

3354.8621

CC 718 Colombia Ministerio de Hacienda

1187

MEMORIA

QUE DIRIJE AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

EL SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO

SOBRE EL CURSO QUE HAN TENIDO LOS NEGOCIOS FISCALES DE LA UNION

DURANTE EL AÑO DE 1871 A 1872



BOGOTÁ

IMPRENTA DE GAITAN

1872

1437 = 6341

18

ÍNDICE



PARTE PRIMERA—Hacienda.

SECCION 1.ª	
Situacion jeneral.....	Pájinas. 1
SECCION 2.ª	
Salinas.....	26
SECCION 3.ª	
Negociacion con los acreedores extranjeros sobre amortizacion de la deuda exterior en cambio de las Salinas de Cipaquirá....	39
SECCION 4.ª—ADUANAS.	
Productos i gastos.....	59
SECCION 5.ª	
Estadistica de las Aduanas.....	62
SECCION 6.ª	
Tarifa.....	77
SECCION 7.ª	
Pormenores de algunas Aduanas.....	82
SECCION 8.ª	
Casas de moneda.....	86
SECCION 9.ª	
Ferrocarril de Panamá.....	90
SECCION 10.	
Correos.....	102
SECCION 11.	
Telégrafo.....	111
SECCION 12.	
Bienes nacionales.....	117
SECCION 13.	
Aprovechamientos.....	119

ÍNDICE.

SECCION 14.

Ingresos varios.....	120
----------------------	-----

SECCION 15.

Tierras baldías.....	121
----------------------	-----

SECCION 16.

Contabilidad de los gastos de la Secretaría de Hacienda.....	122
--	-----

SECCION 17.

Presupuesto de rentas.....	127
----------------------------	-----

SECCION 18.

Presupuesto de gastos de la Secretaría de Hacienda.....	128
---	-----

PARTE SEGUNDA—Fomento.

SECCION 19.

Consideraciones jenerales.....	134
--------------------------------	-----

SECCION 20.

Lei de 5 de junio último, sobre fomento &c.....	152
---	-----

SECCION 21.—ASUNTOS DIVERSOS.

Canal interoceánico.....	154
--------------------------	-----

Camino del Meta.....	156
----------------------	-----

Dique de Cartajena.....	158
-------------------------	-----

Inmigracion.....	160
------------------	-----

Banco.....	161
------------	-----

Bancos hipotecarios.....	163
--------------------------	-----

Bancos de seguros sobre la vida.....	166
--------------------------------------	-----

Exposicion industrial.....	167
----------------------------	-----

Profesores agrícolas ambulantes.....	171
--------------------------------------	-----

Fabricacion de ácido sulfúrico.....	173
-------------------------------------	-----

Conclusion.....	174
-----------------	-----

Rectificacion conveniente.....	175
--------------------------------	-----

Ciudadano Presidente de la Union.



Bogotá, 23 de diciembre de 1871.

PARTE PRIMERA.

HACIENDA.

SECCION 1.^a

Situacion jeneral.

I

EL producto de las rentas i contribuciones nacionales, durante el año económico de 1870 a 1871, fué el siguiente:

Aduanas	\$ 1.561,082-10
Salinas. (Venta en las Administraciones nacionales)	770,143-48½
Internacion de sales	19,865-30
Ferrocarril de Panamá	187,500 --
Correos	52,941-85
Monedas. (Casas de Bogotá i Popayan)	24,759-15
Bienes nacionales venta i arrendamiento (dinero)	37,271-50
Bienes desamortizados (arrendamiento)	15,673-88
Id. id. (venta por bonos)	738,114 --
Tierras baldías (arrendamiento)	1,223-75
Aprovechamientos	151,169-17½
Telégrafo	1,926-37½
Ingresos varios	8,909-65
Total	\$ 3.570,580-21½

Deduciendo de esta suma las cifras pertenecientes a Bienes desamortizados i aprovechamientos procedentes de remates de deuda pública por dinero, que no representan recursos disponibles para hacer frente al servicio ordinario de la Administracion pública, se ve que el producto efectivo de los diversos ramos de rentas solo alcanzó a \$ 2.6

II

Estas cifras, si bien son notablemente inferiores a las del presupuesto formado por el Poder Ejecutivo en 1869 i aprobado por las Cámaras en 1870, en el que se computó en \$ 2.089,000 el producido de la renta de Aduanas, no difieren sustancialmente del cálculo que os presenté en mi esposicion del año último, en que las diversas partidas fueron computadas así :

Aduanas -----	\$ 1.600,000
Salinas -----	780,000
Ferrocarril de Panamá -----	250,000
Correos -----	60,000
Telégrafo -----	5,000
Amonedacion -----	40,000
Bienes nacionales -----	25,000
Aprovechamientos (enterados en dinero) -----	16,000
Total -----	2.775,000

La única diferencia notable entre el cómputo anterior i el producto efectivo, proviene de la suspension inesperada de los pagos de la Compañía del ferrocarril de Panamá, en el último trimestre del año económico.

III

La idea que resalta a primera vista con motivo de la exigüidad de las anteriores cifras, es la de la debilidad del Gobierno i de la nacionalidad que de tan escasas rentas se sostienen, i la de ausencia de asociacion verdadera entre los individuos que forman el pueblo colombiano, cuyo grado de fuerza i de cohesion se espresa naturalmente en la cifra de sus rentas i consumos en comun.

El hombre es un ser individual i social a un mismo tiempo. Si en la jeneralidad de los actos de la existencia funciona con separacion de los demas seres, hai una série interminable de actos en que no puede proceder sin la accion combinada de sus semejantes. Desde la simple conservacion de la existencia, sostenida por medio de un cambio incesante de servicios

por servicios con los demas hombres, hasta las mas altas aspiraciones i trabajos de la intelijencia, en que las ideas no se formarian sin el contacto i apoyo de otras intelijencias, todo revela la naturaleza eminentemente social del sér humano. Las facultades afectivas que tan fuerte imperio ejercen sobre el hombre, constituyen apénas la primera manifestacion natural de la sociabilidad; pero ella se revela en todos nuestros actos, hasta en los mismos que parecieran enjendrados por un cálculo egoista, como por ejemplo, el espíritu de localidad i el de competencia; pues el primero de éstos espresa simplemente el apego a una forma de asociacion mas restringida pero mas íntima, i el segundo, que no podria existir en medio del aislamiento, se alimenta precisamente de las relaciones establecidas entre diversos productores i consumidores ligados estrechamente entre sí, i es uno de los resultados mas fecundos para el hombre de la solidaridad i asociacion involuntarias de los mismos que parecen tener intereses opuestos.

El matrimonio, la familia, la tribu, el pueblo, la raza; el distrito, el canton, la provincia, el Estado, la Patria, el Continente, la República universal; el espíritu lugareño, el provincialismo, el patriotismo, el americanismo, el cosmopolitismo; la cuenta en participacion, la compañía en comandita, la compañía regular colectiva, la compañía anónima; la teocracia el feudalismo, la monarquía absoluta, la monarquía constitucional, la República central, la República federal, son espresiones que representan apénas grados i matices mas o ménos perfectos de asociacion entre los hombres, que espresan la aspiracion perpétua a fundirse en una comunión mas perfecta i mas universal, por medio de la homogeneidad de instituciones políticas i sociales por una parte, i de la profesion de unas mismas creencias relijiosas por otra, que son las dos fases mas jenerales i comprensivas del principio de asociacion en la vida citerior i hasta en la ulterior de la humanidad.

IV

Ignoro, o por lo ménos no me atreveria a decir, en qué consiste la perfeccion en las relaciones sociales i políticas; pero no temeré afirmar que lo que se llama el progreso social, solo ha logrado realizarse hasta nuestros dias por medio de la comunidad espontánea i de la asociacion voluntaria de los recursos morales, intelectuales i corporales de los hombres; porque la asociacion da al hombre débil la fuerza a que no llegaron los titanes, a la intelijencia reducida del individuo la divina claridad de la ciencia, i al esfuerzo de las voluntades reunidas el imperio irresistible en el mundo político, relijioso o social.

V

Sin salvar los límites estrechos del campo en que debe moverse este informe, en el mundo financiero es la asociacion cada dia mas estrecha de todos los hombres lo que únicamente ha realizado los progresos de todos los siglos i los milagros del nuestro. Ella ha transformado sucesivamente la senda en camino, el camino en carretera, la carretera en ferrocarril; la canoa en buque de vela, éste en clipper, el clipper en buque de vapor, el vapor en palacio flotante; el chasqui en correo, el correo en Mensajería, la mensajería en telégrafo de señales, éste en alambre recorrido por la electricidad domada ya por el hombre. La asociacion ha cambiado el ahorro casi estéril del labrador o del vivandero en Caja de ahorros, la Caja de ahorros en Banco de depósito, éste en Banco de circulacion, i el Banco de circulacion en depositario de la fortuna universal. En el dominio del trabajo individual, la asociacion ha cambiado el huso en máquina de hilar, éste en fábrica portentosa que hila, teje i stampa diez o mas millones de metros de tela por año, bajo un solo techo i a impulso de una sola direccion. I la impresion de un solo periódico, para cuya reproduccion manuscrita no hubieran bastado ántes dos millones de copistas por dia, la asociacion ha encontrado medios de obtenerla con poco mas de cien empleados bajo la forma mas clara i perfecta.

VI

No es la asociacion voluntaria la que únicamente ha realizado estos prodijios. Si nó el primer impulso, una no despreciable parte de ellos se debe a la accion social de los gobiernos.

Fué principalmente el liberal subsidio concedido por la Gran Bretaña a las compañías de vapores lo que determinó i determina todos los dias la creacion de nuevas i poderosas líneas de navegacion al traves de los mares. Fué i es el apoyo de los gobiernos, bajo la forma de ejecucion por cuenta del Estado, o de garantía de interes al capital invertido, lo que creó la primera red de vias férreas en Béljica i Francia, en España, en Italia, en Rusia i en el Brasil. Fué el Gobierno del Estado de Nueva York quien dió primero la señal de ejecucion de grandes vias de comunicacion en los Estados Unidos con la audacia calculada de de Witt Clinton al acometer la empresa del canal de Erie. Fué el Gobierno de Pensilvania quien dió el ejemplo de acometer a un tiempo numerosas i dificiles empresas de ferrocarriles con sumas prestadas del extranjero. Fué el Gobierno americano quien unió con un lazo de hierro los mares Atlántico i Pacífico al traves del mas ancho cuerpo del continente de América. Fué el Virei de Egipto quien suministró los medios de resolver el problema de unir el Mediterráneo con

el mar Rojo por medio del canal de Suez. Fueron los gobiernos de Francia i de Italia los que rompieron para la locomotiva de vapor la barrera de los Alpes al traves del monte Cénis. Es el Gobierno americano, en fin, el que parece dispuesto a franquear la puerta del Oeste al comercio de los dos hemisferios, con la escavacion de un canal al traves de la cordillera de los Andes en la América central.

VII.

Pudiera multiplicar los ejemplos, i agregar otros de distinto jénero, para mostrar que no solo en el órden material sino en el intelectual, la intervencion de los gobiernos,—representantes en primera línea del principio de sociabilidad,—ha concurrido i concurre poderosamente en este siglo al progreso de la especie humana; pero bastarán éstos para mantener el hilo del pensamiento que trato de desarrollar.

Esta accion benéfica de la asociacion encabezada por los gobiernos no ha podido obrar sin el concurso del elemento indispensable de rentas abundantes, del desprendimiento por parte de los individuos de una cuota considerable de la riqueza individual en obsequio del bien jeneral. O sea simplemente, de la satisfaccion en comun, por medio de los impuestos i gastos públicos, de una masa importante de las necesidades comunes, que solo se llaman necesidades públicas porque se provee a ellas por medio de los gobiernos; pero que siempre son necesidades i satisfacciones individuales.

VIII

¿Qué es, en efecto, la necesidad del órden público, sino un mero aspecto del bien de la tranquilidad i del sosiego a que todos aspiran, bien se hallen en el medio de una ciudad populosa o retirados al mas remoto i solitario rincon de los campos?

¿Qué es la necesidad de una autoridad protectora, sino la aspiracion imprescindible a la seguridad, que desean para su riqueza unos, para el ejercicio de su industria otros, para sus personas i vidas todos sin escepcion?

¿Qué es la administracion de justicia, sino una necesidad de que nadie está esceptuado, por pobre o rico, pacífico o fuerte, ignorante o sabio, no una sino en muchas ocasiones de la vida, en la multitud de diferencias que todos los dias ocurren en el trato de los demas hombres?

¿Deja de ser la educacion una necesidad de todos i cada uno: necesidad que se debe satisfacer en sí mismo para la felicidad propia, en lo que depende ésta de nuestras propias acciones, i en los demas, para todo lo que nuestro bienestar depende de la conducta de los demas hombres? La educacion que es un bien infinito en medio de un pueblo civilizado, es poco

ménos que estéril i casi es un tormento en medio de poblaciones ignorantes. I la de un pequeño número, que puede formar un núcleo de luz i de enseñanza, puede llegar tambien a determinar la formacion de una clase social distinta, i por lo mismo a ser un foco de desigualdad, de intereses i aspiraciones opuestos, de gamonalismo i de perturbacion social. ¿Podriamos asegurar que no viene de esta causa una buena parte de nuestras revoluciones e incierto estado social?

¿No es la locomocion una necesidad universal, del pobre i del rico, del fuerte i del débil, del ignorante i del ilustrado, del niño i del anciano? ¿Necesidad a que se provee en la jeneralidad de los casos, por medio de la asociacion particular, en los paises ricos i adelantados como Inglaterra, Francia, los Estados Unidos, i por medio de la intervencion de la asociacion política, es decir, por el intermedio de los gobiernos, en los paises ménos adelantados i ricos como España, el Brasil, la India inglesa, Chile i el Perú?

¿Qué son el alumbrado público, los acueductos i la policía de ornato i aseo de las poblaciones, objetos de gasto de decenas de millones de pesos en las ciudades adelantadas, sino una necesidad comun pero estrictamente individual respecto a cada persona, que individualmente no podria ser satisfecha, i que atendida con el producto de las contribuciones jenerales, es una causa de fruiciones, comodidad i salud para todos i cada uno de los hombres?

IX

Para la satisfaccion de estas necesidades diversas están creadas las contribuciones públicas: i la proporcion que el producto de éstas i el cúmulo de necesidades así satisfechas guarda con la totalidad de las rentas particulares i de las necesidades individualmente atendidas, da jeneralmente la medida mas verdadera del grado de sociabilidad i fraternidad, es decir de adelanto i bienestar de cada pueblo.

En los paises europeos esta proporcion es de 1 en 10 hasta 1 en 6: o en otros términos, los gobiernos toman annalmente bajo la forma de contribuciones de diez a diez i seis pesos por cada ciento de los consumidos individualmente por los habitantes.

X

Tomemos el ejemplo de la Gran Bretaña. El pais mas rico de Europa, rejido por instituciones libres, en que los impuestos i los gastos públicos se votan por los contribuyentes mismos, cuya posicion insular la ha preservado del contajio de los grandes ejércitos permanentes, i en donde, por todas estas causas, es de creer que la proporcion de los gastos públicos a la totalidad de los consumos privados sea, tal vez con escepcion de la Suiza, la mas reducida de todo el antiguo continente.

Los elementos del cálculo se encontrarán en el cuadro siguiente, tomado de estadísticas de diversos autores.

Años.	Poblacion.	Valor de la riqueza total, raiz i mueble.	Produccion anual total.	Por cabeza de poblacion.
1793	14.500,000	^a \$ 7,132.000,000	^a \$ 1,069.000,000	\$ 73-78
1800	16.000,000	^b 8,753.000,000	^b 1,313.000,000	82-06
1812	18.000,000	^c 10,212.000,000	^c 1,531.000,000	85-10
1816	19.275,000	^d 10,400.000,000	^d 1,560.000,000	80-90
1823	21.193,000	^e 10,698.000,000	^e 1,702.000,000	80-31
1833	24.304,000	^f 17,199.000,000	^f 2,503.000,000	103 --
1841	27.341,000	^g 19,452.000,000	^g 2,188.000,000	80-92
1850	27.300,000	^h 22,564.000,000	^h 2,450.000,000	89-74
1858	29.000,000	ⁱ 29,178.000,000	ⁱ 2,917.000,000	100-61
1861	29.334,000	^j 31,512.000,000	^j 3,151.000,000	107-42

^a Cálculo de Mr. Joseph Lowe. ^b Sir W. Pulfeney. ^c Mr. Colquhoun. ^d Mr. Wr. Elder. ^e Mr. Joseph Lowe. ^f Mr. Pablo Pebrer. ^g Mr G. R. Porter. ^h Mr. Elder. ⁱ Mr. Leone Levi. ^j Mr. Elder.

Largo seria i fuera de propósito presentar aquí la relacion completa de la suma colectada anualmente en la Gran Bretaña por medio de contribuciones, para deducir la rata anual que el Gobierno ha tomado de la suma destinada a los consumos individuales. Baste decir que en los años de 1811 a 1814, subió esta suma.

En 1811 a £ 65.173,000 o \$ 325.865,090 por cabeza \$ 18,06

En 1812 a 65.037,000 o 325.185,000

En 1813 a 68.748,000 o 343.740,000

En 1814 a 71.134,000 o 355.670,000

Que en los diez últimos años no ha bajado, término medio, de £ 70.000,000 o \$ 350.000,000, i que en las épocas de paz i de mayor economía que siguieron a las guerras napoleónicas, nunca ha bajado el presupuesto inglés de £ 50.000,000 o \$ 250.000,000.

En consecuencia, en 1812, sobre una produccion total calculada de \$ 1,531.000,000, las contribuciones de \$ 325.000,000, representan 21½ por 100.

En 1816, sobre una produccion de \$ 1,560.000,000, contribuciones de \$ 360.000,000 equivalen a 23 por 100.

En 1861 sobre una produccion de \$ 3,151.000,000, contribuciones de £ 71.853,000 o \$ 359.265,000 de impuestos, dan un cociente de 11-40 por 100 tomado de las rentas particulares para hacer gastos en comun.

Estas cifras no dan, sinembargo, idea completa de la proporcion entre los consumos públicos i los privados, porque en ellas no están comprendidos los presupuestos especiales de los condados i de las parroquias, como el impuesto para los pobres que produce de \$ 30 a 40.000,000 anuales, los peajes sobre caminos i canales, los gastos municipales de las ciudades, que deben ser mui

considerables, el servicio del culto, los derechos curiales, &.^a que en el concepto de algunos financistas representan de un 30 a un 40 por 100 sobre los gastos autorizados por el Parlamento; lo que haria subir a 15 por 100, a lo ménos, la suma proporcional de los consumos públicos sobre la totalidad de los valores anualmente producidos en la Gran Bretaña.

XI

En los Estados Unidos esta proporcion es mayor todavía.

La produccion total del pais, que en Inglaterra se computa apénas en poco mas de \$ 100 (\$ 107) por cabeza de poblacion, en los Estados Unidos sube a razon de \$ 125 a lo ménos (computando hasta \$ 150 por cabeza en los Estados del Norte i solo \$ 80 en los del Sur) lo que sobre ménos de 40.000,000 de habitantes da un total de cerca de 5,000.000,000 (cinco mil millones de pesos anuales).

Ahora bien, los impuestos americanos suben a las cifras siguientes :

Impuestos federales (año de 1869 a 1870).....\$ 411.000,000

Impuestos de los Estados (tomando un término medio de \$ 2,50 por cabeza de poblacion, entre Estados que, como Nueva York, toma hasta \$ 5 por cabeza, algunos de Nueva Inglaterra que toman ménos de \$ 1, los del Oeste que toman de \$ 2,50 a \$ 3,50 i los del Sur a \$ 3, poco mas o ménos)..... 100.000,000

Los impuestos de los distritos, en un pais en que esta entidad tiene mas vida propia que en ningun otro pais del mundo, i que en algunas ciudades, como Nueva York, cuestan de \$ 10 a \$ 14, por cabeza, deben ser mui considerables; mas como no tengo datos suficientes para el cálculo, los estimaré en 124.000,000

Total..... 635.000,000

XII

Pero si a esto se agregan los impuestos para la educacion pública que suben a mas de \$ 50.000,000 anuales, los peajes sobre los canales i caminos de los Estados i de los distritos, i las rentas de otros establecimientos públicos que se manejan por Juntas de Comisarios especiales, cuyo producto no figura en los presupuestos de los Estados i distritos, tendremos que los gastos hechos en comun en ese pais, por medio de la administracion de los Gobiernos jeneral i municipales, no baja de \$ 800.000,000 anuales, o mas tal vez del 16 por 100 de la totalidad de los consumos particulares.

XIII

Si además se incluyese en este cálculo, el monto de las sumas que anualmente se invierten en seguros sobre la vida, seguros de incendios i cajas de ahorros, establecimientos administrados o inspeccionados de un modo directo por la autoridad pública i cuyas entradas suben de 800 a 1,000 millones de pesos anuales, se comprenderá que la tercera parte a lo ménos de la riqueza creada en cada año por los particulares, es gastada e invertida directa o indirectamente por la autoridad pública, en la satisfaccion de necesidades comunes, i por medio de una asociacion oficial, en parte voluntaria, en parte obligatoria.

XIV

Agréguese todavía los gastos de locomocion, de alumbrado, de trasmision telegráfica &.^a que se hacen por medio de poderosas asociaciones autorizadas, frecuentemente subvencionadas i siempre inspeccionadas por la autoridad pública, i se comprenderá que no ménos de una mitad de los consumos totales del pais, se hacen bajo la forma de asociacion pública, i bajo la intervencion directa o indirecta del Gobierno.

XV

El ejemplo de los Estados Unidos debe dar mucha materia a la reflexion, porque este movimiento de asociacion íntima no es obra de Gobiernos absolutos o mui poderosos a los ojos del pueblo; no es resultado de una invasion creciente de éste o aquel de los poderes públicos; no es emanado del espíritu de partido o de bandería; no es resultado de la predicacion de apóstoles de nuevos sistemas de rejeneracion social. Es una obra espontánea, natural, enteramente libre de las poblaciones mismas: es resultado del funcionamiento natural de las leyes sociales que gobiernan la organizacion humana. I ese espectáculo de una asociacion tan íntima entre los hombres coincide con el del mayor progreso que haya logrado jamas la humanidad en los períodos históricos que nos son conocidos.

XVI

No ménos notable ha sido este movimiento en Europa durante los veinte i cuatro últimos años posteriores a la ruidosa derrota de las sectas socialistas de Francia.

Los depósitos de las cajas de ahorros en este último pais van a las arcas nacionales, tomando como prenda de su devolucion los documentos de deuda pública que con su producto amortiza el Tesoro; lo que a la larga produce el efecto de diseminar estensamente entre todas las clases de la

sociedad, pero principalmente entre las proletarias, los bonos de la deuda nacional, para hacer cada dia mas solidaria la suerte del pueblo con la conservacion del órden i la estabilidad de los gobiernos.

XVII

En Inglaterra se verifica un fenómeno semejante por medio de la venta de "anualidades" (annuities) o sea títulos de renta temporal o vitalicia que hace el Gobierno, i cuyo producto invierte en la amortizacion de la deuda consolidada. Recientemente, ademas, llamaba la atencion del Gobierno, el Cónsul colombiano en Liverpool, el distinguido estadista señor Rafael Núñez, hácia la medida adoptada i protegida por el Gobierno inglés, de erijir en cajas de ahorros las administraciones de correos, para poner al alcance de todos los medios de ahorrar, i facilitar así singularmente la acumulacion de los capitales. I como el producto de estos depósitos se invierte tambien en títulos de deuda inglesa, ésta ha llegado a diseminarse entre un número inmenso de tenedores, interesados todos en la conservacion del órden, en la pacífica solucion de las complicaciones, i en concurrir a evitar todo motivo de discordia interior o exterior.

XVIII

El resultado de esta solidaridad entre los gobiernos i los pueblos i entre el interes colectivo de toda una nacion i el interes personal de cada individuo, se ha exhibido de un modo sorprendente en ciertas ocasiones solemnes.

La guerra civil americana de 1861 a 1865 exigió gastos que no guardaban proporcion alguna con las rentas normales de la Union, ni con el aumento extraordinario decretado en ellas. Un pueblo acostumbrado a un presupuesto de \$ 70 a 75.000,000 anuales, necesitó gastar \$ 70.000,000 mensuales o cerca de mil millones anuales. Elevó sus contribuciones en poco mas de dos años desde \$ 70 hasta 500.000,000 anuales; i no bastando aun este esfuerzo, ocurrió a los empréstitos. La Nacion respondió animosa i decididamente a esta exigencia de su Gobierno i le proporcionó en una forma o en otra, en el curso de seis años, mas de cinco mil millones de pesos. Sacrificio heroico i voluntario de las masas populares en obsequio de la integridad de la patria comun i de la preservacion de su Gobierno, no ménos que prueba irrecusable de conviccion de la solidaridad indisoluble entre el hombre i la patria, entre los intereses públicos i los intereses individuales.

XIX

No menores señales del sentimiento de esta union íntima acaba de dar el pueblo frances que, sometido a las mas duras pruebas de la adversidad,

casi sin gobierno establecido i en medio de no pocas dudas acerca de lo que sucederia el dia de mañana, no vaciló en ofrecer espontáneamente al Gobierno provisional cuatro mil millones de francos en vez de dos mil que se le pedian para pagar la pena de sus desastres, i mil millones mas en lugar de setenta que solicitaba el Gobierno para atender a las reconstrucciones de la ciudad de Paris.

XX

Todos estos hechos demuestran simplemente que a medida que un pueblo avanza en civilizacion hace mas íntimas las relaciones de su existencia colectiva, desarrolla cada dia mas las propensiones sociales del individuo i estrecha mas i mas la solidaridad en el destino de los hombres: que el bien i el mal no son elementos aislados que pueden circunscribirse dentro de límites fijos, sino fuerzas que tienen expansion natural hácia todo lo que las rodea, que forcejan sin cesar por caminar i propagarse indefinidamente como la luz o como el miasma: que el hombre aislado de sus semejantes es impotente para luchar con la naturaleza i para sobreponerse a la debilidad de su organizacion individual; pero que asociado a los demas de su especie puede trasformar el mundo i levantar su propio sér desde la condicion del bruto en que la animalidad predomina, hasta la intelijencia cultivada que le abre horizontes indefinidos en el mundo moral: que para recibir de los demas es necesario contribuir al fondo comun: que lo que se pone en participacion en la sociedad política vuelve siempre con creces incalculables al orijen de donde partió; que la asociacion, en fin, es resultado, pero tambien la causa eficiente del progreso humano.

XXI

Si de estas consideraciones jenerales que nos muestran el principio de sociabilidad desenvolviéndose alternativamente en los hechos bajo la forma o con el nombre de patriotismo, progreso e interes bien entendido de los pueblos i de los individuos, nos contraemos a examinar el estado en que bajo este punto de vista se encuentran nuestras poblaciones, doloroso es confesar que mui poco tenemos de que poder lisonjearnos en la contemplacion de nuestro estado social.

Sin el menor deseo de recargar con tintas oscuras el cuadro de nuestra situacion social, se puede afirmar que hacemos parte de un pueblo esencialmente pacífico, benévolo, moral, hospitalario, ansioso del progreso i de la civilizacion; pero cuyo grado de sociabilidad está apénas en la infancia. Tenemos en nuestras masas las virtudes del estado primitivo del hombre, sin la corrupcion que enjendran la tiranía o las instituciones emanadas de

una civilizacion falsa o incompleta; pero los lazos sociales que nos unen son todavia mui pocos i mui débiles.

XXII

Empezando por el aspecto mas prominente de la asociacion, es decir, por el caudal social que ella recoge i administra bajo la forma de impuestos, vemos que \$ 2.700,000 pagados por tres millones de habitantes dan un cociente de noventa centavos por cabeza, que solo alcanza a ser la duodécima parte de lo que se paga en los Estados Unidos o la décima quinta de lo que en la Gran Bretaña, Francia i Holanda.

I analizando la rata que esa suma guardará con nuestra produccion total, apesar de la dificultad que para esta operacion presenta nuestra carencia de estadísticas, encontraremos resultados no ménos afflictivos.

XXIII

Hemos visto ya que en la Gran Bretaña se computaba la riqueza jeneral del pais en 1861 en 31,512.000,000 de pesos, cifra que sobre 29.000,000 de habitantes, da una riqueza individual média de \$ 1,086-62 por cabeza: que la produccion anual se estimaba en 3,151.000,000 de pesos, que dan un dividendo de \$ 108-65 por habitante i un interes de 10 por 100 sobre el capital nacional: que tomando de esta produccion nacional las contribuciones jenerales, la suma de \$ 360.000,000, la rata proporcional entre la produccion total i los consumos públicos dirigidos por el Gobierno inglés (sin contar los consumos públicos de carácter municipal) equivale a un 12 por 100.

Aplicando, en lo posible, estas leyes de cálculo a nuestro pais, tenemos que las propiedades raices i las muebles consagradas a la agricultura han sido avaluadas en el catastro del Estado de Cundinamarca en \$ 45.000,000. Aumentando \$ 15.000,000 en que, a lo sumo, pueden estimarse los capitales mobiliarios consagrados al comercio i a las pocas fabricaciones que hai en el Estado, la riqueza de Cundinamarca subiria a \$ 60.000,000, o poco ménos de \$ 146-70 por cabeza de poblacion, cifra que hace a cada ciudadano inglés *siete veces mas rico en capital* acumulado que cada habitante de Colombia, lo que bien considerado no parecerá mui distante de la verdad.

La riqueza mueble e inmueble del Estado de Boyacá ha sido recapitulada en el catastro recientemente formado en \$ 15.000,000; cifra que sobre 480,000 habitantes da tan solo \$ 31, de capital por cabeza de poblacion.

