunque se abrió licitacion para un nuevo arrendamiento, no se hizo propuesta alguna aceptable.

En el último año no se ha beneficiado esta fuente.

Los documentos que se refieren a la fuente salada inmediata a la salina de Coello, que el señor Antonio Bárríos se propone elaborar en uso del derecho que le da la lei de 20 de junio de 1853, se encuentran entre los de salinas, marcados con el número I.

ALMACENES DE SAL.—El de Sogamoso ha continuado prestando en el último año el servicio de acercar el artículo a los consumidores sin gravámen para el Erario público.

Por decreto número 309 de 1875 (28 de junio), i en uso de la autorizacion que confiere al Poder Ejecutivo el artículo 1.º de la lei 33 de 1875, se estableció en Soatá un almacen para el espendio de sal por cuenta del Gobierno, dependiente del de Sogamoso, a cargo de un Almacenista, un Tenedor de libros escribiente, i los miembros del Resguardo necesarios para el servicio. Dictóse ese decreto a solicitud de los habitantes de varios pueblos del Norte del Estado de Boyacá i del Departamento de García-Rovira en el de Santander, i se creyó mejorar por ese medio la condicion de aquellos pueblos como consumidores de sal.

Los resultados no correspondieron a las esperanzas. La sal que se llevó al almacen de Soatá para el espendio no se ha vendido sino en mui cortas cantidades, segun lo ha informado repetidas veces el Almacenista, i aquello proviene de que la sal que se lleva de las salinas de Cundinamarca resulta, con el recargo de los gastos de conduccion hasta Soatá, a un precio superior en veinte centavos al que tiene la que los negociantes llevan de Chita, i que es preferida por los consumidores por su mejor calidad.

Siendo, pues, gravoso para el Erario el almacen de Soatá, no debia sostenerse; i por esta razon se suprimió, por decreto número 21 de 1876.

El decreto sobre creacion del almacen figura entre los documentos anexos, marcado con el número V, i el decreto número 21 que acabo de citar, se halla en el *Diario Oficial* número 3,642.

La Asamblea lejislativa del Estado de Santander pidió tambien al Poder Ejecutivo el establecimiento de un almacen de espendio de sal en Onzaga, Duitama, Belen o cualquier otro pueblo del norte de Boyacá vecino al límite de Santander.

Tan luego como obtenga ciertos informes, que son necesarios para proceder con acierto en el establecimiento de un nuevo almacen, o en la traslacion del de Sogamoso a una de las poblaciones que indica la Asamblea de Santander, os propondré lo conveniente a ese respecto.

III—Sistema de explotacion.

Los importantes trabajos de los señores Fabian González Benito i José María Davison, de que mi antecesor hizo en la Memoria del año pasado una justa recomendacion; los estudios que recientemente ha hecho el Injeniero de minas, señor T. Verany, i de que ha dado cuenta en el informe publicado en el *Diario Oficial*, i otro informe que me prometo obtener de un Injeniero de notables aptitudes tambien, son elementos bastantes para que se pueda estudiar este importante asunto, i para que la próxima Administracion adopte el plan de explotacion que ofrezca mayores ventajas, saliendo del terreno del empirismo para someter esta operacion a las reglas de la ciencia.

IV—Libertad de elaboracion.

Dije en otro lugar, i así es la verdad, que el monopolio de la sal impone un gravámen que solo afecta a los habitantes de ciertos Estados de la Union, i que ese gravámen no está justificado con los escasos rendimientos de la renta.

A \$ 754,293-15 centavos ascendió en el último año económico el producto bruto de la renta; es decir, que esa fué la suma que salió de los consumidores en pago de un artículo de primera necesidad para la vida; pero mui distante está ella de la que queda disponible, deducidos los costosos gastos de administracion. Tales gastos en el mismo año ascendieron a \$ 238,793-02½ centavos; por manera que el producto líquido fué apenas de \$ 518,947-90 centavos, cantidad mui exigua para contrapesar el gravámen que se impone a los consumidores, los vejámenes consiguienes a todo monopolio, i las trabas que encuentran algunas industrias, como la agrícola i la pecuaria, que tanto beneficio habrán de recibir cuando a ellas pueda destinarse en mayor escala la sal, riqueza inagotable que pudiera llegar a ser para Colombia, como abono, lo que para otros países más afortunados ha sido el huano.

En el ramo de salinas debiera limitarse el Gobierno a la explotacion de las que hasta hoi están descubiertas i son de su propiedad, vendiendo

únicamente la materia primera, i declarando que las que se descubran en lo sucesivo, pertenecen al dueño del terreno. Esta sería la última palabra en tan importante ramo de la Hacienda pública; i paso a paso habremos de llegar a ese resultado.

Del ruinoso sistema de contratos hemos pasado a la administracion de las salinas por empleados del Gobierno; de ahí pasamos a la libre elaboracion de la sal; i conocidos que sean los buenos efectos de esta medida, se dará el último paso, reconociendo a los dueños del terreno la propiedad de las minas de sal que se descubran.

En las sesiones del año pasado, cúpome el honor de sostener en el Senado de Plenipotenciarios la importante reforma de declarar libre la elaboracion de la sal.

Asunto fué éste que dió lugar a detenidas i mui importantes discusiones, que me afirmaron más en la conveniencia de la medida.

No creyó conveniente el Congreso sancionar este o aquel sistema para la mejor administracion de las salinas, i con plena confianza en vuestro interes por la renta, se confirieron al Poder Ejecutivo amplias autorizaciones, tanto más honrosas para vos cuanto fueron sancionadas aun con el voto de muchos miembros del Congreso que formaban en la oposicion.

Esas autorizaciones se encuentran contenidas en la lei 33 ya citada. Ninguna traba quedó al Poder Ejecutivo para administrar la renta de salinas; i desde el primer momento pudo abandonar la compactacion a la libertad individual, limitándose a vender la materia primera.

Así se hubiera hecho desde que terminó el contrato de elaboracion de la salina de Cipaquirá, pero las circunstancias políticas de entónces lo impidieron.

Rebelados estaban contra el Gobierno jeneral i apoderados de las Aduanas del Atlántico los Gobiernos de algunos Estados, i temíase que el orden público pudiera perturbarse en otros, cuando espiró el contrato aludido. No parecia prudente en tales circunstancias hacer en el ramo de salinas tan trascendental reforma.

Pero una vez que ha sido restablecido el orden público, i que mediante el buen juicio de los pueblos, el patriotismo de los miembros del Congreso i el concurso de todos los buenos ciudadanos, no es de temerse una nueva perturbacion de la paz, os habeis apresurado a decretar la libertad de la elaboracion de sal en la República.

El decreto que con fecha 20 del presente expedisteis sobre el parti-

cular, es uno de los más importantes de vuestra Administración, i por ello me permito insertarlo en seguida.

DECRETO número 22, por el cual se declara libre la elaboracion de sal en la República.

El Presidente de los Estados Unidos de Colombia,

En ejercicio de la autorizacion que le da el artículo 2.º de la lei 33 de 19 de mayo de 1875, i

CONSIDERANDO:

1.º Que el monopolio de fabricacion de sal no está de acuerdo con los principios de la ciencia económica ni con la índole de nuestras instituciones, que quieren para la industria la mas amplia libertad;

2.º Que la opinion pública demanda la abolicion de ese monopolio como una reforma de urgente necesidad;

3.º Que la Asamblea del Estado soberano de Cundinamarca ha solicitado del Gobierno de la Union esa medida, como eminentemente favorable a los intereses de esta seccion de la República, i

4.º Que la lei ha concedido ya el derecho de compactar sal por medio de presion, lo cual establece un verdadero privilegio si no se estiende la libertad a todos los sistemas,

DECRETA:

Artículo 1.º Desde el dia 1.º de setiembre del presente año es libre para la industria i el comercio de sal, la elaboracion de esta materia en cualquiera forma, i la República se reserva la explotacion de las minas de sal jema, i la venta de ésta i del agua salada en las salinas de su propiedad.

Artículo 2.º Lo dispuesto en el artículo anterior no comprende a la salina de Nemocon, en la cual se continuará la elaboracion de sal por cuenta de la Nacion hasta que termine el contrato vijente, dándose en venta la sal a los precios fijados en el decreto número 211 de 1874.

Artículo 3.º Por decreto separado se fijará el precio a que deben venderse en las oficinas nacionales de espendio la sal vijua i el agua salada a sus diversos grados de saturacion, de acuerdo con la autorizacion contenida en el artículo 2.º de la lei 33 de 1875.

Artículo 4.º En las salinas en que no alcance a venderse toda el agua salada que se produzca, se fabricará sal de caldero por cuenta de la Nacion, siempre que esto sea conveniente para el erario nacional.

Artículo 5.º Los terrenos, bosques, minas de carbon, fábricas, calderos, hornos, herramientas, vehículos i demas elementos de fabricacion de sal, de propiedad nacional, que existan en las diversas salinas, serán rematados por dinero sonante en pública subasta i en el mejor postor. Al efecto, el inventario i avalúo de dichos

elementos se publicará en el *Diario Oficial* dos veces cada mes, durante seis meses.

Artículo 6.º Los Administradores de salinas dividirán en lotes los elementos de elaboración que hayan de rematarse, consultando la mayor concurrencia en la licitación i dando cuenta al Poder Ejecutivo de la división hecha. Estos remates se harán con las formalidades legales por dichos Administradores i en presencia de la primera autoridad política del lugar, pero no se llevarán a efecto sino después de que hayan sido aprobados por el Poder Ejecutivo.

Artículo 7.º En el caso de que no haya postores a algunas de las fincas que se saquen a remate, se darán éstas en arrendamiento con las mismas formalidades.

Dado en Bogotá, a 20 de enero de 1876.

S. PÉREZ.

El Secretario de Hacienda i Fomento,

NICOLAS ESGUERRA.

No abrigo el temor que algunos tienen de que la reforma contenida en el decreto que queda transcrito, pueda orijinar una baja en los productos de la renta. Pienso, por el contrario, que está llamada a elevarlos; i a ello me autorizan los cálculos que se han hecho por los que ántes que yo se han ocupado de este importante negociado, i los que pueden hoy hacerse sobre bases que nada tienen de objetables.

Los gastos de producción del artículo en los últimos años han sido, cuando ménos, del 32 por 100, i en algunos llegaron al 34½ por 100, como sucedió en el año económico de 1872 a 1873. De estos gastos, más de la mitad representan los que se hacen en la elaboración, i el resto los de explotación, administración i resguardo. De consiguiente, abandonadas las operaciones de elaboración a la industria libre, razón hai para considerar reducidos los gastos en más de la mitad, o sea aumentado el producto en una cantidad igual a la economía en aquéllos, porque no es de suponerse que las ventas disminuyan.

Las que se han hecho en los últimos años permiten calcular en diez i seis i medio millones de kilogramos de sal el consumo de este artículo, en el estado actual de la industria i bajo el sistema restrictivo del monopolio.

Limitando los cálculos, para no incurrir en error, a los mismos consumos que hoy se hacen, i conservando el precio a que hoy se vende la sal vijua, tendremos los siguientes resultados:

16.500,000 kilogramos a 4 centavos por kilogramo, dan \$ 660,000.

Los gastos en el último año alcanzaron a \$ 238,793
 Pero como de esta cantidad deben deducirse los de elaboración, que importaron \$ 120,822,

Solo quedan \$ 117,971,
 que es la cantidad que puede computarse por los gastos que habrán de hacerse, desde que el Gobierno abandone las operaciones de elaboración.

Por el nuevo sistema no quedarán otros gastos que los de explotación, administración i resguardo representados en el último año por la citada cantidad de \$ 117,971.

Deduciendo, pues, de los 660,000
 el monto probable de los gastos 117,971

Queda un producto líquido de \$ 542,029

superior al que se obtuvo en el último año, que, como se ha visto, fué mayor que el del año económico de 1873 a 1874.

Si no se quiere que haya una baja en el producido de la renta, debe conservarse en el primer año el precio que hoy tiene la sal, el cual podrá irse rebajando a proporcion que vaya aumentando la venta del artículo. La tendencia natural del Gobierno debe ser la de disminuir el precio a proporcion que los consumos se aumenten, hasta llegar al ínfimo a que pueda ofrecerse.

En los cálculos precedentes me he limitado a deducir de los actuales gastos los que se hacen en la elaboración, siendo indudable que dejarán de hacerse, puesto que el Gobierno abandona las operaciones que los causan.

En los gastos de explotación, que en el último año ascendieron a \$ 45,729, puede hacerse una economía de mucha consideración. A propósito de ellos, i con referencia al plan de explotación propuesto por los señores González Benito i Davison, se dijo en la Memoria del año pasado lo siguiente :

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

Que en los gastos de administración habrán de hacerse economías,

tambien es evidente, por cuanto limitándose el Gobierno a vender la sal vijua i el agua salada, i a producir la de caldero en algunas salinas, deja de ser necesario el numerosísimo tren de empleados que hoi se paga.

Sinembargo, no hago deduccion alguna en cuanto a esos gastos, porque acaso sea necesario organizar mejor el Resguardo, i esto implique una erogacion mayor, que habrá de compensar aquella economía.

No queriendo basar mis cálculos sino sobre los resultados obtenidos en las diversas salinas de la República, he prescindido en ellos del aumento de consumos que puede esperarse de la misma medida; pero una vez que de esos cálculos se deduce que no habrá disminucion en la renta, que seria lo que pudiera temerse, quiero entrar en consideraciones de otro órden, que nos llevan forzosamente a esperar, como resultado de la reforma, un incremento en las rentas, un poderoso aliento a la industria, i para el pueblo rebaja en el precio del artículo, al propio tiempo que se igualará a los consumidores de la sal monopolizada con los que la compran a la industria libre, desapareciendo así la injustificable diferencia con que unos i otros contribuyen hoi para los gastos públicos.

Las cuantiosas utilidades que, como se dijo en otro lugar, han reportado los contratistas encargados por el Gobierno de la elaboracion en las diversas salinas, serán suficiente estímulo para que muchos capitales se destinen a la industria de cristalizar la sal i de compactarla por los diversos sistemas que para ello se emplean; i como por su naturaleza es ésta una de aquellas industrias que brindan ocupacion a los grandes como a los pequeños capitales, no es de temerse que el monopolio de que se desprende el Gobierno pase a Compañías poderosas que cuenten con todos los elementos de elaboracion. Lo que hoi pasa entre el Gobierno, único productor lejítimo del artículo, i jentes infelices, desposeidas de todo capital, que de contrabando compactan la sal para ofrecerla al consumo a precios inferiores a los del Gobierno, indica lo que habrá de suceder con las grandes fábricas de elaboracion i los que en pequeña escala se dediquen a la misma industria.

Esas grandes fábricas i esos pequeños productores del artículo son los llamados, por el incremento que darán a la industria de la cristalicion i compactacion de sal, a elevar las ventas de la materia primera que el Gobierno les ofrece, a disminuir por efecto de la competencia el precio de la sal compactada, a aumentar de consiguiente el bienestar de los asociados, i a fecundar las otras industrias, que segun las leyes económicas

no pueden permanecer estacionarias cuando alguna se desarrolla extraordinariamente o siquiera mejora su condicion. La industria agricola, la pecuaria i la comercial, recibirán inmediatamente los beneficios de aquélla.

Las poblaciones que encierran las ricas minas de sal jema o las abundantes fuentes de agua salada de propiedad del Gobierno, serán en breve centros importantísimos de industria i de comercio, que andando el tiempo darán con su prosperidad testimonio de los magníficos efectos económicos de la medida que hoi se sanciona, demostrando al propio tiempo cuánto mal se ha causado con el monopolio que por tantos años ha entrabado el curso natural de la industria.

El aumento gradual que en el trascurso de diez años ha tenido el consumo de la sal jema, hace esperar que, con beneficio de la poblacion, continuará elevándose ese consumo; i jeneralizado el uso de ella, se disminuye en mucho el temor que algunos abrigan, i de que yo no participo, de que puedan darles la lei a los consumidores las Compañías que acometan en grande la empresa de la compactacion. Los que por el alto precio de la sal compactada no puedan o no quieran comprar el artículo a los que lo producen, aceptarían para el consumo la sal jema o vijua que vende el Gobierno; i como ésta habrá de ir disminuyendo de precio, por las razones que ántes he espuesto, la competencia que el Gobierno haga con la sal jema, aparte de la que debe esperarse del concurso de varios productores del artículo, hará que el precio de la compactada no quede a merced de unos pocos elaboradores, sino que, como el de todos los objetos venales en libre concurrencia, habrá de tener por límite el que le fijen el pedido i la oferta.

Piensen los que combaten la medida que el contrabando tomará mayores proporciones de las que hoi tiene, i que para evitarlo será preciso mantener un numeroso resguardo, que consuma lo que se economiza en los gastos de elaboracion. Los que tál temen olvidan que las atenciones del resguardo habrán de ser menores, puesto que dejará de perseguirse como criminoso el hecho de la compactacion, i que solo tendrá que impedir la estraccion fraudulenta de la materia primera. Pudiendo cristalizarse o compactarse la sal libremente, disminuye la ganancia en la operacion fraudulenta, i consiguientemente el estímulo para el fraude.

En la operacion de celar el contrabando, el resguardo contará además como auxiliares suyos a todos aquellos productores, i debemos suponerlos en mayor número que a los defraudadores, que se proveen de la materia primera comprándola al Gobierno en los lugares de espendio.

Ellos, más que el Gobierno, serían perjudicados con la competencia que pudieran hacerles los que produjeran el artículo con la sal estraida fraudulentamente, i por lo mismo su interes i el del Gobierno vendrian a ser solidarios, i fácil la represion del contrabando.

Si por desgracia estuviere equivocado en mis apreciaciones, i por las dificultades consiguientes al cambio de sistema sufriere algo la renta en el primer año, el pequeño déficit que pueda resultar se compensará suficientemente con el producido de los elementos de elaboracion que se vendan.

Ninguna reforma radical puede acometerse, ningun paso avanzado en la via del progreso puede darse sin vencer resistencias más o ménos fuertes i sin correr algunos peligros; pero nada arredra, ni debe arredrar, cuando se tiene fe profunda en los beneficios que al pueblo se le esperan, i en los opimos frutos que más o ménos tarde deben cosecharse como resultado necesario del ensanche que se dé a la libertad de industria.

Por modesto que sea nuestro Presupuesto de rentas, i por mucha urjencia que tengamos de ellas para vivir i progresar, unos pocos miles de pesos en un plato de la balanza no pueden inclinar ésta, si del otro está la redencion del pueblo de un odioso monopolio.

SECCION QUINTA.

MONEDAS.

En las tres Casas de moneda que la República sostiene, en Bogotá, Popayan i Medellin, se han amonedado en el año económico de 1874 a 1875 \$ 613,400-589 m.^s, así:

En Bogotá.....	\$ 383,094-825
En Popayan.....	119,127-864
En Medellin.....	111,177-900

Los productos i los gastos de las mencionadas Casas son los que resultan del siguiente cuadro :

	PRODUCTO BRUTO.		GASTOS.		PRODUCTO LIQUIDO.		DEFICIT.	
	Pesos.	Ms.	Pesos.	Ms.	Pesos.	Ms.	Pesos.	Ms.
En Bogotá	36,292	505	18,659	524	17,632	981	....	..
En Popayan	6,729	388	6,729	388	....	..	....	..
En Medellin	3,314	740	8,829	850	....	..	5,515	110
Totales	46,336	633	34,218	762	17,632	981	5,515	110

La Casa de moneda de Medellin dió, como se ve, un déficit de \$ 5,515-110 m.^a, de los cuales debe pagar el Tesoro nacional la mitad.

La de Popayan apénas ha cubierto sus gastos; por manera que computando, como debe computarse, el interes correspondiente al capital invertido en edificios, máquinas &^a resultaria tambien un déficit.

La de Bogotá aparece con un producto líquido de \$ 17,632-981, resultado que proviene de hacer figurar como productos de la Casa las utilidades que se obtuvieron en la amonedacion de las barras de plata importadas del extranjero por el Gobierno nacional, utilidades que han ingresado directamente en la Tesorería jeneral con imputacion a la cuenta de aprovechamientos.

Dedúzcase esa utilidad, ascendente a \$ 31,373-250, que sobre ser eventual no es un verdadero producto de la Casa de moneda, i tendremos que ésta habria dado un déficit mui considerable en el último año económico.

El resultado que año por año se obtiene en nuestras Casas de moneda, es el mejor argumento que puede presentarse en contra de ellas, i si se tiene en consideracion que esos desfavorables resultados se han obtenido no obstante la más escrupulosa i honrada administracion de ellas, pues los empleados a cuyo cargo se encuentran están a la altura de la confianza que se les ha dispensado, se habrá de convenir en que lo mejor que puede hacerse con las indicadas Casas es suprimirlas, ahorrándole al Tesoro los gastos que ocasionan.

En esta materia muchos de mis ilustrados predecesores han dicho

cuanto es necesario para demostrar que solo por una aberracion inconcebible pueden tratar de conservarse las Casas de moneda, a despecho de los intereses del erario i del comercio.

Es, pues, innecesario repetir aquí lo que ellos espusieron en pro de la idea que sostengo, i me limito a recomendar lo que escribieron el Secretario de Hacienda señor Núñez, en sus Memorias de 1856 i 1857, el Secretario señor Cuenca, en la de 1865, i el Secretario señor Samper, en la de 1869.

Nada más pudiera yo agregar a lo que ellos dijeron, que lo ya espuesto, a saber: que los resultados obtenidos con posterioridad a las fechas de aquellas Memorias justifican el modo como ellos se pronunciaron contra las Casas de moneda, que yo tambien combato.

Los pormenores referentes al ramo de monedas los encontraréis en los respectivos cuadros, que figuran entre los documentos anexos.

La moneda de cobre que el Gobierno mandó acuñar para las pequeñas transacciones, no ha tenido la fácil circulacion que era de esperarse. Que el Gobierno la reciba en sus oficinas i que la dé en pago, en una pequeña proporcion, en todas las operaciones que en ellas se verifiquen, es lo único que debe hacerse, en mi concepto, para que poco a poco vaya desapareciendo la desconfianza que aquellas monedas inspiran todavía a cierta clase social, i se facilite su circulacion.