El catastro del Estado de Santander computa en \$ 17.000,000 la riqueza de los habitantes; i esta suma dividida por 451,000 habitantes, da un cociente de 37,50 por cabeza.

Tomando el término medio de los catastros i de la poblacion de estos

tres Estados, únicos en que se ha recojido alguna estadística, tendríamos un total de \$ 92.000,000 poseidos por 1.342,000 habitantes, es decir, \$ 70 por cabeza.

Tomando esta cifra como término medio de toda la República, la riqueza total del país, apenas llegaría a \$ 210.000,000, valor de todas las propiedades raíces i capitales circulantes empleados en todas las industrias.

XXIV

Los cómputos de estos catastros pueden, sin embargo, considerarse muy deficientes, tanto por omisión de valores, como por estimación diminuta de las propiedades i capitales calculados. Podría sí aceptarse, como base de cálculo, las cifras de esos documentos aumentadas en un 60 por 100. Esto daría a nuestro país una riqueza o valor jeneral de \$ 320.000,000; cifra que me inclino a creer no muy distante de la realidad.

XXV

Falta saber el uso que de esos capitales puede hacer la industria del país.

En Inglaterra se estima que siendo el interés puro de los capitales 3 por 100 anual, la industria crea con ellos valores netos anuales de 7 por 100 mas, o sea un valor anual igual al 10 por 100 de la suma de los capitales. Lo que equivale a decir que el servicio industrial del hombre vale dos veces i tercia tanto como el servicio de los capitales. Esto, probablemente, porque los capitales son abundantes, el interés bajo, i la industria muy adelantada por la educación pública i por el empleo frecuente de agentes naturales, como el viento, el vapor, las fuerzas hidráulicas i el calor de combustible mineral sumamente barato.

En los Estados Unidos se computa (teniendo por base el valor de las cosechas i de las producciones fabriles) que la producción anual equivale a una renta que oscila entre el 25 i el 30 por 100 del importe de la totalidad de la riqueza nacional.

Esta notable diferencia se explica desde luego, por el influjo de las siguientes causas:

Que en los Estados Unidos hai menor número de valores improductivos (palacios, monumentos, muebles i objetos de lujo) que en la Gran Bretaña.

Que los capitales i las tierras están mejor distribuidos que en la antigua metrópoli i son trabajados directamente por el propietario mismo, circunstancias que en la economía industrial hacen mas fecundo el trabajo que la explotación por terceras personas.

Que las instituciones democráticas i la educación popular, mas jeneralmente difundida, han comunicado a las masas populares de la Unión

americana una energía productiva superior a la de cualquier otro país del mundo.

Que el interés de los capitales es algo más que doble en los Estados Unidos que en la Gran Bretaña.

Partiendo de estas bases se estima que los valores creados en los Estados del Norte i del Oeste de la Union no bajan de \$ 150 por cabeza de población ni de \$ 80 o de \$ 90 en los Estados del Sur o del Sudoeste, en donde las condiciones económicas de la producción son menos favorables. Se calcula, pues, que el término medio de la producción anual entre las dos divisiones sociales i políticas de la Union, alcanza a cerca de cinco mil millones de pesos; es decir a \$ 125 por cabeza de población.

XXVI

Escusado es decir, que nuestras fuerzas productivas, tanto en lo que se refieren a la abundancia de capitales, como al empleo de los agentes naturales, como en fin, a la actividad física i mental de nuestros industriales, son muy inferiores a las de cualquiera de los dos países enumerados.

Aquí se produce sin máquinas ni herramientas perfectas; es desconocido el empleo de ciertos agentes naturales, como el del vapor, por ejemplo; se produce por medios primitivos i dispendiosos; la falta de vías de comunicación i de salidas para los productos destruye los estímulos en el trabajador; la escasez de capitales deja muchos brazos sin empleo; la usura, finalmente, arruina todos los años a un gran número de empresarios.

En compensación, solo podemos esponder como ventajas nuestras, la fertilidad del suelo i la benignidad de los climas que permiten trabajar todo el año, cosa vedada en las zonas templadas durante los meses del invierno.

Una vez meditado el influjo de estas causas, no parecerá exagerado ni diminuto calcular que la creación anual de riqueza en nuestro suelo alcanza al 40 por 100 del valor total de las propiedades muebles i raíces. Sea \$ 128.000,000 anuales, o \$ 43 por cabeza de población.

XXVII

Este cómputo puede rectificarse por medio de otra ley económica revelada por la estadística. La proporción entre la producción jeneral i el comercio de esportación, en los países en que reina el libre cambio de un modo relativo a lo menos.

En los Estados Unidos esta proporción es de 11 a 1.

Así: producción jeneral.....	\$ 4,800.000,000
Esportaciones.	450.000,000

Pero la tarifa americana es mui alta, restringe las importaciones i pone, en consecuencia, un limite forzoso a las esportaciones. La tarifa aduanera de la Union cobra talvez mas de 40 por 100 sobre el valor jeneral de las mercancías estranjeras.

La Inglaterra, el país del libre cambio por escelencia, cuya situacion insular al oeste de Europa es la mas favorable para el comercio marítimo, cuya marina mercante, la primera del mundo, le proporciona ventajas singulares en la competencia universal, producía en 1861 \$ 3,151.000,000.

Esportó en el mismo año. 625.000,000.

Proporcion 17 por 100. O sea, como 6 a 1.

Con una poblacion internada en sus dos terceras partes a mas de doscientas leguas del mar, sin vias de comunicacion, con gastos i dificultades enormes para hacer el comercio, seria difícil estimar el nuestro de esportacion en mas del 7 u 8 por 100 de los valores producidos: tampoco puede estimarse en ménos.

Nuestras esportaciones, incluyendo las del istmo de Panamá, oscilan entre nueve i diez millones de pesos.

XXVIII.

Así, pues, producimos i consumimos \$ 125.000,000 anuales, poco mas o ménos, de cuya suma solo un 2 por 100 consagramos a la satisfaccion de necesidades comunes por medio del funcionamiento del Gobierno nacional. Si incluimos en esta comparacion las rentas de los gobiernos municipales de los Estados i distritos, que ascienden a \$ 2.000,000 las primeras i a \$ 1.400,000 las segundas, la proporcion subirá a poco ménos de 5 por 100. De manera que la cohesion de nuestra asociacion política, comparada con la de la monarquía mas libre de Europa i con la del pueblo mas avanzado en la práctica de las instituciones republicanas en América, puede espresarse en los siguientes cifras:

PAISES.	Produccion anual.	Rentas nacionales.	Rata proporcional entre la produccion i los impuestos.
Gran Bretaña en 1861.....	\$ 3,151.000,000	\$ 360.000,000	12 por 100
Estados Unidos en 1870....	4,800.000,000	411.000,000	9 por 100
Colombia.	128.000,000	2.650,000	2 por 100

Pero si tomamos en cuenta que en los dos primeros países la asociacion anónima, protegida, reglamentada e inspeccionada por el Gobierno, funciona universalmente en las vias de locomocion (cuyo gasto representa

\$ 200.000,000 anuales en la Gran Bretaña i cerca del doble en los Estados Unidos) en los seguros sobre la vida (cuyas pólizas ascienden anualmente en los Estados Unidos a mas de \$ 400.000,000) en los seguros de incendio i de mar, en los Bancos, en el alumbrado de gas i en todas las grandes fabricaciones, objetos que representan unidos a las rentas públicas, quizás mas de cincuenta por ciento de la totalidad de los valores creados i consumidos, i que entre nosotros son casi totalmente desconocidos, se comprenderá cuán atras nos encontramos en materia de sociabilidad verdadera, cuánto predomina el individualismo entre nosotros, i cuánta debe ser la debilidad de nuestros recursos, ya como particulares, ya sea como miembros de una nacion!

XXIX

Esa debilidad en la organizacion social se espresa en sus resultados con una sola palabra de fúnebre resonancia para los oidos hispano-americanos :

A N A R Q U Í A .

Palabra de significacion múltiple, que envuelve a un tiempo ideas de inseguridad en todas sus formas, tiranía de uno o de algunos, incertidumbre acerca del dia de mañana, paralización de las fuerzas productoras, miseria jeneral, malestar permanente.

Con escepcion de Chile, que ha entrado ya con seguridad i de la República Arjentina i el Perú, que parecen haber entrado en un camino sólido de conciliacion entre la autoridad i la libertad i de desarrollo paulatino de sus intereses intelectuales i materiales; el resto de los paises ántes españoles, hoi independientes, presenta con diversas gradaciones de bien o de mal, una situacion oscura i un porvenir, a lo ménos, mui vacilante.

XXX

Faltaria a la sinceridad i franqueza que debo al pais en el desempeño de funciones públicas, si me limitase en un documento de esta clase a esas apreciaciones convencionales que forman lo que jeneralmente se llama el estilo oficial, en que la verdad se reserva o al ménos solo se presenta bajo de formas mas o ménos disfrazadas.

Nuestra situacion envuelve un aislamiento tal que difícilmente podria ser apreciado en otros paises.

Me limitaré a presentar dos ejemplos tomados de las relaciones ordinarias de la vida comun.

En el año de 1868 a 1869 circularon en Inglaterra por solo los ferrocarriles, sin contar los caminos de otra especie ni la navegacion de los mares, rios i canales, cerca de trescientos millones de pasajeros; lo que en una

poblacion de treinta millones de habitantes espresa que cada uno de estos salió diez veces en el curso del año a ponerse en comunicacion con sus semejantes de otros lugares hasta los mas distantes del Reino.

¿Qué término de comparacion pudiera citarse entre nosotros, en donde quizás no pasan, por término medio, de un centenar los habitantes de un Estado que viajan por territorio de otro?

En el año de 1870 a 1871 circularon por los correos de la Gran Bretaña cerca de 800.000,000 de cartas i en Inglaterra propiamente dicha el movimiento de ésta alcanzó a 31 cartas por cabeza de poblacion.

Con una proporcion igual deberian haber circulado en nuestros correos en el mismo año 93.000,000 de cartas.

Pues bien; la cifra de estas no llegó a 190,000!

En Inglaterra hubo 31 cartas por habitante: entre nosotros diez i seis habitantes por cada carta.

Proporcion de la sociabilidad espresada por la correspondencia epistolar entre los habitantes de Inglaterra i los de Colombia.

500 a 1.

XXXI

En materia de órden social podemos decir con orgullo que poseemos condiciones naturales para una buena organizacion como mui pocos pueblos del mundo.

La seguridad individual *en los tiempos de paz* es casi perfecta, no porque haya policía, tribunales, autoridades o leyes protectoras, sino por el carácter benévolo i pacífico de nuestra poblacion. Sin policía, sin alumbrado público, sin guardas campestres, casi sin autoridades en los distritos rurales, la circulacion de las calles i de los caminos es perfectamente segura de dia i de noche.

La pena de muerte fué abolida, i los delitos atroces casi han desaparecido.

La prision por deudas fué suprimida, i la seguridad de los acreedores ha aumentado.

El ejército permanente ha sido disminuido hasta el último límite compatible con una lejana prevision de eventualidades adversas, i el órden público nacional se ha conservado mas firme que nunca.

Lo que nos falta es la asociacion de intereses comunes que desarrollen fuerzas nuevas conservadoras del órden i de la libertad; porque apesar de todas las ilusiones que podamos hacernos, nadie podrá ocultarse la debilidad extraordinaria de los gobiernos, nacional o de los Estados a la menor complicacion que amenace turbar la paz pública. Lo que nos faltan son

lazos de asociacion que permitan aunar las fuerzas individuales dispersas el dia del peligro: de lo que carecemos es de fuerzas reunidas que permitan emprender obras de verdadero adelanto social.

XXXII

Estos lazos, estas fuerzas, no consisten en ejércitos ni en fortalezas, ni en facultades, sino en contribuciones equitativas, en rentas suficientes para promover i desarrollar a su sombra los intereses comunes.

Puesto que las formas de asociacion privada son poco conocidas i ménos practicadas,—que el Gobierno, administrador de la asociacion política,—las fomenta i sostenga hasta que éntren en el dominio de las costumbres. I al hablar de Gobierno, no me refiero exclusivamente al nacional, sino a éste i a los gobiernos municipales de los Estados i distritos, en todos los cuales hai mas o ménos anemia en la actualidad. Se desea simplemente poner al servicio del progreso fuerzas colectivas que realicen lo que la aspiracion individual sola ha sido incapaz de ejecutar.

XXXIII

Pero la palabra *contribuciones* es una de las mas impopulares en el pais, i su establecimiento, una de las tareas mas dificiles del Gobierno. Sobre-vive, sin duda, la idea que de los impuestos debió formarse el pueblo durante el régimen colonial; época en que, siendo la riqueza apénas la décima parte de lo que es en el dia, se cobraban impuestos cuyo producto era igual al de los tiempos actuales, i se invertian, no en la mejora de nuestra condicion, sino en el remache de nuestras cadenas. Se cree que el impuesto es un consumo enteramente improductivo, se le considera como un mal sin compensacion de ninguna especie, como un mero despojo, como un simple ataque a la propiedad.

Se tiene la idea, cuando se trata del pago de una contribucion, de que el pais es en extremo pobre, i de que por pequeña que sea la tasa de aquella, es lo bastante para cegar las fuentes de la riqueza pública i producir el hambre i la muerte entre las poblaciones. Se provoca o se acepta con corazon lijero i con grandeza de ánimo una guerra civil o extranjera, que destruye en un instante lo que un impuesto tardaria muchos años en tomar; pero una contribucion se mira como la primera de todas las calamidades.

A esta nocion debe haber contribuido, ademas de la tradicion histórica, el empleo poco cuidadoso que entre nosotros se ha dado hasta el dia al producto de las rentas públicas, invertidas, en gran parte casi siempre, en saldar las cuentas de las guerras civiles i pagar empleados i pensionados cuyo servicio no estima o no comprende el público en jeneral.

Tarea mui fácil ha sido suprimir la alcabala, el monopolio del tabaco,

el de aguardiente, los diezmos, los quintos de oro, el papel sellado, los derechos sobre las hipotecas i registro de las escrituras, el consulado, la sisa, el derecho sobre las mortuorias: una serie de contribuciones, en fin, que conservadas, deberian producir en la actualidad seis u ocho millones de pesos; mas el establecimiento de una nueva contribucion de carácter nacional, es una empresa de que, con escepcion del señor Castillo i Rada, no tengo noticia que haya ocupado siquiera la atencion seria de ningun hombre de Estado.

XXXIV

Se han decretado gastos nuevos todos los dias, nuevas pensiones sobre las ya existentes, que han llegado a absorber mas del veinte por ciento del presupuesto de rentas, indemnizaciones, telégrafos, vapores, ferrocarriles, escuelas: se ha llegado a autorizar la contratacion de grandes empréstitos, aun en medio de las dificultades permanentes mas graves del Tesoro público. Nunca el establecimiento de nuevos impuestos. Por una sola vez i con el objeto sagrado de atender a la defensa del territorio nacional, que se creyó amenazado, se consintió en 1857 el cobro de una contribucion directa; pero aun esa misma se trasformó luego en empréstito forzoso en 1860, i su esacion, que tampoco fué jeneral, no llegó a formar precedente.

A la verdad, la empresa es difícil: la idea choca con una de las tradiciones o preocupaciones mas arraigadas del pais; pero es indispensable acometerla.

Sin ella, todo lo que se hable de progreso, de educacion pública, de vias de comunicacion, de amortizacion de la deuda nacional, será una mera fantasía.

Las rentas existentes aumentan naturalmente, es cierto, con el incremento natural de la poblacion; pero en la misma proporcion aumentan los gastos ordinarios del servicio. El valor de las cosas aumenta, la tasa de los salarios sube, los sueldos de los empleados requieren todos los dias una revision de alza, el valor de los servicios crece, nuevas necesidades urgentes aparecen, en que ántes no se pensaba. Para hacer frente a esta marcha natural de los valores hai que consumir íntegramente el producto mayor de los recaudos. Para acometer obras nuevas se necesitan contribuciones nuevas.

XXXV

¿Son ciertamente las contribuciones, como se cree, un mal sin compensacion? ¿Constituyen para el contribuyente un consumo estéril, absolutamente improductivo?

No. Son gastos de la misma naturaleza que los que emplea un particular en sus asuntos domésticos. Tienen por objeto satisfacer necesidades

imperiosas de la vida individual o de la vida de relacion. Están sujetas a las mismas contingencias que las otras.

El Gobierno no es, en último análisis (en los países republicanos, por supuesto) mas que un Administrador de la hacienda comun, un Intendente encargado de proveer a ciertas necesidades.

En lugar de tener todos armas i municiones en nuestra propia casa, para defender nuestra propiedad, nuestra reputacion i nuestra vida de los ataques violentos de otro, hemos juzgado mas económico tenerlas en un parque comun, bajo la custodia de servidores pagados por todos.

En lugar de tener cada cual sirvientes armados, como todavía suele practicarse en los campos, a donde no llega bien la accion administrativa, tenemos servidores armados para nuestra defensa comun en los cuarteles.

En lugar de buscar todos los días árbitros que decidan las controversias que nos ocurran con nuestros vecinos, controversias que no queramos o no podamos decidir en discusion pacífica o por la fuerza, apelamos a un Juez, a un árbitro establecido de comun acuerdo i nombrado por nosotros mismos.

Habiéndose reunido en sociedad i creado un Gobierno los hombres de un territorio contiguo o distante, con quienes tenemos relaciones de comercio, i no pudiendo entendernos ya con ellos individualmente para regularizar nuestras relaciones comerciales, necesitamos crear una organizacion análoga en nuestro país que se entienda con la del extranjero.

Habiendo dado la organizacion de un Gobierno i de un ejército a nuestros vecinos una fuerza de que nosotros carecemos, i que nos pondría a merced ajena, necesitamos asegurar nuestra independencia por medio de la creacion de un Gobierno semejante.

Estando amenazados de ser reducidos a servidumbre por otros pueblos belicosos i disciplinados, necesitamos organizarnos, armarnos i disciplinarnos para proteger nuestra libertad i nuestros bienes.

No tenemos medios de llevar la cosecha de nuestras haciendas al mercado; pues pagamos contribuciones al Gobierno con órden de que nos abra un camino.

Ese camino se daña por causa del invierno o del tráfico; pues pagamos peajes para que otros lo conserven en buen estado.

Todos estos servidores, que trabajan i velan por nosotros, necesitan una remuneracion. Para eso se votan contribuciones i se fijan sueldos.

Queremos saber con firmeza cuánto pagamos i en qué se invierten las contribuciones. Se establecen oficinas de contabilidad i de estadística debidamente remuneradas.

Tenemos alumbrado en nuestras casas durante la noche, i es natural que queramos tenerlo tambien en las calles que debemos atravesar. No

podemos obtenerlo gratuitamente: hai que contribuir para el gasto que se causa.

Deseamos tener agua pura con abundancia en nuestras casas, i como un buen acueducto cuesta caro, necesitaremos pagar contribuciones para construirlo i sostenerlo.

Pretender estar bien servidos i gratuitamente, seria tan solo un acto de improbidad, porque seria pretender que otros hiciesen el gasto cuya utilidad deberiamos reportar nosotros.

Desear mejoras i progresos que no nos cuesten sacrificios, es simplemente un deseo pueril. Nada hai gratuito en este mundo. Nada que exija un esfuerzo puede obtenerse sin remuneracion.

Un hacendado construye cercas para dar seguridad relativa a su propiedad, con gasto de millares de pesos.

Para proporcionarse una renta anual en la ceba de ganados necesita invertir un capital en desmontes, siembra de pastos, construccion de edificios, sacar acueductos &.^a

Para conservar el estado productivo de sus propiedades tiene que limpiar sus dehesas todos los años, hacer costosos desyerbos en las plantaciones de cañas, reparar las cercas, los trapiches, hacer caminos interiores, renovar sus semillas, establecer nuevas plantaciones, pagar mayordomos i dependientes &.^a

¿Podrá exigir que se le dé gratuitamente la seguridad que le falta, la confianza en la paz que necesita, el camino que le convendria, el Banco hipotecario que lo redimiria de la usura i de la ruina, la educacion que quisiera dar a sus hijos ?

XXXVI

La objecion que se hace contra las contribuciones consiste en la desconfianza que se tiene de su empleo honrado e intelijente.

Mas esta desconfianza procede de falta de observacion i meditacion de lo que en la vida comun sucede todos los dias.

Nunca podemos manejar fondos tan solo por medio de nuestra administracion propia i personal. El comerciante vende a crédito sus mercancías hasta por una suma mayor que la de su propio capital, a personas mas desconocidas que los miembros de un Gobierno; envia todo su capital a un comisionista extranjero para hacer sus compras de mercancías; fia sus cargamentos al conocimiento de un Capitan de buque sobre el océano i en los rios, i a un arriero, desconocido absolutamente, en los caminos de tierra, i deposita sus fondos en un Banco.

El hacendado fia todo el pormenor de sus operaciones a un mayor-

domo, vende a crédito sus ganados, realiza con plazos sus cosechas, i hace avances continuos a sus peones, sobre la fe de la palabra de un rústico, en quien, sinembargo, deposita toda su confianza.

El avaro mismo, el desconfiado usurero ¿no está rodeado, precisamente a causa de su desconfianza misma, de la clientela ménos honorable, i no tiene dadas a préstamo todas sus riquezas a los que ménos crédito debiera dispensar?

XXXVII

I en cuanto a la inversion poco intelijente, o no siempre fructuosa de las rentas públicas, debe hacerse una observacion semejante.

No hai en el mundo inversion de capitales perfectamente segura ni de cuyo buen éxito pueda responderse de antemano.

Las cosechas se pierden, los ganados están sometidos a epizootias, los azúcares o los cafés bajan de precio i ocasionan pérdidas, no todas las mercancías se venden con ganancia, los deudores hacen quiebra, los buques naufragan, las casas se incendian: los negocios mejor preparados se liquidan al fin con saldo desfavorable.

¿Por qué habíamos de pretender seguridad absoluta en los buenos resultados de las empresas acometidas por los Gobiernos? Como todos los negocios de la vida tienen, unos bueno i otros mal éxito: lo que importa es el resultado jeneral, es el progreso.

XXXVIII

Pongamos un ejemplo de la fecundidad de la asociacion efectuada por medio de los Gobiernos i de las asociaciones.

Supongamos una contribucion nueva de un millon de pesos anuales, cobrada sobre la propiedad territorial, por ejemplo.

Con un millon de pesos pudiera darse una garantía de 7 por 100 anual sobre quince millones.

Supóngase esta suma invertida en caminos carreteros. Como éstos pueden construirse con seguridad perfecta a no mas de \$ 25,000 por legua, con cada millon pudieran establecerse cuarenta, i con quince millones, seiscientas leguas de caminos carreteros; pero solo supongamos quinientas, con un gasto de \$ 30,000 por legua.

Supóngase que el tráfico de esos caminos no produce en cinco años ni un solo centavo para repartir dividendos; de manera que sus peajes se invierten íntegramente en gastos de conservacion, servicio i administracion.

Véase ahora la cuestion por otro lado.

Con perfecta seguridad puede afirmarse que las tierras i propiedades

situadas a la vera del camino en una zona de una legua de anchura a cada lado, *doblarían* su valor a la vuelta de cinco años.

Quinientas leguas a cada lado son mil leguas cuadradas, i computando éstas a solo \$ 25,000 por legua (\$ 10 por hectara) en los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander, que me son mas conocidos, a la vuelta de cinco años valdrian a \$ 50,000 la legua cuadrada o solo \$ 20 la hectara. ¹

Habria una ganancia neta, *en solo el valor de las tierras contiguas a la linea*, de \$ 25,000 por legua cuadrada, que en mil leguas cuadradas representan \$ 25.000,000 ! Casi el doble del costo de los caminos.

XXXIX

Si alguno reputase exajerado este cálculo que lo rectifique por comparacion con los ejemplos siguientes.

El Congreso americano ausilió la construccion del ferrocarril central de Illinois con una concesion de 2.500,000 acres de tierra, que son un millon de hectaras. Este ferrocarril tiene 245 leguas de largo, costó \$ 27.500,000 i atraviesa todo el Estado de Illinois, describiendo en él de norte a sur una letra Y. Debia poner en comunicacion el Cairo, sobre el Mississipí, al sur, con las ciudades de Dunleith i Chicago al norte, uniéndose las dos ramas setentrionales en la ciudad de Centralía, en el centro del Estado. Atravesaba en la mayor parte de su estension las famosas praderas naturales de Illinois, fértiles pero desiertas. Las tierras baldías cedidas, que en un principio no valian mas de uno o dos pesos por hectara, han sido realizadas sucesivamente a un precio medio de \$ 28 por hectara u \$ 11-20 por acre, en mas de \$ 28.000,000.

La construccion de esta obra, iniciada en 1835 i ejecutada en poco mas de seis años, ha dado al Estado de Illinois un impulso que se puede juzgar por estas cifras :

En 1830 tenia 157,000 habitantes.

En 1870 le ha dado el censo 2.560,000.

Es decir, 1,600 por 100 en cuarenta años. Tanto, como si nuestro país, que tenia 1.500,000 en 1830, tuviese hoy 24.000,000 de habitantes !

XL

El ferrocarril del Pacífico construido entre los años de 1863 i 1869, tiene 637 leguas desde Omaha hasta Sacramento : costó algo mas de 150.000,000, i se construyó con los recursos siguientes :

¹ Para formar juicio de este avalúo debe tenerse presente que en el territorio de estos tres Estados hai ya establecida una poblacion de 1.350,000 habitantes.

Acciones suscritas (aproximacion).....	\$ 40.000,000
Ausilio en bonos dado por el Gobierno federal.....	50.000,000
Sumas tomadas a préstamo sobre hipoteca del camino mismo i de las tierras baldías que el Congreso cedió a la empresa.....	60.000,000
Total.....	\$ 150.000,000

Las tierras baldías eran 10.000,000 de hectaras, o 25,000.000 de acres, que han empezado a venderse desde \$ 3 hasta \$ 6 por acre, i con las cuales se espera cubrir, a medida que la inmigracion vaya penetrando en los desiertos que el ferrocarril atraviesa, todo, íntegramente, el costo de éste. Se espera realizarlas en lo sucesivo a \$ 10 el acre, o \$ 25 la hectara i dejar perfectamente libre como ganancia neta el valor del camino.

XLI

Este resultado se ha considerado tan evidente, que está ya en construccion otro ferrocarril llamado del "Norte del Pacífico," cien leguas al norte del primero, desde Duluth, ciudad nueva sobre el noroeste del lago Superior, hasta Puget-Sound, gran golfo o mar interior, lleno de bahías i de rios navegables, que penetra dentro del continente i se comunica con el Pacífico por el estrecho de "Juan de Fuca." La empresa se está llevando a cabo, parte con acciones i parte con obligaciones hipotecarias sobre las tierras baldías cedidas por el Congreso (50.000,000 de acres o 20.000,000 de hectaras) sin un solo centavo de ausilio en dinero o de garantía de intereses sobre el capital de la obra, la cual tendrá 592 leguas de estension, i deberá costar, segun se calcula, poco mas de la mitad de lo que costó el primero, es decir, \$ 85.000,000.

Tales son los resultados del principio de asociacion fomentado por el Gobierno en materia de progreso material.

XLII

Es evidente que entre nosotros no comunicarian los ferrocarriles ese valor extraordinario a las tierras baldías, porque falta el elemento de la inmigracion poderosa de 250 a 300,000 personas por año, que realiza prodigios nunca vistos en la Union americana; pero no es menos evidente que, en tierras pobladas por cerca de millon i medio de habitantes i que tienen ya un valor creado de \$ 10 a \$ 50 por hectara, la duplicacion de ese valor seria uno de los resultados de una via carretera para las propiedades aledañas, como ya se vió en la sabana de Bogotá despues de la construccion de la carretera de Occidente.

XLIII

Es por medio de la asociacion estrecha de los intereses i de las esperanzas i de la comunidad en el bien i en el mal, como se forman en los hombres las nobles i masculinas virtudes que distinguen a los grandes pueblos. Esa combinacion que hace inseparable el bienestar individual de la prosperidad pública, es la que conduce al verdadero patriotismo, a la abnegacion de sí mismo en interes de la patria, i al fuerte sentimiento de una nacionalidad protectora de la suerte de todos sus hijos. No fué el ruin egoismo lo que elevó las repúblicas griegas de la antigüedad al grado de poder, riqueza e intelectualidad que es todavía hoy el asombro de la historia. No fué el espíritu de individualismo lo que gravó en el alma de los ciudadanos romanos el lejítimo orgullo de pertenecer a esa raza de grandes hombres. Es el impuesto para los pobres, es la trabazon íntima entre el individuo, la asociacion privada i el gobierno del pais, es la proteccion que las instituciones i las costumbres, los gobiernos i los ciudadanos conceden a todo el que lleva el nombre inglés en los mas remotos lugares de la tierra, lo que forma la grandeza i esplica el respeto que inspira el nombre de la Gran Bretaña.

Poblaciones que mueren sin conocerse i viven sin amarse; entre las que no existe el lazo de un comercio recíprocamente ventajoso, ni la comunidad de las artes, ni la fraternidad de la ciencia; para quienes no hai nada comun sino el recuerdo de la esclavitud de otros dias i la huella de guerras civiles mas recientes; pueblos en que se prodiga la sangre en obsequio de ideas no bien claras o de palabras resonantes, aunque vacías de sentido en ocasiones, i se discuten los céntimos que se quisiera aplicar a dar trabajo al proletario, colocacion a los capitales del rico i educacion a la infancia: nacionalidades cuya existencia se defiende mas que por su grandeza, por su miseria i por su misma anarquía: esos pueblos podrán tener un gobierno barato, fácil, inofensivo; pero carecen de algo de lo necesario para poder llamarse una Nacion.