SECCION SESTA.

TIERRAS BALDIAS.

La emision de bonos territoriales i de títulos de concesion, ascendia en 31 de agosto de 1874 a 3.318,506 hectaras, así:

En bonos territoriales.....	1.653,858	
En títulos de concesion.....	1.664,648	3.318,506

No hubo emision durante el año fiscal que terminó el 31 de agosto de 1875.

La amortizacion de tales documentos ascendia en 31 de agosto de 1875 a la cantidad de 512,928 hectaras, como sigue:

En el tiempo anterior al 31 de agosto de 1874 se hicieron amortizaciones por 471,829 hectaras, en esta forma:

En bonos territoriales.....	88,725	
En títulos de concesion.....	383,104	471,829

I durante el año económico de 1.º de setiembre de 1874 a 31 de agosto de 1875, se amortizaron documentos por 41,099 hectaras, de este modo:

En bonos territoriales.....	27,971	
En títulos de concesion.....	13,128	41,099

Total de los documentos amortizados.....		512,928
--	--	---------

Deduciendo de la cantidad emitida la que ha sido amortizada, se obtiene la existencia en 31 de agosto de 1875, en estos términos:

Cantidad emitida.....	3.318,506	
Cantidad amortizada.....		512,928

Existencia en 31 de agosto de 1875.....	2.805,578	
---	-----------	--

Esta existencia de documentos emitidos sobre el fondo de las tierras baldías, circulaba en el mercado, en la indicada fecha, en esta forma:

En bonos territoriales.....	1.537,162	
En títulos de concesion.....	1.268,416	2.805,578

En el último año económico la adjudicación de terrenos baldíos ascendió a 51,608 hectaras así:

En cumplimiento de leyes especiales.....	510	
En cambio de bonos i de títulos.....	41,099	
En venta.....	9,999	51,608

En los cuatro primeros meses del presente año fiscal se han emitido en títulos de concesion 106,997 hectaras, se han amortizado 2,500, i se han adjudicado por lei especial i por títulos 18,512. Circulaban, pues, documentos en el mercado, en 31 de diciembre último, por 2.910,075 hectaras.

La relacion nominal de las adjudicaciones hechas en el último año económico, se encuentra desarrollada en el cuadro correspondiente entre los documentos anexos.

Se negaron adjudicaciones por una suma que pasa de cincuenta mil hectaras, segun puede verse en el cuadro correspondiente entre los mis-

mos documentos. De suerte que las peticiones sobre adjudicacion de terrenos baldíos escedieron de cien mil hectaras en el último año económico.

Han sido diversos los fundamentos de las resoluciones negativas del Poder Ejecutivo. En el caso de los señores Gálvis i Molináres, del Estado del Magdalena, i del señor Yesquen, del Estado del Cauca, se apoyó en el artículo 919 del Código fiscal, que prohíbe adjudicar las islas de alguna importancia que se encuentren en el curso de los rios navegables, así como las que se encuentren cerca de las costas en cualquiera de los océanos Atlántico i Pacífico. En el caso de los señores Vélez, Rodríguez, Llano, Echeverría, Bravo i Arango, del Estado de Antioquia, se apoyó en los artículos 946 i 947 del citado Código, que prohíben adjudicar las tierras baldías situadas a ménos de un miriámetro de distancia de las nuevas vias de comunicacion proyectadas, como el ferrocarril de Barbosa al rio Magdalena. En el caso de Emeterio Rodríguez, del Estado de Antioquia, se apoyó en que no se dió la prueba de que eran baldíos los terrenos solicitados. I en el caso del señor Lorenzo Cuéllar, del Estado del Cauca, se fundó en el decreto ejecutivo de 20 de marzo de 1870, que prohíbe adjudicar a un mismo individuo más de diez mil hectaras de tierra en superficie continua.

Entre los documentos anexos se encuentran las resoluciones negativas dictadas en el caso del citado señor Cuéllar, quien, pretendiendo la adjudicacion de 40,000 hectaras en el Territorio del Caquetá en cambio de bonos territoriales, pidió que fuese revocada la primera resolucion, por lo cual el Poder Ejecutivo, no encontrando razonable la insistencia del peticionario, persistió en aquélla. Pero el señor Cuéllar cree que la República no puede lícitamente denegar la adjudicacion de baldíos, cuando se piden en cambio de bonos territoriales de los que se emitieron a los acreedores extranjeros conforme al convenio de 1860; i ha ocurrido a la Suprema Corte federal en solicitud de la justicia que cree se le ha negado. El Procurador jeneral de la Nacion contestó la demanda negativamente, reproduciendo las razones emitidas por el Poder Ejecutivo; i ha opuesto, además, al demandante la escepcion de ilejitimidad en la personería, por cuanto él no representa a los acreedores extranjeros que celebraron con el Gobierno el convenio de 1860. Pronto la Suprema Corte pronunciará su fallo definitivo en este asunto.

La lei 43 de 1865, de 19 de mayo, determinó el número de hectaras de tierras baldías que corespondian a los Estados como representantes de las antiguas provincias, i por actos lejislativos posteriores se hicieron

nuevas concesiones a algunos de ellos. Tenian, pues, derecho los Estados a que se les adjudicaran las siguientes hectaras: Antioquia, 260,000; Bolívar, 60,000; Boyacá, 159,477; Cauca, 140,000; Cundinamarca, 80,000; Magdalena, 67,000; Panamá, 230,000; Santander, 142.400; i el Tolima, 40,000.

El 31 de diciembre del año pasado se habian entregado a los Estados los bonos o títulos territoriales a que tenian derecho, i se les debia solamente el saldo de hectaras que en seguida se espresa: a Boyacá 16,000; al Magdalena 10,000; a Panamá 28,800, i a Santander 90,960. El desarrollo de la cuenta por tierras baldías con cada uno de los Estados se encuentra entre los documentos anexos.

Los títulos espeditos a los Estados han sido redactados de dos modos. En los primeros se decia que las tierras eran adjudicables en cualquier baldío de la República, i en los segundos se espresa que la adjudicacion debe hacerse en cualquier baldío comprendido dentro del territorio del Estado a que se espiden tales títulos. En unos i en otros se dice que esos documentos son endosables conforme a la lejislacion propia de cada Estado.

Este cambio en la redaccion de los títulos procede de que despues de establecida la oficina de Estadística nacional, se cayó en la cuenta de que las concesiones hechas a las antiguas provincias de la República por la Lei 1.^a, Parte 2.^a, Tratado 1.^o de la Recopilacion Granadina, llevaban implícita la condicion de que la tierra se les adjudicase dentro de los límites políticos de su territorio; i, por otra parte, no es justo que con los títulos que se espiden a un Estado se adquieran tierras en otro, porque éste puede quedar privado de las que le convengan.

En los títulos de la primera redaccion se espidieron las siguientes hectaras: a Antioquia 60,000; a Bolívar 34,400; a Boyacá 3,000; al Cauca 55,000; a Cundinamarca 80,000; al Magdalena 57,000; a Santander 14,640, i al Tolima 17,000. Las emisiones posteriores i las que se hagan en lo futuro, serán de los títulos de la segunda redaccion.

Si los títulos de la primera forma se admitieran en las peticiones de tierras en otros Estados federales, serian de peor condicion los tenedores de los títulos de la segunda forma, puesto que éstos solamente se admiten en las adjudicaciones que se hacen dentro del territorio del Estado a cuyo favor se espidieron. Por este motivo i por cuanto en su orijen la concesion de tierras a las antiguas provincias fué como se ha espresado, no admite el Poder Ejecutivo los títulos antiguos sino en el

mismo caso que los nuevos; pero como esta práctica administrativa puede cambiar, corresponde al Congreso fijarla definitivamente, por medio de una lei en que se diga que con los bonos o títulos territoriales emitidos a los Estados, solamente pueden hacerse adjudicaciones dentro de sus respectivos límites.

Por el decreto ejecutivo marcado con el número 570, de fecha 17 de noviembre último, que se encuentra entre los documentos anexos, se adjudicaron definitivamente a la aldea del Líbano, en el Estado del Tolima, las diez i seis mil hectaras de tierras baldías que la lei de 3 de marzo de 1866 habia cedido a sus pobladores, i se aprobaron los trabajos de mensura i de distribucion de dichas tierras entre los agraciados.

Tanto el Poder Ejecutivo, en la resolucion de fecha 16 de mayo de 1871, como la lei 12 de 1873, destinaron al fomento de la nueva poblacion denominada Murillo en el Estado del Tolima, 19,680 hectaras de terreno baldío; i en tal virtud se hizo la adjudicacion definitiva de él, previa mensura, por la resolucion de fecha 13 de noviembre de 1873. Para que los pobladores recibieran su respectivo lote, era necesario nombrar la Comision agraria que hiciera la distribucion de ellos. En esto se tropezó con una dificultad consistente en que ese nombramiento correspondia a la primera autoridad política, o a la Corporacion municipal de la nueva poblacion, segun la lei 14 de 1870; i en Murillo no habia ni lo uno ni lo otro, porque ese caserío aun no ha sido erijido en entidad política por el Gobierno del Tolima. Pero la Junta administrativa de la aldea del Líbano, de cuyo territorio hace parte el de Murillo, asumió la facultad de hacer tal nombramiento, porque ella es la Corporacion municipal de dicha aldea, i consiguientemente, de cualquiera porcion de su territorio. El Poder Ejecutivo estimó razonable lo que habia dispuesto aquella Junta, i aprobó su resolucion por otra de fecha 7 de diciembre último, que tambien se encuentra entre los documentos anexos.

Seria conveniente que cuando el Congreso hace concesiones de terrenos baldíos con el fin de fomentar alguna poblacion, se dejara al Poder Ejecutivo nacional no solo la facultad de hacer practicar la mensura de ellos i la de adjudicarlos en globo, sino tambien la de nombrar la Comision agraria que debe distribuirlos entre los agraciados, de modo que permanezcan bajo la autoridad federal hasta el momento en que salen del dominio civil de la República para pasar al de aquellos. Así se evitaria la dificultad que ocurrió respecto del caserío de Murillo, i que aparecerá siempre que se trate de fundar nuevas poblaciones, las cuales no

pueden tener autoridades propias sino despues de cierto tiempo i cuando cuenten ya con los recursos necesarios para sostener la vida municipal.

La cantidad de 2.910,004 hectaras que representan los títulos i bonos territoriales emitidos, demuestra que el Lejislador ha administrado con mano pródiga los baldíos de la Nacion; i esto es más evidente si se atiende a que por actos lejislativos especiales se conceden tierras, algunas veces sin que los agraciados tengan suficientes merecimientos.

Sancionada sin limitacion alguna la libre explotacion de los bosques nacionales, i enaltecida esta libertad por los buenos efectos económicos que ha producido, la enajenacion del suelo no debe tener otro objeto que el cultivo o el establecimiento de nuevas poblaciones. Si no se pone un limite a la enajenacion de los baldíos, los grandes capitales establecerán en su esclusivo provecho i en perjuicio de la comunidad la explotacion de ellos; i aunque se dividan con el tiempo los grandes globos de tierra que ellos se apropian, haciéndose la division ora por ventas privadas, ora por sucesiones, siempre es cierto que en tanto que esto sucede, se agotan los vejetales preciosos que contienen.

Para evitar la formacion de este monopolio, principalmente en la estraccion de quinas, espidió el Poder Ejecutivo el decreto de 20 de marzo de 1870, que prohíbe adjudicar a un solo individuo más de 10,000 hectaras de terreno baldío en superficie continua; pero no basta que esta útil prohibicion sea establecida de ese modo, puesto que más tarde el Poder Ejecutivo puede levantarla. Es preciso que la lei la establezca perentoriamente.

Se obtendrá así que la explotacion de los bosques no sea en beneficio privativo de pocos empresarios.

Mas para que el trabajo sea la única justificacion de la apropiacion del suelo por los individuos o por las Compañías, es necesario tambien disponer en la lei que los terrenos baldíos que la Nacion enajene, por cualquier título, vuelvan gratuitamente a ella al cabo de diez, quince o veinte años, si no se estableciere en ellos, durante ese tiempo, alguna industria, sea agrícola, pecuaria, minera o de cualquiera otra clase. De este modo se conservará siempre para las futuras jeneraciones el territorio baldío que no haya sido modificado por el trabajo i sobre el cual nadie más que la Nacion puede con justicia ejercer dominio. Si esta idea fuere aceptada por el Congreso, indicaré en la discusion los medios de ponerla en ejecucion, respetando los derechos lejítimamente adquiridos i allanando los inconvenientes que puede presentar.

A veces es tanto el ahinco que anima a los especuladores por apropiarse determinadas estensiones de bosques, con la mira de escluir la competencia en las operaciones extractivas, que el Poder Ejecutivo ha creído conveniente a los intereses públicos prohibir que se hagan adjudicaciones en esos sitios. En este caso se halla la zona del Territorio del Caquetá a que se refiere el decreto 479 de 27 de setiembre de 1875, decreto que se encuentra entre los documentos anexos.

La importancia que ha tomado la estraccion i esportacion de los productos espontáneos del suelo, hace necesario que el Lejislador, conservando la libertad de la esplotacion de bosques como existe hoi, concrete en la lei principios absolutos filosóficamente desarrollados en cuanto a la adquisicion de su domininio, de manera que siendo a todos lícito adquirirlo, no tenga esta propiedad otra justificacion ni otro modo de conservarse que el trabajo industrial que la fecunda i le da valor. No parece justo permitir que se adquieran las tierras baldías con el fin de abandonarlas en su estado primitivo, sin que su dueño haga nada por mejorarlas, para aprovecharse a la larga del valor que adquieren por el crecimiento i el desarrollo natural de la sociedad. Esa ventaja debe pertenecer a la Nacion, por cuanto ella representa a todos los asociados.

SECCION SÉTIMA.

ESTADISTICA NACIONAL.

Todas las naciones de Sur-América han empezado más o ménos tarde a formar su estadística para hacerse conocer en el extranjero i adquirir crédito i respetabilidad. Con este objeto el Gobierno estableció en 1873 una oficina central que ha publicado hasta hoi dos obras: la Historia económica i estadística de la Hacienda nacional i el Anuario estadístico de 1,875. El Jefe actual de esta oficina ha consagrado acertadamente su atencion a los siguientes ramos sobre los cuales hará publicaciones a medida que reuna i clasifique los datos correspondientes a cada uno de ellos, a saber: el territorio, el comercio exterior, las finanzas de la Union i de los Estados, la administracion de justicia, la instruccion pública, los trasportes por las vias fluviales i terrestres, censo i movi-

miento de poblacion, industria agrícola, industria pecuaria, clasificacion de la propiedad inmueble segun su valor i trasmision de su dominio, deuda hipotecaria, beneficencia i fuerza pública. Está en prensa la parte relativa al territorio nacional i la del comercio exterior; i se terminarán pronto las que se refieren a la administracion de justicia, a la instruccion pública i a las finanzas. Sobre algunos de estos ramos la publicacion será anual, i sobre otros, como las industria agrícola i pecuaria, será al cabo de períodos de cinco años.

Aparte de la formacion de la estadística, esta oficina desempeña con regularidad las demas funciones que la lei le atribuye en el negociado de tierras baldías i en el de bienes nacionales.

El artículo 879 del Código fiscal le concede la importante facultad de declarar si son baldíos o de propiedad privada los terrenos incultos, debiendo hacer esta declaratoria en vista de los títulos de dominio que se le presenten o de las pruebas que justifiquen una posesion continua durante veinticinco años. Ha creido el Jefe de esta oficina, de acuerdo conmigo, que aunque tal facultad se asimila en mucho a la jurisdiccion, sus declaratorias no producen, ni pueden producir, para la Nacion ni para los particulares la escepcion de cosa juzgada, por lo cual queda siempre en salvo a éstos el derecho de ocurrir a los Juzgados ordinarios si se creyeren agraviados. Los efectos de las declaraciones de esta especie tienen que ser puramente administrativos. El caso más notable en que dicha facultad se ha ejercido, es el de los terrenos de San Agustin, situados en el Estado del Tolima, sobre cuyo dominio privado exhibieron títulos los herederos del finado Jeneral José Hilario López. La declaracion de que tales tierras no son baldías se encuentra entre los documentos anexos.

El Código fiscal asimila al denuncia de tierras baldías el de los bienes ocultos de propiedad nacional, segun el artículo 967, i concede al denunciante, por el artículo 969, la mitad del producto de la venta de los bienes denunciados, o la adjudicacion de ellos por la mitad de su avalúo. Preparado el espediente conforme a los artículos 882 a 889 del mencionado Código, la oficina de Estadística nacional decide de la suficiencia de las pruebas en que se apoya el denuncia, segun el artículo 890; i si lo encuentra bien fundado, remite el espediente al respectivo Administrador principal de Hacienda del Estado para que proceda a la venta de la finca denunciada en pública almoneda. Estas declaraciones de la oficina de Estadística son tambien de carácter administrativo, por lo cual,

cuando hai quien pretenda ser dueño de los objetos a que se refiere el denunció, se pasa el expediente al Ajente fiscal a quien corresponda promover la accion judicial consiguiente a la defensa de los derechos de la Nacion.

Recientemente se ha presentado un caso en que se denuncia como propiedad nacional una casa situada en esta ciudad, que se dice perteneció al monasterio de la Concepcion ; i la Oficina de Estadística ha decidido, de acuerdo conmigo, que los bienes desamortizados que permanecen ocultos, no son denunciabiles conforme a los citados artículos 966 a 969 del sobredicho Código fiscal, que tratan del denunció de los bienes nacionales en jeneral, porque los bienes desamortizados han estado sujetos a disposiciones especiales, i la lei 66 de 13 de mayo de 1863 derogó la de 29 de mayo de 1864 en la parte que permite el denunció de tales bienes. La Nacion puede reclamarlos judicialmente.

Si no fuera así, sucedería que habiéndose suprimido por el Lejislador el denunció de bienes ocultos desamortizados i la remuneracion que ántes tenian los denunciantes, subsistiría, sin embargo, ese denunció, en virtud de disposiciones de carácter jeneral que ántes no se aplicaban a esa clase de bienes, i tendrian los denunciantes hoy una remuneracion mayor que la que se suprimió, o igual a ella.

Si el Congreso estimare conveniente que los bienes desamortizados que han quedado ocultos, sean de nuevo denunciabiles, sería bueno que lo dijera claramente en la lei, i que dispusiera, en este caso, que esos denunció se hagan judicialmente, i de ningun modo ante las autoridades del órden administrativo, pues que éstas no pueden decidir las controversias a que siempre dan orijen tales denunció.

SECCION OCTAVA.

CONTABILIDAD.

La cuenta de ordenacion de esta Secretaría se ha llevado con toda regularidad, i dia por dia puede por tanto conocerse el estado que tienen los créditos lejislativos i ejecutivos, los créditos reconocidos i los créditos pagados, i saberse de consiguiente cuáles son los saldos disponibles i los saldos por pagar. Débese en su mayor parte la buena marcha de la con-

tabilidad de las oficinas ordenadoras, al mui sencillo sistema que para ella se estableció por el decreto número 463 de 1874, que adiciona i reforma las disposiciones sobre contabilidad de la Hacienda nacional.

Os presento, entre los documentos anexos, los balances correspondientes a las vijencias económicas de 1873 a 1874 i de 1874 a 1875 i al primer cuatrimestre del servicio económico de 1875 a 1876. Ellos suministran los datos necesarios para juzgar de todas las operaciones de ordenacion i pago correspondientes a los Departamentos de Hacienda i Fomento en las indicadas vijencias, i del estado de las cuentas del año económico en curso.

Por las razones que espuse en la Memoria que como Secretario del Tesoro i Crédito nacional os presenté el año pasado, no puede darse al Congreso en sus reuniones ordinarias un resultado completo de las operaciones concernientes a toda la vijencia económica. La cuenta del Presupuesto i del Tesoro que se presenta tiene que ser mui deficiente, mientras no se adopten ciertas reformas.

Esto esplica tambien porqué algunas veces se observan notables diferencias entre los datos que suministra la Secretaria del Tesoro i Crédito nacional i los que aparecen de las Memorias de Hacienda i Fomento. Aquellos son tomados de la cuenta que se lleva en la oficina de Contabilidad jeneral, i que no puede ménos de ser deficiente, i éstos se toman de los documentos que las oficinas de Hacienda remiten directamente a la Secretaria.

De los antecedentes que existen en mi Despacho i de los que he obtenido en aquellas oficinas que con mas exactitud pueden suministrarlos, resulta que el producto bruto de las rentas en el último año económico de 1874 a 1875 puede estimarse en \$ 4.539,426.482 m.^s, distribuidos en la forma siguiente :

Aduanas, segun los datos de las Administraciones del ramo.....	\$ 2.583,166-845
Amonedacion, id. id.....	14,963-383
Correos, segun los datos de la Direccion jeneral....	75,457-485
Telégrafos, id. id.....	33,632-825
Bienes nacionales, segun datos de la Tesorería jeneral de la Union.....	26,189-225
Empresa del ferrocarril de Panamá.....	250,000
Pasan.....	\$ 2.983,409-763

Vienen.....	\$ 2.983,409-763
Salinas, segun los datos de las Administraciones del ramo.....	754,293-150
Bienes desamortizados, segun los datos de la Agencia jeneral.....	103,671-875
Ingresos varios, segun los datos suministrados por la Contabilidad jeneral.....	698,051-674
	<hr/>
	\$ 4.539,426-462

Para mayor claridad se hacen precisas las siguientes indicaciones:

1.^a El producto de las Aduanas en la anterior relacion difiere del que se expresa en otro lugar de esta Memoria, porque despues de escrita esa parte, se recibió un dato estadístico de importaciones por la Aduana de Sabaniía en el mes de agosto, segun el cual los productos por derechos de importacion i recargos ascendieron a \$ 223,198, en vez de \$ 214,305 que se habian hecho figurar en atencion a una nota del señor Ramon B. Jimeno, de 30 de setiembre. Como ademas de los derechos de importacion i recargos, han debido ingresar otras cantidades, por derechos de toneladas &^a es claro que el total de los productos de la renta es todavía mayor.

2.^a Ademas de la suma que figura como producto de las Casas de moneda, se han obtenido por utilidad en la amonedacion de plata importada por el Gobierno, \$ 31,373-250, que figuran en la cuenta de aprovechamientos de la Tesorería jeneral, i en la de *Ingresos varios* del cuadro que precede.

3.^a Faltan en el producto de los Bienes nacionales las cantidades que por este ramo deben figurar en las cuentas de las Administraciones de Hacienda nacional.

4.^a En el producto del ferrocarril de Panamá, producto que está de acuerdo con el Presupuesto de rentas, figuran los \$ 25,000 que corresponden al Estado de Panamá, aunque ellos no se incluyen en la cuenta de la Contabilidad jeneral.

5.^a Respecto del ramo de Bienes desamortizados faltan los productos que deben constar en las cuentas de los Administradores de Hacienda nacional, pues solo se han obtenido los datos que arroja la cuenta de la Agencia jeneral; i

6.^a En la partida de *Ingresos varios* están comprendidos los *aprovechamientos*.

PARTE SEGUNDA.

F O M E N T O .

Nada tengo que agregar a lo que mi ilustrado antecesor espuso en sus Memorias de 1873, 1874 i 1875, sobre la importancia de las mejoras materiales que se hallan en via de ejecucion en el pais, i sobre la necesidad de llevarlas a cabo, supliendo con perseverancia i sistema la insuficiencia de recursos que pudiera arredrarnos.

Mui léjos estoi de creer que todas esas obras puedan verse realizadas en pocos años, como el patriotismo lo anhela i como las necesidades del pais lo demandan; pero sí abrigo la más profunda fe en que obra del tiempo i de la perseverancia en los esfuerzos será la realizacion de las vias férreas i demas obras que ocupan un lugar en el plan de mejoras materiales consignado en las leyes espedidas por los últimos Congresos.

Acaso esas leyes han ido más léjos de lo que debieran, concediendo ausilios del Tesoro nacional para obras que no pueden considerarse a la altura de las que debe fomentar la Nacion.

Cuando el estado próspero de nuestro Tesoro nos autorice para ello, enhorabuena que el Gobierno nacional sea pródigo con las diversas secciones que componen la nacionalidad colombiana, i que estienda su mano protectora hasta los caminos municipales o los puentes que se levanten sobre rios o arroyos de mínima importancia; pero miéntras esos tiempos llegan i nos es dable dispensar tal proteccion, la prudencia aconseja no diseminar los recursos en diversas obras de poca monta, sinó aplicarlos, bajo un plan de severa economía en los gastos i de una pru-

dente administracion, a las obras que, una vez realizadas, hayan de ser de más favorables resultados.

En el último año, apesar de los contratiempos políticos i de la consiguiente situacion del Tesoro, el Poder Ejecutivo no ha desatendido las mejoras materiales. A ellas i a la instruccion pública se les ha dado, como debia dárseles, preferente atencion, haciendo por la última cuanto las leyes ordenan, i recibiendo las primeras el impulso que era compatible con los recursos de que el Poder Ejecutivo podia disponer i con las autorizaciones que le han dado las leyes.

Mucho más hubiera podido hacerse sin el golpe dado a nuestro crédito con la última injustificable revolucion, i sin el desfalco que ella causó a los caudales públicos; pero lo poco que se ha hecho da la medida de lo que puede hacerse si se afianza la paz, i si los consejos del patriotismo nos llevan a tratar el asunto de las mejoras materiales con prescindencia de las cuestiones políticas o eleccionarias, que tanto mal pueden causarles si con ellas se identifican.

Que la via férrea atraviese el territorio de un Estado en donde impere el partido de oposicion, o que sirva para comunicar entre sí a otros cuyos mandatarios estén identificados con el Gobierno en opiniones políticas, poco importa; que sea éste o aquel gobernante, éste o aquel partido, ésta o aquella parcialidad política los que hayan de dar el impulso o realizar la obra, tampoco importa. Que el ferrocarril se construya; que la necesidad que de él hai se satisfaga; que si la obra es importante se lleve a cabo; eso es lo que interesa.

El asunto de las mejoras materiales debe ser el campo neutral a donde se den cita para entenderse en bien del pais, i para honra de nuestra nacionalidad, los amigos del progreso, sean cuales fueren sus ideas políticas, sus intereses eleccionarios, sus conveniencias particulares i aun sus personales simpatías.

En esta segunda parte me contraeré a daros cuenta de lo que se ha hecho en cada una de las obras materiales mandadas fomentar por la lei, a informaros sobre el estado que actualmente tienen, a explicar los más notables actos que con ellas se relacionan, i a hacer las indicaciones que en el curso de la esposicion me parezcan oportunas.

SECCION PRIMERA.

FERROCARRIL DEL NORTE.

Celebrado con la Compañía nacional el contrato de 25 de enero de 1875, para la construcción del ferrocarril del Norte, solo quedó al Gobierno en tan importante obra, la tarea de arbitrar los recursos con que debe contribuir, i de llenar las obligaciones que el citado contrato le impuso.

Recientemente, i con la mira de impugnar la obra, se ha dicho que la Compañía no está comprometida a hacer el ferrocarril. Esto no es esacto. La Compañía contrajo el compromiso de establecer i explotar o beneficiar un camino de carriles de hierro, servido por vapor, que pasando por los territorios de Cundinamarca, Boyacá i Santander, comunique la ciudad de Bogotá con el bajo Magdalena o con uno de sus afluentes, desde donde sea navegable en todo tiempo por buques de vapor. Se estipuló el tiempo dentro del cual debe darse principio a la obra i el que debe invertirse en su construcción; se determinaron las principales condiciones del ferrocarril, i se consignaron en el contrato cuantas estipulaciones parecieron necesarias para garantizar la más acertada ejecución de la obra i resguardar los derechos de la Nación al propio tiempo que los de la Compañía empresaria.

Siendo el mencionado contrato un documento tan conocido en todo el país, i siendo tan claras i tan perentorias sus cláusulas, parece increíble que se emitan conceptos tan aventurados como el de que he hablado.

En el tiempo trascurrido desde la última reunión del Congreso, el Poder Ejecutivo ha contraído su atención a estos puntos principales: el estudio i trazado de la línea del ferrocarril; el pago del 7 por 100 de intereses que se garantizó a las acciones B, i el de los primeros instalamentos de las acciones del Gobierno.

Para llevar a cabo el estudio i trazado se dictaron los decretos números 210 i 388 de 1874, i 38 i 39 de 1875, por los cuales se creó el

cuerpo de ingenieros, se hicieron los respectivos nombramientos i se reglamentaron los trabajos. De algunos de ellos dió cuenta mi antecesor en la Memoria del año pasado. Los otros los encontraréis entre los documentos de Fomento anexos a este informe.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 24 del contrato, es de cargo del Gobierno, sin imputacion al capital que tome en acciones, el gasto que ocasione el primer estudio i trazado del ferrocarril i la formacion del respectivo presupuesto ; i esos trabajos debieron presentarse a la Compañía dentro de seis meses.

Partiendo de este supuesto, la Compañía autorizó al Ministro de la República en Inglaterra i Francia para que contratara los ingenieros que debieran recibir i rectificar los trabajos hechos por los ingenieros del país. Se propuso con esto la Compañía dar al trazado, como lo dice en su informe el señor Presidente de la Junta directiva, además de la respetabilidad de los hombres de ciencia que lo habian formado, la de alguno de reputacion europea ; lo que al propio tiempo que daría mayor garantía a los accionistas, facilitaría la ejecucion de la obra por alguna Compañía constructora si se adoptaba ese medio para llevarla a cabo.

Los ingenieros contratados por el Ministro fueron los señores Enrique F. Ross i Frank Geneste, el primero como jefe i el segundo como adjunto. Estos señores, despues de alguna demora en Barranquilla, por consecuencia de la revolucion de los Estados de la Costa, llegaron a esta ciudad a fines de octubre último.

Aun cuando los trabajos encomendados a los ingenieros del país se han continuado sin interrupcion con solo una parte del personal que fijó el decreto, i ellos, así como el Gobierno, han hecho todo lo posible para allanar las dificultades que son consiguientes a esta clase de obras en lugares despoblados i algunos de ellos de mal clima, es lo cierto que aun no han podido presentarse a la Compañía el estudio, trazado i presupuesto correspondientes a toda la línea.

El Ingeniero en jefe, señor González Vásquez, en una nota que acabo de recibir, me dice lo siguiente :

Tengo el honor de informar al señor Secretario del estado de los trabajos del trazado para el Ferrocarril del Norte.

PRIMERA SECCION—De Bogotá a Agua-fria.

Está terminado el trazado definitivo hasta el kilómetro 161, es decir, una legua adelante de Saboyá; el resto del terreno hasta Agua-fria se ha explorado

en diversas direcciones, i está ya fijada la direccion jeneral de la línea. Mui pronto quedará terminado el trazado definitivo hasta Agua-fria, pues con autorizacion del señor Secretario i por estar mui adelantado el trabajo, se resolvió que se terminara definitivamente hasta dicho punto.

La estension de la seccion no quedará de mas de 190,000 metros, es decir, faltan en esta seccion 29 kilómetros por trazar definitivamente.

Está terminado el dibujo del plano i perfil hasta Chiquinquirá; copias de éstos se han pasado al Gobierno.

El presupuesto se ha hecho hasta Cipaquirá, presupuesto que tambien se pasó a esa Secretaría.

Se está trabajando el presupuesto en el resto del trayecto, i poniendo en limpio el plano i perfil de la parte trazada definitivamente.

SEGUNDA SECCION—De Agua-fria al Cerro de Guayabito sobre la banda oriental del rio Carare.

Está hecho el trazado definitivo en una estension de 17 kilómetros desde Agua-fria hasta la roca de Órganos, es decir, la parte que presenta alguna dificultad; se ha hecho el trazado de tanteo hasta el Boqueron de la Paz; se harán algunas pequeñas variaciones para que quede terminado el trazado preliminar hasta este punto.

La distancia por la trocha de tanteo desde Agua-fria al Boqueron de la Paz, es 94 kilómetros, que por el trazado definitivo no quedarán más de 86 kilómetros.

Del Boqueron de la Paz al del Opon hai de trazado de tanteo 15 kilómetros, del Boqueron del Opon hácia arriba, que en el definitivo se reducirá cuando más a 12 kilómetros.

En esta subdivision hai un trazado de camino de servicio desde la Paz al Boqueron del Opon, del cual están contruidos 12 kilómetros; se suspendió por órden del Gobierno, pero siempre será conveniente su construccion para la del ferrocarril.

La estension de la línea de tanteo para el ferrocarril quedará de unos 45 kilómetros, que se reducirán en el trazado definitivo a 40 kilómetros.

Del Boqueron del Opon hácia el Cerro de Guayabito, se ha hecho la trocha de tanteo en una estension de 81 kilómetros, que se reducirán en el trazado preliminar a 60 kilómetros.

Del Cerro de Guayabito hácia arriba se han trazado definitivamente 2,000 metros.

Hasta el 31 de diciembre el trazado de tanteo media 41 kilómetros, que pueden reducirse en el preliminar cuando ménos a 30 kilómetros.

Juzgo que para unir las dos trochas falten aún 10 kilómetros, que equivalen a unos 15 de trazado de tanteo.

Resulta que del Boqueron del Opon al Cerro de Guayabito la distancia de la trocha de tanteo quedará de unos 137 kilómetros, i el preliminar de unos 100 kilómetros.

Al terminarse el trazado de tanteo creo que se podrán hacer variaciones de consideracion que acorten la línea.

La estension de la 2.^a seccion será pues:

Por el de tanteo.....	276 kilómetros.
Por el definitivo.....	226 id. próximamente

R E S Ú M E N .

Lonjitud de la línea en la primera seccion	190 kilómetros.
Id. id. de la segunda.....	226 id. próximamente.

Total..... 416

Se ha hecho el estudio definitivo en una estension de 180 kilómetros.

El estudio preliminar, ademas, en una estension correspondiente a..... 109 id.

La trocha de tanteo en..... 117 id.

Faltan..... 10 id.

Suma..... 416 id.

Se exploró ademas la parte que se necesita para el empate entre la subdivision que va del Boqueron del Opon hácia el Cerro de Guayabito i la que sube de este punto; habiendo salido las dos exploraciones a una misma quebrada.

Está fuera de duda la practicabilidad de la obra con pendientes suaves, por el lado oriental del Cerro de Armas.

En el nuevo estudio i trazado de la línea, con el pago de ingenieros, desmontes, caminos de herradura, establecimiento de pobladores &,^a que se han hecho a virtud de las autorizaciones dadas al Poder Ejecutivo, aparecen gastados hasta 31 de diciembre último \$ 102,512.

Para que los ingenieros europeos pudieran dar principio a los trabajos que eran de su cargo segun el contrato, se pusieron a disposicion de la Junta directiva los estudios hechos entre esta ciudad i Chiquiquirá.

Tan luego como los ingenieros del pais den fin a sus trabajos, se pondrán a disposicion de la mencionada Junta directiva todos los estudios, planos, perfiles, presupuestos &,^a en cumplimiento del citado artículo 24.

Despues de haber rectificado los ingenieros europeos el trazado hasta Cipaquirá i de haber presentado el resultado de sus estudios, del cual así como de las diferencias que se observan entre los presupuestos que ellos formaron i los que hicieron los ingenieros del pais, habla el señor Presidente de la Junta directiva en su informe, dispuso dicha Junta que los señores Ross i Geneste estudiaran la línea comprendida entre esta ciudad i Cipaquirá pasando por los distritos de Mosquera, Funza, Cota i

Chia. Este estudio se creyó necesario para que, comparando la diferencia de costo por aquella via con las mayores ventajas que de ella puedan reportarse, se halle la Compañía en capacidad de resolver cuál es el trazado que conviene adoptar en definitiva.

No he sido partidario de la idea que alguna vez tuvo la Junta directiva, de construir un leñocarril entre Bogotá i Cipaquirá, i con satisfacción he visto abandonar aquel pensamiento.

Creo, por el contrario, que desde el principio debe construirse la via férrea de una manera permanente, i que conviene acometer los trabajos por los dos puntos extremos, procurando la más pronta construccion de la parte comprendida entre esta ciudad i la de Cipaquirá para darla al servicio.

Es indudable que las dificultades para la traslacion de los materiales harán más costosa la via; pero las ventajas de que ella pueda ponerse prontamente en explotacion superan los inconvenientes del mayor costo.

Construido el trayecto hasta Cipaquirá, se pondrá en evidencia la practicabilidad de la obra, se despertará el interes de las poblaciones, se animará un tanto la industria de algunas de ellas, i tales circunstancias favorables pondrán a la empresa en capacidad de llevar el ferrocarril al valle, en donde son mayores las dificultades que habrá que vencer.

Cualquier trayecto que se construya para unir centros importantes de poblacion puede beneficiarse inmediatamente, i asegura de un modo reproductivo el capital invertido en la obra; mientras que los trabajos acometidos desde el otro extremo de la via no podrán ofrecer las mismas ventajas hasta que se hayan hecho en una estension bastante para comunicar aquel extremo con algun centro de poblacion.

Luego que el ferrocarril se haya construido hasta Cipaquirá i que se haya puesto en explotacion, será él garantía bastante para obtener recursos, si los que se han arbitrado no fueren suficientes, i aumentarán, por tanto, las probabilidades de llevarlo hasta Chiquinquirá. Una vez realizada la obra en toda esa estension, debemos tener por resuelto el problema, pues la union de la línea con la parte que al mismo tiempo haya podido construirse desde el otro extremo, será tanto más fácil cuanto el mismo ferrocarril irá conduciendo lo que en aquellas comarcas desiertas, i algunas de ellas insalubres, pueda necesitarse para vencer los obstáculos que hacen difícil la ejecucion de la obra.

Si desgraciadamente, lo que yo no temo, acometidos los trabajos hubieren de suspenderse, por falta de recursos o por cualquier otro acci-

dente imprevisto, la línea que de un modo sólido i permanente se haya construido entre Bogotá i cualquier otro centro de poblacion, será, como he dicho, un capital reproductivo i estimulará la continuacion de ella cuando cesen las causas que determinaren la suspension de los trabajos.

No sucederá lo mismo con lo que se haga en los valles del Carare. Solamente despues de haber consumido un capital mui considerable, podrán empezarse a recojer los beneficios de la obra; i acaso se perderia lo que se hubiera gastado, en el supuesto de que la obra se paralizara por cualquier motivo.

Son estas las consideraciones que me hacen desear que la obra se comience por este extremo de la via, i que al trayecto entre esta ciudad i Cipaquirá se consagren los mayores esfuerzos i recursos, sin perjuicio de que se acometan tambien en el otro extremo los trabajos que sean compatibles con los fondos de que la empresa disponga i con las dificultades que allá sea necesario vencer.

En el propósito de que la línea entre Bogotá i Cipaquirá atraviese el territorio más poblado i que mayor alimento pueda ofrecerle, tuve el honor de insinuar en la Junta Directiva la idea de que se hiciese pasar por la estensa i rica sabana de Bogotá i por los importantes distritos de Mosquera, Funza, Cota i Chia; i el interes con que ella acojió mi indicacion determinó el estudio en que actualmente se ocupan los señores Ross i Geneste.

La mayor estension de la línea no escederá de 10 kilómetros, ni el mayor costo de \$ 150,000; i este quedaria suficientemente compensado con los mayores rendimientos que desde el principio se obtendrian, aprovechando el comercio de sales que se dirijen al Sur, el de los artículos que en cambio se traen al Estado de Cundinamarca, una parte de los efectos que hoi transitan por el camino de Occidente, i el constante tráfico entre esta ciudad i las valiosísimas propiedades que quedarian a uno i otro lado de la línea.

No poco contribuiria esta medida al aumento de los productos de la salina de Cipaquirá, por cuanto disminuyendo el precio de los fletes, abarataria el artículo para los consumidores, aumentando de consiguiente el radio de consumo.

La libre compactacion de la sal i las ventajas que el comercio de este artículo habrá de reportar con el ferrocarril entre Cipaquirá i el distrito Mosquera, devolverán con creces al Tesoro público el capital que en la obra se invierta.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 18 del contrato, se han depositado en oportunidad en el Banco de Bogotá las cantidades destinadas al pago de los intereses garantizados a las acciones B; i según lo informa el señor Presidente de la Junta Directiva, se puso a disposición de los accionistas, en la proporción correspondiente a cada cual, la parte aplicable al primer semestre de 1875, i se hará lo mismo con los intereses que se liquiden hasta 31 de diciembre último.

Los enemigos de la empresa del ferrocarril se impusieron la tarea de hacer creer que el Gobierno estaba en mora en cuanto al pago de los dividendos correspondientes a sus acciones, i se propusieron por este medio inspirar desconfianza i retraer a los demás accionistas de los pagos que debieran hacer.

Tuve el honor de demostrar en la Junta Directiva, que de acuerdo con el artículo 7.º de los estatutos, el Gobierno no estaba en el mismo caso que los demás accionistas, i que los términos en que él debiera pagar sus acciones eran materia de un convenio con la Compañía.

El citado artículo 6.º dice así:

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

El empréstito mandado contratar en el extranjero estaba destinado para cubrir las acciones del Gobierno; i como por algun tiempo se tuvo la esperanza de obtenerlo, no se pensó en ninguna otra combinación para efectuar ese pago.

Consumada la revolución de los Estados de la Costa i pérdidas con ella las probabilidades de obtener inmediatamente un empréstito destinado a las mejoras materiales, debía buscarse algun otro medio para el pago de los primeros instalamentos de las acciones del Gobierno.

A mi regreso de aquellos Estados fué esa una de mis primeras atenciones; i con el contrato de 15 de noviembre último, que mereció vuestra aprobación, así como también la de la Junta Directiva i la de la Asamblea Delegataria de la Compañía, creo que, sin nuevos sacrificios, se ha consolidado la empresa cuanto era dable en las actuales circunstancias del país, obrando el Poder Ejecutivo dentro de la órbita de acción que le fijaron las leyes expedidas por los últimos Congresos, i sin otro gravámen para el Tesoro que el que puedan exigir los trabajos que inmediatamente se acometan.

El citado contrato de 15 de noviembre lo hallaréis entre los documentos anexos; i será de oportunidad analizarlo aquí, ya que ese aná-

lisis habrá de poner en evidencia las ventajas que con él se obtienen, sirviendo, al propio tiempo, de respuesta a las objeciones que se le han hecho.

Por el artículo 1.º del contrato la Compañía recibe del Gobierno en pago de los tres primeros instalamento de las acciones de éste, \$ 2.400,000 en documentos de crédito sin interes, al portador, amortizables con la parte libre del derecho adicional a los de importacion de mercancías extranjeras, i con el impuesto adicional al de la renta de salinas, aplicadas al fomento de mejoras materiales por el artículo 14 de la lei de 5 de junio de 1871.

No teniendo dinero en caja para pagar los citados instalamentos, debia el Poder Ejecutivo acatar la voluntad del Congreso claramente manifestada en las autorizaciones que le dió por el artículo 4.º de la lei 31 de 1874.

La tercera de esas autorizaciones fué para contratar empréstitos en el extranjero por las cantidades que vaya necesitando para cubrir a su debido tiempo las acciones del Gobierno en la Compañía; i la cuarta, para aplicar al pago de las mismas acciones el sobrante que quede de los fondos especiales creados por la lei de 5 de junio de 1871, sobre fomento de varias mejoras materiales i colonizacion de tierras baldías, despues de cubrir los intereses de los empréstitos que se hayan contratado.

Habiendo fracasado la negociacion del empréstito, i no estando comprometido el citado fondo sino en una pequeña parte para el ferrocarril de Antioquia, mal habria podido el Poder Ejecutivo dejar de cumplir el compromiso que contrajo por el contrato de 25 de enero de 1875, teniendo la autorizacion de que he hablado, i siendo manifiesta la voluntad del lejislador de que, directa o indirectamente, se aplicáran al pago de las acciones del Gobierno los mencionados fondos creados por la citada lei de 1871.