XLIV

Crear nuevas rentas, no aumentando el precio de artículos monopolizados imprescindibles para la satisfaccion de las necesidades mas reales de las clases laboriosas, ni recargando con gravámenes escesivos el vestido del labrador i del artesano, sino rentas tomadas con equidad i en proporcion a los medios del contribuyente, es a mi ver la gran necesidad de este pais i el objeto primordial de los trabajos de la Secretaría de Hacienda. Entre los objetos de consagracion de un hombre público, puede no haber otro mas impopular ni ménos fecundo en resistencias de todo jénero: ninguno, sin embargo, mas impuesto por premiosas necesidades de lo presente i por las mas obvias previsiones del porvenir.

SECCION 2.ª

Rentas recaudadas en el año económico de 1870 a 1871.

SALINAS.

XLV

El movimiento de esta renta en el año económico de 1870 a 1871 comparado con el de 1869 a 1870 fué el siguiente :

SALES VENDIDAS.	Año de 1869 a 1870.	Año de 1870 a 1871.	Producto en 1869 a 1870.	Producto en 1870 a 1871.
	Kilógramos.	Kilógramos.	Pesos.	Pesos.
En Cipaquirá.....	5.536,737	5.567,454 --	343,928 --	335,540 --
Nemocon	3,141,300	3.417,012 --½	173,424 --	189,424-20
Tausa	679,800	715,250 --	43,508 --	45,728 --
Sesquilé	1.145,419	782,287 --	73,094 --	49,989-95
Gachetá	24,113	57,063 --	3,662 --	6,320 --
Total en Cundinamarca	10.527,369	10.539,066 --½	637,616 --	627,002-51
Almacenes de Sogamoso	-----	401,173 --	-----	31,693-87½
Chita.....	1.399,006	1.355,006-25	87,039-20	86,259-65
Sirguasá i Sismosá....	468,763	429,914 --	8,640 --	8,640 --
Recetor i Chámeza....	462,675½	479,181 --	9,840 --	9,840 --
Total en Boyacá....	2,330,444½	2.665,274-25	105,519-20	136,435-52½
Cumaral i Upin.....	84,574	185,272 --	4,148-40	3,705-45
Coello	(Se ignora).	87,500 --	3,000 --	3,000 --
RESÚMEN.				
En Cundinamarca.....	10.527,369	10.539,066 --½	637,616 --	627,002-51
Boyacá	2.330,444	2.665,274-25	105,519-20	136,435-52½
Cumaral i Upin.....	84,574	185,272 --	4,148-40	3,705-45
Coello	-----	87,500 --	3,000 --	3,000 --
Total.....	12.942,387	13.477,112 --	750,283-60	770,143-48½

XLVI

Así, pues, las sales vendidas en el último año montan a
kilógramos 13.477,112
I en 1869 a 1870 a 12.942,387
Aumento del último año sobre el anterior - kilógramos. 534,725

O cerca de 4 i medio por 100.

El producto de las ventas fué en 1870 a 1871 de...\$ 770,143-48½

El del año económico anterior a..... 750,293-60

Aumento en el último año económico.....\$ 19,849-88½

O sea poco mas de 2 i medio por 100.

Debe tenerse en cuenta que en el último año se rebajaron 7½ centavos al precio de cada 12½ kilogramos de sal jema, que las ventas, a precio de 50 centavos los 12½ kilogramos para fuera del radio natural de las salinas de la Nacion, aumentaron, i que el precio de la sal de Cumaral i Upin bajó desde \$ 0-80 centavos a \$ 0-25 los 12½ kilogramos.

El producto total de esta renta fué el siguiente:

Salinas nacionales..... \$770,143-48½

Derecho de internacion..... 19,865-30

Total.....\$ 790,008-78½

XLVII

La comparacion de productos i gastos es la siguiente:

	PRODUCTOS.	GASTOS.	UTILIDAD I RESTO.
Cipaquirá.....	\$ 335,540 ..	\$ 98,361-82½	\$ 237,178-17½
Nemocon.....	189,424-20	29,135-40	160,288-80
Tausa	45,728 ..	8,842-45	37,085-55
Sesquilé.....	49,989-95	16,905-92½	33,084-02½
Gachetá.....	6,320 ..	4,409-35	1,910-85
Administracion jeneral de } Boyacá	31,693-87½	21,685-35	10,010-52½
Chita i Muneque.....	86,259-65	46,552 ..	39,707-65
Sirguasá i Sisimosá.....	8,640 ..	1,047-60	7,593-40
Recetor i Chámeza.....	9,840 ..	2,629-35	7,210-65
Cumaral i Upin.....	3,705-45	3,783-95	Déficit.
Coello	3,000 ..	600 ..	2,400 ..
Totales.....	770,143 ..	233,953-20	536,189-20

XLVIII

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

	1870 a 1871.	1869 a 1870
	Kilógramos.	Kilógramos.
Compactada	9.462,868	9.437,229
Jema	3.854,328	3.438,746
Caldero	154,062	66,412
Total	13.471,258	12.942,387
Aumento en 1870 a 1871 kilógramos.....		528,871

Este aumento se dividió así entre las tres clases de sal :

Compactada	25,539
Jema	415,582
Caldero.....	87,650
Total.....	528,871

El aumento de la sal de caldero es puramente nominal, pues el que aparece consiste en que en el año anterior no se hizo figurar en los cuadros las ventas de la salina de Coello.

El de la sal jema sobre la cifra vendida de la misma clase el año anterior representa cerca de 13 por 100, i 3 i medio por 100 sobre la totalidad de la sal.

XLVIX

Este aumento de venta tuvo lugar en los siguientes lugares :

Almacenes de Sogamoso.....	401,173
Salina de Nemocon	275,712
Cumaral i Upin	100,693
Salina de Gachetá.....	32,950

En las salinas restantes hubo alguna pequeña disminucion así :

Sesquilé.....	363,132
Chita	44,000
Sirguasá i Sismosá.....	32,849

Es de creer, sinembargo, que la disminucion en la venta de Sesquilé i de Chita procedió de falta de produccion en esas salinas, i no de falta de compradores. En una i otra las ventas se han paralizado en ocasiones por falta de sal i nunca ha habido existencia permanente.

La disminucion en la venta de Sirguasá debe atribuirse a la inseguridad creada para los compradores de sal por los trastornos de Boyacá.

En las ventas de las salinas del Estado de Cundinamarca hubo un aumento de cerca de 12,000 kilógramos.

En las del Estado de Boyacá, de.....	335,000
En las del territorio de San Martin, de.....	100,000

El aumento en Boyacá debe atribuirse a la mejor provision de sal en sus mercados, resultado del establecimiento de los almacenes de Sogamoso.

En el territorio de San Martin, a la baja considerable en el precio de la sal, que de \$ 0,80 bajó a \$ 0,25 por arroba.

L

El establecimiento de almacenes de sal por cuenta del Gobierno con el objeto de mantener una provision constante de sal al alcance de los consumidores, en lugares distantes de los de la produccion del artículo es, en mi concepto, una medida necesaria para suavizar los rigores del monopolio; tanto porque evitará la escasez de este producto de primera necesidad, como porque, en lo posible, regularizará los precios a una tasa uniforme, como ha sucedido ya en Boyacá.

De acuerdo con vos, ciudadano Presidente, pensaba en el establecimiento de almacenes en Barichara, del Estado de Santander, i en Cartago i Manizáles del Cauca i Antioquia.

Barichara es un lugar a propósito para estender al Norte del Chicamocha el consumo de la sal de Cipaquirá, que hoi se detiene regularmente en la orilla izquierda de este rio; así como para surtir del artículo a las poblaciones de Soto i aun Pamplona, que se surten hoi con sal marina; pero que están espuestas a carecer de ella cuando los trastornos de Venezuela o la abundancia de fletes de subida en Barranquilla, crean obstáculos para la internacion de aquella clase de sal.

En Cartago llegan a subir los precios de ésta a sumas fabulosas (hasta \$ 4 i \$ 5 la arroba) cuando cualquiera circunstancia restringe las importaciones de la del Perú, fenómeno que, a causa de extraordinarias lluvias en la costa del Pacífico, ocurrió el último año.

En Manizales sube hasta \$ 2-80 la arroba de sal de mala calidad producida en las salinas del Estado.

La de Cipaquirá pudiera ponerse en Barichara con un gasto de \$ 0-50 centavos arroba.

En Cartago de.....\$ 1 ..

En Manizáles de..... 1-20

I como al Gobierno solo le cuesta en Nemocon diez centavos, ganando solo \$ 0-50 en arroba pudiera venderla en Barichara a...\$ 1-20

En Cartago a..... 1-60

En Manizáles a..... 1-80

He puesto precios mayores todavía para cubrir las contingencias i los gastos de almacen i espendedores.

LI

Las ventas del último año fueron, segun se acaba de ver, despreciando fracciones para facilitar el cálculo :

	Kilógramos.	Arrobas.
Compactada.....	9.500,000	760,000
Jema.....	4.000,000	320,000

Si esta sal hubiese sido producida en solo una salina, habria costado en Cipaquirá, la compactada a 17½ centavos.....\$ 133,000

La jema a 10 centavos..... 32,000

Total.....\$ 165,000

En Sesquilé la compactada.....\$ 88,000

Jema 24,000

Total.....\$ 112,800

En Chita de solo compactada, porque no se produce jema \$ 349,400

En Sirguasá i Sismosá..... 688,500

En Recetor i Chámeza..... 661,500

En Nemocon i Tausa, solo le habria costado la compactada 76,000

Jema 24,000

Total..... 100,000

De manera que tomando por base el precio de estas dos últimas salinas, en las demas sufre el Gobierno, en el precio de compra, un recargo de

12,80 por 100 en Sesquilé.
 65,00 por 100 en Cipaquirá.
 249,50 por 100 en Chita.
 561,50 por 100 en Recetor i Chámeza.
 588,50 por 100 en Sirguasá i Sismosá.

Multiplicando las anteriores cifras por diez años, duracion ordinaria de los contratos de elaboracion, se percibe claro la diferencia de utilidad que el Gobierno obtiene segun el precio que le cuesta en cada salina.

En Nemocon le costaria	\$ 1.000,000
En Sesquilé	1.128,000
En Cipaquirá	1.650,000
En Chita	3.494,000
En Recetor i Chámeza	6.615,000
En Sirguasá i Sismosá	6.885,000

LII

Es esta una circunstancia que debe tenerse mui presente en los futuros contratos de elaboracion, para procurar aumentarla en los lugares económicos i disminuirla en los que no lo son.

Esa diferencia de \$ 65,000 entre dos salinas como Cipaquirá i Nemocon, situadas a solo tres leguas de distancia la una de la otra i en medio de condiciones esactamente iguales para la produccion, demuestra únicamente circunstancias desfavorables para el Gobierno en el momento de la celebracion de los contratos, que deben tratar de evitarse en los nuevos.

El ejemplo de Nemocon demuestra que en Cipaquirá puede i debe obtenerse sal compactada a diez centavos, i jema a siete i medio, o aún a ménos esta última, pues que su gasto se reduce a madera para ademar los socavones, pólvora para los taladros i peones para mui pocas operaciones manuales. Por mi parte juzgo que en el nuevo contrato, que debe celebrarse en 1873, no debiera pagarse un precio mayor.

Durante los años de 1843 a 1861 el precio de elaboracion de sal compactada en Cipaquirá fué de 12½ centavos por cada 12½ kilógramos, o a centavo por kilógramo. De 1861 a 1865 fué de 20 centavos por igual cantidad, o uno i seis décimos de centavo por kilógramo; ahora es de uno i cuatro décimos de centavo (o 40 por 100 mas caro que en 1843). ¿Por qué este aumento en el precio de elaboracion?

El carbon mineral es mas barato: la madera puede venir a Cipaquirá por mejores caminos: la construccion de los hornos ha mejorado: el número i la calidad de los calderos en que se evapora el agua salada es superior:

el tamaño de las *gachas* o cazuelas en que se hace la compactacion es mucho mayor, con lo que la operacion es mas económica. En una palabra, no hai trabajo alguno de produccion en que no se haya logrado algun progreso. El precio jeneral, sinembargo, es mas caro.

¿Qué demuestra todo esto? Simplemente que los elaboradores ganan mas que ántes.

Mi conviccion íntima, en la cual puedo estar equivocado, sinembargo, es que en Cipaquirá, Nemocon, Tausa i Sesquilé, en todas las salinas en que por medio de la jema puede obtenerse agua salada a 20 o mas grados de saturacion, i en que hai combustible mineral a mano, que no cueste a mas de doce i medio centavos por quintal, no cuesta mas que tres o cuatro centavos la explotacion de sal jema, de cinco o seis la de caldero, ni mas de ocho la de compactada, i que todo lo que escede de estas cifras es ganancia neta para los empresarios.

LIII

La introduccion del combustible mineral ha sido, como lo espresaba Mr. Boussingault desde hace cuarenta i cinco años, el progreso mas notable en la produccion de sal. Con ella se ha hecho una economía de cincuenta a setenta i cinco por ciento en los gastos de compactacion, porque el precio de combustible constituye las tres cuartas partes del gasto de estas empresas. El combustible mineral se encuentra en depósitos comparativamente inexhaustibles; en lugar fijo, de donde los gastos de trasporte a la fábrica no pueden aumentar, como sucede con la leña; el calórico que desarrolla es doble a lo ménos que el de la leña, en peso igual; su accion es mas sostenida, i su provision está sujeta a ménos contingencias. Introducirlo en las salinas de Boyacá debiera ser objeto de estudios i medidas especiales para el Gobierno; pero para esto se necesita alguna liberalidad mayor en el presupuesto de gastos, para hacer el de un jeólogo intelijente, el de la adquisicion de las minas, el de la construccion de los caminos necesarios para el trasporte i el de establecimientos de calderos que preparen la operacion de compactar.

En Chita, por ejemplo, segun he sido informado, se encuentra carbon de piedra a tres leguas de distancia; i ya fuese por medio de un camino carretero (que para el solo efecto de trasportar el carbon no costaria mas de \$ 40,000) ora por medio del sistema de cables de alambre de M. Hogdson (que no costaria una suma mayor) pudiera trasportársele a la fábrica con un gasto de no mas de seis centavos por quintal. Con solo este progreso, la produccion de sal, que en Chita cuesta en el dia treinta i dos i medio centavos, por cada doce i medio kilogramos podria bajar a ménos de la

mitad, i producirse en lugar de cien mil arrobas anuales, *máximum* permitido hoy por la escasez de leñas, trescientas mil.

Otro tanto pudiera hacerse en Recetor i Chámeza con seguridad, i con no poca probabilidad en Sirguasá i Sismosá.

El precio jeneral de la sal para el Gobierno en las salinas nacionales es en la actualidad, de quince centavos por arroba, con mui corta diferencia (total \$ 162,000).

Si pudiera reducirse en todas las salinas el de la compactada a diez centavos i el de la jema a siete:

760,000 @ de la primera.....	\$ 76,000
320,000 id. de la segunda.....	22,400
Total.....	\$ 98,400

Se haria una economía de \$ 64,000 anuales, con cuya economía pudiera pagarse $6\frac{1}{2}$ de interes sobre un capital de un millon de pesos invertido en vías de comunicacion, que podrian ahorrar mas del doble en gastos de trasporte anualmente.

LIV

El segundo progreso ha sido la introduccion de calderos para evaporar el agua, i obtener sal de caldero, con la cual se acelera notablemente la compactacion en gachas o cazuelas.

El número i la calidad de los calderos ha aumentado en Cipaquirá; se ha puesto uno nuevo i están en camino de montarse otros dos en Nemocon, i hace tres años se introdujo el primero en Chita. Falta montar en Chita otro, e introducirlos en Chámeza, Sirguasá i Sismosá i en Cumaral i Upin.

Un caldero de capacidad suficiente para suministrar cuatrocientas arrobas diarias de sal cristalizada (por la evaporacion de agua de 20 grados de saturacion) cuesta de \$ 1,200 a 1,500 en Inglaterra; de \$ 600 a 800 de gastos de conduccion hasta Cipaquirá, i poco mas o ménos \$ 1,000 o 1,200 el montarlo convenientemente. Total \$ 3,000.

Se calcula que cada caldero de éstos puede producir una economía anual, por lo ménos de cuatro centavos por arroba en cien mil arrobas al año; es decir, \$ 4,000, o mas de lo que cuesta su establecimiento.

LV

Pero la mas grande de todas las economías seria la de popularizar el consumo de la sal jema, que obteniéndose con una mezcla de sustancias estrañas de no mas de 5 a 12 por 100, i con una proporcion de 88 a 95 por

100 de su peso en cloruro de sodio, constituye una de las sales mas puras i mejores bajo todos aspectos que pudieran desearse.

Para juzgar de la pureza de esta sal baste decir, que la que se consume en Antioquia tiene de 20 a cerca de 40 por 100 de sustancias estrañas, i sinembargo aun no se ha notado que sea nociva para la salud. ¿Qué no será la jema de Nemocon que solo tiene 5 por 100, o la de Cipaquirá, que no llega a 12 por 100!

Esta sal es dura, resiste bien el transporte por caminos de montaña, es mui poco o nada delicuescente i pudiera recibir con sierra la forma, tamaño i peso que se desee.

Reducir la produccion i venta en Cipaquirá i Nemocon a esta sola clase de sal, i a la de caldero en las demas salinas, seria resolver el principal de los problemas de la administracion de las salinas. Seria llegar a la sencillez i al grado mayor de economía que se pudiera apetecer.

LVI

A este resultado se está llegando lentamente por medio de una diferencia de 25 por 100 en el precio de las diversas clases de sal en favor de la jema, a cuyo favor han subido los consumos de esta clase desde 1.530,820 kilogramos vendidos en 1848 a 1849 hasta 3.854,328 kilogramos vendidos en 1870 a 1871. Siguiendo la progresion de los últimos cuatro años, i suponiendo que la proporcion entre el precio de las clases no se altere, se necesitarán cuatro para llegar a una venta de 6.000,000 de kilogramos de jema, cifra que la lei de 30 de junio de 1870 fijó para suspender la elaboracion de las demas clases i reducir las ventas a la de esta última. Así, pues, a esta meta no se llegará hasta 1875, en cuya fecha, puesta en operacion la reforma indicada, se venderán 1.000,000 de arrobas de sal jema i 300,000 de compactada o el agua salada equivalente, poco mas o ménos.

La explotacion de sal jema en grandes cantidades de ciento o ciento cincuenta mil quintales puede obtenerse luego a precios que no escedan tal vez de cinco centavos por arroba.

LVII

El movimiento de las ventas de esta clase de sal (jema) en los años anteriores de que he podido encontrar datos es el siguiente:

1848 a 1849	.Ks. 1.530,820
1849 a 1850	811,750
1855 a 1856	1.835,699
1856 a 1857	2.361,000
1857 a 1858	1.858,776

1858 a 1859	1.727,255
1859 a 1860	1.596,409
1861 a 1862	929,100
1862 a 1863	1.474,475
1863 a 1864	1.858,025
1864 a 1865	2.355,075
1865 a 1866	2.718,962
1866 a 1867	2.764,512
1867 a 1868	2.298,462
1868 a 1869	2.453,179
1869 a 1870	3.527,748
1870 a 1871	3.854,328

LVIII

Sorprenden a primera vista las fluctuaciones en la cifra de las ventas en un período de tan larga duracion ; pero penetrando un poco en las interioridades de este ramo, es fácil encontrar la explicacion. Ella está en el influjo combinado de dos causas.

La primera, la relacion entre los precios de venta de las dos clases de sal a los consumidores.

Cuando no ha habido diferencia entre las dos clases, el público ha preferido, de ordinario, la compactada, que por su mayor dureza i sequedad tiene alguna ventaja para el transporte. Cuando ha habido diferencia en los precios a favor de la jema, esta ventaja ha estimulado siempre el consumo de la mas barata.

La segunda consiste en la relacion de los precios de compra pagados a los elaboradores por las dos mismas clases de sal. Cuando el precio de la jema ha sido bajo (como por ejemplo, de 1843 a 1860 en que era de cinco centavos por doce i medio kilogramos, mientras que el de la compactada alcanzaba a doce i medio centavos) ha sido difícil encontrar en las minas sal jema suficientemente pura, i los consumidores se han alejado de una sal mezclada con lápiz, tierra i otras sustancias ; pero cuando el precio de compra de la jema ha sido, relativamente, mas remunerador que el de la compactada (como sucede hoy en Nemocon) la jema se ha encontrado limpia, pura i de superior calidad.

De 1855 a 1857 por ejemplo, se sostuvo una diferencia mui considerable en favor de la jema, en los precios de las dos clases, i el consumo de ella subió desde 811,000 hasta 2.360,000 kilogramos : habiendo disminuido la diferencia en 1857, las ventas bajaron sucesivamente a 1.596,000 kilogramos en 1859 a 1860.

Establecida otra vez en 1864 i conservada hasta 1867, subieron las ventas desde 1.858,000 hasta 2.718,000, i nuevamente sostenido desde 1863 hasta 1870, el movimiento ascendente ha vuelto desde 2.298,000 hasta 3.854,000.

LIX

Esta circunstancia, pues, debe tenerse mui presente al celebrar el nuevo contrato de elaboracion de Cipaquirá. Es a saber:

1.º Que debe guardarse proporcion entre los precios de compra de las clases de sal para no estimular el interes de los contratistas, en dar una sola determinadamente; i

2.º Que segun toda probabilidad en 1875 deberá empezar a venderse sal jema esclusivamente en esas salinas.

LX

Desde el 1.º de setiembre de 1870 empezó a funcionar la Administracion principal desalinas del Estado de Boyacá, con residencia en Sogamoso, i juzgo que esta importante oficina empieza a dar i continuará dando los mejores resultados.

En ese Estado hai tres grupos de salinas explotadas por cuenta del Gobierno.

1.º El de Chita i Muneque, vertientes saladas de 18 grados de saturacion, cuya explotacion se hace por medio de contrato celebrado en 1866 con el señor Honorato Espinosa, i cuya produccion anual oscila entre ciento i ciento veinte mil arrobas;

2.º El de Recetor i Chámeza (conocida esta última tambien con los nombres de Cocuachó i Gualivito), fuente salada de alta saturacion la primera, i vertientes que manan de un banco de sal jema, ya descubierto, las dos últimas: arrendadas al señor Antonio Roldan por contrato de 1867. Su produccion alcanza a cerca de 40,000 arrobas anuales;

3.º El de Sirguasá i Sismosá, vertientes saladas de 8 a 12 grados de saturacion, arrendadas al señor Joaquin Solano Ricaurte desde 1867. Produccion igual a la de las anteriores.

Situadas todas estas salinas en la falda oriental de la cordillera, en lugares agrestes, desiertos i distantes de la accion de las autoridades, se creyó necesario vijilarlas mas de cerca por medio de una oficina especial que examinase e incorporase las cuentas de las Administraciones especiales en la suya propia, inspeccionase todas sus operaciones i diese informes al Poder Ejecutivo; de la misma manera que se practica en Cipaquirá respecto de las Administraciones subalternas de Nemocon, Tausa i Sesquilé,

apesar de estar situadas a no mas de quince leguas de la residencia del Gobierno jeneral.

Ademas, como la produccion de las salinas de Boyacá solo alcanza, como se ha visto, a ménos de doscientas mil arrobas, cuando el consumo debe pasar de trescientas mil, se creyó necesario establecer junto con la Administracion principal un almacen de sal procedente de las de Cundinamarca, con el objeto de mantener allí una provision constante.

Se habia observado que en las poblaciones del Norte i del Noreste del Estado, subia con frecuencia el precio de la sal desde cincuenta hasta ciento por ciento sobre su precio natural; es decir, el de venta en las Administraciones del Gobierno i gastos de trasporte, i que este alza procedia de la falta de sal en las oficinas de espendio. Fué para evitar este recargo del monopolio que se establecieron los almacenes de Sogamoso.

Aunque los trastornos de que este Estado ha sido víctima en el último año no han permitido encontrar los fletes necesarios para situar allí permanentemente una existencia de cien mil arrobas de sal, como se habia pensado, i solo ha podido remitirse en los ocho últimos meses del año económico una cantidad de treinta i cinco mil arrobas, se sabe que esa remesa ha bastado para mantener el *precio medio* de la sal en el Estado, a no mas de diez u once pesos de lei la carga de diez arrobas, miéntras que ántes este precio se estimaba en catorce.

Los pueblos de Boyacá han hecho pues un ahorro de ciento a ciento veinte mil pesos anuales en el precio de la sal.

I el Tesoro nacional que ántes solo vendia unas ciento ochenta mil arrobas de sal en ese Estado, ha podido vender ahora treinta mil mas, haciendo en ellas una utilidad de sesenta i cinco centavos o cerca de veinte mil pesos anuales, con la esperanza de duplicar a lo ménos esta utilidad en el curso del corriente año.

En estos objetos el Poder Ejecutivo ha sido poderosa e intelijentemente secundado por el mui laborioso Administrador principal, el señor Jacinto Corredor, a quien me complazco en dar aquí este testimonio de aprobacion a su conducta.

LXI

En el Estado de Boyacá deben celebrarse en el curso del año de 1872 los contratos de arrendamiento o elaboracion de las salinas de Recetor i Chámeza i de Sirguasá i Sismosá, que hoí solo producen, de utilidad neta, a razon de veinte centavos la una i ménos de veintidos centavos la otra por cada arroba de sal vendida al público al precio de ochenta centavos.

Participo en este particular de la opinion emitida por el señor Administrador principal del Estado, de que no debe celebrarse contrato de arrendamiento sino de elaboracion, reduciendo ésta, si el precio pasase de cuarenta centavos por arroba, a solo doce mil arrobas anuales en cada salina, con el objeto de vender la diferencia en Sogamoso en sal de Cundinamarca, que costando a solo diez centavos la arroba, deja al Tesoro una utilidad doble. Acaso seria mejor empezar allí de una vez a vender solo agua salada i dar libre la compactacion; pero para esto se necesita autorizacion lejislativa.

LXII

En las salinas del Estado de Cundinamarca han ocurrido dos novedades dignas de mencion.

Es la primera el hundimiento del socavon de la salina de Sesquilé que ha casi imposibilitado la explotacion i reducido la cifra de la sal producida, desde ocho o diez mil arrobas mensuales, a poco mas de mil en la actualidad.

Imposibilitado el contratista para cubrir el presupuesto de produccion que se le pasó, el Poder Ejecutivo hubiera podido, conforme al contrato, rescindirle e invitar a uno nuevo; mas habiendo manifestado aquel que tenia esperanzas fundadas de restablecer los trabajos i dar cumplimiento eficaz al contrato, el Poder Ejecutivo creyó que la equidad, la justicia i la conveniencia exijian concederle una próroga de dos meses para reparar el trabajo de los socavones, lo que, en efecto, así se hizo. Esta próroga espira el 31 de enero.

La interrupcion de los trabajos de esta salina ha demorado el establecimiento del almacen de sal en Barichara, que se pensaba abrir en el corriente mes de diciembre; pero que podrá abrirse en breve a virtud del aumento que ha tenido la produccion de compactada en la de Nemocon.

LXIII

I este es el segundo hecho que ha ocurrido en las salinas de Cundinamarca.

Concluida la construccion de dos hornos nuevos, el establecimiento de otro caldero i la alberca de saturacion, Nemocon está ya en capacidad de producir en lugar de cinco mil, de doce a quince mil arrobas de sal compactada por mes, i ha empezado para los contratistas la obligacion de producir a lo ménos diez mil, como se convino en el contrato de 26 de diciembre de 1868.

En seguida, habiendo solicitado el mismo contratista que se le diese permiso para reconstruir i ensanchar uno de los hornos viejos i ya casi

inútil de la salina, se le dió con la condicion de que montase dos calderos de evaporacion que se habian pedido a Inglaterra, i se obligase a producir quince mil arrobas mensuales de sal en vez de diez mil, dentro de doce meses, i veinte mil arrobas mensuales dentro de diez i ocho, lo que el contratista acaba de aceptar.

Con estos dos calderos, cuyo costo no excederá de cuatro mil pesos, el Tesoro obtendrá un aumento de produccion de ciento veinte mil arrobas anuales de sal compactada, al bajo precio de diez centavos cada una, en lo que hará una economía de nueve mil pesos anuales, comparando este precio con el de la salina inmediata de Cipaquirá; pero si se le compara con el precio que le cuesta en las salinas de Chámeza i de Sirguasá i Sismosá, la economía pasa de cuarenta mil pesos anuales, pues esas 120,000 arrobas le costarian allí mas de sesenta mil pesos, i en Nemocon solo le cuestan doce mil.

Con ese aumento en la produccion de Nemocon se hace ya completamente fácil celebrar un contrato semejante en Cipaquirá, i obtener una economía jeneral, sobre seiscientas mil arrobas de compactada que se producirán anualmente entre las dos salinas, de cuarenta i cinco mil pesos anuales.

SECCION 3.ª

Negociacion con los acreedores extranjeros sobre amortizacion de la deuda exterior en cambio de las salinas de Cipaquirá.

LXIV

Como sabeis, esta negociacion ha tenido en mira tres objetos:

- 1.º Descargar a la República del gravámen todos los dias creciente de la deuda exterior.
- 2.º Dar principio formal a la abolicion del monopolio de la sal.
- 3.º Asegurar por medio de un interes poderoso la ejecucion de la primera red de vias de comunicacion en el interior de los Estados centrales.