No sólo la actual Administracion, que es fervorosa partidaria de la empresa i que aguarda de ella la redencion de los tres Estados del interior de la República, pero aun los enemigos del ferrocarril, los que lo creen ruinoso para el pais, si hubieran estado encargados del Gobierno Ejecutivo no habrian podido ménos de proceder como se ha procedido en este asunto, a no ser que se hubieran propuesto desatender la espresa voluntad del Congreso consignada en las diversas leyes que sobre el particular se han sancionado.

El empréstito para el pago de las acciones tiene siquiera la objecion

de que nos grava con los intereses, el descuento, los gastos que se hicieran en su consecucion, &c.^a El medio empleado por el contrato a que aludo no da lugar a esa objecion; de modo que aun para los enemigos de la empresa debiera ser mas aceptable que cualquiera otro.

El Gobierno paga sus acciones con el fondo especial destinado al efecto, el cual representa una mínima parte de sus entradas; las paga en la medida de los recaudos que se hagan, i no carga siquiera con el gravámen de los intereses de los documentos, pues que éstos, como se ha visto, son sin interes.

No vacilo en asegurar, sin que en ello tenga parte alguna mi amor propio como negociador, que no podia hacerse con la Compañía un contrato que mejor consultara los intereses del Gobierno, la situacion de nuestro Tesoro i la voluntad del Congreso.

En cuanto a la empresa, puedo asegurar que ha recibido por el citado contrato cuanto necesita para seguir con paso firme en la via práctica que ha emprendido.

El fiel cumplimiento de lo pactado por parte del Gobierno le asegura a la Compañía un fondo anual que no será menor de \$ 700,000, pues pasó de esa suma en el último año económico; i con él, aparte de los otros recursos con que ella cuenta, no necesitará sino de una buena direccion en la empresa i de alguna perseverancia, para demostrar a los enemigos del ferrocarril que ni éste es superior a los recursos del pais, ni se ha tratado de una farsa política, ni de una especulacion de bolsa, sino de realizar un pensamiento altamente patriótico, i de satisfacer una aspiracion mui noble i lejitima.

Con los fondos que por el medio indicado suministra el Gobierno, i los demas con que la Compañía cuenta, pueden efectuarse los trabajos de construccion en la escala en que es dable por ahora acometerlos. Aunque contáramos con mayores recursos, no podríamos emplearlos sino en el trascurso de muchos años, por consideraciones que son obvias.

Sin contar con un mayor rendimiento en las rentas, en poco mas de tres años quedarán amortizados los documentos que se han dado en pago a la Compañía; i mui satisfechos debiéramos quedar si para entónces estuviera construida la via férrea entre esta ciudad i Chiquinquirá.

Hase dicho tambien que la emision de documentos a favor de la Compañía del ferrocarril, es una nueva complicacion para el Crédito público; pero no hai razon para que esto se diga. Ellos tienen su fondo especial de amortizacion; con ellos no se perjudican los tenedores de nin-

guna otra clase de documentos ; no ganan interes, como se ha visto ; no son siquiera admisibles en las aduanas ni en las salinas, sino que su amortizacion se efectúa en la capital de la República. ¿ De dónde pués la complicacion de que se habla ?

Si algo puede decirse del contrato en relacion con el Crédito público, es que da de él la mas alta idea, puesto que una respetable Compañía, acaso la que haya tomado a su cargo una obra de mayor importancia, recibe como dinero i a la par documentos del Gobierno que no ganan interes i que no quedarán amortizados en ménos de tres años.

Por el artículo 2.º del contrato se estipula que el Gobierno no comprometerá para otros pagos los fondos de que trata el artículo 1.º, mientras no se amorticen los documentos que se dan en pago a la Compañía.

Nada más natural que esta estipulacion, teniendo en mira el Gobierno, como debia tener, el poner a cubierto la empresa del golpe que pudiera dársele comprometiendo los mismos fondos para otros pagos más o ménos cuantiosos, que anularan acaso por completo el valor de los documentos que hoy se emiten.

Se compromete el Gobierno por el artículo 3.º a depositar en el Banco de Bogotá, en cuenta corriente i a la órden de la Compañía, los fondos de que trata el artículo 1.º, con los cuales se irán amortizando mensualmente los mencionados documentos de crédito.

Se depositan, pues, a medida que se van percibiendo, los fondos que la lei destinó a la obra, i se hace en cada mes la amortizacion de aquellos documentos que alcancen a pagarse con las sumas recaudadas. Nada ménos podria ofrecer el Gobierno a la Compañía.

Para que la obra no vaya a sufrir entorpecimientos en ningun caso, i en prevision de que los fondos depositados por el Gobierno en el Banco de Bogotá, en cumplimiento del contrato, llegaren a ser insuficientes, se estipuló que la Compañía pudiera, dando en prenda los indicados documentos, si lo creyere necesario, conseguir las cantidades que se requieran para atender a los gastos que demande la obra del ferrocarril.

En el caso, bien improbable, de que eso llegue a suceder, son de cargo del Gobierno los intereses con que se grave la Compañía por razon de las cantidades que tome en empréstito ; advirtiéndole que aquel en ningun caso abonará por ellos un interes mayor de 6 por 100 anual, i que los intereses se liquidarán sobre los contratos de empréstito que al efecto celebre la Compañía.

Repito que no parece probable que esto suceda, atendida la escala

en que habrán de acometerse los trabajos, por las razones aducidas en el informe del señor Presidente de la Junta directiva, razones que no me detengo a esponer por estar ya consignadas en aquel importante documento. Pero si llegare el caso de dar a los trabajos un mayor ensanche, lo que implicaría la más pronta conclusion de la obra, nada más conveniente que poner a la Compañía en aptitud de proporcionarse los fondos que puedan faltarle, i nada más justo que abonarle los intereses que ella tenga que erogar.

A tanto equivale esta estipulacion como a contratar, por medio de la Compañía, los empréstitos que puedan necesitarse, a la par, sin gastos de consecucion, comisiones, &^a al más bajo interes que es posible obtenerlos i sin otro fondo de amortizacion para el capital e intereses que los mismos derechos adicionales comprometidos para el pago de los documentos.

Léjos de haber, en mi concepto, objecion séria que hacer al contrato que vengo analizando, él demuestra que no obstante el interes que con razon se tiene por la realizacion de la obra, el negociador por parte del Gobierno procedió con toda la prudencia que era de desearse, i no fué en materia de compromisos más allá de lo que pareció estrictamente necesario; i que si la consecucion de un empréstito para el fomento de las mejoras materiales tiene en su apoyo las muchas i mui buenas razones que se espusieron en defensa del que se mandó contratar en el extranjero, con razon mucho mayor se justifica el contrato aludido, aun para los enemigos de la contratacion del citado empréstito.

En la tarea antipatriótica de combatir el ferrocarril, haciendo al Gobierno i a la Compañía cargos que nada tienen de fundados, se ha ido hasta suponer que la empresa es una simple especulacion de bolsa, i que acaso el Gobierno lleva su proteccion al Banco de Bogotá hasta un punto que no debiera. El hecho de que algunos de los Directores de ese respectable establecimiento sean miembros de la Junta directiva de la Compañía, ha servido de pretexto para cargo tan inmotivado.

A los que lo han hecho les bastaria, para no insistir en él, una sola pero perentoria consideracion, i es la de que con las amplias autorizaciones de que está investido el Poder Ejecutivo i que lo facultan para contratar un empréstito, bien ha podido negociarlo con el Banco a un interes mayor del 6 por 100, por la misma suma por la cual se han emitido los documentos, abonando al Banco los gastos de consecucion, descuentos, &^a comprometiendo para el pago el mismo fondo especial destinado

para las mejoras materiales u ofreciendo acaso una mayor garantía, como ha podido hacerlo.

Con esto el Gobierno no habria estralimitado sus facultades sino interpretando la voluntad del lejislador, que ha querido la mas pronta realizacion de la obra. Nada de indebido se habria hecho ni por parte del Gobierno ni por parte del Banco; i sinembargo, ni el Poder Ejecutivo pensó seguir ese camino, ni en él pensaron tampoco los mui honorables caballeros que son a un mismo tiempo Directores del Banco i miembros de la Junta Directiva de la Compañía.

Esta no ha querido exigir del Gobierno mayores sacrificios que los que sean absolutamente indispensables. Como representante del Gobierno Ejecutivo, he tenido por norma de mis actos la mayor prudencia en cuanto a los compromisos que debiera contraer, i en el uso de las autorizaciones referentes al Ferrocarril del Norte he ido apénas hasta donde habrian llegado los que ménos confianza tuvieran en el buen éxito de la empresa, no obstante que soi decidido partidario de ella i que tengo la mas profunda fé en su realizacion.

El citado contrato fué aprobado, sin modificacion alguna, por la Asamblea delegataria, corporacion mucho más numerosa que la Junta directiva, i que era la llamada a corregir cualquier error en que se hubiera incurrido, con razon tanto mayor cuanto son miembros de ella algunos respetables ciudadanos que no tienen respecto del Ferrocarril del Norte las mismas ideas que otros tenemos.

Para que pueda juzgarse del modo como la Asamblea delegataria acojió el contrato, me basta decir que ni uno solo de sus miembros le hizo la menor objecion, i reproducir en este lugar algunos pasajes del informe que, con fecha 10 de noviembre de 1875, presentó el señor doctor Bernardo Herrera como resultado del estudio que por comision de la Asamblea hizo del mencionado contrato.

Aquel mui honorable caballero se espresa así :

El propósito vital del contrato es proporcionar por parte del Gobierno a la empresa del ferrocarril, un fondo de consideracion i seguro, para que la Compañía pueda acometer la obra empezando seriamente i sin vacilacion los trabajos, i afianzar i estender la confianza en su ejecucion, apesar de aquellos que la han calificado i aun perseguido, como imposible en las circunstancias de nuestro atrasado pais.

El Gobierno nacional quedará por el contrato irrevocablemente comprometido a dar, por ahora, dos millones i cuatrocientos mil pesos (\$ 2.400,000), que serán un recurso positivo i oportuno para la Compañía,—puede asegurarse que en

su totalidad por la suma espresada, o en el peor caso, con un descuento que seria insignificante relativamente a la magnitud i a los benéficos e inmediatos efectos que traerian solamente el palpable comienzo de los trabajos, i la visible posibilidad de la conclusion de la obra. Efectivamente, la Compañía recibirá, porque el Gobierno dará el importe de la 5.^a parte del valor de las doce mil acciones de su suscripcion, siendo apénas posible que estos recursos dejen de entrar a la Caja de la Compañía, i que por falta de ellos se detenga el adelantamiento de los trabajos que fortifiquen la fe en la realizacion de las vehementes aspiraciones del patriotismo, fincadas en la práctica de la notable via de que se trata.

Los términos en que está concebido cada uno de los artículos del contrato, demuestran con satisfactoria evidencia, la honrosa intencion con que el Gobierno nacional quiere la efectividad de esta parte del pago de sus acciones, dando eficaces i las posibles seguridades para ello, en cuanto ha sido compatible con las premiosas circunstancias del Tesoro, i con la honra del Gobierno empeñada en el contrato celebrado para la construccion del ferrocarril, aprobado por el Poder Ejecutivo el 25 de enero último, i la comision no ha encontrado que, a su juicio, haya necesidad de hacer modificacion alguna al texto del contrato, materia del presente informe.

Por tanto, la comision propone que inmediatamente se considere en segundo debate, i que discutido artículo por artículo, se apruebe en los mismos términos del contrato orijinal.

El capital social de la Compañía está representado en 15,000 acciones de a \$ 1,000 cada una. De ellas 12,000 ha suscrito el Gobierno i las 3,000 restantes se han ofrecido a los Estados, a los distritos i a los particulares, i solo faltan por colocar 1,586, que lo serán seguramente tan luego como se dé principio a los trabajos de construccion i se persuadan aun los más desconfiados de la practicabilidad de la obra.

Aun ántes de que el Gobierno diera principio al pago de sus acciones, la Compañía tuvo los fondos necesarios para los gastos hechos en la colonia del Carare, en pago de inspectores, sueldos de ingenieros, pedidos de algunos materiales, &.^a De tales gastos da cuenta el señor Presidente de la Junta directiva en su informe, i de él aparece que han entrado a la caja de la Compañía \$ 115,126-50 centavos, de los cuales a la fecha de dicho informe, 31 de diciembre, existian en depósito en el Banco de Bogotá \$ 65,000-00; disponibles en el mismo Banco \$ 3,627-20 céntavos, i en poder de los señores Schloss Brothers, para el pago de los efectos que se han pedido a Lóndres, \$ 15,120.

Los fondos en depósito en el Banco de Bogotá ganan un interes de 8 por 100 anual, mayor que el que se abona a los depositantes particulares, i mayor, como se ha visto, del que el Gobierno habrá de pagar

a la Compañía si por insuficiencia de fondos tuviere que contratar algunos empréstitos.

Es esta la oportunidad de explicar por qué están en depósito en el Banco de Bogotá los fondos de la Compañía. No fueron los Directores del Banco miembros de la Junta directiva los que ordenaron el depósito. La Junta directiva, que cuenta en su seno individuos que ninguna relación tienen con la gerencia del Banco i la Asamblea delegataria, que tiene un personal numeroso como he dicho, dispusieron el mencionado depósito, el cual es altamente favorable para la empresa, como lo demuestra la rata de interes que el Banco abona, i terminará en el mes de marzo próximo. Para entónces la Junta directiva i la Asamblea delegataria resolverán si los fondos de la Compañía se conservan en el mencionado Banco o se reparten entre él i el de Colombia. Desde luego que para esa determinacion no habrá otro móvil que las mayores ventajas para la empresa, móvil que es el que hasta ahora ha guiado a cuantos han tenido que intervenir en ella.

La colonia del Carare que la Compañía se ha propuesto fundar en el Cerro de Guayabito, se encuentra en el mejor pié, como aparece del informe tantas veces citado, i el estado floreciente en que se halla, i que con el tiempo habrá de serlo más, contribuirá al mejor éxito de los trabajos que hayan de acometerse por aquel extremo de la via.

Aparte de otros pedidos de que habla el señor Presidente de la Junta directiva, se hizo a Lóndres, por conducto del Ministro de la República, señor Zapata, el de una locomotora, 1,200 toneladas de rieles (sistema vignolle) i otros elementos, con la mira de dar principio a los trabajos el 1.º del presente mes.

Por los motivos apuntados en el citado informe no pudieron recibirse en oportunidad aquellos objetos que habrán de llegar próximamente, segun lo espera la Compañía.

Testigo como he sido del interes, no menor del que hubieran de poner en sus propios negocios, con que el señor Presidente de la Compañía, los demas miembros de la Junta directiva, los de la Asamblea delegataria i todos los empleados de nombramiento del Gobierno o de la Compañía, han llenado sus funciones i propendido en su respectiva escala a la realizacion de la obra, faltaria a un deber de justicia si de ello no hiciera especial mencion, para darles en nombre del Gobierno un voto de aprobacion i de reconocimiento por sus valiosos servicios en la obra que llama hoi más la atencion del pueblo colombiano.

Todo lo demas que yo pudiera deciros referente al Ferrocarril del Norte, lo encontraréis en el notable informe del Presidente de la Compañía, en el mui importante que me presentó el ingeniero, señor González Vásquez, i en los demas documentos que hallaréis en el lugar correspondiente.

SECCION SEGUNDA.

FERROCARRIL DE BOLIVAR.

Destinaré esta seccion a explicar los cuatro contratos que celebré en 15 de diciembre último con el señor Salomon Koppel, apoderado del Directorio de la Compañía del ferrocarril i telégrafo de Bolívar, contratos que aprobasteis en la misma fecha i por los cuales han quedado, en mi opinion, arregladas satisfactoriamente las cuestiones pendientes con la mencionada Compañía, i en absoluta libertad el Gobierno para obrar como mejor convenga en asuntos que pueden ser de grandísima influencia para el desarrollo del comercio i el aumento de la más importante de nuestras rentas.

Aunque los mencionados contratos, que pueden consultarse entre los documentos anexos, están tan íntimamente relacionados que no es dable juzgar de uno sin tomar en consideracion los otros, me ocuparé de ellos separadamente i en el orden que me parece más conveniente para dar a la esposicion la mayor claridad posible.

I—Contrato sobre arreglo de cuentas.

Mi predecesor hizo, aunque sin éxito, todos los esfuerzos que pudo para arreglar cual convenia al buen crédito de la República las cuentas i cuestiones relativas al déficit de que el Gobierno de Colombia es respon-

sable para con dicha Compañía, i que proviene de la garantía del 7 por 100 que se le otorgó por contrato de 9 de noviembre de 1867.

No se habia hecho pago alguno a la Compañía para satisfacer aquella obligacion, i esto no porque el Gobierno se denegara a cumplirla, sino porque habia sido imposible la liquidacion de cuentas.

La Compañía demandaba una suma mayor de la que el Gobierno creia que en justicia debia pagarle, i éste no podia hacer para la República más gravosas las obligaciones que le impuso el citado contrato de 1867, reconociendo como déficit una cantidad mayor de la que en rigor debiera computarse, teniendo en cuenta lo que realmente puede considerarse como gastos de administracion.

La Compañía reclamaba lo siguiente :

Por el segundo semestre de 1872.....	\$ 11,826-68
Por el primero de 1873.....	9,864-33
Por el segundo de 1873.....	6,008-57
Por el primero de 1874.....	10,278-81
Por el segundo de 1874.....	5,727-33
I suponiendo por el año de 1875 una suma igual a la de 1874.....	16,006-14
daria un total de.....	\$ 59,711-86

La lei 47 de 1875 previno al Poder Ejecutivo que promoviera i concluyera, a la mayor brevedad posible, la celebracion de un contrato con la Compañía empresaria, que reformando el de 9 de noviembre de 1867, obviara las dificultades i cortara toda cuestion sobre la fijacion del déficit a cargo de la República. Al efecto, fijáronse en dicha lei las bases sobre las cuales podia el Poder Ejecutivo llevar a cabo la negociacion.

Tales bases parecieron de todo punto inacceptables a la Compañía; i a no haber celebrado el Poder Ejecutivo el contrato de compra-venta del ferrocarril, no tendria la satisfaccion de anunciar que sin salir de los límites fijados en la citada lei, se han arreglado las cuestiones pendientes, cuestiones que sin la solucion que han tenido, habrian podido llegar a un extremo desagradable para Colombia i poco favorable para nuestro crédito en el exterior.

Por mui fundada que fuera, como realmente lo era, la negativa del Gobierno a abonar ciertas sumas a la Compañía, no por eso dejaba de causar mal efecto para nuestro crédito en los mercados extranjeros el

hecho de que se hubiera vuelto pleito la garantía del 7 por 100 ofrecida a la Compañía constructora del Ferrocarril de Bolívar.

El contrato en referencia, i los demas de que habré de ocuparme, fueron para el Gobierno asunto de un detenido estudio i de mui largas discusiones con el apoderado de la Compañía; i dió aquél por resultado que ésta aceptara espresamente todas las bases fijadas en la lei 47 de 1875, segun las cuales solo debe pagarse a la Compañía por el déficit correspondiente al segundo semestre de 1872 i al primero i segundo de 1873, la suma de \$ 19,519 55 centavos; se prescinde de algunas partidas que están especificadas en la base segunda; se prescinde tambien del cargo hecho a la Nacion por los \$ 6,000 que anualmente paga la Compañía al Estado de Bolívar por la concesion del privilejio, i se fijan los gastos jenerales de la empresa para cada semestre, a contar desde el 1.º de enero de 1874 inclusive, en el 65 por 100 del producto bruto de ella.

En cumplimiento de lo estipulado se han mandado pagar al apoderado de la Compañía, las siguientes cantidades :

Por el segundo semestre de 1872 i por el primero i segundo de 1873.....	\$ 19,519-55
Por el primero i segundo de 1874, contando sobre \$ 1,200 pagados al Interventor oficial por su sueldo en dicho año.....	3,780-65
I suponiendo que igual suma haya de pagarse por el primero i segundo de 1875.....	3,780-65

Tendremos que con.....\$ 27,080-85

se han arreglado definitivamente las cuentas pendientes con la Compañía, cuentas que ésta hacia subir, como se ha visto, a \$ 59,711-86 centavos.

Segun el artículo 5.º del contrato, aprobado éste no puede la Compañía hacer al Gobierno reclamacion alguna procedente de la garantía del 7 por 100, ni tiene otros derechos que los que le da el mismo contrato i los celebrados sobre compra del ferrocarril i telégrafo, i administracion de la empresa, quedando cortadas al propio tiempo todas las reclamaciones del Gobierno contra la Compañía, i canceladas las cuentas de lo que el Gobierno le deba por fletes, arrendamientos o cualquiera otra causa.

Ninguna objecion puede, de consiguiente, hacerse al contrato sobre

arreglo de cuentas, pues que para el Tesoro público es de lo más favorable, i en nada difiere de las bases que al Poder Ejecutivo le fijó la lei al prevenirle que procediera a celebrarlo a la mayor brevedad posible.

II.—Contrato sobre compra del ferrocarril.

La conveniencia i aun la necesidad de comprar el ferrocarril de Bolívar quedaron resueltas por el Congreso, i en mi opinion de un modo mui acertado, desde que se espidió la lei 110 de 1873.

Por ella se autorizó al Poder Ejecutivo para comprar o adquirir la propiedad de dicho ferrocarril ; i tanto interes mostró en ello el Congreso que facultó a aquél para contratar un empréstito, con tal objeto, hasta por la suma de \$ 600,000, abonando el interes hasta del 7 por 100 anual.

Al celebrar pues el Poder Ejecutivo el contrato de 15 de diciembre ha satisfecho los deseos del Cuerpo Lejislativo, claramente espresados en la citada lei, i hecho de las autorizaciones que le dió el uso mas prudente que pudiera esperarse.

Si la cuestion conveniencia i aun necesidad de comprar el ferrocarril quedó resuelta desde 1873, el precio de éste fué tambien fijado por la lei, de modo que no quedó al arbitrio del Poder Ejecutivo el modificarlo.

Seiscientos mil pesos fué él máximum del capital que se presupuso i sobre el cual garantizó el Gobierno el interes del 7 por 100. (Contrato de 1867, aprobado por la lei de 23 de mayo de 1868).