Como recordareis, las bases primitivamente propuestas a los acreedores eran las siguientes:

1.ª Se dará en pago de los \$ 34.000,000 a que monta nominalmente la deuda exterior, las salinas que se encuentren dentro de un radio de diez leguas a la redonda de la plaza de Cipaquirá, entre las que quedan comprendidas las de Cipaquirá, Nemocon, Tausa, Sesquilé i Gachetá;

2.ª Se reserva la Nacion la propiedad de *todas las demas salinas* que hoy están descubiertas i le pertenecen en el resto de la República, pudien-

do venderlas, arrendarlas o esplotarlas por su cuenta, con solo la condicion de percibir *en favor del Tesoro nacional*, durante veinticinco años, un derecho de un peso por cada quintal de sal que se produzca en ellas (hoi vale de \$ 2.50 a \$ 2.80 el derecho que se cobra sobre la que se produce);

3.^a Establecer i cobrar, con destino a los acreedores extranjeros, un derecho de un peso por cada quintal de sal jema que se produzca en minas de esta clase no descubiertas hoi i que se descubran en lo sucesivo, en el territorio comprendido entre las cumbres mas altas de las cordilleras oriental i central desde un paralelo que pase por la ciudad de la Plata hasta otro que siga el curso del Chicamocha. (Esta condicion se presentó como una garantía de que no habia, fuera de las hoi conocidas, otra mina de sal jema en este territorio. Por consiguiente no implica nada en favor ni en contra de los acreedores o de la Nacion, porque no hai tales minas de sal jema no descubiertas en el territorio espresado);

4.^a Durante veinticinco años los dueños de las minas de Cipaquirá no podrán vender la sal de cualquiera clase a mas de dos pesos por quintal. (Hoi vale tres pesos veinte centavos, i es uno de los mas bajos que se han visto en los cincuenta últimos años);

5.^a Las vertientes saladas, no descubiertas hoi, que se descubran en lo sucesivo, serán del dueño superficial de la tierra;

6.^a Pasados veinticinco años es absolutamente libre para todos los ciudadanos la produccion i venta de sal;

7.^a Las minas i vertientes saladas situadas fuera de un radio de diez leguas al rededor de la plaza de Cipaquirá (entre las que se cuentan las de Pizarrá, Camancha, Coper, Pinzaima, Cumaral, Upin, Mámbita, el Barrital &.^a) i todas las del Estado de Boyacá siguen siendo propiedad de la Nacion;

8.^a Durante veinticinco años se cobrará un derecho de internacion a la sal marina que pase de Cúcuta hácia el Sur, o por el rio Magdalena del Banco hácia arriba, de un peso por quintal;

9.^a La República garantizará durante diez años que el producto neto de las salinas cedidas, vendida la sal a cinco reales la arroba, no bajará de cuatrocientos mil pesos anuales; i

10. Los acreedores ejecutarán doscientas leguas de caminos carreteros al Norte i al Sur de Cipaquirá (mediante privilegio que concediesen al efecto los Estados del Tolima, Cundinamarca, Boyacá i Santander) i la República garantizaria por tales vías de comunicacion, siete por ciento anual de interes sobre un capital de dos i medio millones de pesos.

Tal fué la proposicion primitiva.

Aceptada, en principio, por los acreedores, con la modificacion de que en vez de garantizar como producto de las salinas cuatrocientos mil pesos

anuales, se estendiese la garantía a quinientos mil, a la vista de escritos de la prensa periódica en que se repugnaba la idea de entregar la propiedad de una finca tan valiosa a una compañía extranjera, han propuesto una nueva modificación.

LXV

A saber :

1.^a Recibir en prenda las salinas espresadas para administrarlas bajo la inspeccion del Gobierno ;

2.^a Convertir la deuda actual en otra por capital de diez millones de pesos al cinco por ciento anual ;

3.^a Recibir en donacion 2.000,000 de hectaras de tierras baldías, con obligacion de cultivarlas i poblarlas con inmigrantes extranjeros ;

4.^a Aplicar a la amortizacion a la par de la nueva deuda al 5 por 100 cualquier suma del producto neto de las salinas que esceda de quinientos mil pesos anuales ;

5.^a Aplicar al mismo objeto una parte del valor de las tierras baldías que se les cedan ; i

6.^a Amortizada la deuda, volverán las salinas a poder de la República ; pero los acreedores conservarán derecho a la mitad de sus productos, a título de censo.

LXVI

Insistiendo el Poder Ejecutivo en la propuesta primitiva, ha manifestado, sinembargo, estar dispuesto a adoptar la de los acreedores, sobre estas bases :

1.^a Que hecha la conversion de las deudas actuales en una nueva de \$ 10.000,000 al 5 por 100,—cuyos intereses se pagarian con la hipoteca de las Aduanas o Salinas que escojan los acreedores,—no se darán las salinas en prenda ;

2.^a Que se creará un fondo de amortizacion a la par, de \$ 50,000 en los cinco primeros años, i de \$ 100,000 en los restantes, de manera que aplicando a la amortizacion la suma espresada i la economía que, a virtud de la amortizacion gradual del capital, se irá haciendo en los intereses, la amortizacion total se hará en ménos de cincuenta años ;

3.^a Que se darán los 2.000,000 de hectaras de tierras baldías que se piden, con tal que los acreedores contraigan la obligacion de introducir al pais, en un término que se fijará, cincuenta mil inmigrantes extranjeros, i que establecidos que en ellas sean veinticinco mil, se venderá la tercera parte de dichas tierras por bonos de la deuda exterior.

4.^a Que amortizada la deuda cesará toda obligacion por parte de la República.

Toca al Congreso decidir cuál de estas dos bases de negociacion debe preferirse.

LXVII

Por mi parte insisto en creer que la propuesta orijinal es preferible. I para fundar este concepto, examinaré los tres objetos que con ella se proponia el Poder Ejecutivo, tal como arriba quedan enumerados.

LXVIII

**Descargar a la Republica del gravamen todos los dias
ereciente de la deuda exterior.**

Este gravámen consiste en la aplicacion del 37½ por 100 del producto bruto de la renta de Aduanas.

Prescindiendo de las fracciones él es :

Sobre un producto de	-----	\$ 1.000,000	\$ 375,000
"	"	1.500,000	562,500
"	"	2.000,000	750,000
"	"	2.500,000	937,500
"	"	3.000,000	1.125,000
"	"	3.500,000	1.312,500
"	"	4.000,000	1.500,000
"	"	4.500,000	1.687,500
"	"	5.000,000	1.875,000
"	"	6.000,000	2.250,000
"	"	8.000,000	3.000,000

Ahora bien ¿cuál es el prospecto de la renta de Aduanas ?

Echemos una mirada atras.

La tarifa actual, con pequeñas modificaciones, ha dado los siguientes resultados en los diez últimos años.

PRIMER QUINQUENIO.

1862 a 1863	-----	\$ 763,857
1863 a 1864	-----	636,954
1864 a 1865	-----	1.337,902
1865 a 1866	-----	1.372,320
1866 a 1867	-----	1.148,664

Total del quinquenio ----- \$ 5.259,697

Término medio anual ----- \$ 1.051,939

SEGUNDO QUINQUENIO.

1867 a 1868.....	\$ 1.544,584
1868 a 1869.....	2.089,062
1869 a 1870.....	1.575,901
1870 a 1871.....	1.561,082
1871 a 1872 (aproximacion) *	2.000,000

Total del quinquenio.....\$ 8.770,629

Término medio anual.....\$ 1.754,126

Término medio del primero.....1.051,939

Aumento del segundo sobre el primero.....\$ 702,187

Si esta progresion hubiese de continuar (i si hubiere paz, no hai por qué dudar que no continúe).

El quinquenio de 1872 a 1877 producirá anualmente \$ 2.900,000

El id. de 1877 a 1882 por año 4.600,000

El id. de 1882 a 1887 por año 7.800,000

I si así fuese, en los próximos quinquenios, tendríamos que dar por año a los acreedores :

En 1872 a 1877 anualmente.... \$ 1.087,500

En 1877 a 1882 id..... 1.800,000

En 1882 a 1887 id..... 3.000,000

A este paso la deuda se amortizaria en ménos de quince años.

¿ Qué resultaria de aquí ?

LXIX

Examinemos brevemente esta hipótesis, i tengamos presente que ella no solamente no es imposible, sino al contrario, no poco probable.

La República debe por antigua deuda exterior :

1.º Deuda nueva activa al 3 por 100.....\$ 3.850,000

2.º id. antigua activa al 3 por 100..... 15.000,000

3.º id. id. diferida al 1½ por 100..... 15.000,000

Total (despreciando fracciones).....\$ 33.850,000

* El primer cuatrimestre ha producido mas de \$ 700,000.

¿Cuánto valdrá una deuda del 3 por 100 cuyos intereses se pagan con toda seguridad, i para cuya amortizacion en remate público hai fondos considerables?

Casi a la par.

A ese precio, con poca diferencia, valen el 3 por 100 inglés i holandes, i las acciones de los ferrocarriles que reparten 3 por 100 con seguridad.

¿A cómo podrá amortizarse una deuda que aunque no gana mas de $1\frac{1}{2}$ por 100 anual tiene crecidos fondos de amortizacion a precio de mercado?

Casi a la par tambien.

Los billetes de Tesorería ingleses (Exchequer bills) que son amortizables en el curso de uno o dos años i que solo ganan 2 por 100 anual, valen a la par. Nuestros cupones, que no ganan interes alguno, se rematan a 98 i 99 por 100 cuando hai fondos abundantes.

Los vales de manumision de primera clase que no tenian interes, cuando estuvieron próximos a su estincion, se vendieron durante mas de dos años casi a la par.

Toda deuda que está próxima a su vencimiento vale a la par, o poco ménos, gane o no gane interes, porque representa un valor igual en un futuro mas o ménos inmediato.

Siguiendo pues las cosas en esta hipótesis, amortizaríamos la deuda en quince años i pagariamos íntegramente los intereses, i el capital, así:

Interes de \$ 18.850,010 al 3 por 100 en la mitad del plazo de la amortizacion por año	\$	565,500
Comision de agencia al 1 por 100		5,655
Total.	\$	571,145
En 8 años.	\$	4.569,240
Interes al 1 i medio por 100 anual sobre		
\$ 15.000,000	\$	225,500
Comision &. ^a		2,255
Total por año.	\$	227,755
En ocho años.		1.822,040
Total por intereses.	\$	6.391,280
Por capital, suponiendo 20 por 100 de descuento		
jeneral.		27.080,000
Total desembolso para amortizar la deuda en quince años.	\$	33.471,080

Esto en la suposicion de un descuento jeneral de 20 por 100, lo que podria ser disputable.

LXX

Supongamos ahora, que la progresion sostenida de la renta de Aduanas en los diez últimos años, no se conservase, i que en lugar de un aumento de 70 por 100 cada cinco años, solo tuviésemos otro de ménos de la mitad, es decir, de 30 por 100 en cada cinco años, suposicion que, si la paz se conserva, o aunque no se conserve, si las guerras civiles fuesen de corta duracion, no temeré decir que será sobrepujada por la realidad; entónces el progreso de la renta de Aduanas será el siguiente :

Quinquenio de 1867 a 1872 producto anual.	\$ 1.754,126
Id. de 1872 a 1877.	2.280,000
Id. de 1877 a 1882.	2.964,000
Id. de 1882 a 1887.	3.853,000

Cuotas pertenecientes a los acreedores.

Quinquenio de 1872 a 1877.	\$ 862,500
Id. de 1877 a 1882.	1.121,200
Id. de 1882 a 1887.	1.558,000

En esta suposicion se pagaria tambien íntegramente el máximun de interes de todas las deudas, que asciende a

3 por 100 sobre \$ 3.850,000.	\$ 115,500
3 por 100 sobre 15.000,000.	450,000
1½ por 100 sobre 15.000,000.	225,500
Total.	<u>\$ 791,000</u>

En el primer quinquenio destinariamos, pues, anualmente para amortizar capital el 10 por 100 de la cuota asignada a los extranjeros, a saber : \$ 86,250.

El resto se destinaria a pagar intereses.

Sobre esta base se puede afirmar sin temor que las deudas del 3 por 100 subirian al 50 por 100, i la del 1½ al 25.

Valdrian pues nuestras deudas en ese primer próximo quinquenio

\$ 18.850,000 al 50 por 100.	\$ 9.425,000
15.000,000 al 25 por 100.	3.750,000

Total. \$ 13.175,000

I por consiguiente, con \$ 430,000 destinados a la amortizacion en este primer quinquenio, se amortizarian :

($\frac{3}{4}$) Deuda del 3 por 100 al 50 por 100.	\$ 572,000
($\frac{1}{2}$) Deuda del $1\frac{1}{2}$ al 25 por 100	572,000
Total amortizado en el quinquenio.	<u>1.144,000</u>

Saldo para el segundo quinquenio :

Deuda del 3 por 100.	\$ 18.278,000
Deuda del $1\frac{1}{2}$ por 100.	14.428,000

En el segundo, de 1877 a 1882, la cuota anual perteneciente a los acreedores monta ya a \$ 1.121,000

De los que deducidos 791,000

Queda un saldo para amortizar capital, de \$ 330,000

Aplicables así :

Para la deuda activa	\$ 220,000
Para la diferida	110,000

En cinco años este fondo representa :

Para la deuda activa	\$ 1.100,000
Para la diferida.	550,000

Total. \$ 1.650,000

Ya en este quinquenio puede subir la deuda del 3 por 100, merced a las probabilidades de amortizacion anual, al precio del 3 por 100 frances despues de la última guerra, al 60 por 100, i el $1\frac{1}{2}$ al 30 por 100.

A esta rata solo podrán amortizarse en cinco años :

Deuda activa	\$ 1.833,000
Id. diferida.	1.833,000

Quedarían pues para el tercer quinquenio :

Deuda del 3 por 100	\$ 16.445,000
Id. del $1\frac{1}{2}$ por 100.	12.595,000

Siguiendo este cálculo, es fácil comprender que la amortizacion del capital tardaría veinticinco años, a lo ménos ; que el precio medio no bajaría de $66\frac{1}{2}$ por 100, i que los intereses de la deuda correrían íntegramente durante un término medio de trece años.

Sobre esta base :

$66\frac{1}{2}$ por 100 sobre \$ 33.850,000, son. \$ 22.566,000

Los intereses de trece años a razon de \$ 791,000 anuales, i comision de Banco cuestan 10.456,000

Total. \$ 33.022,000

LXXI

¿Podrá decirse que la renta de salinas tiene el mismo porvenir que la de Aduanas?

Evidentemente, no.

La de Aduanas, es un impuesto sobre una operacion comercial libre para todos, que puede aproximarse i se aproxima hoi algo a una proporcionalidad con la fortuna de los contribuyentes, i que toma apénas de un 5 a un 50 por 100 del valor de las mercancías importadas.

Pero la de salinas es un monopolio, que impide, sin provecho para el Tesoro, la creacion de muchos valores a los particulares; que se cobra en la misma tasa del rico i del pobre, i que recarga en los lugares mismos de la produccion; un 700 por 100! el precio de un artículo de primera necesidad.

La renta de Aduanas sube con el progreso de la poblacion i de la riqueza; la de salinas tiende todos los dias a bajar con la popularizacion de las ideas de libertad industrial.

La renta de Aduanas casi no tiene enemigos, a causa de su igualdad: la de salinas tiene muchos a virtud de su desigualdad.

La de Aduanas tiende a subir; la de salinas a bajar.

La una es un impuesto que recae sobre una variedad inmensa de artículos; la otra sobre uno solo.

El progreso de la navegacion de los rios que tanto favorece a la de Aduanas, perjudica, como ha perjudicado, con la competencia de la sal marina, a la renta de las salinas interiores.

Así lo demuestra la estadística. Tomemos la de los cuatro últimos quinquenios:

VENTAS DE SAL EN TODAS LAS ADMINISTRACIONES DE SALINAS DEL GOBIERNO.

Años.	Arrobas.
1850 a 1851.	756,000
1851 a 1852.	780,000
1852 a 1853.	704,000
1853 a 1854.	700,000
1854 a 1855.	665,000
Total del quinquenio.	3.605,000
Término medio anual.	721,800

Años.	Arrobas.
1855 a 1856.	812,000
1856 a 1857.	832,000
1857 a 1858.	835,000
1858 a 1859.	851,000
1859 a 1860.	881,000
Total del quinquenio.	4.217,000
Término medio anual.	843,400
1860 a 1861.	381,000
1861 a 1862.	507,000
1862 a 1863.	484,000
1863 a 1864.	684,000
1864 a 1865.	799,000
Total del quinquenio.	2.855,000
Término medio anual.	571,000
1865 a 1866.	856,000
1866 a 1867.	930,000
1867 a 1868.	849,000
1868 a 1869.	879,000
1869 a 1870.	1.022,000
Total del quinquenio.	4.536,000
Término medio anual.	907,200

RECAPITULACION.

Primer quinquenio.	721,800 arrobas.
Segundo id.	849,600 Id.
Tercer id.	565,000 Id.
Cuarto id.	907,000 Id.

Aumento del segundo sobre el primero.	17½ por 100.
Id. del tercero sobre el segundo.	Nada.
Id. del cuarto sobre el segundo.	6¾ por 100.
Id. del cuarto sobre el primero.	24¼ por 100.

Así pues, el progreso de esta renta ha sido $20,5\frac{1}{2}$ por 100 en quince años, i de $13\frac{1}{2}$ por 100 en diez años.

Progreso que no guarda comparacion con el de la renta de Aduanas, a la que las revoluciones han detenido ménos en su desarrollo.

Creo, pues, que no se necesita de mucho esfuerzo para dejar demostrada esta aseveracion.

El gravámen creciente de la deuda exterior, siguiendo el cumplimiento del convenio de 1861, es demasiado fuerte i conviene ponerle término de una vez. La renta de que la Nacion se desprende, dando en pago a sus acreedores las salinas de Cundinamarca, es notablemente menor que la que hoy tiene pignorada al cumplimiento de sus obligaciones.

LXXII

Pero se dirá :

Si el producto de las salinas que se ofrecen es notablemente menor que el de las Aduanas ¿ cómo podrian aceptarlo los acreedores ?

Respuesta :

El hecho es que parecieron aceptarlo.

I la razon de su aceptacion es muy clara. Para ellos vale mas un *pago* definitivo, que la promesa de intereses futuros. Vale mas la renta perpétua de una propiedad, que la renta temporal de una hipoteca. Vale mas una propiedad definitiva, que la obligacion de un gobierno, sometida a las contingencias de las revoluciones i de cambios en el sistema tributario.

Ellos pueden, en fin, sacar de las salinas, por medio de una buena administracion, lo que el Gobierno no podria jamas, sometido como está a los vaivenes del Congreso, a los límites del Presupuesto i a la efímera duracion de dos años en las Administraciones ejecutivas.

—El Gobierno, se dice, deberia sacar de las salinas las mismas ventajas que una compañía particular.

—Pues ahí está precisamente la dificultad. El Gobierno no podrá nunca hacer con sus propiedades lo que un particular con las suyas.

LXXIII

Como propiedad particular tienen las salinas un gran porvenir: como objeto monopolizado no lo tienen.

La baja prudente de los precios i la apertura sistemática de vías de comunicacion por el interior de los Estados centrales, sobre todo, son medidas llamadas a duplicar en breves años el consumo de la sal, i a fundar una renta modesta pero perfectamente segura, tan segura como ninguna otra;

porque pocos artículos están sostenidos por una necesidad tan premiosa e imprescindible.

Segun mi impresion, mas fácil de esponer que de fundar i desarrollar, el consumo de la sal tiene hoy las proporciones siguientes en los cuatro Estados sometidos al monopolio:

En el Tolima 12 kilogramos por cabeza de poblacion.

En Cundinamarca 10 id. id.

En Boyacá 8 id. id.

En los tres departamentos de Vélez, Socorro i Guanentá 12.

Lo que da esta cifra:

En el Tolima sobre 250,000 habitantes. . 3.000,000 kilogramos.

En Cundinamarca sobre 410,000 id. . . 4.100,000 Id.

En Boyacá sobre 482,000 id. . . . 3.800,000 Id.

En los tres departamentos de Santander
sobre 250,000 habitantes. 3.000,000 Id.

Total. 13.900,000 kilogramos.

Aun cuando las ventas de las Administraciones del ramo no alcanzan a esta cifra, la diferencia se completa con las introducciones de sal marina que se hacen por Honda i Barranca-bermeja, que suben a un millon de kilogramos poco mas o ménos, es decir, a ochenta mil arrobas anuales, o sea cuatro mil cargas por cada una de estas vías.

Calculando que en Boyacá i Cundinamarca hai todavía muchas poblaciones que hacen muy poco uso de la sal en sus alimentos; que aun no se le da sal a los ganados jeneralmente, i que no se emplea el artículo como abono de las tierras ni en diversas fabricaciones, como sucede en Europa,—no creo difícil que, establecida una provision mas permanente de sal en los mercados, i mas bajo el precio de la mercadería, tanto por rebajas en el precio primitivo, como por economía de fletes en vías de comunicacion mas adelantadas,—no creo difícil que pueda duplicarse el consumo en diez años mediante una buena administracion.

Pero esto, que podria hacerlo una Compañía particular intelijente, rica i perseverante, de seguro será una imposibilidad para un gobierno pobre, lleno de trabas i sujeto a renovacion completa en su personal cada dos años.

LXXIV

La duplicacion, sin embargo, del consumo de sal no duplicaria el producto de las salinas, siempre que interviniera (lo que no podria dejar de suceder) como causa del mayor consumo, la baja del precio de la sal.

Si hoy se vende un millon de arrobas en \$ 800,000, a ochenta centavos cada una, i se obtiene una renta neta de \$ 500,000, el dia que se vendiesen dos millones de arrobas a cincuenta centavos, el producto bruto seria solo de \$ 1.000,000, i la renta neta bajaria a solo \$ 700,000, suponiendo que los gastos de administracion no aumentasen; mas como el de produccion de una cantidad doble de sal sí seria mayor, es evidente que la renta neta no pasaria de \$ 640,000.

LXXV

Necesidad de dar principio formal a la abolicion del monopolio de la sal.

Entre los monopolios que nos legó la metrópoli española, el de la sal es incuestionablemente el mas funesto para la riqueza pública, el mas odioso i el mas injusto.

Las minas de sal i las fuentes saladas son una riqueza natural que explotada por el hombre se convierte en una riqueza social de gran valor i utilidad. Prohibir explotarlas, es prohibir la creacion de una riqueza, el ejercicio de una industria honrada i restringir el empleo de los capitales.

Las tierras que están al lado de una salina toman valor con la explotacion de ésta, i empiezan a dar frutos. Prohibir el uso de las salinas es condenar a la infecundidad las tierras que pudieran ser productivas.

Monopolizar la sal i alzar su precio, es disminuir el consumo, es obligar a las poblaciones a no comer sal o a restringir su uso; lo que trae consigo enfermedades vermiculares que la sal combate i destruye.

Restringir el comercio de la sal, es atacar las relaciones entre los hombres i disminuir los vínculos que debieran unirlos.

Disminuir la produccion de un artículo es disminuir proporcionalmente la de otros artículos con que pudiera o debiera cambiarse. Si Santander, por ejemplo, debiese dar en cambio de cada arroba de sal una de panela, es evidente que el dia que no pueda consumir mas que doscientas mil arrobas de sal en vez de cuatrocientas mil, dejará de producir tambien doscientas mil arrobas de panela, i vice-versa: el dia que pueda consumir doscientas mil arrobas mas de sal podrá i deberá producir un valor equivalente para dar en cambio.

La sal es un elemento de salud i de robustez, no solo en los hombres sino en los ganados; pero la sal a precios altos está fuera del alcance de la ganadería con perjuicio de ésta.

En el monopolio de sal hai dos gravámenes para el pueblo: el del alto precio originado por la contribucion que cobra el Gobierno, i el del flete ocasionado por la necesidad de llevar la sal de los puntos mas distantes.

El primero entra siquiera en las arcas nacionales; el segundo es perdido para todos.

El monopolio crea el contrabando, i este es un principio de corrupcion moral para las poblaciones.

El monopolio conduce a la violencia, ésta a la resistencia i al desprecio de las leyes i de las autoridades.

Es una contribucion en extremo costosa en su recaudacion. Por \$ 770,000 de producto bruto, ha tenido mas de \$ 240,000 de gastos i dejado tan solo \$ 530,000 de producto neto: es decir, 34 por 100 de gastos.

El gasto de recaudacion de la renta de Aduanas no pasa en la actualidad del 9 por 100.

LXXVI

La abolicion del monopolio de sal, la libre explotacion de las minas de sal, seria el primer paso a la creacion de la industria minera, que tanto porvenir tiene en los Estados del interior. De la explotacion de las minas de sal a la de las minas de carbon solo hai un paso; de éstas a las de hierro una sola grada; de las de hierro a las de cobre otra. Dése a la industria minera el estímulo de recompensa que prometen las de sal, i se habrá creado un jénero de industria nuevo, fecundo, lleno de porvenir para estas rejiones andinas en que todos los metales abundan.

Establézcase la competencia, fórmese la necesidad de producir barato, obliguese con la baratura a estudiar los medios de ahorrar gastos de produccion. Ese es el progreso verdadero, el que resulta de la actividad del injenio, de la aplicacion de la ciencia, de los esfuerzos sostenidos, del calor de la lucha. Todo eso solo es obra de la libertad.

LXXVII

El *único* medio positivo i práctico de iniciar la abolicion del monopolio, es vender las principales salinas.

Cederlas a los Estados, seria simplemente trasferir el monopolio a otras manos.

Rebajar el precio de la sal i conservar al Gobierno la propiedad de las salinas, seria renunciar a las ventajas del monopolio i conservar sus inconvenientes.

Permitir simplemente la explotacion de las salinas que se descubran en lo sucesivo, sin entregar a la industria particular las que hoy son conocidas, seria poco ménos que nada, porque las salinas del Gobierno son la gran riqueza del pais.

Dar libertad a la explotacion, sujeta al pago de una pequeña contribucion durante veinticinco años, introducir la enerjía de la industria particu-

lar en todas las salinas, obtener la baratura i abundancia de este artículo, al mismo tiempo que seria lograr una grande aspiracion nacional, como la amortizacion de la deuda exterior, es dar uno de los mas grandes pasos que le sea dado a una Nacion.

¡Qué ocasion mas propicia que la de realizar en una sola combinacion : el fin del monopolio, la enajenacion de las salinas al mejor precio posible i la amortizacion de la deuda exterior !

El único obstáculo serio a la libertad de las salinas consiste en las obligaciones de la deuda exterior ; — pues nada mas natural ni al parecer mas sorprendente que pagar la deuda exterior con las principales salinas, i dejar libres todas las demas.

LXXVIII

Se ha dicho, i no puedo ménos de creer que con la mas perfecta buena fe i deseo de acertar, que enajenar las salinas de Cundinamarca en favor de una compañía extranjera equivale a trasferirle el monopolio de la sal a perpetuidad.

Esta apreciacion me parece hija de un celo exajerado, pero no de observacion detenida de los hechos.

La situacion favorable de las salinas de Cipaquirá daria, es cierto, ventajas mui notables en la competencia a los dueños de ellas, pero no el monopolio. Esas ventajas son precisamente las que los acreedores extranjeros pagarian al precio de millones de pesos representados en el valor de la deuda exterior. Si esas ventajas no existiesen seria locura pensar en que por esas salinas se pudiese dar una suma de seis a siete millones de pesos.

Con todo, esas ventajas tienen límites naturales en la práctica.

LXXIX

Desde luego no puede temerse que en virtud de ellas pudiese alzar inmoderadamente el precio de la sal, porque una de las condiciones con que se las ofrece es la de que no podrán vender la sal a mas de cincuenta centavos arroba, lo que implica *una rebaja de cuarenta por ciento respecto de los precios actuales.*

Tampoco podria suponerse en los dueños de ellas el cálculo estrecho de contentarse con vender a caro precio dos o tres centenares de miles de arrobas, despreciando el gran número de consumidores que a solo veinticinco leguas de distancia de Cipaquirá pudieran proporcionarse sal mas barata. La conveniencia de los dueños de las salinas consistiria en vender la mayor cantidad posible de sal i en hacerla llegar a los lugares mas distantes ; i para obtener este resultado, en medio de la competencia de la sal

marina, de la de las salinas de Boyacá, de las de San Martín i de las del mismo Estado de Cundinamarca, no les quedaria otro camino que bajar los precios i hacer caminos.

¿Qué monopolio seria ese, sujeto a tal competencia?

¿Qué mal podrian causar a los consumidores los propietarios que, por la naturaleza de las cosas i por su propia utilidad, tendrian que bajar el precio de su artículo?

Debe tenerse presente al considerar esta materia, que despues de cedidas a los acreedores las minas de Cipaquirá, le quedarian a la República:

EN EL ESTADO DE CUNDINAMARCA:

Las salinas de Pinzaima, i otras vertientes saladas sobre el valle del Magdalena.

EN EL DE BOYACÁ:

Las minas de sal jema de Pajarito, Cocuachó i Gualivito.

Las vertientes saladas de Chita i Muneque.

Las de Recetor.

Las de Sirguasá i Sismosá.

Las de Sisbacá.

Las de Melo i Minas.

Las de Pizarrá, Camancha, Coper, Itoco &,^a cerca de Muzo.

EN EL TERRITORIO DE SAN MARTÍN:

Las minas de jema de Cumaral i Upin, iguales a las de Cipaquirá.

Las vertientes saladas de Mámbita, el Barital i otras.

EN EL ESTADO DE SANTANDER:

Las de San Miguel i Guaca en García-Rovira. La de Salina-Rica en Cúcuta &.^a

Ya fuese que estas minas quedasen en poder del Gobierno o que pasasen a ser propiedad de un particular, ellas harian competencia temible mientras los precios en Cipaquirá pasasen de cuarenta o cincuenta centavos.