Seiscientos mil pesos se fijaron como precio del ferrocarril en las autorizaciones que se dieron al Poder Ejecutivo para comprarlo ; i hasta por seiscientos mil pesos se le autorizó para contratar un empréstito con tal objeto. (Lei 110 de 1873.)

En seiscientos mil pesos lo estimó tambien la lei 47 de 1875, que autorizó al Poder Ejecutivo para transijir las cuestiones sobre la fijacion del déficit a cargo de la Nacion. La base 7.^a de las que se dieron para el contrato, es del tenor siguiente :

“7.^a Reconocimiento explícito por parte de la Compañía, de que la Nacion no está obligada a pagar la garantía del 7 por 100 sino sobre el capital de seiscientos mil pesos (\$ 600,000) en que se han estimado los gastos de construccion del ferrocarril ; i que, por consiguiente, ningun

interes tiene que pagar aquélla por capitales adicionales invertidos ya, o que en adelante se inviertan en almacenes de depósito, máquinas, material rodante, &c."

Puede ser que el ferrocarril no valga \$ 600,000, i puede ser que hayamos tenido que pagarlo por algo más de su justo precio; pero de ello no es responsable el Poder Ejecutivo como negociador. El Congreso lo estimó en esa suma, i sea que tuviera o no razones para esa estimacion, no era dado al Poder Ejecutivo remediar el mal ya hecho, ni puede, en cuanto al precio del contrato si éste pareciere excesivo, como algunos lo juzgan, hacer otra cosa que declinar la responsabilidad sobre quienes con mucha anterioridad al contrato celebrado con el señor Koppel fijaron para la República el precio de aquella via férrea.

Quien haya conseguido que se le reconozca un alto interes sobre una fuerte suma que se supone invertida en determinada obra ¿ podrá vender ésta a largos plazos al mismo que le garantiza el interes, por una suma menor de la que le ha aceptado como costo de la obra? Esto no es de suponerse, a ménos que el crédito de quien ha ofrecido la garantía esté mui abatido; i por fortuna no sucede eso hoy con el crédito de Colombia.

¿ Qué utilidad hubiera reportado la Compañía vendiendo el ferrocarril a largos plazos i por ménos de \$ 600,000, cuando por esta suma tenia asegurada una utilidad del 7 por 100 anual? ¿ Seria para colocar despues de algunos años esa menor cantidad a un interes más elevado? Esto es inverosímil, porque fuertes capitales no pueden aspirar con buenas garantías a una mejor colocacion; i porque abandonar una colocacion segura i ventajosa para buscar eventualidades, no es operacion buena para hombres de negocios.

Los mismos que censuran la negociacion, no obstante sus especiales conocimientos i el mucho interes que muestran en favor de la República, no habrian podido recabar un menor precio del vendedor, ademas de los largos plazos que otorgó, en el estado a que habian llegado las cosas por efecto de los diversos actos lejislativos de que se ha hecho mencion, i por la confianza que, merced al estricto cumplimiento de sus compromisos, ha sabido inspirar el Gobierno de Colombia a sus acreedores de dentro i fuera del pais.

I ellos, dueños de ese ferrocarril o de otro para cuya construccion hubiera garantizado el Gobierno una utilidad del 7 por 100 anual, no lo venderian a plazo por un precio inferior a la suma sobre la cual se hubiera reconocido la garantía.

Mui mala idea deberian ellos tener del crédito del pais, i mui malos negociantes habrian de ser, para enajenar por cinco, por ejemplo, i con ocho años de plazo, lo que vale seis.

I si ellos no habrian procedido así, piden demasiado al exigir que el negociador por parte del Gobierno obtuviera de la Compañía del ferrocarril de Bolívar lo que ellos en ningun caso habrian otorgado.

Cuando se solicita la garantía del Gobierno sobre un capital dado, para la construccion de cierta i determinada obra, se exajeran los costos de ésta para obtener por ese medio un interes mayor del que realmente se pide. Esto es lo que ordinariamente sucede, i se comprende sin esfuerzo; pero obtenida una buena colocacion para el dinero, a un alto interes i con suficientes garantías, no hai quien renuncie a ella.

Esto sentado, veamos el modo como el Poder Ejecutivo hizo uso de las autorizaciones que le confirió el Congreso, i si en aquello en que le quedó libertad de accion recabó o nó para la República todas las ventajas que pudieran apetecerse.

La situacion actual del Tesoro no permitia hacer a la Compañía pago alguno al contado, ni parecia prudente contraer un compromiso que hubiera de satisfacerse a corto plazo; por eso, i no obstante que el negociador por parte de la Compañía exigia con instancia que se le pagara en el acto alguna parte del precio, i que para el resto se fijaran plazos no mui largos, no se convino en ello, como puede verse en el contrato.

El primer pago debe hacerse dentro de dos años; por manera que fué demasiado ligero el cargo que algun periódico hizo al Gobierno de haber celebrado este contrato con la mira antipatriótica de presentar trabas a la próxima Administracion ejecutiva.

Algo más pudiera añadir a ese respecto; pero como la naturaleza de este escrito se opone a ello, me abstengo de hacerlo, i continuaré en el análisis del contrato.

Han sido materia del contrato de compra-venta el ferrocarril i telégrafo que la Compañía tiene i administra entre Sabanilla i Barranquilla, con todas sus anexidades, casas, estaciones, almacenes i demas edificios, muelles, material rodante, elementos de construccion en depósito en Barranquilla, terrenos adyacentes a la via férrea i cualesquiera otros que le correspondan por cualquier título, i todos los demas bienes raices i muebles, derechos i acciones que pertenecen a la empresa del ferrocarril i telégrafo de Bolívar.

Los \$ 600,000, precio de los objetos comprados, debe pagarlos el

Gobierno a la Compañía en doce contados de a \$ 50,000 cada uno, en los meses de enero i julio de 1878, 1879, 1880, 1881, 1882 i 1883.

Los pagos por capital e intereses deben hacerse en esta ciudad i en moneda corriente.

Ya que no se pudo obtener una rebaja en el precio, recabó el Poder Ejecutivo plazos suficientemente largos para que el Gobierno pueda, sin hacer un gran sacrificio, cumplir el compromiso que acaba de contraer.

Los intereses del 7 por 100 que habrán de pagarse durante los plazos, i que de 1878 en adelante irán exigiendo en cada semestre un menor desembolso, por lo mismo que el capital irá amortizándose gradualmente, no imponen ni en los primeros años, que es cuando alcanzan a una mayor cantidad, una erogacion más fuerte de la que sin el contrato sería preciso hacer para atender al pago de la garantía del 7 por 100.

Léjos de eso, hai razon para esperar que, introducidas ciertas reformas, el producto líquido de la empresa baste para atender al pago de tales intereses.

Quiso el lejislador que para llevar a cabo la compra del ferrocarril, el Poder Ejecutivo contratara un empréstito hasta de \$ 600,000 pagando hasta el 7 por 100 anual, i para ello lo autorizó, como se ha dicho, por la lei 110 de 1873 (artículo 2.º).

Entre contratar un empréstito de \$ 600,000 al 7 por 100 anual para pagar de contado el ferrocarril, que era una de las autorizaciones que tenia el Poder Ejecutivo, i comprar el mismo ferrocarril por aquella suma con plazos de los cuales el primero no se vence ántes de dos años i el último ántes de ocho, hai una notable diferencia; i la comparacion entre lo que el Poder Ejecutivo pudo hacer i lo que hizo, confirma lo que aseveré en otro lugar, a saber: que se ha hecho de las autorizaciones conferidas por el Congreso el uso más prudente.

Si se quiere obtener por ménos de \$ 600,000 el ferrocarril, ejercítese el derecho que el negociador por parte del Gobierno reservó para éste por el parágrafo del artículo 4.º del contrato; anticipense los pagos a la Compañía, i mediante el abono de intereses allí estipulado, que es de 2½ por 100 anual sobre las cantidades que se anticipen, por todo el tiempo de la anticipacion, se amortizará esta deuda con una cantidad mucho menor.

Si se llevare a cabo con ventajas para el erario público la contratacion de un empréstito, fácil seria hacer esta operacion i conseguir la economía que se propuso obtener el Poder Ejecutivo para el caso de poder anticipar los pagos.

III—Contrato sobre arrendamiento de los remolcadores i bongos i sobre administracion de estos i del ferrocarril.

Con mucha imprevision habria procedido el Poder Ejecutivo si hubiera comprado el ferrocarril sin proveerse al propio tiempo de los remolcadores i bongos que son el complemento de aquél. Habria quedado, miéntras se proveia de tales vehículos, a merced de la Compañía, i no solo no habria conseguido inmediatamente las ventajas que se esperan de la adquisicion de aquella via férrea, sino que se habria colocado en peor predicamento del en que se encontraba ántes.

Esto es tan obvio que no necesita demostracion, ni aun para aquellos que no conozcan el modo como pasan las cosas en el puerto de Sabanailla, i lo que son los remolcadores para el servicio del ferrocarril.

El precio del arrendamiento es de \$ 450 mensuales, o sea ménos del 7 por 100 del valor de los remolcadores i bongos, que se ha estimado en \$ 80,000 para el contrato de compra.

El arrendamiento es forzoso para la Compañía hasta por un año contado desde el 1.º del presente mes; pero el Gobierno puede hacerlo cesar cuando quiera, avisándolo a la Compañía con un mes de anticipacion por lo ménos.

Este contrato de arrendamiento, necesario, como se ha dicho, para que el Gobierno no quedara a merced de la Compañía, no es gravoso para la República, en manera alguna, i solo habrá de durar miéntras se aprueba el contrato de compra-venta de los remolcadores i bongos, o el Gobierno se provee por cualquiera otro medio de los vehículos que necesita para el servicio.

Como no se ha contratado el servicio de remolcadores i transporte de mercancías, sinó que el Gobierno ha tomado en arrendamiento los vehículos necesarios para prestar por su cuenta ese servicio, no ha llegado el caso previsto en el artículo 5.º de la lei 110 de 1873, i por tanto no estaba el Poder Ejecutivo obligado a sacar a licitacion el contrato por el término de seis meses, como se dispone en el párrafo del citado artículo.

Una cosa es tomar en arrendamiento los remolcadores i bongos para que preste el Gobierno el servicio de trasportar las mercancías, que es lo que se ha hecho, i cosa mui distinta contratar el servicio de remolcado-

res i transporte de mercancías desde los buques hasta Salgar, que es el caso previsto en el artículo 5.º citado.

Lo primero, para lo cual no puede ménos de estar autorizado el Poder Ejecutivo, como que se refiere a la administracion del ferrocarril, pudo hacerse sin previa licitacion, del mismo modo que puede tomarse en arrendamiento un almacen o cualquiera otra cosa que sea necesaria para el servicio del Gobierno.

Para lo segundo, es decir, para el servicio de los remolcadores i el transporte de las mercancías, mal podia el Gobierno provocar una licitacion, despues de haber celebrado i sometido a la aprobacion del Congreso un contrato de compra de los remolcadores i bongos, precisamente para verificar por su cuenta aquella operacion.

La esplicacion que precede i la simple lectura del artículo 5.º tantas veces citado, contestan el cargo hecho al Poder Ejecutivo de no haber sacado a licitacion el contrato de que me ocupo, cargo que no se habria formulado con solo tener en cuenta que los remolcadores i bongos que iban a tomarse en arrendamiento se necesitaban inmediatamente, i que no habia otros que los pertenecientes a la Compañía.

Previendo el Poder Ejecutivo que no se podria ejecutar un cambio repentino en la administracion del ferrocarril i de los remolcadores i bongos sin perjudicar el buen servicio, estipuló con la Compañía que ella continuara encargada de la administracion de tales empresas, hasta por un año, pudiendo el Gobierno hacer cesar esa administracion cuando a bien tenga, avisándolo a la Compañía con un mes de anticipacion por lo ménos.

No parece objetable tampoco esta cláusula, con la cual se tuvo en mira salvar los inconvenientes con que el Gobierno habria forzosamente de tropezar al principio, i poner al comercio a cubierto de los males que pudieran sobrevenir.

El Poder Ejecutivo, luego que obtenga todos los datos que para ello son necesarios, reglamentará la administracion de las mencionadas empresas en la forma que insinué al tratar de la traslacion de la Aduana de Salgar a Barranquilla.

IV—Contrato de compra de los remolcadores i bongos.

Los dos remolcadores de vapor *Annie* i *Oberon* i los nueve bongos de fierro que están al servicio del ferrocarril de Bolívar los vende la

Compañía al Gobierno por \$ 80,000, pagaderos en cuatro contados de a \$ 20,000, en los meses de enero i julio de 1878 i 1879. Durante los plazos debe abonarse a la Compañía un interes de 7 por 100 anual; i en el caso de que al Gobierno le convenga anticipar los pagos, debe la Compañía abonar por las sumas que se le anticipen $2\frac{1}{2}$ por 100 anual por el tiempo de la anticipacion.

Este contrato, que habrá de someterse a la aprobacion del Congreso, ha sido censurado por estimarse escesimo el precio de los remolcadores i bongos.

Me declaro incompetente para estimar como perito el valor de esos vehículos; pero sí tengo algunos datos para creer que no ha sido exajerado aquel precio.

Esos datos me los suministraron personas que se hallan en capacidad de juzgar del precio de los objetos a que el contrato se refiere, i están corroborados con lo que a la República le cuesta el vaporcito guardacosta llamado *El Vigilante*. Apesar de que fué comprado en la fábrica al contado i por el Ministro de la República, señor Arosemena, en quien debemos suponer todo el interes posible para obtenerlo al mejor precio, le importa a la República poco ménos de \$ 30,000.

Si es que pueden obtenerse los remolcadores, como se ha dicho al censurar el contrato, a 7,500 pesos, o cuando más a \$ 10,000 cada uno, i en la misma proporcion los bongos de fierro que se necesitan para el servicio, aun es tiempo de que se enmiende el error en que haya podido incurrir el Poder Ejecutivo.

Al ocuparse el Congreso de este asunto debe tener en cuenta dos consideraciones. Es la primera, que los vehículos que se adquieran sean de mui buena calidad i apropiados para el uso a que se destinan; i la segunda, que la compra debe efectuarse en todo el curso del presente año, para que puedan estar en la bahía de Sabanilla ántes de que termine el tiempo por el cual es forzoso para la Compañía el contrato de arrendamiento.

V—Consideraciones jenerales sobre la negociacion.

Los contratos celebrados con la Compañía de Bolívar, que acabo de esplicar, eran en mi concepto indispensables para redimir a la República del gravámen que le impuso la lei aprobatoria del contrato de 1867.

Ya he dicho que las cuentas pendientes con la Compañía, por razon del déficit, no habrian tenido la solucion satisfactoria que se les ha dado, i que tampoco podia pensarse en trasladar la Aduana a Barranquilla miéntras el Gobierno no fuera dueño del ferrocarril; i ahora agrego, que para la habilitacion de las Bocas de Ceniza, medida reclamada con instancia por el comercio i que no puede aplazarse, demostrada como parece la practicabilidad de navegarlas por buques de alto bordo, era un obstáculo el no pertenecer a la República esa empresa. Preciso era suprimir tal obstáculo en tiempo oportuno, i evitar mayores perjuicios, comprando cuanto ántes el ferrocarril.

Ya he dicho a cuánto ascendian las sumas que cobraba la Compañía por el déficit en los semestres vencidos. No habrian sido menores las de los semestres que se vencieran en lo sucesivo; i habilitadas las Bocas de Ceniza habriamos tenido que pagar íntegramente el valor del ferrocarril, sin adquirir la propiedad de él i sin librarnos tampoco de las reclamaciones a que la Compañía se hubiera creído con derecho; reclamaciones que no por ser infundadas hubieran dejado de causarnos notables perjuicios.

No exajero al decir que se habria podido llegar al estremo de pagar el ferrocarril sin que la República adquiriera su propiedad. Cuarenta i dos mil pesos anuales valdria la garantía en el caso de que fueran nulos los productos del ferrocarril; más de veinte años faltan para completar el término durante el cual debiera pagarse esa garantía; i ménos de quince se necesitan para pagar seiscientos mil pesos, a razon de cuarenta i dos mil por año.

Si para pagar a la Compañía del ferrocarril de Bolívar la deuda que hemos contraído por los referidos contratos hubiere algunas dificultades en el primer año, es decir, en 1878, no sucederá lo mismo de 1879 en adelante.

Segun los cálculos que en la Memoria del año pasado hice como Secretario del Tesoro i Crédito nacional, cálculos cuya esactitud se confirma con las amortizaciones que se han hecho con posterioridad a la fecha de aquella Memoria, la deuda flotante estará estinguida a lo más tarde en el año de 1878. Por manera que de 1879 en adelante tendremos libre el fondo de \$ 360,000 anuales destinado hoi para el pago de dicha deuda.

No terminaré estas consideraciones jenerales sin mencionar algunas de las objeciones que se han hecho a los contratos, i que demuestran mucha lijereza en quienes las han formulado.

Dícese que la negociacion se hizo en reserva, que ántes de consumarla no se dió aviso al público, i que no se procuró la competencia como era de desearse.

El Poder Ejecutivo tenia bases fijadas por la lei para efectuar la negociacion, i si a ellas se ciñó estrictamente, e hizo el uso más prudente de las autorizaciones que se le habian conferido, ninguna reconvencion puede hacérsele porque no dió cuenta al público de que iba a celebrar el contrato.

Cuando se puede promover la competencia es favorable publicar las bases de la negociacion i dar cuenta al público de todo lo que a ella concierne, ántes de llevarla a cabo. No sucede lo mismo cuando se trata de contratos como los de que me ocupo. La publicidad en algunos casos, léjos de ser favorable, puede perjudicar la negociacion.

¿Qué juicio se habria formado del Gobierno que hubiera abierto licitacion para comprar un ferrocarril que solo podia vender la Compañía propietaria? ¿ Con qué objeto invitar a contrato de arrendamiento de los remolcadores i bongos, cuando de pronto no podian obtenerse otros que los que ella posee, i la necesidad era del momento?

Si las razones que he espuesto son suficientes para demostrar las notables ventajas que ofrecen los referidos contratos, las objeciones que se les han hecho dan una nueva demostracion de que ellos son invulnerables, puesto que las que se exhiben como más fundadas resisten apenas el análisis.

SECCION TERCERA.

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.

El Congreso en sus sesiones de 1875 espidió la lei 46 "adicional a la 18 de 1874, sobre concesiones como auxilio al ferrocarril de Antioquia." Por el artículo único de dicha lei se ordenó al Poder Ejecutivo que procediera a celebrar con el Gobierno del Estado de Antioquia un convenio sobre el pago de la suma de cien mil pesos anuales que, por el término

de diez años, concedió la lei 18 de 1874, para ausiliar i facilitar la construccion de la línea férrea que aquel Gobierno ha contratado con el Ingeniero civil señor Francisco Javier Cisnéros.

En 14 de setiembre último, i en cumplimiento de la lei primeramente citada, celebróse con los señores Wenceslao Pizano i Lázaro María Pérez, comisionados del Gobierno de Antioquia i suficientemente autorizados al efecto, el convenio que se halla publicado en el *Diario Oficial* número 3,572, el cual contiene las siguientes estipulaciones :

* Art. 1.º La Nacion pagará al Estado de Antioquia, en esta ciudad, i en dinero sonante, la suma de cien mil pesos (\$ 100,000), por duodécimas partes, i en el término perentorio de un año, que comenzará a contarse desde el primero de los corrientes, de conformidad con la base primera del artículo único de la lei 46, de 25 de mayo próximo pasado.

Art. 2.º Para el pago de los novecientos mil pesos (\$ 900,000) restantes, el Poder Ejecutivo de la Union espedirá bonos sobre el Tesoro nacional al portador, amortizables con la quinta parte del veinticinco por ciento adicional a los derechos de importacion de mercancías extranjeras, creado por el artículo 14 de la lei de 5 de junio de 1871, i los entregará al Gobierno del Estado de Antioquia, o a quien sus derechos represente. Esta emision se hará en series de \$ 100, de \$ 500 i de \$ 1,000, llevando cada serie su respectiva numeracion, i espresando en su testo el fondo asignado para su amortizacion i la lei nacional que autoriza su emision. Estos bonos no serán puestos en circulacion sino en la proporcion de ciento doce mil quinientos pesos (\$ 112,500) en cada año, si los trabajos hechos en la via, en el año anterior, representan la octava parte de la totalidad de ellos, o de cien mil pesos (\$ 100,000) anuales, caso de que no se llene esta condicion ; a cuyo efecto el Gobierno de Antioquia refrendará los bonos que en las cantidades indicadas ponga anualmente en circulacion, sin cuyo requisito no serán admitidos ni pagados en las Aduanas de la Union.

El Gobierno de Antioquia avisará oportunamente al Poder Ejecutivo nacional la parte de camino que haya construido a la conclusion de cada año económico, para el efecto de que por la oficina respectiva se avise a los Administradores de las Aduanas la suma de bonos admisible a la amortizacion en el año económico siguiente.

Art. 3.º El Poder Ejecutivo nacional, en cumplimiento de la concesion 1.ª del artículo 1.º de la lei 18, de 4 de mayo de 1874, dictará inmediatamente las órdenes indispensables a sus ajentes en el Estado de Antioquia, para que hagan en favor de dicho Estado la cesion de los terrenos de propiedad nacional que sean necesarios para la construccion de la línea, estaciones, oficinas i demas dependencias o accesorios para el servicio del camino.

Art. 4.º El Poder Ejecutivo nacional hará saber a sus ajentes en las Aduanas de los puertos de la República la esencion acordada por la lei citada anterior-

mente, del pago de derechos de importacion de los materiales que se introduzcan con destino a la construccion i explotacion de la línea, desde que empezaron los trabajos preparatorios para la construccion de la via, hasta cinco años despues de terminada i entregada al servicio público.

Art. 5.º El Poder Ejecutivo espedirá tambien a favor del Estado de Antioquia, o de quien sus derechos represente, títulos por cien mil hectaras de tierras baldías que deberá tomar a ámbos lados del camino, en los términos espresados en la concesion 3.ª del artículo 1.º de la lei 18 ya citada.