LXXX

Algunas ventajas es necesario ofrecer a los que reciben las salinas de Cipaquirá en pago de una deuda de treinta i cuatro millones de pesos. Pretender que ellos nos la condonasen seria una locura. Ofrecerles una finca que no representase verdaderamente un valor igual a lo ménos al de que ellos se desprenden, seria perder tiempo. Reservarnos los medios de privarlos de las ventajas de la propiedad que se les ofrece, seria tenderles un lazo indigno de la honradez de nuestro carácter nacional.

Buscar negocios en que toda la utilidad sea para nosotros, sin compensacion alguna para el otro contratante, es un problema de mui difícil si no imposible solucion.

Querer pagar la deuda exterior sin dar nada en pago, es meramente un imposible físico i moral.

En el estado a que han llegado las cosas, la amortizacion de la deuda en quince o veinticinco años no nos costará ménos de veinte o veinticinco millones de pesos, mas los intereses correspondientes a razon de \$ 791,000 anuales.

Cualquier negocio que propongamos, por favorable que sea, ha de tener inconvenientes, i fijarse en ellos solamente, olvidando que tenemos una deuda i que debemos pagarla, no es considerar la cuestion en toda su magnitud, como debiera ser considerada.

Lo repetiré :

No es posible abolir el monopolio de las sales ántes de amortizar la deuda exterior.

No es posible abolir en la realidad el monopolio sin enajenar las salinas. Cualquiera que las comprase tendria los mismos inconvenientes que los acreedores extranjeros.

Nos conviene que el comprador sea rico, para que pueda fundar la especulacion de vender sal, no en altos precios, sino en el desarrollo de la riqueza del pais, en la facilidad de las comunicaciones, en la baja de los fletes, en la conveniencia de todos.

LXXXI

He oido hacer otra objeccion contra la enajenacion de la salina de Cipaquirá, derivada de la necesidad o conveniencia de conservar cerca de la residencia del Gobierno una renta importante, para atender a los conflictos de trastorno del orden público.

Esta objeccion se dirige mas contra la abolicion del monopolio que contra la enajenacion de las salinas, i me parece de no difícil contestacion.

Un Gobierno que no se apoye en la opinion pública, ménos podria apoyarse en la posesion de una salina, porque seria tan fácil ocupar ésta, como derribar aquel.

Un Gobierno que estuviese sostenido por una salina estaria caido el dia que se la quitasen.

El apoyo material que diese una finca de esa naturaleza a los Gobiernos, haria simplemente que las revoluciones empezasen por atacar esa fuente de recursos, como ya ha sucedido.

El verdadero apoyo de un Gobierno es la opinion, es el crédito, es el

patriotismo de los ciudadanos : el día que estos elementos faltasen caería el Gobierno apesar de las salinas i del recurso que proporcionan.

Apesar de la salina de Cipaquirá han caído Gobiernos en esta ciudad, i sin ella se han sostenido otros en diferentes países de Hispano-América i de otras razas no ménos turbulentas que la nuestra.

Si la capital de la Union hubiese de trasladarse a otra parte ¿a qué quedaria reducido este argumento?

¿No podria establecerse la condicion de que los dueños de estas salinas prestasen al Gobierno sus productos en las épocas de crisis para el órden público?

A la conveniencia momentánea i casual de una mala institucion no debe sacrificarse nunca el bien permanente de la sociedad.

En resúmen, la ventaja que se alega solo lo seria para los Gobiernos fundados en el fraude o en la fuerza : los Gobiernos honrados i sostenidos por la opinion pública encontrarian siempre recursos en todas partes.

LXXXII

LA CREACION DE UN INTERES FUERTE I PROVISTO DE RECURSOS SUFICIENTES PARA EMPEZAR LA EJECUCION DE VIAS COMERCIALES INTERIORES fué otro de los motivos determinantes de la proposicion hecha a los acreedores.

Como comparativamente aisladas las salinas de la demanda de los consumidores ellas serian una finca sin pervenir, miéntras que comunicadas por buenos caminos con los centros principales del comercio del interior, su importancia i productividad irian en aumento considerable, se propuso a los acreedores, al propio tiempo que la dacion en pago de las salinas, la ejecucion de doscientas leguas de caminos de ruedas, bajo la garantía de 7 por 100 de interes sobre un capital de dos i medio millones de pesos dada por el Gobierno.

Un interes tan fuerte como este casi daba seguridad absoluta de la ejecucion de esas vías, sometidas de otro modo, por desgracia, a tantas contingencias.

El radio del consumo de estas salinas depende del precio a que resulta la sal recargada por los fletes. Con caminos que cuestan a doce i medio centavos por carga i por legua, a cincuenta leguas de distancia queda duplicado con el flete el precio primitivo de ocho reales por arroba i empieza el radio de otra fuente de provision.

Así, cincuenta leguas al norte, empieza el radio de la sal marina, introducida por el Magdalena o por el Zúlia. Cincuenta leguas al oeste, empieza el radio de las salinas de Antioquia.

Cincuenta leguas al sur empieza el de la sal del Perú.

Disminúyase el flete a cinco centavos por carga i por legua, i la sal de Cipaquirá podrá viajar cincuenta leguas mas i ganar 200,000 consumidores de allende el Chicamocha, en Santander, 150,000 a lo ménos en Antioquia, i 250,000 en el Estado del Cauca.

600,000 consumidores nuevos a diez kilógramos por cabeza son medio millon de arrobas de aumento en las ventas. I si a esto se agrega el aumento de consumo que, a un precio menor, harian los 1.350,000 consumidores actuales, se comprenderá que en la construccion de doscientas leguas de caminos de ruedas va envuelto el interes de vender anualmente un millon mas de arrobas de sal, i de ganar con ello \$ 300 o \$ 400,000 adicionales.

Unido este interes al de la garantía del Gobierno se podia confiar en la ejecucion de esos caminos.

LXXXIII

I doscientas leguas de caminos de ruedas en el interior del pais serian una verdadera revolucion industrial.

Con la sal viajaria el trigo, los dulces, las papas, el café, el algodón, las manufacturas, i sobre todo, los hombres.

Las vias de comunicacion, reputadas hoy como obras de filantropía, consideradas *como empresa* recibirian la sancion de la práctica i empezarian a desarrollarse de un modo espontáneo. Esa podria ser la señal de la marcha hácia el progreso, que en vano hemos esperado hace mas de treinta años.

LXXXIV

El impulso a las vias de comunicacion dado en otra forma i sin la compañía de un interes tan fuerte como el que tendrian los acreedores, va a costarnos muy caro.

La desconfianza de Europa por las cosas de la América ántes española; la falta de datos i de experiencia para formar juicio de nuestras empresas; la idea exajerada que allá se tiene de nuestro espíritu revolucionario i de la inestabilidad de nuestros Gobiernos,—todo contribuirá a hacer que se nos exija un interes muy alto por el capital que se nos suministre i una remuneracion fuera de proporcion por la industria que de allá nos venga a encabezar las obras de progreso material.

Una empresa que viniese por su propio interes rompería el hielo i nos ahorraría algunos millones pagados en tributo a la desconfianza.

Si nuestros acreedores mismos diesen el ejemplo de invertir entre nosotros capitales nuevos ¿qué mas pruebas podrían pedir otros de nuestra capacidad para contraer nuevas obligaciones?

LXXXV

Tales son los cálculos i razonamientos que sirven de apoyo a la combinacion primitivamente propuesta a los acreedores, que ellos se manifestaron dispuestos a aceptar; i que han modificado luego por deferencia a la repugnancia que han creído encontrar en la prensa periódica a la idea de ceder las salinas a una Compañía extranjera.

La nueva combinacion que proponen es, a mi ver, aceptable tambien en el fondo, aunque no en algunos de sus detalles.

La nueva i última proposicion tiene tres partes:

La primera, conversion de las tres clases de deudas creadas por el convenio de 1861 en una sola, rebajando a \$ 10.000,000 el capital de \$ 33.850,000 de las antiguas, i elevando de 3 i $1\frac{1}{2}$ por 100 a 5 por 100 el interes de ella.

La segunda, indemnizacion, por esta reduccion del capital, con dos millones de hectaras de tierras baldías, que ellos se obligan a poblar i cultivar con inmigrantes extranjeros.

La tercera, aplicacion del producto neto de las salinas ofrecidas, a la amortizacion i pago de intereses de la deuda, i de la mitad de dicho producto en favor de los acreedores, luego que la amortizacion esté concluida.

Habeis juzgado i ordenado que se les propusiera la aceptacion de las dos primeras, i el rechazo de la última parte de la tercera.

LXXXVI

El efecto de las dos primeras será rebajar no solo el capital de la deuda de \$ 33.800,000 a \$ 10.000,000, sino tambien los intereses desde \$ 791,000 hasta \$ 500,000 anuales; reduccion en que es forzoso reconocer que ha presidido un espíritu ilustrado i benévolo por parte de nuestros acreedores.

Ese ahorro de \$ 291,000 anuales en los intereses no es de poca consideracion. I el del capital no lo es ménos, porque, como habeis visto, el estricto cumplimiento del convenio de 1861 nos haria pagar por el capital de la deuda exterior, amortizada a precio de mercado, no ménos de \$ 20 a \$ 25.000,000.

El pensamiento de los acreedores parte sin duda de la conviccion que a ellos les asiste, de la imposibilidad en que nos encontramos de dar fiel cumplimiento al convenio de 1861, i de que en todo caso vale mas ser tenedores de una deuda que, al abrigo de toda eventualidad, podrá llegar a tener buen precio en los mercados europeos i a ser un papel de fácil negociacion, que de bonos nominalmente mayores, pero espuestos a frecuentes vaivenes i a ser una causa de pérdidas para ellos i de ruina para nosotros.

LXXXVII

No hai que formar ilusiones en lo que a nosotros toca con el prospecto de aumento que tiene la renta de Aduanas: ella estará absorbida completamente por muchos años haciendo frente a los compromisos del pais.

Su distribucion permanente, cualquiera que sea su producto, será durante veinte años a lo ménos, la siguiente:

Gastos de recaudacion.....	10 por 100
Acreedores extranjeros.....	37½ id.
Id. interiores.....	30 id.
Deuda flotante i de Tesorería.....	10 id.
Reclamos extranjeros, saldos pasivos, concesiones especiales &. ^a	12½ id.
Total.....	100

No está distante el dia de la consolidacion de los bonos, billetes i otras deudas, que aumentaran a mas de doce millones la suma circulante de renta sobre el Tesoro al 6 por 100. La consolidacion sola del déficit anual de los presupuestos la haria llegar no mui tarde a esa cifra.

Ya se considere la situacion presente, ya la del porvenir, el convenio de 1861 es de imposible cumplimiento para nosotros, a ménos que se establezca una nueva contribucion cuyos productos suban a un millon de pesos a lo ménos; pero esta tarea es poco ménos que imposible sin una rebaja mui considerable en la tarifa de Aduanas, o sin la proclamacion, paulatina o inmediata, de la libertad de produccion i comercio de sales.

La negociacion pendiente con los acreedores extranjeros es un paso avanzado para entrar en esta reforma tributaria. Toca al Congreso decir la última palabra en este asunto importante.

SECCION 4.^a

ADUANAS.

Productos i gastos.

LXXXVIII

En mi informe del año anterior os espuse que apesar de los cómputos legales del Presupuesto, no era de esperar que la renta de Aduanas produjese mas de \$ 1.500,000 en el año de 1870 a 1871. I esto a virtud de la

paralización que en las relaciones comerciales estaba i seguiria produciendo la guerra franco-alemana.

En efecto, las Aduanas solo han producido en dicho año \$ 1.561,082-11½ divididos así :

A D U A N A S .	PRODUCTOS.	GASTOS.	PRODUCTO LÍQUIDO.
Buenaventura	\$ 107,320-55	20,649-50	86,672-05
Carlosama	2,296-09	4,410-71	Déficit.
Cartajena	109,404-95	31,160-06	78,244-89
Cúcuta	64,653-80	17,446-26	47,207-54
Riohacha	15,794-30	3,651-25	12,143-05
Sabanilla	130,731-75	17,403-75	113,328 ..
Santamarta	1.077,682-95	37,859-04	1.039,823-91
Tolú	45 ..	1,105-65	Déficit.
Tumaco	53,151-73	14,716-58	38,475-15
Totales	\$ 1.561,082-12	148,402-80	1.414,890-62

LXXXIX

La comparacion de estos productos con los del año anterior, revela una situacion poco mas o ménos estacionaria en todas las Aduanas. Puede verse en el siguiente cuadro :

A D U A N A S .	PRODUCTOS.	PRODUCTOS.
	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Buenaventura	\$ 115,643	107,326
Carlosama	Nada	2,291
Cartajena	144,853	109,405
Cúcuta	60,712	64,654
Riohacha	17,357	15,794
Sabanilla	93,119	130,732
Santamarta	1.100,008	1.077,683
Tumaco	44,169	53,151
Totales	\$ 1.575,901	1.561,082
Diferencia en favor del año anterior		14,819
		1.575,901

XC

Los gastos del último año escedieron en poco mas de \$ 4,000 a los del anterior, a causa de lo impendido en poner boyas a la entrada del canal i en el fondeadero del puerto de Cartajena.

XCI

Pasada la guerra europea ha empezado a reanimarse el producto de las Aduanas. El primer trimestre del año en curso alcanza ya a \$ 540,000, cuya proporcion, si se sostuviera en los trimestres siguientes, daria \$ 2.160,000 en el curso del año. Por los datos que se tienen ya del mes de diciembre, el primer cuatrimestre pasará de \$ 720,000, lo que demuestra que el aumento se sostiene, i todo hace creer que el corriente año dará un producto de mas de \$ 2.000,000.

XCII

Por falta de los datos de la Aduana de Cartajena, que apenas llegaron hace pocos dias, no se ha podido totalizar aún los datos relativos a las importaciones i formar juicio del resultado de las modificaciones introducidas en la tarifa por la lei de 30 de junio de 1870; pero el dato jeneral de las importaciones, sin dividir las en sus respectivas clases, es el siguiente :

A D U A N A S .	PESO EN KILÓGRAMOS.	VALORES.	VALOR DE CADA KILÓGRAMO.
Buenaventura.....	1.066,236	\$ 378,490	\$ 0.35½
Carlosama.....	116,085	113,692	0.98½
Cartajena.....	2.094,107	344,097	0.16½
Cúcuta.....	1.105,331	203,490	0.18½
Riohacha.....	445,092	60,786	0.13½
Sabanilla.....	5.013,434	655,731	0.13
Santamarta.....	5.660,169	3.932,828	0.69½
Tumaco.....	509,826	173,597	0.34½
Total.....	16.010,281	5.862,711	0.35½

XCIII

Comparemos este movimiento con el del año anterior, despreciando fracciones.

A D U A N A S.	P E S O.		VALORES POR KILÓGRAMO.	
	1869 a 1870	1870 a 1871	1869 a 1870	1870 a 1871
Buenaventura.....	Ks. 1.202,000	Ks. 1.066,000	\$ 0.30	35½
Carlosama.....	244,200	116,000	0.24	98
Cartajena.....	2.436,571	2.094,000	24	16½
Cúcuta.....	838,000	1.105,331	25½	18½
Riohacha.....	597,000	445,000	11	13½
Sabanilla.....	2.940,000	5.013,000	13½	13
Santamarta.....	5.871,000	3.932,000	69½	69½
Tumaco....	665,000	509,000	21	34
Total.....	14.555,000	16.010,000	40	36½

Dedúcese de esta comparacion que en el último año se han importado 1.455,000 kilogramos mas que en el anterior, que el valor por kilogramos fué cinco centavos, o 12½ por 100 menor, i que los derechos sobre una importacion mayor en peso en un 10 por 100, fueron menores en cerca de 1 por 100.

Resultado que se esplica por la larga lista de efectos declarados libres de derechos en la tarifa de 30 de junio de 1870.

SECCION 5.ª

Estadística de las Aduanas.

XCIV

No tengo necesidad de repetiros que tengo poca confianza en nuestras estadísticas, las cuales juzgo deficientes, ya sea en cuanto a abarcar todos los efectos importados, ya sea en el valor de los efectos declarados. A mi ver, el valor de las importaciones alcanza de \$ 8.000,000 a \$ 9.000,000, o a \$ 10.000,000, incluyendo el de las del Estado de Panamá, las de los dos Territorios orientales, la rejion del Atrato i la Costa goajira.

Comparemos los valores introducidos por cada Aduana en los dos últimos años:

ADUANAS.	VALORES.	VALORES.	DERECHOS.	DERECHOS.
	1869 a 1870.	1870 a 1871.	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Buenaventura -----	\$ 372,384	378,490	\$ 115,643	\$ 107,321
Carlosama -----	.....	113,692	.....	2,296
Cartajena -----	575,638	344,097	144,893	109,405
Cúcuta. -----	213,690	203,490	60,712	64,654
Riohacha. -----	66,049	60,786	17,357	15,794
Sabanilla -----	392,135	655,731	93,119	130,732
Santamarta -----	4.084,349	3.932,828	1.100,008	1.077,683
Tumaco -----	139,202	173,597	44,169	53,152
Total -----	\$ 5.843,447	\$ 5.862,711	\$ 1.575,901	\$ 1.561,082

Nótase aquí un resultado semejante al anterior. Valores ligeramente mayores pagaron derechos menores, lo que procede, sin duda, del mayor número de efectos esentos del pago de derechos en el último año.

XCV

La distribucion de las importaciones por clases de la tarifa, comparada con la de los dos años anteriores, fué la siguiente :

	1868 a 1869.	1869 a 1870.	1870 a 1871.
1. ^a clase (libre).....	Ks. 1.856,992	Ks. 3.144,369	Ks. 5.887,841
2. ^a „ (5 centavos).....	7.980,594	7.284,938	3.632,804
3. ^a „ (20 centavos).....	.....	.....	2.104,606
4. ^a „ (45 centavos).....	3.605,954	2.553,749	2.042,389
Sal (2 centavos kilógramo)..	1.738,484	1.574,393	2.345,990
Totales.....	15.182,024	14.557,249	16.013,631

XCVI

En este cuadro pueden hacerse las siguientes observaciones :

1.^a Que en el sistema de derechos al peso se ha aumentado todos los años la lista de efectos libres ; de manera que en el espacio de dos años las importaciones que no pagan derechos han mas que triplicado.

1868 a 1869..... 1.856,992

1870 a 1871..... 5.887,841

Proporcion de efectos libres a la totalidad de los efectos importados:

En 1868 a 1869.....	12,23 por 100
En 1870 a 1871.....	36,80 por 100

2.^a Que los efectos que pagan el derecho mayor de 45 centavos por kilogramo han disminuido para pasarlos a una clase inferior.

Así, la cantidad de estos efectos, era :

En 1868 a 1869.....	3.605,954
En 1870 a 1871.....	2.042,389

Disminucion.....	1.563,565
------------------	-----------

O sea 43 por 100.

Proporcion de esta clase a la totalidad de los kilogramos importados :

En 1868 a 1869.....	23,75 por 100
En 1870 a 1871.....	12,76 por 100

3.^a Que la tarifa colombiana se ha liberalizado ya notablemente de 1868 a 1869 para acá.

Pues 15.182,024 kilogramos pagaron entónces \$ 2.089,062.

O sea -----\$ 0,137 por kilogramo.

I, 16.013,630----- pagaron en 1870 a 1871 \$ 1.561,000.

O sea solo-----\$ 0,097

Diferencia -----	\$ 0,040
------------------	----------

O sea 29 por 100 de disminucion.

Sinembargo, es natural creer que la importacion de lanas, algodones i otros efectos, sometidos al pago de 45 centavos por kilogramo, haya disminuido algo este último año, por consecuencia de la guerra europea.

XCVII

4.^a Pero disminucion efectiva ha debido haberla sinembargo en la rata de los derechos, tanto porque hai mayor número de efectos libres, como porque se ha rebajado la tasa de algunos de los que los pagan.

Así puede verse :

Efectos libres en 1868 a 1869.....	ks. 1.856,992
Id. id. 1870 a 1871.....	5.887,841

Aumento de efectos libres	ks. 4.030,849
---------------------------------	---------------

Rata proporcional del aumento, 315 por 100.

EFECTOS SUJETOS AL PAGO DE DERECHOS.

En 1868 a 1869.

De 2. ^a clase.....	k	7.980,594
De 3. ^a id.....		3.605,954
Sal.....		1.738,484
Total.....	k	13.325,032

En 1870 a 1871.

Efectos de 2. ^a clase.		3.632,804
Id. 3. ^a id.		2.104,606
Id. 4. ^a id.		2.042,389
Sal.		2.345,990

Total. k 10.125,789

Disminucion 3.199,243

Rata proporcional de la disminucion, 24 por 100.

Haciendo la comparacion sin contar la sal, cuyos derechos son insignificantes en proporcion a su peso, se obtiene este resultado:

Efectos de 2.^a i 3.^a clase en 1868 a 1869. . . k. 11.586,548Id. Id. 2.^a 3.^a i 4.^a id. en 1870 a 1871. . . . 7.743,799

Disminucion. k. 3.842,749

Rata proporcional, 33,16 por 100.

Repito, con todo, que este último año puede haberse afectado desfavorablemente por la guerra europea la importacion de efectos de 4.^a clase.

XCVIII

Con relacion a los valores declarados en las Aduanas, la disminucion de la rata de los derechos no aparece tan considerable.

Los valores importados en 1868 a 1869

Fueron. . . \$ 7.255,092 i pagaron. . . \$ 2.089,062

En 1870 a 1871. . 5.862,711 id. 1.561,082

Rata proporcional entre los valores i los derechos:

En 1868 a 1869 29.07

En 1870 a 1871 26.63

Diferencia. 2.44

Que equivale, sobre 29,07, a una disminucion proporcional de 11,87 por 100.

Esta es probablemente la disminucion que se aproxima mas a la verdad.
Los acreedores extranjeros la han calculado en 20 por 100.

XCIX

El resultado jeneral que sí es evidente es la disminucion del valor jeneral de los efectos importados con relacion a su peso.

Así: 15.182,024 kilógramos, importados en 1868 a 1869, valian \$ 7.255,092.

O \$ 0.50,34 de centavo por kilógramo.

I 16.013,630 kilógramos importados en 1870, a 1871,
solo valieron ----- \$ 5.862,711-21

O ----- \$ 0,36.61

Diferencia en ménos ----- \$ 0,13.73

Rata proporcional de la disminucion, 26 por 100.

Esta disminucion demuestra que hoy se importan muchos mas artículos de poco valor que, a causa de los derechos, no se importaban ántes.

Tambien debe ser este un resultado de la baratura i facilidad de los trasportes marítimos, principalmente, i en parte tambien de la mejora de los caminos de tierra.

Si hubiese caminos de ruedas en el pais que permitiesen el transporte de máquinas i efectos pesados, el movimiento que señalo seria mucho mas notable.

C

La comparacion del oríjen de las importaciones en los dos últimos años da los siguientes resultados :

PROCEDENCIAS.	1869 a 1870.		1870 a 1871.	
	PESO.	VALOR.	PESO.	VALOR.
Alemania.....	Ks. 895,092	\$ 168,502	688,611	\$ 306,076
Antillas.....	839,738	211,326	1.489,758	130,203
Cuba.....	169,025	18,380	101,734	50,589
Ecuador.....	113,570	13,649	116,085	113,692
Estados Unidos.....	2.661,099	407,234	2.473,587	484,034
Francia.....	1.983,386	1.472,422	527,892	611,835
Inglaterra.....	4.977,464	2.891,889	7.433,899	3.304,029
Panamá.....		-----	411,557	133,527
Perú.....	81,738	26,571	320,796	47,532
Venezuela.....	838,380	213,690	1.116,899	211,409
Varios.....	997,759	419,783	1.329,462	469,825
Total.....	14.557,251	\$ 5.843,446	16.010,289	\$ 5.862,711

El hecho culminante de esta comparacion es la disminucion de las importaciones francesas desde \$ 1.472,000, en 1869 a 1870, hasta \$ 611,000, en el último año, o sea de casi los dos tercios. Ese vacío será llenado en el presente año.

La importacion de Alemania aumentó un 90 por 100, i está llamada a aumentar mucho mas con el establecimiento reciente de dos líneas de vapores entre Brémen i Hamburgo i nuestros puertos.

Las importaciones de la isla de Cuba siguen tomando incremento. Consisten en cigarros i cigarrillos, vinos españoles i cera blanca.

Las de Inglaterra han tenido un incremento notable de 50 por 100 en el peso i casi 20 por 100 en el valor de los efectos.

Las relaciones entre los puertos francos del Estado de Panamá i el resto de la República, han aumentado i seguirán aumentando a merced de las nuevas líneas de vapores que los ligan.

Otro tanto sucederá con Venezuela, con quien no teniamos ántes comunicacion directa, i hoi tenemos dos mensuales servidas por vapor.

CI

Las cifras del comercio de cabotaje espresan simplemente el uso que se hace del mar para el comercio interior del pais.

Esta clase de comercio está todavía en su infancia entre nosotros, apesar de la inmensa estension de nuestra costa, llena de entradas profundas, de cabos salientes i bañada por los dos mares, Atlántico i Pácífico; situacion que es casi insular, i que se completaria como tal, si se hiciese uso de los grandes rios que cierran nuestras fronteras interiores.

A este respecto Riohacha i Cartajena son los dos puertos que van a la vanguardia en esta clase de trasportacion comercial, i que denotan un jérmen mas notable de tendencia hácia la navegacion marítima.

CII

El movimiento de kilógramos de este comercio comparado con el del año anterior, es el siguiente :

	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Efectos recibidos de cabotaje	Ks. 3.873,989	1.837,050
Efectos despachados para otros puertos.	2.387,757	1.180,575
Totales.	6.261,746	2.717,625
Disminucion en el último año.		3.544,121

Ignoro a qué causas deba atribuirse esta disminucion, que no sea a la guerra europea que alejó la marina alemana, que es la que principalmente hace ese comercio entre nosotros.

La diferencia entre los efectos recibidos i los despachados de cabotaje, representa las cifras procedentes del comercio costanero que, jeneralmente, no tienen retornos.

CIII

La comparacion por valores da naturalmente un resultado semejante :

	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Valores recibidos de cabotaje.	\$ 220,184	\$ 157,047
Valores despachados.	386,634	325,585
Totales.	606,818	482,642
Disminucion en el último año.		\$ 124,176

Como se puede notar, los valores despachados superan a los recibidos, porque naturalmente entre los primeros figuran mercancías extranjeras, cuyo valor es superior con mucho, en proporcion al peso, al de los víveres i artículos de esportacion que constituyen los efectos recibidos.

El comercio de cabotaje i costanero se hace principalmente entre Riohacha i la costa goajira, sobre todo, con el Portete i Bahía-honda ; i entre Cartajena i el golfo de Morrosquillo, en que están situados los dos puertos de Tolú i el Zapote.

En el Pacífico casi no existe, o si existe, las Aduanas de Buenaventura i Tumaco carecen de medios para tomar razon de él, lo que parece ser mas bien la verdad.

El de Panamá i Colon a las costas de Veraguas i Chiriquí i a las de Bocas del Toro, Porto belo i el Darien, debe ser considerable ; pero nos es desconocido.

CIV

El tonelaje i la naturaleza de los buques que han entrado a nuestros puertos, completando los datos del año de 1869 a 1870 con los de los puertos de Colon i Panamá en el año de 1869, i con el de 1870, el del año de 1870 a 1871, es el siguiente :

	Año de 1869 a 1870.		1870 a 1871.	
	Número de buques.	Tonelaje.	Número de buques.	Tonelaje.
Entradas.	1,346	801,398 *	1,318	721,145 **

Salidas (no espresan los datos del puerto de Colon i se omiten de todos los puertos; pero poco mas o ménos la cifra debió ser igual a la de las entradas).

CV

El progreso notable de este pais consiste en las líneas de vapores que tocan a sus costas i que puede estimarse así en el año corriente:

La línea alemana de Bremen que toca una vez al mes en los puertos de Sabanilla, Santamarta i Colon con vapores de 3,000 toneladas representa 108,000 toneladas.

La línea de Hamburgo-lo mismo-vapores de solo 2,500 toneladas. 90,000 Id.

La Mala Real, dos veces al mes en Colon i una en Cartajena, Sabanilla i Santamarta-vapores de 3,000 toneladas. 180,000 Id.

La de las Indias Occidentales i el Pacífico, dos veces al mes en los puertos de Colon, Cartajena, Sabanilla i Santamarta-vapores de 1,000 toneladas . . . 144,000 Id.

La línea francesa dos veces al mes en Colon i Santamarta-vapores de 3,000 toneladas. 72,000 Id.

La americana de las Malas del Pacífico, dos veces al mes en Colon-vapores de 2,500 toneladas. . . . 60,000 Id.

Total en el Atlántico. 654,000 Id.

EN EL PACÍFICO.

La línea americana de California, dos veces al mes en Panamá, vapores de a 2,500 toneladas. 60,000

La inglesa del sur del Pacífico, dos veces al mes en Panamá, vapores de 2,500 toneladas. 60,000

La americana de Centro-América, dos veces al mes en Panamá, vapores de 1,000 toneladas. 24,000

Pasan. 144,000

* El tonelaje del puerto de Colon no lo dan los datos pero se sabe que tocaron en 1869 274 vapores, 2 fragatas, 52 barcas, 73 bergantines i 194 goletas. Se computa en 350,000 toneladas.

** En 1870, 232 vapores, 2 fragatas, 22 barcas, 26 bergantines i 58 goletas. Se computa en 300,000 toneladas.

Vienen.	144,000
La inglesa del Ecuador i el Perú dos veces al mes en Panamá i Buenaventura, vapores de 800 toneladas	38,400
Total en el Pacífico.	182,400

Hai pues un tonelaje de vapor de mas de 850,000 toneladas anuales que toca en nuestras costas. El tonelaje de buques de vela, que disminuye todos los dias, no puede estimarse en mas de 100,000.

CVI

El movimiento del rio Magdalena, de que no se recojen datos, puede estimarse en cuarenta viajes al año entre Honda i Santamarta (190 leguas de distancia) con un tonelaje medio de 500 toneladas cada uno, o sea 20,000 toneladas de vapor al año de subida i otro tanto de bajada.

CVII

Para mayores detalles estadísticos acerca de nuestro comercio i producto de las aduanas, me refiero a los demas cuadros anexos a este informe, trabajados por el mui laborioso e inteligente Jefe de la Seccion de Aduanas, señor Alejandro Roa, en favor de quien me permito hacer una recomendacion especial, como uno de los mejores servidores del Gobierno en toda la República.

CVIII

El estudio del valor de las esportaciones ménos espuestas a ocultacion, confirmará la idea que arriba se espone acerca de la deficiencia de los datos relativos a la importacion.

Este valor fué el siguiente en el último año:

ADUANAS.	PESO.	VALOR.
Buenaventura	Ks. 1.224,841	\$ 439,754-30
Cartajena	3.163,872	654,559-45
Cúcuta	5.045,854	777,357-10
Riohacha	3441,282	147,807-55
Sabanilla	7.534,185	1.550,894-70
Santamarta.	6.078,920	4.449,629-20
Tumaco.	1.098,467	227,814-85
Totales.	Ks. 27.587,420	\$ 8.247,817-15

CIX

Comparando estas esportaciones con las del año de 1868 a 1869 se nota un aumento de 10 por 100 en el peso de los efectos esportados.

	1868 a 1869.	1870 a 1871.
Buenaventura.	Ks. 804,103	1.224,841
Cartajena.	4.669,678	3.163,872
Cúcuta.	2.903,433	5.045,854
Riohacha.	4.105,247	3.441,282
Sabanilla.	8.720,031	7.534,185
Santamarta.	3.123,503	6.078,919
Tumaco. :	651,971	1.098,467
Total.	Ks. 24.977,967	27.587,420

Pero si se comparan con las de 1869 a 1870, se observará una *disminucion* de 10 por 100 en el peso de los efectos.

	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Buenaventura.	734,722	1.224,841
Cartajena.	5.471,177	3.163,872
Cúcuta.	7.087,374	5.045,854
Riohacha.	3.857,836	3.441,282
Sabanilla.	8.420,040	7.534,185
Santamarta.	4.161,694	6.078,919
Tumaco.	567,190	1.098,467
Total.	30.300,033	27.587,420

La disminucion ha ocurrido en los puertos de Cartajena i Sabanilla (3.200,000 kilogramos): en el de Cúcuta (2.000,000) i en el de Riohacha (116,000 kilogramos); pero en cambio ha habido aumento (de 1.900,000 kilogramos) en Santamarta; i (de 1.000,000) entre Buenaventura i Tumaco.

CX

La comparacion por valores da estos resultados en los tres últimos años:

	1868 a 1869.	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Buenaventura	\$ 299,006	\$ 250,096	\$ 439,754
Cartajena	634,884	682,518	554,550
Cúcuta	485,352	1.007,068	777,357
Riohacha	110,464	112,706	147,808
Sabanilla	2.833,301	2.378,854	1.550,895
Santamarta	3.708,754	3.603,299	4.449,629
Tumaco	65,239	42,612	227,815
Totales	8.137,000	8.077,153	8.247,817

Este cuadro muestra una situacion estacionaria en Cartajena, aumento de 55 por 100 respecto de 1868 a 1869 i disminucion de 22 por 100 respecto de 1869 a 1870, en Cúcuta; aumento de 30 por 100 en Riohacha; disminucion de mas de 30 por 100 en Sabanilla; aumento de 25 por 100 en Santamarta, i mas que duplicacion en Buenaventura i Tumaco.

CXI

Investigando la naturaleza i cantidad de los principales efectos exportados en los tres últimos años, podremos ver la marcha de las principales industrias del comercio exterior.

E F E C T O S.	1868 a 1869.	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Añil	Ks. 23,676	Ks. 65,508	Ks. 182,199
Algodon	1.068,000	2.130,000	1.272,433
Café	3.802,000	8.113,000	6.404,475
Caucho .....	.....	309,488	442,776
Cueros	844,000	1.088,000	1.358,043
Maderas de tinte	8.628,000	7.395,000	4.749,651
Sombreros	15,000	48,000	57,991
Oro i plata	\$ 2.686,000	\$ 2.774,000	\$ 2.205,581
Tabaco	Ks. 5.714,000	Ks. 5.374,000	Ks. 4.825,021
Quina	1.224,000	1.304,000	2.347,883
Taguas .....	.....	1.378,507	1.824,674

CXII

Avaluando estos artículos puestos a bordo en la orilla del mar, por el precio verdadero que tienen allí, tendremos los valores siguientes :

182,199	kilógramos Añil a .	\$. 3	546,597
1.272,433	Id. Algodon a .	0,28	356,281
6.404,475	Id. Café a . . .	20	1.280,895
442,776	Id. Caucho a . .	70	309,943
1.358,043	Id. Cueros a . .	30	407,413
4.749,000	Id. Palos tinte a \$ 30 (tonelada).		143,470
57,000	Id. * Sombreros a .	15	855,000
Oro i plata			2.205,685
4.825,000	kilógramos Tabaco a . .	\$. 0-36	1.737,000
2.347,883	Id. Quina a . . .	0-37½	880,456
1.824,674	Id. Tagua a . . .	0-05	91,233
3.141,000	Id. Efectos varios a .	0-10	314,100
27.587,420	Id.	\$	9.128,073
Agregando lo que haya salido fuera de rejis-			
tro, que estimaré en			\$. 120,000
I las esportaciones del Istmo de Panamá. . .			600,000
Las de los territorios de Oriente.			200,000
Las de las fronteras terrestres.			250,000
Las de las costas goajira i de San Blas. . .			50,000
Las del Chocó.			300,000
Oro fuera de registro.			250,000
Total.			\$. 10.898,073

CXIII

No puede, ciertamente, estimarse nuestra esportacion en ménos de \$ 10.750,000.

¿Qué se hace, pues, la diferencia de \$ 5.000,000, comparada esta cifra con la de las importaciones?

Natural es suponer que los datos consulares, que son los que a su voluntad suministran los comisionistas estranjeros, son deficientes.

CXIV

En la esportacion del último año son menores que en los dos anteriores las cifras de los siguientes artículos:

Algodon, que bajó de 2.132,000 kilógramos a 1.272,000.

* Cada tercío de sombreros lleva cincuenta docenas; de manera que cada kilógramo se forma de ocho a diez sombreros.

Maderas de tinte, de 7,395 toneladas a 4,749.

Oro i plata, de \$ 2.777,400 a 2.205,000.

Tabaco, de 107,480 quintales a 96,500.

Diferencias que valen mas de un millon de pesos; circunstancia que merece tenerse presente al considerar los anteriores cálculos.

CXV

Entre los artículos de esportacion hai uno que no ha correspondido a las esperanzas que se fundaban en él: los añiles.

Despues de invertirse mas de millon i medio de pesos en montar los establecimientos i sostener las plantaciones, empieza a prevalecer la idea de que esta planta agota mui pronto los jugos de la tierra, da apenas medianas cosechas al segundo año i pérdidas el tercero. Se cree que una tercera parte de los establecimientos será abandonada en el año de 1872.

El hecho es, que el cultivo del añil requiere conocimientos agrícolas de que carecemos en el pais. Parece que es indispensable para el buen éxito, una preparacion esmerada de la tierra, riegos convenientemente establecidos, abonos i rotacion en las cosechas; prácticas en cuya eficacia se tiene mui poca confianza por aquí, principalmente a causa de que requieren un capital mas considerable del que nuestros agricultores pueden disponer.

CXVI

En cambio, en los Estados de Bolívar i Magdalena está renaciendo el cultivo de la caña de azúcar: i la fabricacion de mascabado en el uno i de panela en el otro empiezan a llamar vivamente la atencion, a virtud de ensayos felices hechos en Bolívar por el distinguido ciudadano cubano, señor Francisco Javier Balmaseda, i en el Magdalena por el infatigable i progresista ciudadano aleman, señor Carlos Hauer Simmonds.

El señor Balmaseda parece haber hecho la demostracion de que la cantidad de caña de azúcar que, reducida a miel solo daria de \$ 10 a \$ 12, convertida en mascabado encuentra salida segura i pronta a \$ 18.

El señor Simmonds ha obtenido provechos mui satisfactorios con la esportacion de panela, que él compra en los pueblos inmediatos a Santa-marta a dos pesos quintal i vende en Inglaterra i Alemania de \$ 5 a \$ 5-20.

Si fuese seguro este último precio, es evidente que la panela podria esportarse desde el Banco para abajo con buenos resultados. Con fletes mas baratos en el Magdalena, acaso desde Guáduas i Chaguaní mismo seria posible la esportacion.

La esportacion de estos artículos en el último año figura en los cuadros por las cantidades siguientes:

Azúcar ----- 52,027

Panela ----- Ks. 116,042

El primero procede en parte de Cartajena, el segundo en su totalidad de la Aduana de Santamarta.

CXVII

El destino de las esportaciones, segun las diversas nacionalidades, fué el siguiente :

PAISES.	KILÓGRAMOS.	VALORES.
Alemania. -----	7.471,315	\$ 1.543,051
Antillas -----	652,405	203,458
Ecuador -----	69,136	5,037
Estados Unidos -----	4.471,315	1.116,299
Francia -----	272,228	113,078
Inglaterra -----	8.452,897	3.877,404
Perú -----	473,044	7,582
Cuba -----	47,489	8,503
Venezuela -----	5.045,854	777,357
Puertos del Istmo -----	528,535	174,795
Diversos -----	411,834	421,253
Totales -----	27.587,421	\$ 8.247,817

CXVIII

El exámen de este cuadro descubre a primera vista la inesactitud de la declaracion del valor de los efectos hecha por los esportadores.

Para Cuba, por ejemplo, se esportaron 47,489 kilogramos, cuyo contenido era esclusivamente sombreros de jipijapa de Neiva, Antioquia i Bucaramanga, principalmente de las dos primeras procedencias. Se sabe que en cada carga de 125 kilogramos caben mil sombreros; luego en 380 cargas ($380 \times 125 = 47,489$) debian ir 380,000 sombreros, cuyo valor no puede estimarse a ménos de \$ 1-60 cada uno, o sea \$ 600,000. Rebájese lo que se quiera de este cálculo, i todavia se comprenderá la deficiencia de los datos de la Aduana, que solo atribuye a esta esportacion un valor de \$ 8.503!

Las esportaciones para el Ecuador están avaluadas en solo \$ 5,037, i se ha visto que solo las importaciones por Carlosama, valian \$ 113,000!

CXIX

Las esportaciones por Maracaibo no van destinadas al consumo de Venezuela, sino al de los Estados Unidos i Europa.

Otro tanto sucede respecto de las dirigidas al Istmo de Panamá, que en su mayor parte se dirijen a la Union americana i la Gran Bretaña.

CXX

Comparando las anteriores cifras con la distribucion del año de 1869 a 1870, se puede observar el vario jiro de nuestro comercio.

PAISES.	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Inglaterra. Ks.	4.996,218	Ks. 8.452,897
Alemania.	9.925,813	7.471,315
Venezuela.	7.087,374	5.045,854
Estados Unidos.	3.287,785	4.162,685
Antillas.	1.441,845	652,405
Francia.	2.639,102	272,228
Diversos.	921,895	1.530,037
Total. Ks.	30.303,033	27.587,421

CXXI

Comparado el destino de las esportaciones i su valor en los dos años, podrán observarse otras diferencias.

PAISES.	VALORES.	VALORES.
	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Gran Bretaña. \$	1.939,391	\$ 3.877,404
Alemania	2.679,990	1.543,051
Estados Unidos.	645,216	1.116,299
Venezuela	1.007,068	777,357
Antillas.	228,862	203,458
Francia.	1.456,819	113,078
Diversos.	119,807	618,170
Totales. \$	8.077,153	\$ 8.247,817

Se ve aquí que nuestras esportaciones a la Gran Bretaña fueron dobles el último año; las de Alemania, 40 por 100 menores; las de los Estados Unidos, 80 por 100 mayores; las de Venezuela, 23 por 100 menores; las de las Antillas, iguales; las de Francia quedarom reducidas a poco mas de la sétima parte; i las de paises diversos quintuplicaron.

Todos estos cambios puede decirse que fueron efecto de la guerra europea, que dispersó nuestro comercio fuera de sus centros acostumbrados.

Para lo porvenir, si alguna conjetura es permitida i fuese de aplicacion práctica, se podrá decir que el reciente establecimiento en nuestras costas, de nuevas líneas de vapores, inglesas i alemanas, está llamado a ensanchar nuestro comercio con esos dos países, i restringirlo respecto de los Estados Unidos, si este país no estableciese líneas directas con nuestros puertos ni modificase su tarifa proteccionista.

SECCION 6.ª

TARIFA.

CXXII

Sobre esta materia sustantiva del ramo de Aduanas no tengo observacion ninguna que hacer en el presente año. El de 1870 a 1871 ha sido de transicion en el planteamiento de la modificacion decretada en 1870, que se puso en ejecucion por medio de una escala ascendente i descendente a un mismo tiempo en los diez primeros meses del año económico.

Como ya os dije, aun no están preparados los datos de totalizacion i de distribucion del producto de la renta entre las diversas clases de la tarifa para poder juzgar de sus efectos; i aun cuando lo estuvieran, la esperiencia de un año de transicion i de guerra europea no es a propósito para formar juicios acertados.

Lo único que diré es, que nada hai tan funesto para las transacciones como los cambios frecuentes en la tarifa, que perturban todos los cálculos, trastornan el buen éxito de las mejores combinaciones comerciales i desesperan al comerciante. Nada hai tampoco que ofrezca mayores alicientes al contrabando ni que cause mayores dudas, vacilaciones i abstenciones al comercio honrado.

CXXIII

La actual tarifa, resultado de la esperiencia de diez años, en que se han ensayado diversos métodos, desde un solo derecho hasta cinco clases de derechos, ha dejado al fin cuatro, a saber:

Efectos libres, cuya nomenclatura es estraordinariamente larga, i en algunos casos sin objeto.

Efectos que pagan 5 centavos por kilogramo, o sea de \$6 a \$7 por carga de mercaderías de 120 a 140 kilogramos; derecho que en ningun caso grava con mas de 25 por 100 el valor primitivo de los artículos, i cuyo gravámen jeneral no pasa de 20 por 100.

Efectos que pagan 20 centavos por kilogramo, o de \$24 a \$28 por carga de mercancías. Como esta clase se compone de telas blancas e hilo de algodón, telas de cáñamo, vinos i licores i algunos metales manufacturados (no hierro ni acero), efectos todos cuyo valor pasa siempre de \$50 o \$60 por carga, puede decirse que casi en ningun caso grava este derecho mas de 50 por 100 a los artículos sobre que se aplica.

Los vinos i licores pagan esta rata de 40 a 60 por 100; pero tambien la pagan las telas de algodón ordinarias como domésticas i bramantes. Se cree que las telas de cáñamo no pagan mas de 28 a 36 por 100.

I efectos de cuarta clase, que pagan a 45 centavos, que en casi su totalidad son telas finas o pintadas de algodón, i telas de lana, lino, seda o con trama de alguna de estas fibras; artículos sobre los que, el gravámen oscila entre $2\frac{1}{2}$ i 40 por 100; pero que, salvo alguna rara escepcion, nunca pasa de ahí.

CXXIV

La tarifa grava en la actualidad probablemente con ménos de 25 por 100 a la totalidad de los efectos, lo que no es, a la verdad, insoportable, i aun es lo mas liberal que se ha visto jamas en este pais. Es de fácil aplicacion por parte de los empleados. No ocasiona molestia ni traba nacida de la apertura i reconocimiento de un gran número de bultos. Se presta a un despacho rápido i sencillo de las mercaderías. No presenta estímulos graves al contrabando; i últimamente, en lo posible, guarda armonía con la tarifa de los paises vecinos, para no fomentar en ellos el contrabando ni atraerlo a nuestras fronteras.

Esta última cualidad es debida al establecimiento de la clase 3.^a que redujo los derechos sobre las telas blancas de algodón, artículos que, a \$0.45 el kilogramo, podian ser importados de contrabando por las vías de Venezuela i el Ecuador, en donde pagaban mucho ménos.

El establecimiento del Jurado de Aduanas hace, por lo demas, soportables algunas imperfecciones de la lei, i permite bajar a una clase inferior de la tarifa los artículos que resulten gravados en extremo.

CXXV

De los primeros borradores informes de la estadística de las Aduanas tomo las siguientes cifras acerca de la importacion de telas de diversas es-

pecies i de la de vinos i licores, cuyos derechos, como sabeis, representan las tres cuartas partes del producto de las Aduanas :

	Peso.	Derechos.
Telas de algodón finas i pintadas (\$ 0,45) .. Ks	1.349,303	\$ 606,186-35
Id. blancas a (0,20)	895,068	179,013-60
Id. de lana a (0,45)	340,298	152,134-10
Id. de lino (0,45)	56,528	25,437-60
Id. de cáñamo (0,20)	356,324	71,264-80
Id. de seda.	17,885	8,048-25
Id. de diversos hilos (0,45).....	244,864	101,188-80
Totales.....	3.260,270	1.143,273-50

Así pues :

Telas de 4. ^a clase.	Ks. 2.008,878	\$ 892,915-10
Id. de 3. ^a id.	1.251,392	250,278-40

Los vinos i licores subieron a ks. 631,054.

I pagaron por derechos \$ 126,210-80.

CXXVI

Por consiguiente las telas de diversas especies, para el vestido de los hombres pagó el 72,65 por 100 de la totalidad de los derechos de importacion.

El resto de los artículos importados pagó tan solo 27,65 por 100.

Los vinos i licores, artículos de lujo i que en mucha parte, solo satisfacen la necesidad de un vicio destructor pagaron \$ 126,210-80.

O sea, 8,09 por 100 del impuesto de importacion.

Si se agrega al producto del derecho de las telas, el que pagan los sombreros i el calzado, se verá que esta contribucion gravita en mas de sus tres cuartas partes sobre el vestido.

CXXVII

La importacion de telas i licores en 1870 a 1871 comparado con la de los dos años anteriores, puede verse en el cuadro siguiente, despreciando fracciones.

	1868 a 1869.	1869 a 1870.	1870 a 1871.
Telas de algodón.....	Ks. 2.228,000	1.532,000	2.244,000
Lana	751,000	236,000	340,000
Cáñamo.....	570,000	359,000	356,000
Lino.....	246,000	145,000	56,000
Seda	17,000	12,400	17,800
Hilos de diversas fibras.....	67,000	388,000	225,000
Vinos i licores.....	1.873,000	1.270,000	631.000

La disminucion que, respecto de 1868 a 1869 se nota en las importaciones de lanas i vinos i licores, puede atribuirse a que las primeras se importan de Francia en sus dos terceras partes, i los últimos en sus cuatro quintas, de donde no pudieron tal vez venir el último año por causa de la guerra. La disminucion notabilísima de los linos procede, a no dejar duda, de que se les importa con el nombre de cáñamo para defraudar los derechos. En parte, lo mismo debia suceder con los algodones a favor de la inesplicable diferencia que habia ántes entre las telas de estas tres fibras.

CXXVIII

Como puede notarse, el aumento que haya habido en la importacion de telas blancas de algodón, i el del producto de los derechos sobre los cáñamos i los vinos i licores, aun no ha alcanzado a compensar la baja hecha en el derecho de los jéneros blancos de algodón.

En efecto, 895.000 kilogramos de éstos a \$ 0-45 kilómetro, habrian pagado ántes \$ 402,750. Como solo pagaron \$ 179,000 ha habido una disminucion de \$ 223,750.

I como el mayor rendimiento de las telas de cáñamo sobre 356,000 kilogramos solo fué de \$ 53,000

I el de los vinos i licores sobre 631,000 kilogramos, de . . . 95,000

Total \$ 148,000

Se ve que todavía hai un déficit de \$ 71,000.

Que, sinembargo, es de esperar sea colmado en el año corriente con una mayor importacion de telas blancas, vinos i licores.

CXXIX

Me lisonjea si, la esperanza de que esa baja en el derecho de las telas blancas de algodón, que consumen en su vestido interior las poblaciones laboriosas de la República, del sur i del norte, de la costa i del interior,—no solo ha permitido luchar con buen éxito contra el contrabando que empezaba a hacerse con ellas por las dos fronteras terrestres del Táchira i del

Carchi, sino producido el efecto de estimular la introduccion de telas mas fuertes i pesadas, repelidas ántes por un derecho monstruoso; con lo que los consumidores estarán mejor abrigados i harán en la duracion de sus vestidos una economía no despreciable. Una rebaja de 25 centavos en kilógramo equivale, sobre 400 yardas de tela ordinaria contenidas en un fardo de 72 kilógramos de peso, a \$ 18 de economía o 5 centavos en yarda, suma no despreciable para nuestros jornaleros. Con este solo resultado puede justificarse esa variacion a la tarifa decretada en 1870.

CXXX

Pero si se objetase que las telas de cáñamo, que tambien consumen las clases trabajadoras de los climas cálidos, pagan ahora derechos mayores, contestaria: que ese recargo es insignificante en comparacion de la economía que las mismas clases hacen en las telas blancas de algodón, que consumen en cantidad mucho mayor que las de cáñamo; i que ese recargo no alcanza a formar un gravámen de mas de 30 o 35 por 100, rata que es superada por el impuesto sobre las telas de algodón. Contestaria tambien que la naturaleza del sistema de tarifa por el peso de las mercancías no consiente esas diferencias considerables entre el derecho de telas cuya apariencia puede confundirse, porque solo conducen a una fácil defraudacion de los derechos, haciendo pasar por telas de una fibra ménos gravada, otras que debieran pagar derechos mayores.

CXXXI

Los vinos i licores quedan tambien mas gravados que ántes; pero el alza no es notable, sino porque ántes, este artículo, que puede resistir derechos mejor que ningun otro, supuesto que no lo consumen las clases pobres, no pagaba casi ningunos, no puedo darme cuenta bien porqué.

El vino embotellado, es jeneralmente de regular calidad. Entre los precios de 24 chelines o 30 francos caja, que es el *minimum* del que se importa (porque de un precio menor solo pueden venir falsificaciones o vinos mui ordinarios que no valen la pena de embotellarlos) i el de 64 chelines u 80 francos, de cuyo límite rara vez pasa, puede tomarse un término medio de 45 francos o \$ 9 por caja. Este es el precio jeneral del coñac.

Tres de éstas valen \$ 27 i hacen un tercio de 72 kilógramos que, a 20 centavos pagan \$ 14-40, o mui poco mas de 50 por 100.

¿Podria decirse que es escetivo este derecho cuando las telas de algodón para el vestido del jornalero pagan 50 i aun 60 por 100 todavía?

40 piezas de zaraza ordinaria de a 5 chelines pieza, valen 200 chelines o \$ 50: pesan 75 kilógramos i pagan a \$ 0-45, \$ 33,75, que son 67½ por 100.

¿ Podria declamarse contra el derecho de los vinos cuando no ha suscitado reclamacion el de las zarazas ?

CXXXII

Ademas, puede ser remota esta prevision, puede ser poco probable ; pero no es imposible.

Si en cambio de conceder una rebaja al derecho sobre los vinos, se nos ofreciese rebajar en algun pais de Europa el que allá pesa sobre nuestro tabaco ¿ no seria este un resultado de los mas lisonjeros que pudiésemos obtener en nuestras relaciones comerciales en beneficio de nuestra industria interior ?

SECCION 7.ª

Pormenores de algunas Aduanas.

CXXXIII

El establecimiento del ferrocarril de Bolívar, las facilidades i baratura que por esta causa debia ofrecer la vía de Sabanilla i la resolucion adoptada por casi todas las Compañías de vapores atlánticos de hacer estacion en ese puerto, —hicieron esperar que el tráfico por esa vía aumentase considerablemente, con perjuicio del movimiento del puerto de Santamarta.

Lo primero se ha realizado: es decir, las importaciones aumentaron lijeramente por Sabanilla durante el año de 1870 a 1871, i en una escala mucho mayor todavía en el primer trimestre de 1871 a 1872; pues los productos de esta Aduana subieron desde \$ 93,000 en 1869 a 1870 a \$ 131,000 en 1870 a 1871, i en el primer trimestre del corriente, de un término medio de \$ 9,000 mensuales habian subido a \$ 27,000, lo que quiere decir que el tráfico ha triplicado.

La segunda espectacion no ha tenido lugar. En 1870 a 1871, produjo la Aduana de Santamarta \$ 1.077,000, producto ordinario apenas inferior en \$ 23,000, o 2½ por 100, al del servicio anterior.

En el primer cuatrimestre del corriente año ha dado todavía un término medio de \$ 94,000 mensuales, que es esactamente el término medio del rendimiento de los dos años anteriores.

En consecuencia del aumento en los productos de Sabanilla, se ha rebajado del 4 al 3 por 100 de los productos, la cuota divisible como sueldo eventual entre los empleados.

CXXXIV

En la de Cartajena no ha ocurrido cambio alguno digno de mencion, si se esceptúa la operacion de boyar el canal de entrada al puerto i el fondeadero, para dar mayor seguridad a los buques, que debe estar en estos momentos en curso de ejecucion.

CXXXV

La Aduana de Cúcuta continúa luchando con las vicisitudes consiguientes al estado de paz o de guerra entre nuestros vecinos de allende el Táchira, que ya abre, ya cierra las puertas al comercio exterior de esos ricos e industriosos valles. Con el objeto de emancipar a la agricultura i el comercio de esa seccion de una situacion tan difícil, se ha fomentado la organizacion de una empresa que abra camino directo al Magdalena, con el pensamiento de que aunque esa vía no sea económica en absoluto, vale mas pagar bajo la forma de fletes a nuestros conciudadanos lo que en Maracaibo se paga bajo la de contribuciones, destinadas en gran parte a mantener viva la hoguera de la discordia civil.

CXXXVI

El establecimiento del puerto franco ha dado algunas facilidades al contrabando en la de Buenaventura i disminuido lijeraamente los productos de la Aduana durante el último año económico. Esta circunstancia ha hecho necesario el aumento del resguardo de ese puerto; pero ántes de volver atras de la franquicia conviene esperar un poco mas sus resultados, i ver si esa medida atrae al fin algun comercio i poblacion hácia la despoblada aunque rica costa del Pacífico.

CXXXVII

La Aduana de Tumaco dió 25 por 100 de aumento sobre el año anterior; pues de \$ 44,000 subió a mas de \$ 53,000, producto que me parece el mas alto a que ha llegado jamas esta Aduana.

Los señores Grindale i Compañía de esa plaza solicitaron del Poder Ejecutivo, durante las sesiones del último año, permiso para establecer un vapor entre Tumaco i Buenaventura, ofreciendo que trasportarian gratuitamente en todos sus viajes una seccion del resguardo, siempre que se les diese permiso para tocar, llevando mercancías nacionalizadas, en los puertos no habilitados para el comercio exterior. Creyéndose el Poder Ejecutivo sin facultad para dar este permiso dirigió la solicitud al Congreso, el cual al fin no dictó resolucion alguna sobre el particular. Considero digno de inte-

res este asunto i me permito rogaros que renoveis al próximo Congreso vuestra recomendacion favorable en el particular.

CXXXVIII

La Aduana de Carlosama que hacia años no daba producto alguno, lo dió en el último, aunque no el suficiente para cubrir sus gastos. Sus rendimientos consistieron principalmente en el producto de los comisos hechos al comercio fraudulento. Carlosama es mas bien una estacion de resguardo que una Aduana, pues los productos naturales i manufacturados del Ecuador están esentos de derechos, en virtud del tratado de reciprocidad con este pais. Mas, por allí pueden introducirse de contrabando dentro de nuestras fronteras las mercaderías no ecuatorianas que, por pagar derechos menores en los puertos de ese pais que en los nuestros, podrian pretender el paso por la abierta frontera terrestre a buscar consumidores colombianos. En este caso se encontraban las telas blancas de algodón que, pagando ántes de la tarifa de 30 de junio de 1870, \$ 64 de derechos por carga en nuestras aduanas, solo pagaban \$ 15 o \$ 16 en los puertos ecuatorianos, cuyo márgen de \$ 48 permitia a esas telas atravesar todo el Ecuador, desde Guayaquil hasta Tulcan para competir en Pasto i Túquerres con las telas importadas por Tumaco. Puede que este fraude, que nuestro Cónsul en Quito estimaba que se hacia por mas de \$ 250 o \$ 300,000, haya cesado con la reforma ántes mencionada.

CXXXIX

La Aduana de Turbo que por estar situada en un punto escéntrico no produjo un centavo por derechos de importacion en dos años, fué mandada trasladar a la boca de Rio-sucio sobre el Atrato.

Despues de tocar con dificultades serias para encontrar quien quisiese aceptar el puesto de Administrador, una avenida del Atrato se llevó parte del exíguo número de casas del poblado, i el establecimiento de la Aduana estuvo próximo a fracasar. Solo por patriótica exigencia del Poder Ejecutivo convino el nombrado, señor Francisco Pardo, en empezar el ejercicio de sus funciones en mayo o junio último, de suerte que en el último año no dió productos algunos.