Art. 6.º El Poder Ejecutivo nacional hará igualmente cesion al Estado de Antioquia, o a quien sus derechos represente, de los terrenos de propiedad nacional situados a orillas del rio Magdalena que sean necesarios para la construccion de muelles, depósitos i demas dependencias que exija el servicio público en el punto del mismo rio en que termine la línea, para cuya construccion queda autorizado espresamente.

Art. 7.º El Estado de Antioquia garantiza, con la totalidad de sus rentas públicas, las seguridades siguientes :

1.ª Que las sumas que reciba i vaya recibiendo a virtud de las leyes 18 i 46 ya citadas i del presente convenio, no serán destinadas sino a la obra del ferrocarril; i

2.ª Que no refrendará ni pondrá en circulacion la suma anual de ciento doce mil quinientos pesos (\$ 112,500) en bonos sobre el Tesoro nacional, amortizables con la quinta parte del veinticinco por ciento adicional a los derechos de importacion de mercancías extranjeras, sino cuando la obra del trayecto de camino concluida en el año anterior, represente la octava parte de toda la via.

Los comisionados, señores Pizano i Pérez, dieron cuenta al Gobierno de Antioquia del convenio que queda trascrito, i el señor Secretario de Fomento de aquel Estado me comunicó en nota de 28 de setiembre la aprobacion del convenio por parte de su Gobierno, i la autorizacion conferida por éste a los mismos señores Pizano i Pérez para percibir las mensualidades en dinero i los bonos que deben emitirse por la suma de \$ 900,000.

“El encargado del Poder Ejecutivo del Estado,” me dijo tambien en dicha nota el señor Secretario de Fomento, “por el digno conducto de usted, se complace en presentar al ciudadano Presidente de la República la espresion cordial de su agradecimiento por el patriótico interes que ha manifestado en el sentido de hacer efectivos los ausilios que la Nacion ha ofrecido para nuestra importante obra del ferrocarril al Magdalena en cuya realizacion se tiene fe sincera, atendidos la honorabilidad del contratista, señor Cisnéros, i los serios trabajos que éste, apesar de contratiempos políticos, ha emprendido ya para el leal cumplimiento de sus compromisos.”

Mes por mes se ha pagado a los comisionados del Gobierno de Antioquia la suma en dinero estipulada en el contrato, i me es satisfactorio decir que la obra, merced al auxilio que ha decretado el Gobierno nacional, al interes del Gobierno de Antioquia i a los esfuerzos del señor Cisnéros, está en via de realizacion.

El ferrocarril de Medellin al rio Magdalena puede ser, en mi concepto, uno de los que primeramente se realicen, si los trabajos continúan con el mismo interes con que han sido acometidos.

Si así fuere, tendrá la presente Administracion ejecutiva la satisfaccion de que sus esfuerzos en favor de aquella importantísima via férrea no hayan sido en vano, i de que el laborioso pueblo antioqueño reciba el provecho que de ella habrá de reportar.

SECCION CUARTA.

F E R R O C A R R I L

ENTRE EL ALTO I EL BAJO MAGDALENA.

Por la lei 52 de 1875, reformatoria de la 6.^a de 1874, dispuso el Congreso garantizar, por el término de 25 años, a Nicolas Pereira Gamba el 7 por 100 de interes anual sobre las sumas que se inviertan en unir el alto con el bajo Magdalena por medio de un ferrocarril, i en construir un puente sobre el mismo rio, siempre que esas sumas no escedan de un millon i medio de pesos.

De acuerdo con las observaciones que hicisteis al primitivo proyecto aprobado por las Cámaras, se dispuso en la citada lei que el Poder Ejecutivo, al celebrar el contrato para la ejecucion de las obras mencionadas, estipulara las condiciones necesarias a efecto de que el ferrocarril pueda prestar el servicio que de él se espera, i a efecto tambien de que los intereses no se paguen sobre una suma mayor de la necesaria para completar el 7 por 100 de la cantidad realmente invertida en la obra.

Con fecha 3 de agosto se celebró con el señor Pereira el respectivo contrato, el cual se publicó en el *Diario Oficial* número 3,517, de 6 del mismo mes, i se encuentra tambien entre los documentos anexos.

SECCION QUINTA.

FERROCARRIL DEL PACIFICO.

Para el fomento de esta via férrea, que está llamada a producir una verdadera revolucion industrial en el rico e importante Estado del Cauca, ha hecho el Poder Ejecutivo cuanto ha sido dable hacer de acuerdo con las instrucciones que al efecto le ha conferido el Congreso. Sinembargo, no han sido eficaces esos esfuerzos; los contratos celebrados no han tenido su debido cumplimiento, i hoy estamos todavía negociando la construccion del ferrocarril.

Despues de las demoras en el cumplimiento del contrato de 6 de julio de 1872 i sus adicionales, i de la caducidad de ellos, celebróse con el señor Carlos S. Brown el de 15 de diciembre de 1874, que se publicó en el *Diario Oficial* número 3,329. Era obligacion del contratista consignar en un Banco de la confianza del Poder Ejecutivo, la suma de \$ 45,000 en garantía del cumplimiento de dicho contrato, cuatro meses despues de firmado éste, i presentar dentro de cinco la prueba de la consignacion.

Trascurrió el plazo sin que el Poder Ejecutivo recibiera el aviso, comprobado, de haberse depositado a disposicion del Gobierno los \$ 45,000 mencionados; i de acuerdo con el artículo 15 del contrato, se dictó el decreto número 284 de 1875 (21 de junio), por el cual se declaró rescindido, i se dispuso comunicarlo así al contratista por conducto del Cónsul jeneral en Nueva York. Este decreto lo hallaréis entre los documentos anexos.

De acuerdo con las indicaciones del señor Presidente del Estado del Cauca, se dispuso que continuara la construccion del camino de ruedas de Buenaventura, destinando para ello los fondos de dicho camino que estaban depositados en el Banco del Cauca i los que en adelante se recaudaran.

Sin perjuicio de que se oyeran las propuestas que pudieran presentarse para la construccion del ferrocarril, convinieron el Gobierno nacional i el del Estado en que este último trabajaria en el sentido de la organizacion de una Compañía nacional que tomara a su cargo la empresa, ofreciendo que el Gobierno nacional suscribiria las acciones que alcanzara

a pagar, por anualidades i en determinado tiempo, con la parte libre de los derechos de importacion que se causen en las Aduanas de Buenaventura i Tumaco, con la que se ha cedido al Estado de la renta de salinas, i con el producto del peaje del camino de ruedas cuando ya no haya necesidad de destinarlo a la conclusion del mismo; o en que se harian por el Gobierno a la Compañía las concesiones que se hicieron al señor Brown en el contrato de 15 de diciembre de 1874.

Por el mismo tiempo formularon nuevas propuestas la casa de Benson i C.^a de Lóndres, i F. B. Módica como apoderado de una Compañía organizada en el Estado de Nueva York.

La primera de dichas propuestas se consideró inaceptable por cuanto se exijia que el Gobierno suministrara cinco millones de los siete presupuestos para la obra, i que el usufructo de ésta correspondiera a los constructores.

En cuanto a la del señor Módica, se dictó por este Despacho la resolucion de 26 de julio, por la cual fué aceptada con las condiciones que allí se espresan.

Túvose en cuenta: 1.º que el documento presentado por el señor Módica para comprobar su personería, no estaba otorgado ante un funcionario público, lo que impedia tenerlo como poder legal i bastante; 2.º que con la mira de evitar los perjuicios consiguientes a la interrupcion de los trabajos en el camino de ruedas, se habia dispuesto la continuacion de ellos; i 3.º que de acuerdo con el Gobierno del Cauca, como se ha dicho, se habia convenido en que se fomentara la organizacion de una Compañía constructora, comprometiéndose el Gobierno nacional a no contraer nuevos compromisos sino de acuerdo con el del Estado.

Con tales consideraciones, se aceptó la propuesta del señor Módica como proyecto de contrato, que se perfeccionará cuando, ratificado por la Compañía del ferrocarril de Buenaventura i del valle del Cauca, i autorizada dicha ratificacion por el funcionario competente del Estado de Nueva York, sea presentada al Gobierno nacional i al del Estado del Cauca, i reciba la aprobacion de ellos; i cuando el señor Módica i la Compañía de quien se dice representante, acepten las estipulaciones del contrato del señor Brown, con las modificaciones siguientes:

1.ª Que en el artículo 1.º se espresase que es la Compañía del ferrocarril de Buenaventura i del valle del Cauca, incorporada por una lei del Estado de Nueva York de 11 de mayo de 1874, la que celebra el contrato;

2.^a Que el depósito de los \$ 45,000 se verifique al ratificar la Compañía el proyecto de contrato ; i

3.^a Que el artículo 27 quede concebido en los siguientes términos :
“ El Gobierno nacional cede a la Compañía contratista del ferrocarril todos los derechos que como accionista tiene en la Compañía empresaria del camino de ruedas de Buenaventura en el Estado del Cauca ; pero el cesionario no podrá usar de esos derechos sino al cumplimiento de estas dos condiciones : 1.^a Cuando la Compañía contratista haya construido las ocho primeras millas del ferrocarril ; i 2.^a Cuando esté concluido el camino de ruedas de Buenaventura, para cuya continuacion están aplicados los productos del mismo camino, o cuando dicha Compañía determinare aplicar el producto del camino a la obra del ferrocarril, por no estimar necesaria la continuacion de aquél.”

Estas modificaciones fueron aceptadas por el señor Módica, quien partió para Nueva York conduciendo los documentos que acreditan el estado de la negociacion, i que figuran entre los anexos a esta Memoria.

En nota de 29 de diciembre último participó a mi despacho el señor Modesto Garces haberse organizado en debida forma, por escritura pública de fecha 13 del mismo, una compañía nacional que trabaja en el sentido de realizar la obra del ferrocarril del Pacífico, i avisa haber nombrado de apoderados ante el Gobierno nacional al señor Manuel Murillo, o en su ausencia al señor Emiliano Restrepo, i al señor José Ignacio Trujillo, con el fin de que celebren un contrato de privilegio con las concesiones que las leyes nacionales han querido otorgar a esa obra.

El Poder Ejecutivo recibió con positiva satisfaccion aquella nueva, i pidió al señor Garces copia de la escritura de asociacion, para entenderse con los apoderados de la Compañía tan luego como se presenten con sus respectivos poderes.

El personal de la junta directiva es el siguiente : Presidente, Modesto Garces ; Vicepresidente, Aparicio Robolledo ; Julian Trujillo, Miguel Arroyo, Francisco de P. Urrutia ; secretario, Gregorio Llorenti.

SECCION SESTA.

N A V E G A C I O N

DEL ALTO MAGDALENA.

Por contrato de 14 de setiembre de 1874 se obligó el señor Alejandro Weckbecker a destruir los peñones conocidos con los nombres de *Colombaima*, *Las Mamas*, *Flándes* i *Gallinazo*, i a establecer i conservar por cuatro años la navegacion del alto Magdalena desde las inmediaciones de Honda hasta Purificacion o Neiva, por medio de un buque de vapor adecuado para esa parte del rio i capaz de contener seiscientas cargas por lo ménos.

El contratista, con la constancia i decision que le son características, ha dado cumplimiento al contrato en cuanto a la destruccion de los mencionados peñones i al establecimiento del vapor. Con efecto, el *Moltke* ha hecho ya dos viajes desde Honda hasta Neiva, i es deber del señor Weckbecker conservar esa navegacion por los cuatro años fijados en el contrato.

Del informe que dirijieron a mi Despacho los señores Liborio Duran i Miguel Perdomo R., a quienes el Poder Ejecutivo comisionó para practicar una inspeccion de los trabajos ejecutados por el contratista, aparece que aun cuando éste ha hecho lo posible para destruir no sólo los obstáculos a que el contrato se refiere sino algunos otros, está mui léjos de encontrarse perfectamente navegable aquella parte del rio.

A reserva de publicar entre los documentos anexos el informe aludido, me permito insertar en este lugar una parte de él, que da idea de lo que se ha hecho en aquella importante obra i de lo que falta por hacer.

Dice así :

“ Nos embarcámos en Neiva i emprendimos el viaje con el objeto de dar cumplimiento a dicha comision del mejor modo posible, i tuvimos la satisfaccion de encontrar los puntos de “Las Mamas,” “Flándes,” “Gallinazo” i “Colombaima” en perfecto estado de navegacion, pudiendo pasar por ellos, como en efecto pasó el *Moltke*, buques cargado

con mas de seiscientas cargas; de modo, pues, que en nuestro concepto, el señor Weckbecker ha cumplido por su parte con las obligaciones que contrajo para con el Gobierno; mas como no sólo los obstáculos apuntados eran los que se presentaban a la navegacion del rio, sino muchos otros que aun no se habian notado, es este el lugar de advertir, haciendo justicia debida a la asiduidad del señor Weckbecker, que él no se limitó a remover los obstáculos que debia destruir, segun el contrato, sino que allanó cuantos fué encontrando a su paso, trabajando sin descanso hasta donde la naturaleza de los peñones i las corrientes del rio se lo permitian, como sucedió con las piedras de granito que se encontraban en la boca de la "Toma" en Neiva, con una parte de la roca de "Carrasposo" más de una legua abajo de Neiva, con los peñones del "Fraile" arriba de Purificacion, siendo este último trabajo tan importante que el rio estaba allí cortado de una banda a otra por una línea de peñones que impedian el paso a toda embarcacion mayor, i en ellos abrió camino suficiente para pasar el buque, i con los peñones que se encontraban ántes del puerto de Purificacion, que si no eran precisamente un estorbo para un buque de vapor, sí lo eran para las embarcaciones menores, por lo cual el Gobierno podrá notar el interes que el señor Weckbecker ha tomado en mejorar el rio para toda clase de embarcaciones.

"Despues de lo relacionado, podria creer el Gobierno que el rio se encuentra en perfecto estado de navegacion, pero como esto no es cierto, en nuestro concepto, nos tomamos la libertad de informar tambien que el rio necesita composiciones urjentes para evitar graves peligros que existen aun fuera de los mencionados en el contrato i de los indicados en este informe."

El Gobierno, por su parte ha pagado al señor Weckbecker las cantidades a que se comprometió por el contrato; i habrán de pagársele cuatro mil pesos más en octubre del presente año.

Cumple al Congreso disponer lo conveniente para que se completen los trabajos iniciados por el señor Weckbecker i se lleve a cabo la obra, de la cual habrá de reportar grandes beneficios el Estado del Tolima i tambien una de las pocas industrias que dan alimento a nuestro comercio de esportacion.

Calcula el señor Weckbecker que en un período no mayor de cinco años i con \$ 150,000 puede completarse la limpia del rio.

Lo que se ha hecho hasta ahora, facilitando la navegacion, presta ya un importante servicio al comercio, como lo demuestra la traslacion

desde Hondá hasta los respectivos puertos, de los cinco puentes de fierro introducidos recientemente de los Estados Unidos para los rios Coello, Combeima, Prado, Totare i La China, de los cuales están ya colocados los dos primeros i lo serán próximamente los restantes. Tambien se han introducido algunas máquinas para el laboreo de minas i para ingenios de azúcar.

SECCION SETIMA.

NAVIGACION

DE LAS BOCAS DE CENIZA.

La creencia que se ha tenido de que las Bocas de Ceniza no se prestan para la entrada i salida de buques de ciertas dimensiones, está contradicha por los hechos, i cada dia se adquiere nueva luz a ese respecto.

Parece que la naturaleza se ha anticipado a hacer lo que debiera la industria, i que hoi no existen los mismos inconvenientes con que ántes se tropezaba.

En el informe que, en 28 de setiembre de 1869, dirigió a la Secretaría de Hacienda i Fomento el Administrador de la Aduana de Sabanilla, señor Joaquin M. Palacio, se encuentran los siguientes notables pasajes, a propósito del exámen que él hizo i del juicio que en consecuencia formó:

“Es importante tener presente que el exámen fué hecho en la mejor oportunidad, en la baja marea, i ahora que es escaso i pobre el caudal de las aguas del Magdalena.

“Lo peligroso de la navegacion de esas Bocas es de fama tradicional, i por mi parte no combato que en su orijen fuese lejítima, como fun-

dada en la circunstancia de que por las diversas salidas que tenian las aguas, no podia formarse la masa suficiente para dar profundidad a la barra o canal que las conducia al mar.

“ Mas, de algun tiempo a esta parte, es de creerse que el rio las haya concentrado, dándoles una salida más regular i uniforme, por cuyo medio han formado un cauce más profundo, o mejor dicho, un verdadero cauce que ántes no tuvieran, de manera que aquella fama queda reducida a un mero fantasma; i tratar de sostenerla hoi, contra la evidencia de lo que pasa, sólo puede estimarse como efecto de intereses locales o de esas rivalidades mercantiles que existen entre unos i otros puertos. No aventuraria nada en asegurar que la jeneralidad de los que exajeran lo peligroso de la navegacion de dichas Bocas, se fundan en la tradicion o en informes, pero que jamas han estado en ellas personalmente.

“Cuál seria el riesgo en la actualidad? Acabo de manifestar que yo encontré las aguas algo agitadas; i si pude surcarlas por el espacio como de dos horas en toda su estension i en diversas direcciones, conducido por una lancha descubierta i servida por solo cuatro remeros, sin que hubiese ocurrido inconveniente ni desgracia alguna, ¿cuál riesgo correrian los buques de quilla i alto bordo, competente i debidamente aparejados, que vienen atravesando las olas i los golfos de los mares?

“El resultado del exámen que acabo de hacer coincide perfectamente con los informes que obtuve en el año de 1864, segun los cuales las Bocas tenian entónces veintiun piés ingleses de profundidad. En aquella época me hallaba en la Aduana de Cartajena i un negociante de Nueva York me hizo el ofrecimiento de poner a mi disposicion un vapor marítimo de su propiedad para que lo hiciese entrar por ellas; pero desgraciadamente el ensayo no pudo efectuarse, porque cuando obtuve el permiso del Poder Ejecutivo i lo comuniqué a dicho negociante, ya él habia enajenado el vapor que me ofreció.

“Posteriormente, por los años de 1865 o 1866, fué despachado de Santamarta para este puerto, con el objeto de completar un cargamento de esportacion, el bergantin aleman “Anchen,” i por efecto, sin duda, de una equivocacion de su capitan, entró por las mencionadas Bocas i fué a fondear en frente de Barranquilla, llevado por un viento favorable para esa navegacion.

“Las Bocas de Ceniza tienen una profundidad doble por lo ménos de la que miden las pasas de esta bahía de Sabanilla, segun el exámen que dispuse i ha practicado el entendido Jefe del Resguardo, cuyo infor-

me remito a usted en copia, bajo el número 1.º, permitiéndome suplicarle se sirva estudiarlo detenidamente.

“ Mas, para que los buques de vela puedan entrar hasta Barranquilla i salir por dichas Bocas, necesitan el ausilio de un vapor de remolque, porque la navegacion i la subida i bajada del rio no pueden hacerse sino al favor de ciertos vientos, que no siempre reinan allí.

.....
 “ Ahora paso a concretarme al informe que se sirvió usted pedirme en nota particular, fecha 2 del corriente, número 342, seccion 2.ª, ramo de Aduanas.

“ Las Bocas de Ceniza tienen veintidos piés ingleses de profundidad, como he dicho ántes, i ancho mucho más que suficiente para un vapor marítimo de los que van a Santamarta i Cartajena, los cuales vienen calando diez i ocho piés regularmente.

“ Con mayor razon pueden entrar por ellas los buques de vela que frecuentan nuestros puertos, aunque necesitarian del ausilio de un vapor de remolques, porque pueden encontrar vientos contrarios, a la entrada o a la salida, que harian difícil i peligrosa la navegacion.”

El desinteresado capitán Jaime D. Pocatererra i el señor Luis Sibily, capitán de la goleta holandesa *Magdalena*, fueron sorprendidos en agosto de 1872, al encontrar paso por las Bocas de Ceniza, cuando las cartas jeográficas i los derroteros que traian, daban aquello como imposible. El mismo capitán Pocatererra hizo en marzo de 1873 una nueva exploracion, asociado del señor James Williams, capitán del vapor americano *Virginus*. Entraron por las Bocas de Ceniza hasta Barranquilla i tuvieron ocasion de observar que las isletas i médanos que ántes obstruian el canal, habian desaparecido, arrastrados por la misma fuerza de las aguas que lleva el *Magdalena*, i que entónces, época de verano, habia agua suficiente para navegar por allí buques de 20 piés de calado. Hallaron tambien que la navegacion podria hacerse en todo tiempo en buques de vela, i mucho mejor en los de vapor; i en su concepto, aquel paso es más fácil i ménos peligroso que el de la barra de Maracaibo, la que apénas presenta un fondo de 12 piés en pleamar, i por donde entran i salen muchos buques hasta con 10 piés de calado.

En mayo del mismo año repitió el señor Pocatererra sus observaciones, con motivo de haber salido en el mismo vapor *Virginus* de Barranquilla para Cartajena, viaje que hizo sin el menor inconveniente.

Mui importante es la publicacion que en julio de 1873 hizo en Ba-

rranquilla sobre este particular el mencionado capitán Pocaterra, i a no ser por su estension, la transcribira en este lugar.

En su parte final se lee lo siguiente:

La Boca de Ceniza en el rio Magdalena ha sufrido una gran trasformacion recientemente, estando situada hoy a más de tres millas hácia el Este del punto en que se encontraba en épocas remotas, conforme a la situacion que tiene en todos los planos i derroteros conocidos desde el año de 1817 i siguientes hasta el dia.

La lengua de tierra, que despedia para el Oeste a tres millas la Isla de Gómez i que en este sentido atravesaba por delante del cañon del rio en su desembocadura, ha desaparecido totalmente junto con los dos cayos que mencionan aquellos, dejando un canal bastante espacioso para entrar i salir cualquier buque en una calacion de diez i ocho piés ingleses.