Situada la Aduana en la confluencia del tributario principal de la orilla derecha del Atrato, cubre el paso para Antioquia i hácia los establecimientos que se funden sobre los rios Truandó i Napipí, en el caso de que los trabajos del canal interoceánico hubiesen de empezar. Cubre tambien el paso de las mercancías destinadas al alto Chocó, i es bajo todos aspectos un sitio bien escojido. Falta solo que la insalubridad del clima, la falta

de sociedad i la escasez de recursos hagan imposible sostener ese puesto comercial, que a todo trance debiera tratar de fomentarse.

CXL

La Aduana de Tolú no empezó a funcionar hasta el mes de mayo o de junio último, i no dió, por consiguiente, productos algunos en 1870 a 1871; pero ha empezado a darlos en el servicio corriente, i puede, con la visita de buques extranjeros i las facilidades que ofrecerá para el despacho del comercio local, llegar a ser un establecimiento útil para las poblaciones de Lorica, Chinú, Ciénaga de Oro i aun algunas del Cármen, que tienen que hacer hoy el comercio exterior por el distante intermedio de las plazas de Cartagena o Magangué.

CXLI

De la Aduana de "El Viento," sobre el rio Arauca, no se tiene noticia siquiera de que haya empezado a funcionar. Establecida con el pensamiento de asegurar los intereses fiscales de Venezuela i de crear recursos para atender a los gastos del territorio de Casanare, se creyó para ello punto mas adecuado el de la poblacion fronteriza del bajo Arauca, que la antigua ciudad de este nombre, situada en la parte alta del mismo rio. Desde junio último se puso en marcha a desempeñar ese puesto el intelijente jóven José María Mallarino.

CXLII

Réstame solo esponer, en materia de Aduanas, la necesidad urgente que se experimenta de tres buques guarda-costas para perseguir el contrabando; situados dos en el Atlántico i uno en el Pacífico.

La estension desmesurada de la bahía de Cartagena, que es accesible a pequeñas embarcaciones desde Boca-chica hasta Boca-cerrada, en seis o siete leguas de costa; los puertos, abras i caletas que abundan en toda la costa atlántica desde el cabo de Chichibacoa, en la península Goajira, hasta la boca del rio Sinú, al sur del golfo de Morrosquillo, hacen fácil el contrabando para las poblaciones de la orilla del mar del Norte; i otro tanto sucede en el mar del Sur, desde Tumaco hasta Buenaventura.

El último Congreso quiso a todo trance que se estableciesen dos guarda-costas de vapor, i así lo dispuso en la lei de Presupuestos; pero éstos requieren para ser efectivos un gasto de primer establecimiento de mas de \$ 100,000, i otro de servicio i conservacion anual de \$ 40 o \$ 50,000, suma que está fuera del alcance de nuestros recursos actuales.

Tres cutters veleros, de cincuenta toneladas cada uno, podrian adquirirse con no mas de \$ 16,000, i servirse con otro anual de \$ 4 o \$ 5,000, suma que no está fuera de nuestra posibilidad.

En consecuencia, me he permitido incluir a este efecto la partida correspondiente en el proyecto de Presupuesto para 1872 a 1873.

SECCION 8ª

Casas de moneda.

CXLIII

Lo amonedacion de oro puede decirse que es cosa concluida, o poco ménos en nuestro pais, si se exceptúa tal vez en la Casa de moneda de Medellin, en algunos años de depreciacion de las letras sobre Europa. El oro es esencialmente un producto de esportacion indispensable para saldar nuestras importaciones en el extranjero, i no agregándole, como no le agrega nuestro cuño, un valor nuevo al metal, la operacion de acuñar causa una pérdida igual, por lo ménos, a los derechos de acuñacion. Cuando el cuño produce una moneda cuyo grabado es imperfecto i en cuya lei no se puede tener confianza, la pérdida es todavía mucho mayor, porque debe agregársele el descuento con que esa moneda circula en el mercado.

CXLIV

Puede verse así en la historia estadística de las acuñaciones de la Casa de moneda de Bogotá, publicada en el Apéndice a la Memoria de Hacienda de 1871.

La acuñacion de oro fué, desde la fundacion de esta Casa de moneda en 1753 hasta 1850, en que se dió libre la esportacion de oro, de \$ 1.000,000 anuales por término medio. Inmediatamente que la esportacion del metal en polvo o en barras fué permitida por la lei, las acuñaciones bajaron súbitamente a \$ 322,000, i siguieron bajando hasta que en 1858 a 1859 fueron solo de \$ 74,000, cifra de que no se ha avanzado, con solo la escepcion de 1861 a 1862, en que la clausura de la Aduana de Cúcuta, ocasionada por la guerra civil, trajo el oro de Jiron i Bucaramanga, i tal vez algo del de Antioquia, obtenido en cambio del comercio de contrabando que se hacia desde Honda con mercancías extranjeras, i la hicieron subir momentáneamente a \$ 112,000: en 1869 a 1870 habia caido hasta \$ 16,860 solamente.

Si se lograra introducir las monedas de oro en la circulacion, tal vez esta suma volverá a subir a \$400 o \$500,000 anuales en algunos años; pero probablemente nunca será de consideracion.

CXLV

La de plata nunca lo ha sido, porque hasta ahora por lo ménos nuestras minas de este metal solo han producido cantidades insignificantes. Así, la acuñacion de plata desde 1753 hasta 1870 (en un período de 117 años) e incluyendo las reacuñaciones hechas en 1814 i 1815, 1820 a 1823 (de monedas de 0,917 para convertirlas en monedas de 0,666), de 1839 a 1849 (para convertir la moneda de cruz u orejona en moneda regular de 0,900) i de 1863 a 1870 (para convertir de nuevo la moneda de 0,666 al título de 0,900) solo ha alcanzado a 141,900 kilogramos, o \$ 6.334,497; es decir, a \$ 56,000 anuales. Rebajando de esta suma las reacuñaciones hechas en diversos períodos, se puede decir que la acuñacion anual en la Casa de moneda de Bogotá, que ha verificado las cuatro quintas partes de la acuñacion total de plata en el pais, no ha pasado de \$ 40,000 anuales.

CXLVI

La produccion de plata, sinembargo, empieza a aumentar sensiblemente con el laboreo de nuevas minas.

En los últimos seis años han subido las acuñaciones en la Casa de moneda de Bogotá a las cifras siguientes:

1865 a 1866.	Ks. 3,314	\$ 109,180
1866 a 1867.	1,960	79,478
1867 a 1868.	1,495	54,231
1868 a 1869.	2,972	114,880
1869 a 1870.	2,771	112,402
1870 a 1871.	5,307	271,847
Total.	Ks. 17,819	\$ 62,0188

Lo que da un término medio de 2,970 kilogramos i \$ 113,670 anuales.

Deduciendo reacuñaciones i acuñacion de plata de alhajas puede calcularse una acuñacion anual de 2,000 kilogramos i \$ 80,000 anuales; pero si a esto se agrega la esportacion de plata en barras, que probablemente se hacia ántes sin conocimiento de la Aduana, i que en el último año, en que

Tres cutters veleros, de cincuenta toneladas cada uno, podrian adquirirse con no mas de \$16,000, i servirse con otro anual de \$4 o \$5,000, suma que no está fuera de nuestra posibilidad.

En consecuencia, me he permitido incluir a este efecto la partida correspondiente en el proyecto de Presupuesto para 1872 a 1873.

SECCION 8.^a

Casas de moneda.

CXLIII

Lo amonedacion de oro puede decirse que es cosa concluida, o poco ménos en nuestro pais, si se exceptúa tal vez en la Casa de moneda de Medellin, en algunos años de depreciacion de las letras sobre Europa. El oro es esencialmente un producto de esportacion indispensable para saldar nuestras importaciones en el extranjero, i no agregándole, como no le agrega nuestro cuño, un valor nuevo al metal, la operacion de acuñar causa una pérdida igual, por lo ménos, a los derechos de acuñacion. Cuando el cuño produce una moneda cuyo grabado es imperfecto i en cuya lei no se puede tener confianza, la pérdida es todavía mucho mayor, porque debe agregársele el descuento con que esa moneda circula en el mercado.

CXLIV

Puede verse así en la historia estadística de las acuñaciones de la Casa de moneda de Bogotá, publicada en el Apéndice a la Memoria de Hacienda de 1871.

La acuñacion de oro fué, desde la fundacion de esta Casa de moneda en 1753 hasta 1850, en que se dió libre la esportacion de oro, de \$1.000,000 anuales por término medio. Inmediatamente que la esportacion del metal en polvo o en barras fué permitida por la lei, las acuñaciones bajaron súbitamente a \$322,000, i siguieron bajando hasta que en 1858 a 1859 fueron solo de \$74,000, cifra de que no se ha avanzado, con solo la escepcion de 1861 a 1862, en que la clausura de la Aduana de Cúcuta, ocasionada por la guerra civil, trajo el oro de Jiron i Bucaramanga, i tal vez algo del de Antioquia, obtenido en cambio del comercio de contrabando que se hacia desde Honda con mercancías extranjeras, i la hicieron subir momentáneamente a \$112,000: en 1869 a 1870 habia caido hasta \$16,860 solamente.

Si se lograra introducir las monedas de oro en la circulacion, tal vez esta suma volverá a subir a \$400 o \$500,000 anuales en algunos años; pero probablemente nunca será de consideracion.

CXLV

La de plata nunca lo ha sido, porque hasta ahora por lo ménos nuestras minas de este metal solo han producido cantidades insignificantes. Así, la acuñacion de plata desde 1753 hasta 1870 (en un período de 117 años) e incluyendo las reacuñaciones hechas en 1814 i 1815, 1820 a 1823 (de monedas de 0,917 para convertirlas en monedas de 0,666), de 1839 a 1849 (para convertir la moneda de cruz u orejona en moneda regular de 0,900) i de 1863 a 1870 (para convertir de nuevo la moneda de 0,666 al título de 0,900) solo ha alcanzado a 141,900 kilogramos, o \$ 6.334,497; es decir, a \$ 56,000 anuales. Rebajando de esta suma las reacuñaciones hechas en diversos períodos, se puede decir que la acuñacion anual en la Casa de moneda de Bogotá, que ha verificado las cuatro quintas partes de la acuñacion total de plata en el pais, no ha pasado de \$ 40,000 anuales.

CXLVI

La produccion de plata, sinembargo, empieza a aumentar sensiblemente con el laboreo de nuevas minas.

En los últimos seis años han subido las acuñaciones en la Casa de moneda de Bogotá a las cifras siguientes:

1865 a 1866.		Ks. 3,314	\$ 109,180
1866 a 1867.		1,960	79,478
1867 a 1868.		1,495	54,231
1868 a 1869.		2,972	114,880
1869 a 1870.		2,771	112,402
1870 a 1871.		5,307	271,847
Total.		Ks. 17,819	\$ 62,0188

Lo que da un término medio de 2,970 kilogramos i \$ 113,670 anuales.

Deduciendo reacuñaciones i acuñacion de plata de alhajas puede calcularse una acuñacion anual de 2,000 kilogramos i \$ 80,000 anuales; pero si a esto se agrega la esportacion de plata en barras, que probablemente se hacia ántes sin conocimiento de la Aduana, i que en el último año, en que

fué legalmente permitida, figura ya en la forma

de mineral por.	Ks. 128,937 i \$	80,128-50
I de barras de plata	2,789 i	206,972-10
I plata aurífera	313	22,256-40
Totales.	Ks. 132,039 i \$	309,357 ..

Si se tienen en cuenta estos datos, digo, se comprenderá que unidas estas sumas a la acuñacion de las tres Casas de moneda, que pasó de 9,000 kilogramos el último año, la cifra anual de la produccion de plata en el pais monta ya a 12,000 kilogramos, o mas de \$ 480,00 anuales.

Esa plata procede de diversas minas del Estado del Tolima, como Santa Ana, Frias &.^a i de las del noroeste del Estado del Cauca, en Marmato, las últimas de las cuales están dando rendimientos de consideracion. Ademas, el oro de Antioquia tiene en lo jeneral liga natural de plata.

CXLVII

La cuestion está en atraer esa plata a las Casas de moneda.

Pero la dificultad consiste en que tanto la plata de Santa Ana como la de Marmato tiene aleacion natural de oro, que en el pais ha sido hasta ahora imposible separar, i que representa un valor de consideracion.

Luego uno de los medios de resolver el problema consiste en montar la oficina de apartado.

Se dice que la plata de esas minas contiene 1 por 100 de su peso en oro. Sobre 10,000 kilogramos debe contarse, pues, con 100 kilogramos de oro que valen \$ 62,000 anuales, o cerca de 15 por 100 sobre el valor de la plata; pero suponiendo que solo sea la mitad, es decir, 7½ por 100 o \$ 30,000 anuales, esta suma, unida a \$ 22,000 de derechos de acuñacion al 5 por 100, representa para los productores de plata una pérdida de mas de \$ 40,000 anuales (porque la esportacion de plata no cuesta mas de 2½ por 100 hasta las Casas de moneda de Lóndres i Paris).

CXLVIII

Para poder atraer esa plata a nuestras Casas de moneda, se requieren, en consecuencia, dos condiciones:

La primera, rebajar a 2½ por 100 los derechos de acuñacion.

La segunda, establecer oficinas de apartado.

De esta suerte, el gasto de acuñar la plata en el pais será igual al que ocasiona llevarla a los mercados europeos, i los productores de este metal tendrán, a lo ménos, eleccion posible entre las dos operaciones.

Sin estas dos medidas, debe contarse como un imposible la conservacion de nuestras Casas de moneda.

CXLIX

Mas la reduccion de los derechos de acuñacion a solo la mitad, reducirá considerablemente la renta de estos establecimientos, i a lo sumo uno solo podrá ser conservado.

En efecto, suponiendo que la totalidad de la plata producida en el pais entrase a las Casas de moneda, es decir, 10,000 kilógramos, por un valor de \$ 400,000 anuales, al $2\frac{1}{2}$ por 100, esta acuñacion solo produciria . \$ 10,000

I la de 600 kilógramos de oro por un valor de \$ 370,000 anuales, al $2\frac{1}{2}$ por 100. 9,250

Total producto de las Casas de moneda. \$ 19,250

Con esta suma solo hai para sostener escasamente una sola Casa.

¿Cómo pudieran sostenerse tres?

Repito, en consecuencia, la indicacion que hice el año último, de que solo una Casa de moneda debe dejarse en el pais. O la de Medellin, que tiene mas elementos naturales de existencia por estar situada en medio del gran distrito minero del pais; o la de Bogotá que, bajo la inmediata inspeccion del Gobierno nacional, podria ser mejor sostenida i administrada.

CL

El producto de estas Casas en el último año subió:

En la de Bogotá, a	\$ 20,533-59
En la de Popayan, a	4,225-57
En la de Medellin, a	15,498-26
	<u>\$ 40,257-42</u>

Sus gastos fueron:

En la de Bogotá.	\$ 12,695-63
En la de Medellin.	15,491-47
En la de Popayan.	4,233-37
	<u>\$ 32,510-47</u>

Las cantidades acuñadas fueron:

	ORO.	PLATA.	TOTAL.
Bogotá.	\$ 33,820	\$ 211,844	\$ 245,667
Medellin	373,879	60,972	454,941
Popayan	142,870	3,887	146,767
Totales.	536,849	376,697	847,366

La acuñacion de plata ha sido la mas alta que se ha visto desde la fundacion de las casas de moneda.

SECCION 9.ª

Ferrocarril de Panama.

CLI

En carta dirigida a vos con fecha 18 de marzo último, manifestó el Presidente de la Junta directiva de esta empresa, que la competencia del ferrocarril del Pacífico, terminado en mayo de 1869, i la de la navegacion por vapor recién establecida directamente desde Europa hasta las costas de Chile i el Perú, al traves del estrecho de Magallanes, habian disminuido tan considerablemente los productos del ferrocarril de Panamá, que seria imposible continuar pagando los \$ 250,000 anuales que, en parte de pago de la prorogacion del privilegio, se habian obligado en favor de la República por el contrato de 16 de agosto de 1867. Pedia, en consecuencia, que rescindiéndose ese contrato se retrotrajesen las cosas al estado que tenian ántes de su celebracion; es decir: que la República solo tomase el 3 por 100 de las utilidades netas de la empresa i que tuviese derecho para rescatar el privilegio en 1876 mediante el pago de \$ 5.000,000.

Contestósele, como sabeis, que tratándose de una empresa que se presentaba ella misma próxima a una decadencia considerable, si no a su ruina, tal proposicion era pura i simplemente inaceptable, i que para poder considerar otras, era necesario conocer a fondo el estado de la empresa; es

decir, el pormenor de sus productos con arreglo a las tarifas, el de sus gastos i el prospecto que para lo porvenir presentase con relacion al tráfico interoceánico, datos de que, por lo pronto, el Poder Ejecutivo carecia.

Con el objeto de estudiar esta materia se pidieron informes a la Compañía misma, a los Agentes de la República en Washington i en Londres, i en virtud de escitacion de la Cámara de Representantes, se envió al Istmo, como comisionado especial i con el carácter de Visitador fiscal, al Secretario de Guerra i Marina, señor doctor Manuel Amador Fierro.

En este estado las cosas, i habiendo sido el infrascrito apoderado de la Compañía del ferrocarril, para otros asuntos, en 1857 i en 1865, os supliqué me eximiéseis de toda participacion en este asunto i encargáseis de su despacho a otro Secretario; no por tener conexiones algunas en la actualidad con esa empresa, que no las tengo, sino porque de haberlas tenido lo exijia así el decoro del pais. A lo cual vos accedisteis, encargando de este negocio al señor Secretario del Tesoro i del Crédito nacional, a quien se pasaron todos los documentos conexionados con él.

Esta circunstancia no me releva, a mi ver, de presentaros mi opinion personal con todo respeto i sinceridad, i paso a hacerlo.

CLII

Segun los datos publicados por la Compañía, el ferrocarril tiene 47½ millas, o sea poco ménos de 16 leguas u 80 kilómetros de estension; i costó poco ménos de \$ 8.000,000, o \$ 500,000 por legua, o \$ 100,000 por kilómetro. Tiene una sola vía, aunque provista a trechos de caminos laterales (sidings) para facilitar el paso de trenes en direcciones encontradas.

El gasto de construccion fué suministrado así:

En acciones tomadas por los empresarios.	\$ 5.000,000
Préstamo hipotecario contratado en Inglaterra en	
1852, al 7 por 100 anual	2.400,000
Total.	\$ 7.400,000

CLIII

Los productos i gastos de la empresa segun las publicaciones hechas por la misma Compañía, han sido desde la apertura total del ferrocarril al servicio público los siguientes:



AÑOS.	ENTRADAS.	Gastos de servicio, conservación i administracion.	GANANCIA.
1856	\$ 1.360,731 . .	\$ 530,249 . .	\$ 830,492 . .
1857	1.305,819-60	649,302 . .	656,517-60
1858	1.506,076-27	658,588-68	847,387-59
1859	1.925,444-57	795,748-34	1.129,696-13
1860	1.550,875-82	702,889-30	847,986-52
1861	1.539,859-69	611,663-11	928,196-88
1862	1.712,281-21	729,849-75	983,331-46
1863	2.027,438-10	829,747-20	1.197,690-90
1864	2.489,222-28	1.029,769-28	1.459,453 . .
1865	2.175,885-14	1.002,050-75	1.173,834-49
1866	2.424,977-88	1.208,364-61	1.216,613-27
Totales.....\$	20.018,821-66	\$ 8.748,322-02	\$ 11.270,499-64
Término medio anual.	\$ 1.820,000 . .	\$ 795,300 . .	\$ 1.024,600 . .

CLIV

Tomo esta fecha como punto de partida, porque estas cifras, hasta 1866, fueron las que sirvieron de base a la Compañía para proponer i celebrar la modificacion del contrato en 1867, en la que, mediante la prorogacion del privilegio i la renuncia de la República al derecho de rescatarlo, se obligó la Compañía a pagar al Tesoro un subsidio anual de \$ 250,000.

De acuerdo con esas cifras, el ferrocarril producía :

Producto bruto por legua. \$ 112,500 anuales.

Producto neto por legua 64,040 id.

Gastos de servicio por legua. 49,700 id.

No tengo datos esactos del tráfico del ferrocarril a la vista, escepto el de los años de 1869 a 1870, que daré a continuacion; pero puedo afirmar que no escedia en los diez primeros años del siguiente, en término medio :

Pasajeros, por año. 35,000

Toneladas id. id. 70,000

De manera que puede establecerse la siguiente tarifa jeneral de fletes i pasajes :

Pasajeros, \$ 25 por viaje, o sea \$ 1,60 por legua. . . . \$ 740,000

Toneladas, \$ 15 por viaje, o sea \$ 0,95 por tonelada i por legua. 1.050,000

Sin disputa la tarifa mas alta del mundo entero.

Segun tengo entendido, con referencia a Mr. Miguel Chevalier, en su excelente obra sobre "las mejoras materiales," el término medio de los

pasajes en los ferrocarriles europeos no pasa de 10 centavos por legua, ni el de los fletes de 15 centavos por tonelada i por legua.

CLV

El tráfico de los dos últimos años de 1869 i 1870, de que tengo noticia por los cuadros remitidos por el Capitan del puerto de Panamá, señor José Parédes Arce, publicados en el Apéndice a la Memoria de Hacienda de 1871, fué el siguiente:

1869.	Libras.	Piés cúbicos.
Flete en tren espreso.....	111,079	29,900
Equipajes.....	465,503	
Flete de 1. ^a clase.....		1.549,306
Id. id. 2. ^a id.....	8.098,144	
Id. id. 3. ^a id.....	12.546,457	
Id. id. 4. ^a id.....	34.348,778	
Id. id. 5. ^a id.....	17.149,846	
Id. id. 6. ^a id.....	1.698,023	
Id. especial.....	13.411,932	696,398
Carbon.....	25.482,025	
Malas francesas e inglesas.....	73,196	
Id. americanas.....	362,940	
Accite de ballena (201,066 galones).	1.400,000	
Madera.....		496,497
Tesoro (\$ 30.685,132).....		
Total.....	115.147,925	2.772,101
115.147,925 libras dividida 2,250 hacen.....		
2.772,101 piés cúbicos divididos por 40 hacen.		51,177 toneladas.
Total.....		89,302 id.
Total.....		140,479 toneladas.
Pasajeros.....		29,438
1870.	Libras.	Piés cúbicos.
Flete en tren espreso.....	111,834	6,978
Equipajes.....	363,776	
Flete de 1. ^a clase.....	880,704	880,704
Id. id. 2. ^a id.....	4.743,771	
Id. id. 3. ^a id.....	7.138,094	
Pasan.....	13.238,179	887,682

1870.	Libras.	Piés cúbicos.
Vienen	13.238,179	887,682
Id. id. 4. ^a id.....	20.025,527	
Id. id. 5. ^a id.....	19.812,747	
Id. id. 6. ^a id.....	663,806	
Id. especial.....	13.411,932	696,398
Carbon mineral.....	28.081,888	
Malas francesas e inglesas.....	70,925	
Id. americanas.....	29,472	
Aceite de ballena (galones 90,755)...	635,285	438,289
Madera.....		
Tesoro (\$ 18.283,605).....		
Totales.	95.878,761	1.942,359
	345,476	
95.878,761 divididos por 2,250 hacen.....	42,435 toneladas.	
1.942,359 piés cúbicos divididos por 40 hacen.	48,559 id.	
Total.....	90,994 toneladas.	
Pasajeros.....	20,759	

CLVI

Aplicando los cálculos hechos en el número CLIV al movimiento de 1870, que es el mas bajo a que en los diez últimos años debe haber llegado el ferrocarril, encontramos que el producto de éste debió ser todavía :

20,759 pasajeros a \$ 25.	\$ 518,975
90,994 toneladas a \$ 15.	1.364,910

Total producto estimado. . . . \$ 1.883,885

Es decir un producto igual al término medio del que habia dado el ferrocarril en los once años que precedieron al contrato de 1867, i que sirvió de base a la Compañía para contraer el compromiso de pagar \$ 250,000 anuales a la República.

No veo claro, pues, por qué se considera ahora en incapacidad de cumplirlo.

CLVII

Estimando los gastos de la Compañía por un cálculo prudencial, pueden computarse así :

Subsidio para el Gobierno colombiano.....	\$ 250,000
Trasporte de 90,000 toneladas a 25 centavos por legua (casi el doble de lo que se computa en Europa) o \$ 4 por tonelada..	360,000
Trasporte de 20,000 pasajeros a 20 centavos por legua (el doble de lo que se calcula en Europa) o \$ 3-20 por viaje.....	64,000
Interes al 7 por 100 sobre \$ 3.000,000 de deuda hipotecaria.	210,000
Gastos extraordinarios.....	200,000
Total.....	\$ 1.084,000
Ganancia neta para dividendo.....	800,000

O cerca de 15 por 100 anual..... 1.884,000

¿ No es esta utilidad suficiente ?

Supóngase, sinembargo, que el flete que dejan al ferrocarril las empresas interoceánicas rivales sea de tal naturaleza que solo represente \$ 10 por tonelada en término medio. Esto constituiria una rebaja en sus entradas de \$ 455,000 ; pero todavía le quedarian \$ 345,000 para repartir dividendos a sus accionistas, los que sobre \$ 5.000,000 de capital efectivo, equivalen a casi 7 por 100 anual, dividendo suficiente para cualquiera empresa.

CLVIII

Verdad es que la empresa de Panamá está amenazada no solo por la competencia del primer ferrocarril del Pacífico i por la de la navegacion a vapor del estrecho de Magallanes, sino por la del segundo ferrocarril del Norte del Pacífico que está en curso de construccion, por el ferrocarril de Honduras, por el de Costa Rica al Atlántico, i probablemente tambien por alguna via interoceánica que se construya al traves del territorio de Nicaragua ; pero tambien es cierto que el tránsito interoceánico tiene un porvenir inmenso i la ruta de Panamá ventajas que ninguna otra puede igualar.

El comercio entre Europa i el Asia i Australia se computa en doce millones de toneladas al año. El de Europa i América con la costa occidental de este continente i del mismo con el Asia i Australia, en tres millones i medio de toneladas.

Dentro de diez años, período de duplicacion ordinario del comercio europeo i americano, aquellas cifras habrán duplicado.

Para servir ese tráfico inmenso, con escepcion de un canal, que si se le construye con esclusas, tendrá límites intraspasables al servicio que sea susceptible de prestar,—la via de Panamá ofrece las ventajas naturales de ser la mas corta, la ménos costosa i la que presenta por su posicion central mas amplias facilidades para el tráfico jeneral.

El ferrocarril del Pacífico tiene cerca de 1,400 leguas desde Nueva York hasta San Francisco en que una rata de diez centavos por tonelada i por legua, valen para el comercio \$ 140 por tonelada, flete que solo pueden resistir efectos mui valiosos.

La navegacion por Magallanes debe ser penosa para los pasajeros, peligrosa en los meses de invierno, larga, i en todo tiempo espuesta a los escollos i tempestades que son compañeros inseparables de los estrechos entre dos continentes.

La vía de Honduras tiene casi seis veces mas estension que la de Panamá, i será por lo mismo seis veces mas cara.

Respecto de un canal interoceánico, es permitido creer que no estará abierto ántes de doce o quince años, en cuyo lapso de tiempo, el comercio entre los dos hemisferios será una vez i media o dos veces mayor que hoi.

CLIX

I en fin; sin pretender poner en duda las cifras de gastos de servicio que presenta la Compañía del ferrocarril, si es permitido esperar que con el trascurso del tiempo serán menores, mucho menores.

Si, por ejemplo, los gastos de servicio por legua de ferrocarril hubiesen de ser de \$ 50,0000 por legua como en Panamá, en el del Pacífico, las 1,400 leguas que él atraviesa habrían de costar \$ 70.000,000 anuales, i si el gasto de cada tonelada fuese allí como en Panamá de \$ 0.95 por legua, cada tonelada habria de costar \$ 1,330 desde Nueva York hasta San Francisco i cada pasajero \$ 2,240. Creo sinembargo, que el gasto hoi no pasa de la décima parte de la anterior cifra, o sea a diez centavos por legua i por pasajero.

Es tambien permitido esperar que una reduccion considerable en el precio de las tarifas, atraerá por la vía de Panamá una buena parte del comercio que da hoi la vuelta por el estrecho.

Cuando en la navegacion por vapor de la costa occidental de América, entregada casi hoi a una sola Compañía, haya competencia i bajen los fletes i pasajes, la vía de Panamá recobrará mucha parte de su antigua superioridad; porque es la carestía actual de las líneas entre Panamá i el Callao i entre el Callao i Valparaiso lo que da ventajas incontestables, respecto del comercio de Chile i del Sur del Perú, a la vía magallánica.

Para el comercio de California la única vía natural hoi es la de Panamá, i a medida que la agricultura californiana, que tan poderoso desarrollo ha tenido en los veinte últimos años, tome mas importancia, ella sola i sus retornos bastarian para sostener el ferrocarril colombiano del Istmo.

Si no para Australia, a lo ménos para Nueva Zelandia, la vía de Panamá es mas corta tambien que la del Cabo de Buena Esperanza o del Istmo de Suez. Ese será otro afluente no despreciable para nuestro ferrocarril.

CLX

Puede el presente ser algun tanto desfavorable para los negocios de la Compañía privilegiada; pero el pasado no ha podido ser mas feliz.

El dividendo de los años de 1867 i 1868 no debió bajar de 2.000,000, i deducido el pago de intereses hipotecarios, no ménos de 30 por 100 anual debió repartirse en cada uno de esos años a los accionistas.

El porvenir, por otra parte, es lisonjero; i se puede esperar que, con la habilidad acostumbrada en el manejo de los negocios de la Compañía, con una prudente revision de las tarifas, con una discreta reorganizacion de sus gastos, en los años futuros, pasados estos dos primeros de prueba, vuelvan para la empresa dias tan brillantes como los de 1864 a 1868.