Es indispensable establecer en punto conveniente de la Isla Gómez un faro jiratorio, montado sobre un esqueleto de torre metálico, cuya altura no baje de sesenta piés ingleses, el cual dará una luz que será visible a la distancia de diez millas, suficiente para conservarse un buque en capa durante la noche, sin riesgo de varar.

La entrada i la salida de los buques debe hacerse con prácticos, buenos maniobristas en toda clase de aparejos, i deben sondear diariamente el canal. Las embarcaciones para el servicio de este ramo deberán ser dos vapores remolcadores, de fuerza conveniente; i el número de aquellos empleados estará en relacion con la concurrencia de bajeles.

Pueden establecerse boyas en puntos convenientes para mejor conocimiento de los prácticos, cuyos puntos los irán indicando las necesidades ulteriores del tráfico, de acuerdo con los movimientos del rio i la direccion de sus corrientes."

En el año pasado i durante la reunion de las Cámaras, tuvimos ocasion de conocer las opiniones del acreditado Injeniero civil, señor Hamilton E. Towle, i en el *Diario Oficial* número 3,415 se publicó la nota que dicho señor os dirigió a propósito de la navegacion de que me ocupo.

Dice, entre otras cosas, el señor Towle :

Independientemente de mis operaciones en relacion directa con la mision especial, acerca de ciertas partes del rio Magdalena arriba de Barranquilla, que dió motivo a que fuese llamado a este pais, me he ocupado algo en hacer de paso un reconocimiento tocante a la cuestion de la practicabilidad de traer vapores, tales como los que actualmente hacen escala en Santamarta i Sabanilla, directamente desde el mar hasta la ciudad de Barranquilla; i segun los informes que he podido conseguir, existen los mejores motivos para creer que este pais ya tiene una entrada a la boca del Magdalena, de capacidad suficiente para decidir a los navegantes extranjeros a visitar ese puerto, lo cual desde luego será ventajoso para Colombia.

Mas, a fin de que los navegantes extranjeros usen i aprovechen la entrada que haya, es necesario propagar ciertos informes precisos i fidedignos relativos a la boca del rio : i esto hai que hacerlo de la manera establecida i convencional, para que tenga buen éxito.

Los informes aludidos son en efecto las sondas, que todavía faltan por hacerse sistemáticamente ; en seguida se presentará al público la carta oficial de la boca del Magdalena.

A la bondad del Cónsul de S. M. B. en Barranquilla, señor Stacey, i a la condescendencia del señor Rodney M. Lloyd, Comandante del buque inglés *Bullfinch*, debo el importante informe de este último, relativo a la practicabilidad de la navegacion del rio Magdalena desde la barra en su boca hasta frente a la ciudad de Barranquilla.

Durante la revolucion de los Estados de la Costa hicieron su entrada por las Bocas de Ceniza el *Bullfinch* i el buque de guerra aleman *Augusta*, entrada que confirma las observaciones hechas anteriormente.

Tan importante es el informe del Comandante Lloyd, que me permito insertarlo en seguida :

1.º Encontré la entrada de este rio con una anchura como de milla i $\frac{1}{4}$, de la cual la Barra actual ocupa algo ménos de una milla ; de esta $\frac{3}{4}$ de milla serian probablemente navegables para botes, i el canal para buques tendria cuando ménos una anchura de 300 yardas.

2.º Teniendo la entrada del rio bien en frente, una mancha blanca (o peñasco), se nota en su ribera occidental, bien adentro, apénas libre de la punta Norte (o terminante) de la ribera oriental, demorando S. S. E. Siguiendo esta direccion a distancia como de 100 yardas de las rompientes del lado Este, obtuve una línea de sondeos de 30 piés (un solo sondeo dió 28 piés).

3.º La Barra se distingue fácilmente cuando corre la brisa del mar, pues entonces las rompientes a cada lado están claramente visibles ; i la Barra misma está comparativamente mansa.

4.º Pasadas las rompientes me fuí metiendo poco a poco para el otro lado a la orilla occidental del rio, i teniéndola a distancia de 30 a 45 piés, hasta la boca del caño que va a Barranquilla.

5.º Por los sondeos que obtuve cuando salí, recomendaria el rumbo de la mitad del canal entre los rompientes, como el mejor.

6.º Creo que la entrada de este rio es tan practicable como segura, para buques grandes que no calan mas de veinte, i su subida hasta frente a Barranquilla ; i juzgo tambien que las facilidades para cargar aumentarían considerablemente, si el caño pequeño que corre directamente frente a la ciudad, fuese ensanchado i limpiado para el paso de gabarras.

7.º Seria preciso tener de fijo tres o cuatro pilotos prácticos de la Barra, i recomendaria ademas que una gran boya de bastante altura fuese amarrada con seguridad a cada lado del canal; o si esto no fuere posible, que se pusiese una valiza en la playa, a cada lado, para poder demarcar mejor la posicion de la boca del rio.

8.º En muchos rios se establece en su boca una pequeña estacion de señales, de manera que cualquier buque estraño sea informado, por medio de banderas, si la Barra está segura o en peligro. Tal vez esto no seria aquí necesario en los meses de verano.

9.º La corriente en el rio en tiempo de avenidas, fué de tres millas náuticas por hora; regularmente no es sino de una a dos millas.

10.º Si se establece completamente la nevegacion del Magdalena, como fácil i segura en lo futuro, el lugar a propósito para que los buques cargaran i descargaran seria en mi opinion, al lado de la orilla. Sin duda el espíritu de empresa i la necesidad darian pronto, suficiente trasporte i muelles para facilitarlos; el mero hecho de limpiar el monte tenderia en mucho a disminuir el número de mosquitos, plaga principalmente reinante en el rio.

El Comandante Lloyd dice que los medios de que dispuso no le permitieron hacer una medicion práctica de la Barra; però que las conclusiones a que él llegó, fueron confirmadas por los oficiales del *Augusta*.

El trabajo de la naturaleza que ha destruido los obstáculos que ántes impedian la navegacion por las Bocas de Ceniza, es un gran beneficio de la Providencia, beneficio que debemos aprovechar haciendo lo poco que falte para que aquella sea la entrada de cuantos buques mercantes traen a nuestras costas los artículos de importacion i llevan en retorno los que nuestra industria puede ofrecer al comercio de esportacion.

Llegado el caso, el Poder Ejecutivo de la Union fomentará la empresa de navegacion por vapor de las Bocas del rio Magdalena, que ha sido organizada en la ciudad de Santamarta bajo los auspicios del Presidente del Estado soberano del Magdalena, i le hará las concesiones de que trata el artículo 2.º de la lei 32 de 1875.

Una casa europea ha solicitado tambien informes sobre este asunto, que le han sido suministrados, lo cual revela la buena disposicion en que se halla de acometer la empresa de navegacion por las Bocas de Ceniza.

Dando el Poder Ejecutivo a este asunto toda la importancia que tiene, i deseando que se hicieran cuanto ántes las esploraciones científicas de que trata la citada lei 32, se dirijieron por mi Despacho, desde el 3 de junio último, notas oficiales a nuestro Ministro en Inglaterra i Francia i al Cónsul en Nueva York, encargándoles la consecucion de inje-

nieros hidráulicos suficientemente competentes para efectuar tales exploraciones, no pudiendo llevarse a efecto el contrato sin la aprobación del Poder Ejecutivo.

Los acontecimientos políticos que ha habido que lamentar en el último año, son la causa de que no hayan producido aún sus efectos las providencias tomadas por el Poder Ejecutivo, en cumplimiento de la citada lei.

Los ingenieros ingleses señores Enrique F. Ross i Francisco A. B. Geneste, se han dirigido al Poder Ejecutivo para manifestarle que se harán cargo de construir muelles en el Magdalena, frente a la ciudad de Barranquilla, para los buques trasatlánticos, *docks* para los vapores del rio con almacenes de depósito, uniendo éstos con la población por medio de un muelle estacado; de colocar las valizas i boyas necesarias para indicar el canal, i un faro, sistema Dioptric; i de poner dos vapores que hagan el servicio de prácticos i remolcadores. Solicitan para ello un privilegio por 25 años i la garantía del 7 por 100 anual de interes sobre un capital de dos millones de pesos, que creen necesario para las obras.

Esta propuesta, que en mi concepto no es aceptable, se pasará al Congreso para que tome conocimiento de ella, i se publicará próximamente en el periódico oficial.

Del memorial de los señores Ross i Geneste tomo el siguiente pasaje:

La entrada últimamente en el rio Magdalena del buque de guerra inglés "Bullfinch," nos ha hecho estudiar la cuestion detenidamente. Segun los sondeajes tomados i verificados por el buque de guerra "Bullfinch" i despues por el "Augusta," fragata de la marina imperial de Alemania, hai en la boca del rio, en donde hasta ahora se suponía existir una barra de mui poca profundidad, un canal de cerca de média milla inglesa de estension con unos treinta piés ingleses de agua, suficiente para admitir la entrada en el rio de buques del porte más grande, miéntras que en el cauce del rio, por la ribera de la izquierda o banda occidental hasta frente de la ciudad de Barranquilla, hai de 36 hasta 48 piés de agua, ofreciendo así el rio Magdalena facilidades para la construccion de un puerto de primera clase, donde los vapores trasatlánticos pudieran atracar a muelles, descargar i embarcar mercancías con la mayor facilidad, evitando así los cuantiosos gastos que hoi dia sufren.

SECCION OCTAVA.

NEGOCIOS VARIOS.

Me ocuparé ahora de algunos otros asuntos i mejoras correspondientes al ramo de Fomento.

I—Ferrocarril de Paturia.

Por decreto número 442 de 1875 (2 de setiembre), que se publicó en el *Diario Oficial* número 3,540, se declaró rescindido el contrato de 27 de junio de 1874, celebrado con el señor Roberto A. Joy, sobre construcción de un ferrocarril del lago de Paturia a la ciudad de Piedecuesta.

La rescision fué motivada por no haber consignado el contratista la cantidad de \$ 100,000 en seguridad del cumplimiento de dicho contrato. El artículo 19 termina su primera parte así: “En caso de que Joy no consigne esta suma dentro del término fijado, el contrato quedará rescindido.”

II—Camino del Castigo.

Por decreto legislativo de 30 de abril de 1869 se autorizó al Poder Ejecutivo para tomar acciones hasta por \$ 10,000 en la empresa de abrir un camino sólido, de herradura, que ponga en comunicacion el distrito del Rosario, en el Municipio de Popayan, con el punto sobre el Patía en que el rio sea navegable por vapor.

De acuerdo con esa autorizacion, tomó el Poder Ejecutivo en la empresa, en octubre de 1874, cuatrocientas acciones de a \$ 25, pagaderas por mensualidades de a mil pesos. Dichas acciones han sido cubiertas íntegramente; i se ha pagado, además, un Injeniero, al cual se le asignó un sueldo de \$ 1,500 anuales por decreto número 445 de 1874 (*Diario Oficial* número 3,278), sueldo que se elevó a \$ 1,800 por decreto número 466, de 26 de dicho mes (*Diario Oficial* número 3,370).

Hechos tales gastos, se ha mandado suspender la obra por el Gobierno del Estado del Cauca, como aparece de la nota que me ha dirigido, con fecha 19 del presente mes, el Secretario de Hacienda de aquel Estado.

Dice así :

Se ha mandado suspender la obra, porque, a mas de que la última Legislatura no votó suma alguna para continuarla en el próximo bienio, su continuacion exige grandes gastos, sin prometer un resultado feliz, como lo pensaron los iniciadores de ella, pues no hai una sola exploracion que indique cuál es el trayecto que recorrerá el camino hasta tocar con un punto donde sea navegable el rio Patía, que es el pensamiento de los protagonistas de esa obra; por el contrario, varios comisionados han pretendido buscar paso por ámbas riberas del rio, en el punto donde éste rompió la cordillera para abrir paso a sus aguas al Pacífico, i todas se han encontrado con farallones rocallosos, alturas abruptas i escarpadas que hacen difícil si no imposible la construccion de un camino. Esto es bien natural si se considera no más la topografía del terreno.

Me he permitido hacer a usted estas indicaciones sin más objeto que disculpar las ideas de la actual Administracion ejecutiva, que no quiere secundar quimeras, aunque por ellas se hayan hecho fuertes erogaciones que, lamentando su pérdida, no se debe, porque no se puede, remediarlas con otras mayores.

Contrayéndome, pues, a los puntos del informe que me pide, paso a satisfacerlos del modo siguiente :

- 1.º La obra está suspensa desde el 10 de noviembre último.
- 2.º Se han construido unas tres leguas de banqueo, que facilitan caminar para los valles del Patía, i se ha construido un buen puente sobre el rio Guítara. Esta obra se ha hecho porque la actual Administracion mandó concretar los trabajos a ella desde el mes de agosto último, con ánimo de suspender toda la obra, luego que quedase construido el puente, que es lo único utilizable en todo cuanto se ha hecho.
- 3.º Los gastos ascienden a \$ 32,176-590 milésimos, de los cuales la Nacion ha suministrado la suma de \$ 11,200; el Estado i varios particulares que entraron como accionistas en la empresa, el resto.
- 4.º No se cuenta ya con fondos para continuarla.
- 5.º La parte que falta por construir es desconocida.
- 6.º Los gastos que se presupongan para concluir la tambien son desconocidos.

Preciso será, de consiguiente, derogar el decreto número 445 ya citado, por el cual se creó una plaza de ingeniero oficial con destino al camino del Castigo, i declarar cesante en el ejercicio de sus funciones al ingeniero nombrado para dicha plaza.

III—Carretera entre Boyacá i Cundinamarca.

Para ausiliar esta empresa se han erogado hasta ahora \$ 18,000, así: \$ 6,000 pagados al Estado de Cundinamarca i \$ 12,000 al de Boyacá. La parte de la carretera que partiendo de la capital del último de dichos Estados, ha de venir hasta el limite de Cundinamarca, ha sido atendida por el Gobierno seccional con particular interes, i está construida la tercera parte de la obra.

Del informe dado por el Secretario jeneral, con fecha 24 del presente, resulta que el estado de la obra es el que demuestran los datos siguientes :

Está construida la via en una estension de 12 kilómetros 600 metros, con 30 alcantarillas en ese trayecto, el cual se está macadamizando.

Continúan los trabajos en dos kilómetros i 600 metros más, que es lo que falta para llegar al puente de Boyacá: se calcula que este trozo estará concluido en el próximo mes de marzo.

La madera para el puente que ha de construirse en Boyacá está preparada, i pagada la mayor parte de su importe.

Trabajan en el camino 400 obreros, i en los talleres de la Penitenciaría se reparan los útiles i se construyen otros.

Los fondos son los especiales señalados por la lei CCXIII del Estado, consistentes en la participacion en la renta de salinas i en el ausilio que da el Tesoro nacional: para el 31 de diciembre último habia en caja una existencia de \$ 22,959-95 centavos.

La carretera construida tiene una latitud mínima de 6 metros útiles, con pendientes diversas, cuyo máximo es de 5 por 100.

La lonjitud total mide 51 kilómetros. El presupuesto para la obra fué de \$ 215,000, que en el informe se estima esacto, por el costo habido en la parte construida, que es la más difícil, i se calcula que para terminar la obra se emplearán \$ 155,400.

Sensible ha sido para el Poder Ejecutivo no poder acceder a la solicitud que recientemente hizo el ciudadano Presidente del Estado para que se le mandaran pagar \$ 13,000 del ausilio decretado por el Congreso; pero a ello se vió obligado por la situacion del Tesoro.

IV—Camino del Meta

De acuerdo con el contrato de 11 de febrero de 1875 celebrado con el señor Juan N. González V., i publicado en el *Diario Oficial*, número 3,371, se han pagado al contratista las siguientes cantidades :

Por 1,430 metros de camino construido.....	\$ 3,575-00
Por conservacion del camino hasta 15 de enero de 1875.	155-90
Por id. id. en un año hasta 15 de enero de 1876.....	692-40
Total.....	\$ 4,423-30

V—Esploracion del brazo de Mompos.

El ingeniero señor Towle, encargado de dicha exploracion, cumplió satisfactoriamente su encargo. Desde el año pasado, durante la reunion del Congreso, presentó un informe provisional e hizo una esposicion ante algunos miembros de las Cámaras ; i posteriormente ha enviado el informe detallado, acompañado de los respectivos mapas, el cual se halla publicado en el *Diario Oficial* número 3,579. De él resulta que el presupuesto de las obras, incluyendo todos los gastos de ingeniería desde que se principien los trabajos, alcanza a \$ 240,000, suma por la cual, dice el señor Towle, ha conseguido en Nueva York contratistas que se encarguen de llevarla a cabo.

El Gobierno, por su parte, pagó al señor Towle el precio convenido por sus trabajos, i ademas sus gastos personales i los de venida i regreso.

VI—Camino de Cuenta al Magdalena.

Por la lei 21 de 1874 se mandó ausiliar con la suma de \$ 50,000 al Gobierno del Estado de Santander, para que procediera inmediatamente, por contratos o por el sistema de administracion, a la apertura de un camino que comunique el valle de Cúcuta con el rio Magdalena, por los puntos que designe el Presidente de aquel Estado.

Para hacer la designacion de dichos puntos se tropezó con algunos inconvenientes, por cuanto el camino toca en territorio del Estado del Magdalena.

Por decreto de 24 de junio de 1875, el Presidente del Estado de Santander dijo relativamente al camino lo siguiente: "Desígnanse los puntos de *Galindo*, *La Cruz*, *Ocaña* i *Loma de Corredor* para el camino entre el valle de Cúcuta i el rio Magdalena, siguiendo la línea determinada en los trazados hechos en 1872 i 1874 por el ingeniero señor Alejandro Ortega."

"El Jefe departamental de Ocaña procederá a celebrar los contratos respectivos para la realizacion de esta obra, i dará cuenta con ellos al Poder Ejecutivo para su reforma, aprobacion o improbacion."

El contrato celebrado en Santamarta con el Gobierno del Magdalena por el comisionado del Estado de Santander, doctor Dámaso Zapata, i por el cual se cede a dicho Estado, por noventa i nueve años i por la suma de \$ 20,000, toda la zona del oriente del Lebrija, ha puesto un término satisfactorio a la enojosa cuestion de límites entre aquellos dos Estados, i zanjado las dificultades de que ántes he hablado en relacion con el camino de que me ocupo.

Por cuenta del mencionado auxilio de \$ 50,000, i en mensualidades de a \$ 1,000, se han entregado al Estado de Santander \$ 12,000.

VII—Camino de Garcia Rovira a Casanare.

Del estado de esta obra puede juzgarse por la comunicacion que me ha dirigido el señor Presidente de la Sociedad empresaria de dicho camino, fechada en la Concepcion el 14 de diciembre último, i que transcribo en seguida:

En atencion a la nota de usted de 9 del mes próximo pasado, número 1719, en que se sirve pedirme informe del estado del camino a Casanare, de cuya obra estoi encargado, como Presidente de la Compañía, desde mediados del presente año, doi a usted en respuesta el siguiente conocimiento del estado en que con plena seguridad se encontrará dicha obra al fin del mes en curso:

Siete miriámetros de camino construido i en buen estado desde este lugar al punto denominado "Tuicion."

Tres miriámetros desmontados desde Tuicion a Cobaría, en una zona de diez metros.

Cuatro miriámetros por desmontar i construir desde Cobaría a Casanare, saliendo a las pampas de Macaguan.

Cantidad empleada en la obra hasta el fin del presente año.....	\$ 25,000
Costo presupuesto en el desmonte de Cobaría a Casanare.....	\$ 6,400
Costo presupuesto en la construccion del camino desde Tuicion a Casanare	28,000
Costo presupuesto en la construccion de potreros artificiales i casas de posada.....	2,000
Costo presupuesto en el desagüe de la laguna de Tunevos, que mide 400 metros de superficie en su mayor longitud i 200 en la seccion transversal.....	600
	<u>\$ 37,000</u>

De las obras referidas se han hecho en los últimos meses de este año, la de reconstruir el camino de este lugar a Tuicion, que se habia inutilizado, i la de desmontar todo el trayecto desde Tuicion a Cobaría.

Los trabajos continúan activamente con mas de cien obreros establecidos con la debida regularidad.

Una comision a cargo del Injeniero de la empresa, señor Joaquin Wilches, se ocupa actualmente de hacer el último trazado de Cobaría a Casanare, el que estará concluido en todo el presente mes i el siguiente de enero.

VIII-Fábrica de ácido sulfúrico.

Hace dos años que está perfectamente montada esta fábrica i que funciona con regularidad.

Segun lo informa el Presidente de la Compañía, se pueden producir diariamente en ella de 200 a 300 kilogramos de ácido, los que salen de la cámara de plomo a 45° del areómetro de Beaumé por término medio, i con muha facilidad se concentran hasta los 60° i 62°, que es la operacion que ha ejecutado la Compañía. El ácido es tan bueno como el mejor que se puede traer de Europa.

El mismo señor Presidente, al informarme en 22 de diciembre sobre la marcha de los trabajos en la mencionada fábrica, me dijo lo siguiente:

Durante los últimos seis meses no se ha trabajado en la cámara, tanto por las grandes dificultades que encuentra la Compañía para proporcionarse azufre, cuanto porque tiene una gran cantidad de ácido, a la que no le encuentra consumo. De cuatro mil kilogramos que se destilaron en los primeros meses del presente año, solamente se han vendido en todo el año, para el público, 511 kilogramos i 100 gramos.

La Oficina de apartado i ensaye de metales quedó también montada desde el 31 de octubre de 1874, i aunque en ella se ejecutan las operaciones satisfactoriamente, aun es susceptible de perfeccion, cambiando algunos de los útiles o elementos por otros europeos que seguramente contribuyen a facilitar la ejecucion de los trabajos.

En esta Oficina solamente una vez se ha trabajado para hacer el aparte o separacion de cierta cantidad de plata aurífera, que con tal objeto envió el señor Director - Administrador de la Casa de Moneda. Despues no ha ocurrido trabajo de esta especie.

Por el artículo 4.º del contrato de 2 de noviembre de 1871, celebrado entre el Secretario de Hacienda, señor Camacho Roldan, i el señor Percy Brandon, i aprobado por la lei de 17 de mayo de 1872, el Gobierno se comprometió a comprar, durante cinco años, a lo ménos 3,000 kilogramos anuales de ácido sulfúrico, a la concentracion de 66º del areómetro de Beaumé i al precio de un peso cada kilogramo.

Tuvo por objeto esta concesion, segun lo espresa el mismo señor Camacho en su Memoria de 1871, dar a la empresa alguna proteccion por parte del Gobierno.

De acuerdo con aquella estipulacion, la Compañía ha entregado 2,254 kilogramos de ácido, i como el Gobierno no tiene por ahora aplicacion que darles, resolvió vender ese artículo en pública licitacion. No se obtiene en las ventas un precio mayor de 40 centavos.

Hai, pues, una pérdida del 60 por 100 en el ácido que se recibe a la Compañía.

Para fomentar la oficina de apartado de metales, se celebró el contrato de 9 de abril de 1873, aprobado con las modificaciones que se espresan en la lei 74 de dicho año.

Segun el artículo 4.º se dieron a la Compañía, en calidad de empréstito, \$ 14,000 por trimestres anticipados de a \$ 3,500 cada uno, a partir desde 1.º de julio de dicho año.

Para devolver al Gobierno esta cantidad, se destinó en el contrato el 20 por 100 bruto de los derechos de apartado, que cobre i perciba la

Compañía; pero en ningun caso devolverá ésta ménos de \$ 1,500 por año; de modo que si dicho 20 por 100 no alcanzare a esa suma, la Compañía deberá completarla. Los reintegros deben hacerse por semestres vencidos, a contar desde el dia en que principi6 a funcionar la Oficina de apartado.

Esta quedó montada i en capacidad de abrir sus operaciones, como se ha visto, el 31 de octubre de 1874; por manera que se han vencido dos semestres. La Compañía ha pagado la suma de \$ 1,500 correspondiente a ellos, dando así cumplimiento a lo dispuesto en el citado artículo 5.º

Los dos contratos a que he aludido imponen al Tesoro público un gravámen que acaso podria disminuirse modificándolos, de acuerdo con la Compañía, sobre la base de conservarle siempre algun ausilio por parte del Gobierno i de una compensacion entre lo que hubiera de dársele por tal motivo, con parte de los \$ 14,000 que ella debe reintegrar.

IX — Ferrería.

El ingeniero de minas señor Trofimo Verany, a quien se hizo venir de Europa con el fin principal de que hiciera un exámen científico de las diversas minas de hierro, para saber en dónde convenga establecer una ferrería en grande escala, ha estudiado las minas de Samacá, La Calera i Subachoque; i el resultado de sus observaciones se encuentra en los informes que ha dirigido a este Despacho i que se han publicado en los números 3,629, 3,630 i 3,632 del *Diario Oficial*.

En el que se refiere al proyecto de establecimiento de una fábrica metalúrgica en Samacá, dice el señor Verany lo siguiente:

Observaciones generales—Podemos afirmar que la fabricacion de hierro de diferentes clases, i particularmente de rieles, podrá efectuarse en la futura fábrica de Samacá; i que todas las materias para su elaboracion existen en esa localidad. Mas si por este lado estamos satisfechos, no sucede lo mismo respecto de las vias de comunicacion. Es preciso asegurarnos de que aquellas, en cuya construccion actualmente se ocupa, estarán contruidas dentro del término prefijado, ántes de dar principio a la obra de la fábrica; pues repito que una fábrica, cualquiera que sea, sin caminos o ferrocarriles, está desde luego condenada a la ruina.

En cuanto a las aguas para las ruedas, tendremos que hacer otro estudio en tiempo de sequía.

I como resultado del estudio de las tres mencionadas minas, se decide el señor Verany por las de Subachoque.

He aquí el modo como él se espresa en el final del informe referente a las últimas :

Despues de haber estudiado los tres minerales de Samacá, La Calera i Subachoque, estos últimos encierran en mi opinion todas las ventajas que el Gobierno habia señalado. Samacá sufre la desventaja de malos caminos, que no se mejorarán por muchos años.

La Calera tiene la misma desventaja, i ademas su carbon es pobre, i no produciria sino un coke mui malo, al paso que los minerales de hierro son los más ricos, pues rinden hasta 52 por 100 de hierro puro. Luego hai que conceder la preferencia a Subachoque, por motivo de los caminos, i la aglomeracion de materias que forman la verdadera riqueza del distrito.

Encarezco con urgencia al Gobierno para que adopte este distrito para desarrollar allí la industria que todo el mundo pide con justo título, i que aumentará la riqueza del pais en pocos años, ausiliando a todas las demas industrias. Si la construccion de una fábrica en grande escala no puede verificarse inmediatamente por consideraciones pecuniarias, se debe de todos modos formar por unos cortos años una Compañía con un capital pequeño para el establecimiento de una primera fundicion, que servirá de núcleo de una gran fábrica que más tarde se verá indudablemente establecida.

Toca al Congreso, con los datos que los mencionados informes suministran, resolver lo que deba hacerse sobre este particular, i apropiar los fondos que se necesiten, sea que se acometa la obra en grande escala, o en las proporciones de una primera fundicion como lo aconseja el señor Verany.

X-Camino de Buenaventura.

Como se ha dicho en otro lugar, al rescindir el contrato sobre construccion del ferrocarril del Pacífico, celebrado en 15 de diciembre de 1874 con el señor Brown, se dispuso que continuara la construccion del camino de ruedas, destinando para ello los productos del mismo camino, i se autorizó al señor Presidente del Cauca para que reglamentara la administracion de la obra i la contabilidad de sus fondos.

Del informe que ha dado el Comisionado del Gobierno que administra el camino, resulta que en los trece meses trascurridos del 30 de octubre de 1874 al 30 de noviembre último, ascendieron los productos a \$ 33,698-55 centavos, i los gastos de administracion i conservacion a \$ 16,232-25 centavos.

En la última de las mencionadas fechas habia una existencia de \$ 17,466-30 cs, que estaban en cuenta corriente en el Banco del Cauca, conforme al contrato celebrado con dicho establecimiento.

Recientemente ha manifestado el Gobierno del Cauca la necesidad de que se aumenten los fondos destinados para la obra del camino, e insinúa la idea de que se apliquen a ella los \$ 25,000 que los señores Smith i Módica depositaron en el Banco de Bogotá, como garantía del cumplimiento de las obligaciones que contrajeron por el contrato de 6 de julio de 1872.

Esa suma debe ingresar a los fondos comunes, i no le era dado al Poder Ejecutivo acceder a los deseos del Gobierno del Cauca, sin estar para ello espresamente autorizado.

XI—Faro de Sabanilla.

Por esta Secretaría se comisionó al Administrador de la Aduana de Sabanilla, señor Joaquin M. Palacio, para que examinara las condiciones del nuevo faro de esa bahía, que está en servicio desde el día 1.º de abril de 1875.

En nota de 24 de mayo de dicho año dió aquel empleado su informe en los siguientes términos:

En la noche del 14 del presente salí en el *Vigilante* para observar la distancia a que es visible la luz, i por el oficio del señor Capitan-Contador, que acompañó, vendrá usted en conocimiento de que lo es a veintidos i media millas; testimonio que ratifico, pues estuve presente a las observaciones i cálculos que se hicieron a bordo.

Los instrumentos de que se sirvieron para obtener ese resultado fueron la ampolleta i la corredera, instrumentos que marcan la marcha con toda esactitud en distancia tan corta, i que no requiere el empleo de otros que se usan cuando aquella es mayor. En la primera hora de viaje hacía afuera, el termómetro marcaba 45 libras de vapor i los cálculos señalaban 9 millas; en la segunda hora, ha-

biendo bajado el termómetro, el andar fué 8 i 80, i en média hora más 4 i 70, 22½ millas.

I debe tenerse presente que por razon a la configuracion del globo, en una distancia de 22 i 23 millas, ya el descenso es sensible: que las olas se interponian entre la luz i el pequeño bajel: que éste es tan raso que su cubierta está casi al nivel del mar, habiéndose colocado el piloto contra-maestre en la jarcia para hacer la observacion a mayor altura.

La luz es jiratoria: cada dos minutos se aumenta el foco de ella, permaneciendo por el mismo espacio de tiempo brillante i refulgente: la rotacion es de dos minutos.

Ayer domingo me trasladé al lugar en que se ha levantado el faro, que es el mismo en que lo está el viejo, un terreno de 13 metros 55 centímetros sobre el nivel del mar, como lo dije a usted en oficio fecha 29 de febrero de 1872, número 96. La base es un círculo de 4 metros 3 centímetros de diámetro, i sobre ella se levanta la torrecilla o cañon de forma circular, tambien midiendo 1 metro 48 centímetros i compuesta de seis planchas de fierro de a 2 metros 70 centímetros de alto cada una; súbese a la farola por una escalera interna de caracol en que se cuentan 80 gradas. La altura, pues, sobre el nivel del mar, sin computar fracciones insignificantes, es de 98 piés ingleses.

Por el artículo 1.º del contrato de 27 de junio de 1872 el señor N. Jimeno Collante se comprometió a colocar un faro menor del que entónces existia en esta bahía, a efecto de hacer fácil i segura la navegacion de ella.

Fuí comisionado para señalar el punto en que debia colocarse el nuevo faro, i en cumplimiento de esta comision dicté la resolucion de 1.º de octubre de 1873, de que dí cuenta oportunamente i que acompaño ahora en copia.

En dicha resolucion designé para ello la pequeña colina que queda a la falda oriental del arroyo Nisperal, o sea el mismo punto que ocupa el faro viejo, i se hicieron aclaraciones al contrato, cuales fueron de que dicho faro debia ser del sistema jiratorio, de tal fuerza i poder de luz, que los buques que se dirijieran al puerto, pudiesen distinguirla desde la distancia de 15 o 20 millas. Estas aclaraciones que en rigor establecian nuevas i onerosas condiciones para el contratista, fueron aceptadas por éste i aprobadas por el Poder Ejecutivo.

Mediante lo que queda espuesto, el faro a que se contrae este informe llena las condiciones que se impusieron al contratista.

Tuve ocasion de inspeccionar el mencionado faro i de observar su luz, sin que me hubiera sido dado apreciar la distancia a que ella alcanza, i puedo confirmar lo espuesto por el señor Administrador en cuanto a la estructura de la obra, clase de luz, tiempo de la rotacion i demas circunstancias de las que son apreciables a la simple vista.

XII—Compañía colombiana de Seguros.

Un año lleva de existencia esta Compañía, la primera en su clase que se ha fundado en el país i que está llamada a prestar al comercio mui importantes servicios.

Ella ha marchado con toda regularidad; i de un informe que el Director-gerente se sirvió dirigir a mi Despacho, aparece lo siguiente:

Del 13 de enero de 1875, en que empezaron las operaciones, al 30 de noviembre, en que se formó el último balance, los valores declarados abonables a las pólizas, esto es, asegurados definitivamente, ascendieron a \$ 1.752,318-10 cs, a los cuales corresponden de primas \$ 26,284-77½.

Si tales valores se hubieran asegurado en el extranjero, habria sido mucho mayor el valor de las primas, pues la prima colombiana es la de más baja rata; pero prescindiendo de esto, i tomando sólo en cuenta las demas contribuciones que los colombianos habrian pagado si hubieran efectuado el seguro en el extranjero, se obtiene el siguiente resultado:

El ¼ por 100 de corretaje, que por efectuar el seguro cargan los comisionistas, sobre la espresada suma de \$ 1.752,318-10 cs. \$ 4,380-80

Los derechos de póliza, timbres, sellos, &ª que cobran en el extranjero al efectuar los seguros, no pueden estimarse en ménos de ⅓ por 100 2,190-40

Los intereses de las primas, al 4 por 100 anual, que los comisionistas exigen al contado, cuando los aseguradores dan seis meses de plazo, sobre \$ 26,284-77½ 525-70

Lo que da una suma de \$ 7,096-90,
prescindiendo tambien del 2 por 100 que exigen los comisionistas por recobrar averías.

Sumando dicha cantidad con el valor de las primas . . 26,284-77½

tenemos que ha sido de \$ 33,381-67½

la suma mínima que ha dejado de retirarse del país a virtud de las pocas operaciones que la Compañía ha podido hacer hasta ahora.

Los resultados obtenidos demuestran, como dice el Director gerente, señor Navas Azuero, "no solo la importancia del servicio económico que la Compañía presta, sino tambien que la posición de los colombianos

en la escala social no es tan miserable que por ignorancia o por descrédito sean incapaces de asegurar su propio comercio.”

La menor rata que, como se ha dicho, exige la Compañía nacional, la mayor facilidad para hacer efectivos los reclamos a que haya lugar por el seguro, i la circunstancia de que lo que ántes habia necesidad de pagar por ese servicio, siga jirando en el pais, sobre todo hoi que la escasez de numerario hace temer alguna crisis, son circunstancias que no pueden ménos de decidir a los comerciantes a preferir la Compañía nacional, i que prometen para ésta estabilidad i buen éxito.

Juzgo que el Gobierno debe asegurar en dicha Compañía los efectos que tenga necesidad de traer del extranjero, i todos aquellos valores que bajo su responsabilidad hayan de transitar dentro del pais.

XIII— Alumbrado de la ciudad de Bogota por medio de gas.

Las doscientas acciones que a virtud de la lei 64 de 1874 tomó el Gobierno en esta empresa, que importan \$ 10,000, quedarán pagadas próximamente. Los dos primeros instalamentos fueron cubiertos tan luego como los exigió la Compañía, en octubre de 1874, segun lo informó mi antecesor en la Memoria del año pasado. Por el tercero i último, que asciende a \$ 5,000, se espidió en 10 del presente mes la correspondiente orden de pago, la cual será amortizada, segun lo acordado con la Compañía, por mensualidades de a \$ 1,000.

Dentro de pocos dias tendremos el alumbrado en las calles principales de la ciudad i en los edificios públicos.

XIV—Caducidad de unos contratos.

Por resolucion de 27 de setiembre de 1875, que se halla publicada en el *Diario Oficial* número 3,556, se decretó la rescision de los contratos celebrados con el señor Gregorio Obregon en 20 de junio de 1873, el uno sobre explotacion de los minerales i abonos que se encuentren en el islote *Furaon*, i el otro sobre explotacion de una mina de carbon situada

en el territorio de la Goajira. Se dictó aquella providencia por cuanto el contratista no prestó dentro del plazo fijado en el contrato la fianza de \$ 5,000 en él estipulada.

XV—Camino de “El Peñon” en Santander.

En vista de una resolución dictada por la Asamblea legislativa del Estado de Santander i de una nota que dirigió a mi Despacho el señor Secretario jeneral del mismo, se resolvió, en 7 de diciembre último (*Diario Oficial* número 3,614), que de los fondos cedidos al Estado por la lei 57 de 1869 (de 24 de mayo), se destinaran mil pesos a la composicion i mejora del camino central conocido con el nombre de *El Peñon*, quedando así reformada la resolución de 7 de enero de 1870, que se publicó en el número 1,790 de dicho *Diario*.

XVI—Colonizacion del Territorio del Caqueta i navegacion por vapor de los rios Napo i Putumayo.

Con motivo de la lei 53 de 1874 (20 de junio) “por la cual se fomenta la colonizacion del Territorio del Caquetá i se promueve la navegacion de los rios Putumayo i Napo,” se presentaron al Poder Ejecutivo dos propuestas: la una por el señor José Prieto Solano, como apoderado de los señores Elías Réyes i Hermanos, de Popayan, con fecha 9 de diciembre de 1874, i la otra por el señor Hermójenes Duran, con fecha 19 de febrero de 1875.

En 21 de abril de dicho año retiró la suya el señor Duran, i la del señor Prieto Solano fué resuelta negativamente, por las razones consignadas en la resolución de 24 de noviembre del mismo, resolución que trascibo en este lugar, para que se conozcan los fundamentos de la negativa.

La solicitud del señor Duran se publicó en el *Diario Oficial* número 3,376, i la del señor Prieto Solano en el número 3,612.

La resolución está concebida en los siguientes términos:

No estima el Poder Ejecutivo que sea conveniente por ahora hacer uso de la autorizacion que le concedió la lei 53 de 1874, porque no encuentra favorable para la Nacion la propuesta de los señores Elías Réyes & Hermanos, de Popayan, sobre establecimiento de colonias i navegacion de los rios Putumayo i Napo, que es la única que ha quedado subsistente, habiendo retirado la suya el señor Hermójenes Duran.

Ellos piden que se les adjudiquen en propiedad sesenta mil hectaras de tierras baldías, i que se les conceda por cinco años derecho esclusivo para esplotar los bosques pertenecientes al Territorio del Caquetá, en una estension que aproximadamente se calcula en 2.467,604 hectaras, o sean 987 leguas cuadradas i 104 hectaras; i en compensacion puede decirse que solo ofrecen hacer lo que en todo caso necesitarian para sacar el mayor provecho posible de la empresa.

Para el caso de que no cumplan las obligaciones que contraen, responden con \$ 20,000, suma con la cual, i aun cuando vuelvan a poder de la Nacion las 60,000 hectaras de tierras baldías que se les adjudican, no se compensa el derecho esclusivo a la esplotacion de los bosques, máxime si, al tenor de la misma propuesta, queda gravado el Gobierno con la mitad de los gastos de la mensura.

Celebrar un contrato sobre las bases que proponen los señores Réyes Hermanos, equivaldria a hacerles gratúitamente una cuantiosa donacion, i a pagarles la mitad de los gastos de mensura de los terrenos cedidos; o, en el caso ménos favorable para dichos señores, que seria el de que tuvieran que pagar la multa, a concederles por \$ 20,000 i por el término de dos años, el derecho esclusivo de esplotar los inmensos bosques del Caquetá, derecho que hoy tienen i pueden ejercitar todos los que quieran; lo que es más de acuerdo con los principios de equidad, con las leyes económicas i con las conveniencias del país.

Antes de disponer de las inmensas riquezas que encierran los bosques del Caquetá, el Poder Ejecutivo cree necesario que una comision científica explore aquella rejion, para conocer mejor las empresas que conviene fomentar i los medios más adecuados para ello, i con tal objeto hará al Congreso las indicaciones del caso.

Por tanto, no se acepta la propuesta de los señores Réyes Hermanos, de que se ha hablado.

Como se ve, habria sido injustificable la adjudicacion de 60,000 hectaras de tierras baldías, i la concesion del derecho esclusivo por cinco años para esplotar los bosques pertenecientes al Territorio del Caquetá, en una estension de 987 leguas cuadradas, cuando en compensacion, segun aparece de la respectiva propuesta, tan sólo ofrecian los proponentes hacer lo que seria indispensable para aprovechar ellos la riqueza que se les cedia.

Mui bueno es que se fomente la colonizacion del Territorio i que se

promueva la navegacion de los mencionados rios ; pero esto debe hacerse sin ir en materia de concesiones más allá de lo que sea equitativo.

Como se indica en la resolucion trascrita, seria de desearse que una comision científica explorara aquella rica rejion, para que, con mejor conocimiento de los hechos, puedan escojirse los medios más adecuados para llegar al fin que se desea, sin disponer, acaso de un modo inconsulto, de inmensas riquezas que pudieran utilizarse en bien del mayor número.

XVII—Auxilios varios.

Con imputacion al Presupuesto de 1874 a 1875 se han hecho algunos otros gastos, como el de \$ 3,000 para el puente sobre el Rio Negro en Fómemeque ; \$1,000 para el de Buga ; \$1,000 para la exploracion de la Sierra Nevada en Bolívar ; sueldos del Injeniero destinado al camino de Pamplona a Cúcuta, i sueldos del Injeniero i ayudantes encargados de la exploracion del ferrocarril del Cármen a Zambrano.

Con imputacion al Presupuesto en curso, se mandaron pagar \$ 1,000 más para el puente de Buga, i 300 por el valor de 150 ejemplares de la traduccion de la obra titulada "Curso de telegrafia práctica por Frank L. Pope," segun el contrato celebrado en 29 de octubre de 1875 con el señor Ricardo Balcázar, i publicado en el *Diario Oficial* número 3,581. La imputacion se hizo al Presupuesto de 1875 a 1876, Departamento de Gastos de Hacienda, Capítulo 13, artículo 1.º.

XVIII—Esposicion de Chile.

El Gobierno de Colombia ha procurado corresponder en lo posible a los nobles designios del Gobierno chileno, facilitando a la Comision colombiana el envío de algunos efectos que habrán de figurar en la Esposicion internacional de Chile.

El Presidente de dicha Comision, señor Manuel Antonio Cordovez, quien al mismo tiempo es Cónsul jeneral de aquel pais en esta República,

no ha omitido esfuerzo alguno para llenar satisfactoriamente su encargo; i en el *Diario Oficial* número 3,553 se encuentra publicada la nota en que me participó haber dado punto a sus tareas i me presentó una relacion de los objetos remitidos.

CONCLUSION.

He cumplido, ciudadano Presidente, el deber que la Constitucion i las leyes me imponen, de daros cuenta de los negociados de la administracion pública correspondientes a la Secretaría de mi cargo.

Ojalá que este informe pueda ser de alguna utilidad en las deliberaciones del Congreso que habrá de instalarse mañana, i del cual puede aguardar el pais el afianzamiento del órden i las medidas que el estado de la industria demanda, si, como hai motivo de esperarlo, sus honorables miembros se sobreponen a toda consideracion política o de partido, para consultar únicamente los bien entendidos intereses del pais.

Réstame únicamente aprovechar esta oportunidad para espresaros mi reconocimiento por el honor que me dispensasteis llamándome, con aprobacion del Senado, a la Secretaría del Tesoro i Crédito nacional, al inaugurarse vuestra Administracion, i encargándome despues, con aquiescencia del mismo Cuerpo, la mui importante de Hacienda i Fomento.

El estado de mi espíritu por consecuencia de mis recientes desgracias de familia, i el poco tiempo de que he podido disponer, pidiendo treguas al dolor, para escribir esta Memoria, aparte de mi escasez de luces, me dan derecho a esperar que la juzgaréis con benevolencia, i que del mismo modo se servirán acojerla los honorables miembros del Congreso.

Bogotá, 31 de enero de 1876.

CIUDADANO PRESIDENTE.

Nicolas Esquerra.