No todo en los negocios ha de ser ganancia sin mezcla alguna de contratiempo. Con la misma razon que la Compañía pudiera pedir hoy una rebaja en la parte del Gobierno colombiano, pudiera éste haber pedido ayer una participacion mayor por los buenos años pasados en que los dividendos debieron superar las mas risueñas previsiones de los accionistas.

Despues de ganar \$ 16.500,000 netos en el espacio de quince años con solo el empleo de un capital de \$ 5.000,000; despues de haber repuesto dos veces el capital, a mas de gozar de un interes de 10 por 100 anual; despues de toda esa prosperidad se puede i se debe esperar con frente serena el infortunio.

Pero no puede llamarse tal el de obtener de 6 a 12 por 100 anual de intereses sobre una empresa que ha reembolsado ya dos veces el capital primitivo.

CLXI

Los negocios son negocios. No puede haber en ellos espíritu de filantropía, sino de justicia. I la justicia es el cumplimiento de lo convenido, ni mas ni ménos. El dia de perder hai que perder, como el dia de ganar hai que aprovecharlo.

CLXII

El privilegio del ferrocarril i las franquicias concedidas al Estado de Panamá, en su mayor parte con el objeto de ver realizada i conservada esa obra, cuestan a la República mucho mas de lo que le han producido su participacion en las utilidades i el precio de enajenacion de las reservas.

La República se ha desprendido del producto de las Aduanas del Istmo, que en 22 años habian debido producir mui cerca, si no mas, de \$ 3.000,000. Renunció desde 1848 a los estancos de tabaco i aguardiente,

al diezmo i a lo que le producía el tránsito de la correspondencia interoceánica, ramo que por sí solo no bajaba de \$ 30,000 anuales. Ha sostenido allí, por escepcion entre todos los Estados de la República, una guarnición costosa, i concedido al Estado de Panamá un subsidio de \$ 50,000 anuales ántes, i de \$ 25,000 de 1867 para acá. Todo esto en obsequio de la seguridad, liberalidad i comodidad del tránsito por el Istmo.

Un solo día de ausencia de seguridad en Panamá, en 1856, costó a la República mas de \$ 300.000.

Mi concepto es, pues, que la República no debe ceder nada de sus derechos i que debe preparar lo necesario para reorganizar otra Compañía, si la actual, por no pagar el subsidio despues del año de la demora, incurriese en pena de caducidad.

CLXIII

Los productos, gastos i utilidades del ferrocarril en los cuatro últimos años son los siguientes :

AÑOS.	PRODUCTOS.	GASTOS.	UTILIDAD REPARTIBLE.
1867-----	2.717,393-01	1.183,785-40	1.533,607-61
1868-----	3.810,192-28	1.873,113-64	1.937,078-64
1869-----	2.299,252-15	1.501,445-99	797,811-16
1870-----	1.383,449-59	1.063,218-08	320,231-51
Total-----\$	10.210,287-03	5.621,563-11	4.598,728-92

Unidas estas partidas a las de los once años anteriores desde 1856, Dan estos totales :

Productos -----	\$ 31.085,269-22
Gastos -----	14.431,729-03
Utilidades -----	\$ 16.653,540-19

Término medio de quince años :

En los productos brutos-----	\$ 2.072,351-26
En los gastos-----	962,115-26
En las utilidades-----	\$ 1.110,236 ..

CLXIV

Como llevo dicho, el capital de la empresa era de \$ 5.000,000.

Luego el ferrocarril de Panamá despues de pagar 10 por 100 anual (que en quince años importa \$ 7.500,000) cubrió casi dos veces el valor del capital empleado.

En otros términos, repartió un dividendo anual de \$ 1.110,236 :
\$ 5.000,000=22,20 por 100.

Todavía en el *mal año*, en el *año de ruina* de 1870, dió \$ 320,231 de utilidad neta, despues de pagar intereses i el subsidio al Gobierno.

Pues 320,231-51 sobre \$ 5.000,000, son 6,40 por 100.

CLXV

Conoceis los datos acerca de la marcha del ferrocarril suministrados por la Compañía misma : ellos van anexos a este informe.

Sumando las cifras anuales i dividiéndolas por períodos se podrá juzgar mejor de la marcha i porvenir de esta empresa.

Conoceis ya la suma total de las entradas. Su diversa procedencia es la siguiente :

AÑOS.	Producto de pasajeros.	Flete de mercancías.	Fletes de oro i plata.	Fletes de correos.
1856	\$ 774,510	\$ 348,557	\$ 158,621	\$ 158,250
1857	742,251	378,577	144,478	112,058
1858	791,994	478,937	153,773	100,000
1859	1.110,118	602,392	159,363	100,000
1860	724,381	670,229	139,543	50,000
1861	724,092	687,699	148,064	11,515
1862	619,713	816,306	149,055	26,047
1863	732,294	1.110,081	156,501	37,500
1864	996,311	1.364,644	173,187	37,500
1865	813,701	1.261,824	135,295	37,500
1866	721,284	1.560,826	169,012	37,500
1867	802,994	1.741,507	135,392	37,500
1868	1.489,932	2.164,709	118,051	37,500
1869	568,272	1.644,586	48,894	37,500
1870	234,917	1.105,768	29,340	13,425
Totales.....	\$ 11.827,888	\$ 16.383,184	\$ 2.034,762	\$ 839,435

Total jeneral\$ 31.085,269.

CLXVI

La procedencia de los gastos, es la siguiente:

AÑOS.	Conservacion i servicio.	Intereses de empréstito.	Subsidio al Gobierno.
1856.	346,054	174,195	27,040
1857.	370,637	178,665	27,310
1858.	422,508	186,181	27,802
1859.	442,026	303,722	27,892
1860.	504,741	188,148	27,914
1861.	419,207	182,456	27,923
1862.	507,497	212,353	27,966
1863.	631,514	188,233	29,498
1864.	833,739	186,031	34,000
1865.	814,397	177,654	38,800
1866.	1.047,042	151,323	45,700
1867.	901,339	150,946	131,500
1868.	1.377,862	245,251	250,000
1869.	982,240	269,106	250,000
1870.	542,388	270,830	250,000
Totales.	10.421,014	3.199,887	1.358,344

Total de gastos en quince años.....\$ 14.979,245. *

CLXVII

Dividiendo en periodos quinquenales estos datos para juzgar de la marcha ascendente de los negocios, tenemos este resultado:

AÑOS.	PRODUCTOS.	GASTOS.	UTILIDAD.
1856 a 1860	\$ 7.898,043	\$ 3.254,835	4.644,208
1861 a 1865	10.038,820	4.311,266	5.727,564
1866 a 1870	12.698,909	6.865,628	5.833,281

Utilidades líquidas en el primer quinquenio.....\$ 4.644,208

En el tercero..... 5.833,281

Aumento de utilidades en diez años..... 1.189,073

O sea 25,60 por 100.

* Entre esta cifra i la que arriba se da, hai una diferencia de cerca de \$ 400,000, que procede de las fuentes diversas de que han sido tomados los datos.

Término medio anual de los productos brutos :

Primer quinquenio.....	\$ 1.579,608
Segundo id.....	2.007,764
Tercero id.....	2.539,781

Término medio anual de los gastos :

Primer quinquenio.....	\$ 650,967
Segundo id.....	862,253
Tercero id.....	1.373,125

Término medio anual de las utilidades netas :

Primer quinquenio.....	\$ 928,841
Segundo id.....	1.145,511
Tercero id.....	1.166,652

CLXVIII

Comparando los productos de 1856.....	\$ 1.439,948
Con los de 1868 (trece años de espacio).....	3.810,192
Tenemos que el progreso de los negocios fué.....	\$ 2.370,744
Que sobre \$ 1.439,948 equivale a 164,80 por 100.	

Se puede estimar, en consecuencia, que la duplicacion del tráfico interoceanico tiene un período de nueve años.

Si pues, la competencia del ferrocarril del Pacífico i de la navegacion a vapor del estrecho de Magallanes, han reducido considerablemente las utilidades de la empresa ; pero dejándole los medios de repartir 6,40 por 100 anual de dividendo, despues de cubrir todas sus cargas, parece verosímil que dentro de nueve años, a mas tardar, podrá volver a repartir 12,80 por 100, i que de ningun modo será empresa ruinosa.

Porque debe considerarse que si el ferrocarril entra en la lucha rebajando sus tarifas, puede atraer hácia Panamá una parte del tráfico que se va hoy por las otras.

I que esas mismas empresas que hacen competencia, contribuyen tambien poderosamente a dar desarrollo a los negocios del Pacífico i por consiguiente a los de todas las vías que a él se refieren.

Segun informa el Presidente de la Compañía, con fecha 12 de octubre último, la vía se encuentra en excelente estado de conservacion i es capaz de prestar un servicio cuádruplo del que hoy se le exige. Es decir, que puede trasportar sin nuevos gastos 400,000 o 500,000 toneladas de mercancías i 125 o 150,000 pasajeros.

CLXIX

Llamo vuestra atencion sobre esta materia al interesante i sesudo informe que sobre este particular dió el señor Amador Fierro en su carácter de Visitador Fiscal, que ya vos conoceis, i que acompaño a este informe.

SECCION 10.

CORREOS.

CLXX

El servicio de correos comprende las siguientes líneas :

LINEAS.	Distancia entre los dos puntos.	Número de viajes anuales.	Distancia anual recorrida en viaje redondo.	GASTO ANUAL.
ATLANTICO.	Kilómetros.		Kilómetros.	
De Bogotá a Santamarta	1,090	36	* 78,400	\$ 36,120
De Medellín a Nare	180	36	12,960	5,440
De Vélez a Bocas de Carare.	170	36	12,240	828
De Socorro a Puerto Santander.	187	36	13,500	1,066
De Bucaramanga a Puerto Santander.	170	36	12,240	864
De Cúcuta a Puerto Nacional.	225	36	16,200	846
Del Carmen a Sambrano	65	36	5,400	216
De Calamar a Cartajena.	105	36	6,420	1,440
De Santamarta a Riohacha.	165	24	7,920	864
De Santamarta a Colon.	450	72	64,800	2,000
De Cartajena a Tolú.	200	..	.....	.....
De Colon a las islas de San Andres i Providencia.	500	12	12,000	Aproxim. 2,460
De Ambalema a Honda.	75	36	5,400	216
Total.	3,582	..	247,480	52,354
PACIFICO.				
De Bogotá a Cartago.	300	52	31,200	\$ 3,100
De Cartago a Cali.	210	52	21,840	988
De Cali a Buenaventura	110	24	5,280	456
De Pasto i Túquerres a Barbacoas.	190	52	19,760	967
De Barbacoas a Tumaco.	85	24	4,080	384
De Tumaco a Buenaventura i Panamá	700	12	16,800	3,000
De Cartago a Nóvita.	125	12	3,000	120
De Quibdó a Nóvita.	100	12	2,400	120
De Colon a Panamá.	80	313	50,080	.....
Total.	1,900	..	154,360	9,035

* Calculando el viaje de ida i el de regreso.

LINEAS.	Distancia entre los dos puntos.	Número de viajes anuales.	Distancia anual recorrida en viaje redondo.	GASTO ANUAL.
NORTE.	Kilómetros.		Kilómetros.	
De Bogotá a la frontera de Venezuela (por la vía de Tunja, Soatá, La Concepcion i Pamplona)	500	52	52,000	3,265
De Bogotá a Pamplona (vía de Vélez, Socorro i Bucaramanga) }	580	52	60,320	2,652
Total.	1,080	..	112,320	5,917
SUR.				
De Bogotá a Pasto (vía de Neiva i Popayan)	795	52	82,680	\$ 6,604
De Cali a Popayan	150	52	15,600	832
De Neiva a Garzon	110	24	5,280	480
De Pasto a la frontera del Ecuador (sigue hasta Barbacoas i Tumaco, i está incluido en la línea del Pacifico) . . . . .	.....	..	.....	.....
De Tocaima a Agua de Dios	10	52	40	52
Total.	1,065	52	104,600	7,968
OCCIDENTE.				
De Bogotá a Medellin (vía de Ambalema i Manizáles)	390	52	40,560	3,380
De Cartago a Manizáles.	75	52	7,800	416
Total.	465	..	48,360	3,796
ORIENTE.				
De Bogotá a Villavicencio.	120	52	12,480	520
De Tunja a Moreno	250	52	26,000	958
De Moreno a Arauca.	190	24	9,120	960
De Moreno a Orocué.	120	24	5,760	391
De Soatá al Cocui.	40	52	4,160	172
De Soatá a la Salina de Chita.	50	52	5,200	910
De Sogamoso a Santa Rosa (correo fiscal)	25	52	2,600	208
Total.	795	..	65,320	4,119

Así pues, resumiendo :

	Kilómetros.	Distancias recorridas por año. Kilómetros.	Gasto anual.
Líneas del Atlántico.	3,582	247,480	\$ 52,354
Id. del Pacífico	1,900	154,360	9,035
Id. del Norte.	1,080	112,320	5,917
Id. del Sur.	1,065	104,080	7,968
Id. de Occidente.	465	48,360	3,796
Id. de Oriente	795	65,320	4,119
Totales.	8,887	732,440	83,189

CLXXI

La distancia recorrida por los correos en cada viaje, es de 1,777 leguas: la distancia total recorrida en el año, 146,488 leguas, i el gasto de salarios de conductores, \$ 83,189; lo que da un término medio de 57 centavos por legua. Deduciendo los correos marítimos i el servicio postal del ferrocarril de Panamá, quedan 580,000 kilómetros de caminos terrestres i fluviales recorridos por el correo con un gasto de \$ 78,000, que equivale a 13½ centavos por kilómetro, o \$ 0,67½ por legua.

Descomponiendo todavía estas cifras, encontraremos que el correo del Magdalena, desde Honda hasta Santamarta, recorre 13,680 leguas en el año i cuesta por solo el servicio de trasportacion, sin contar el salario de los mensajeros, \$ 30,000, que hacen \$ 2-20 por legua. Los 511,600 kilómetros restantes (102,300 leguas) de caminos de tierra exclusivamente cuestan \$ 58,000, o \$ 0-56½ legua.

CLXXII

El gasto anterior solo representa el de pura conduccion de correspondencia i encomiendas. El de servicio, despacho i contabilidad de éstas, que consiste en sueldos de empleados, locales, escritorio, balijas &," i gastos extraordinarios, como repesos, adelantos, estadías, &," cuesta cerca de \$ 65,000 mas, en esta forma:

Sueldos de empleados, a saber:

Dirección jeneral i quince Administradores principales de correos con cincuenta i nueve empleados.....	\$ 31,792
Ochenta i dos administraciones subalternas con ochenta i un empleados *	21,496
Material i locales.....	8,270
Total.....	\$ 61,558

* Incluyendo ocho estafetas servidas por empleados de Aduanas o Salinas.

Agregando algunos gastos extraordinarios, puede estimarse que el servicio de correos cuesta, poco mas o menos, \$ 150,000 anuales.

El gasto de 1870 a 1871 no fué, sinembargo, tan crecido, porque solo se hacian dos viajes mensuales en la línea del Atlántico, faltaban algunos correos trasversales establecidos en el curso del año i se hicieron algunas otras economías; pero no bajó de \$ 110,000.

CLXXIII

CORRESPONDENCIA.

El servicio prestado consistió en el transporte de:

Cartas particulares.	188,886 *
Pliegos enviados por las autoridades judiciales.	3,762
Folletos.	6,205
Pliegos oficiales.	56,891
Paquetes de impresos.	190,280

ENCOMIENDAS.

Oro amonedado.	\$ 623,707-20
Plata id.	569,036-51
Oro en barras, ks. 4,198 $\frac{2}{3}$ (que avaluado a \$ 540 el kilógramo) dan.	2,267,281-80
Plata en barras, ks. 5,060 (que a \$ 42 el kilógramo) son	212,520 ..
Alhajas.	7,844 ..
Total.	\$ 3,680,389-51

Mas, bultos de efectos no estimados, kilógramos 4,799 $\frac{1}{4}$.

CLXXIV

La distribucion de la correspondencia puede dar alguna idea del movimiento comercial, o del grado de sociabilidad de cada lugar, i con este objeto presento aquí la despachada por los diversos Estados:

* Faltan en esta cifra las cartas del Estado de Panamá, que pueden ser seis o siete mil mas.

ESTADOS.	CARTAS PARTICULARES.	IMPRESOS.
Antioquia	19,400	20,103
Bolívar	6,999	10,173
Boyacá	4,197	2,291
Cauca.	32,402	19,968
Cundinamarca.	75,727	99,375
Magdalena.	17,081	27,030
Panamá. No hai datos . . . . .	.....	.....
Santander.	10,342	9,505
Tolima	18,048	1,834
Total.	187,203	190,280

Respecto de este cuadro parece posible observar que en el Estado del Magdalena figura la correspondencia e impresos de tránsito para Ultramar, i que los paquetes de impresos despachados de la capital de la Union contienen, por lo jeneral, tres o cuatro ejemplares de periódicos bajo una sola cubierta, miéntras que de los demas Estados solo va jeneralmente uno, i mucha abundancia de hojas sueltas. La circulacion del periodismo de la capital hácia los Estados no baja de 350,000 ejemplares por año. El transporte del periodismo es, probablemente, el servicio principal que los correos prestan al pais.

CLXXV

La distribucion de los valores trasportados dará idea tambien del movimiento industrial:

Antioquia envió.	\$ 2,483,350
Bolívar.	18,769
Boyacá.	48,634
Cauca	210,392
Cundinamarca	737,295
Magdalena.	7,261
Panamá . . . . .	.....
Santander	86,852
Tolima.	73,799
Total.	\$ 3,666,352

Los Estados de la Costa, cuyo movimiento se dirige de preferencia al exterior, poco uso hacen de los correos para el transporte de valores.

Los valores confiados al correo en Antioquia eran, con escepcion de un cuatro o cinco por ciento, destinados al comercio exterior.

En los demas Estados, el movimiento de encomiendas tiene por objeto el comercio interior, casi en su totalidad.

El Estado del Tolima ha sido el mas favorecido en el último año con el servicio de las encomiendas, pues a él se dirigió casi la totalidad de las encomiendas de Cundinamarca, en busca de sombreros, quinas, tabaco i cacao. Acaso no seria exajerado computar en un millon de pesos lo que fuera de balija remitieron los particulares al mismo Estado para compras de tabaco en Ambalema, i de quinas en lugares distantes de las líneas de correos.

CLXXVI

Como habeis visto, solo hai estafetas en 97 poblaciones de la República; i como el número de distritos pasa de mil, a primera vista puede verse la gran parte de la poblacion colombiana que está privada de este servicio.

La poblacion de los distritos en que hai establecidas estafetas nacionales es, poco mas o ménos, la siguiente:

Estados.	Habitantes.
Antioquia	73,000
Bolívar.	48,000
Boyacá.	108,000
Cauca	88,500
Cundinamarca	115,000
Magdalena.	12,000
Panamá.	15,000
Santander.	142,000
Tolima.	118,000
Territorios nacionales	7,200
Total.	726,700

CLXXVII

El número de distritos parroquiales cuya poblacion alcanza o pasa de 5,000 habitantes es de 160 a 170 en toda la República. Habiendo ya estafeta en 97 de éstos, pudiera estenderse el mismo beneficio a los demas, que no pasarian de 60 a 70, con un gasto adicional de \$ 20 a \$ 25,000. En esta forma:

80 estafetas a \$ 150.	\$ 12,000
Líneas de correos de quinientas leguas de estension, servidas por peones de a pié, al precio de 20 a 30 centavos por legua, en 52,000 leguas recorridas, anualmente	12,500
Gastos varios.	500
Total.	\$ 25,000

I suponiendo que estas nuevas líneas no produjesen mas de la quinta parte del costo de su servicio, el desembolso efectivo no excederia de \$ 20,000.

CLXXVIII

Poco mas o ménos pudieran establecerse las siguientes líneas :

ANTIOQUIA.

De Medellin a Quibdó pasando por Titiribí, Concordia &.^a 2 estafetas.

De Medellin a San Bartolomé, pasando por Amalfi i Remedios. 3 estafetas.

De Marmato o Supía a Medellin, por Fredonia i Titiribí. 2 estafetas.

BOLIVAR.

Del Carmen a Tolú, pasando a la ida por Corosal, Chinú i Ciénaga de Oro, i regresando por Colosó. 3 estafetas.

De Cartajena a Quibdó, tocando en Tolú i en Turbo.

BOYACA.

De Chocontá a Machetá, Guateque, Garagoa i Tunja. 3 estafetas.

De Chiquinquirá a Moniquirá i Vélez. 1 estafeta.

CAUCA.

De Cartago a Supía i Marmato. 1 o 2 estafetas.

De Cartago a Cali por la orilla occidental del Cauca, pasando por Toro i Roldanillo. 2 estafetas.

Otra línea mensual servida por vapor entre Tumaco, Buenaventura i Panamá.

CUNDINAMARCA.

De Bogotá a Fusagasugá, Melgar, El Carmen, i Nilo, alternando los viajes con esta otra.

De Tocaima a Nilo, el Carmen, Melgar, Fusagasugá i Bogotá. 3 estafetas.

De Cipaquirá a la Palma i Guáduas, tocando en Pacho. 2 estafetas.

El correo de Bogotá a Villavicencio deberia hacer viajes alternados por Cáqueza i por Fómeque, estableciendo estafetas en estos dos lugares.

MAGDALENA.

Del Banco a Riohacha pasando por Chiriguaná i Valle-Dupar. 2 estafetas.

De Valle-Dupar a la Ciénaga, 1 estafeta.

Del cerro de san Antonio a la Ciénaga. 1 estafeta.

PANAMA.

De Panamá a David, tocando en Natá i Santiago. 3 estafetas.

De Colon a Turbo, para ligarse con Quibdó, el Tolú i Cartajena.

SANTANDER.

Del Socorro a Soatá por Charalá i Onzaga. 2 estafetas.

Del Socorro a Simacota, regresando por Zapatoca, Barichara i Sanjil (en cuyo caso el correo a Puerto-Santander deberia partir de Zapatoca). 1 estafeta.

De Bucaramanga a Paturia (suprimiendo el de Bucaramanga a Puerto Santander). 1 estafeta.

De Bucaramanga a Zapatoca.

TOLIMA.

De Garzon a la Plata por Timaná, regresando por el Pital i Agrado. 2 estafetas.

De Honda a Manizáles por Santa Ana. 1 estafeta.

TERRITORIOS NACIONALES.

De Villavicencio a Orocué i Buenavista.

De Cipaquirá a Medina, por Gachetá i Chipasaque. 2 estafetas.

Creacion de estafetas en Bolívar, Labranza-grande, algun punto del territorio de la Sierra Nevada i otros de la Costa goajira.

Total, 44 a 50 estafetas.

CLXXIX

Difícil es esperar un arreglo de espedita ejecucion con los Gobiernos de los Estados para unir el servicio postal de éstos con el nacional, porque, jeneralmente, han exigido por condicion que las cartas franqueadas en las oficinas municipales sigan sin nuevo porte por todo el territorio nacional; condicion que, si fuese aceptada, anularia la renta de correos.

Vale mas mantener separacion en los dos servicios i estender el nacional al mayor número de poblaciones posible.

CLXXX

En el presente año económico se ha puesto en vigor la nueva tarifa establecida por el último Congreso, que reduce a cinco centavos el porte de la carta sencilla en el interior de un mismo Estado. Confío en que esta nueva liberalidad en este ramo dará excelentes resultados.

En los treinta últimos años ha habido cinco modificaciones en la tarifa de correos.

La de 1843 establecía cuatro portes distintos según las distancias para las cartas sencillas.

Dentro de los límites de una provincia.....	10 centavos.
A 50 leguas poco mas o ménos.....	15 id.
De 50 a 100 leguas.....	20 id.
De 100 a 150.....	30 id.
De 150 a 250.....	40 id.

Podía estimarse que el precio medio de la carta sencilla era de 25 centavos, pues de Bogotá i Medellín a la Costa o a Pasto costaba 30 centavos i otro tanto de las provincias del norte a las del sur, i viceversa.

En 1846, el señor Pombo, de quien es grato encontrar huellas luminosas siempre en su vida pública, propuso al Congreso, i éste aceptó, reducir los portes a solo dos ratas :

Dentro de los límites de una provincia.....	10 centavos.
De una provincia a otra, a cualquier distancia.....	15 id.
Término medio, puede calcularse en 12 centavos.	

En 1859 se volvió atrás de esta sencillez i liberalidad, i se establecieron cinco ratas diversas en proporción irregular de las distancias, de cinco, diez, quince, veinte i veinticinco centavos.

Término medio, a lo ménos, 18 centavos.

En 1862 se restableció el porte uniforme para toda la República, de 10 centavos. I últimamente en 1871, se ha rebajado a 5 centavos el porte en el interior de cada Estado, conservando el de 10 centavos para las comunicaciones de un Estado a otro.

Así pues, estas cinco épocas pueden resumirse así :

Carta sencilla, de hasta 10 gramos de peso :

En 1843.....	25 centavos.
En 1846.....	12 id.
En 1859.....	18 id.
En 1862.....	10 id.
En 1871.....	8 id.

CLXXXI

El producto comparado de estas diversas tarifas demuestra que la baja en el precio de trasporte de las cartas ha promovido mui favorablemente el desarrollo de la correspondencia epistolar.

El mas alto producido de la tarifa de 1843 es el del año de 1844 a 1845 en que *la correspondencia* produjo \$ 34,459-10.

El producto del último año (1870 a 1871) ha alcanzado para solo la correspondencia, i calculando por aproximación el rendimiento de Panamá

en todo el año en \$ 3,500 i del Tolima en dos meses (en 500) a \$ 33,218-20.

Luego puede suponerse que en 25 años la correspondencia ha aumentado en un 250 por 100.

O sea que en 1844 a 1845 no circularon mas de 75,000 cartas por los correos, contra 190,000 el último año.

I para apreciar mejor la significación de estas cifras debe tenerse presente que el número de líneas de correos servidas en 1845 era mayor que hoi, i el de estafetas, sostenidas entónces con los proventos del tabaco, triple a lo ménos.

CLXXXII

Me permito repetiros la indicación que os hice el año pasado sobre la conveniencia de erijir el Departamento de correos en Secretaría de Estado, para darle la atención e independencia que hoi no es posible prestarle.

A pesar de que aún no he recibido el informe anual del Director de este Departamento, me refiero a él por mas pormenores acerca de este servicio.

SECCION 11.

TELEGRAFO.

CLXXXIII

Hemos pagado caro nuestra inesperienza en este ramo de servicio.

En primer lugar, por la manera como se celebró el primer contrato para introducir líneas telegráficas en el país, se dejó la administración de la empresa a cargo de una Junta residente en Nueva York, que al parecer, no volvió a ocuparse de nuestros telégrafos, una vez que recibió el valor de su construcción, esactamente como si no existiesen.

En segundo lugar, parte porque no era de nuestra incumbencia en los términos del contrato, i parte por inesperienza, parecidos creer que una vez construido el telégrafo no necesitaba labor alguna para su conservación, i lo dejamos totalmente abandonado.

En tercer lugar, en la construcción de las primeras líneas se cometió la falta de usar i abusar de los árboles para fijar los aisladores, éstos eran de mui mala calidad, i las maderas empleadas en los postes, en fin, no fueron escogidas entre las especies incorruptibles dentro de la tierra, sino de las primeras que se hubieron a mano.

CLXXXIV

Resultó de aquí, que el vaiven comunicado por el viento a las copas de los árboles que sostenian el alambre, lo reventó en muchas partes; que los postes de malas maderas se pudrieron i cayeron en breve; que los aisladores, sin adherencia suficiente a los postes, se separaron i cayeron al suelo; que el alambre se perdió en muchas partes, i que en otras, el nudo con que se unieron los fragmentos, fué un obstáculo para la regular trasmision del fluido eléctrico.

El telégrafo de Bogotá a Ambalema no funcionaba la mitad de los dias del año; el de Ambalema a Honda quedó absolutamente destruido seis meses despues de inaugurado; el de Ambalema a Ibagué no funcionaba cincuenta dias en el año; el de Ibagué a Cartago solo envió *un despacho* en cerca de dos años; i el de Cartago a Manizáles apenas funcionó veinte o treinta dias en año i medio.

En una palabra, segun parece, en los cinco años corridos desde octubre de 1865 hasta octubre de 1870, tal vez no se despacharon cinco mil telegramas en todas las oficinas.

CLXXXV

Para atender a esta situacion se crearon varios empleados:

Un Jefe inspector, con cargo de recorrer incesantemente la línea.

Un Ayudante, para ausiliar el trabajo de aquel, i

Once guardas, establecidos de siete en siete leguas.

Se pidieron ademas once millas de alambre de repuesto, un número de aisladores suficiente para reponer los perdidos i reactivos para las baterías.

Despues de cerca de un año de trabajo i de gastos en reparar las líneas, se vió que se adelantaba poco, i que con escepcion del trayecto entre Ibagué i Ambalema, en que, a esfuerzos del Ayudante señor Manuel Paniagua, se logró mantener comunicacion casi constante i regularizar algo mas la de Ambalema a Bogotá, las cosas marchaban en el mismo estado. Se apeló entónces al recurso de cambiar de empleados i de establecer guardas nuevos, de manera que cada cual solo tuviese una estension de cuatro leguas que recorrer.

CLXXXVI

Algo se mejoró con el cambio, pues al ménos se restableció la comunicacion entre Cartago i Manizáles i pasaron algunos despachos al traves del Quindío.

Sinembargo, el resultado final es, que en todo el año de 1870 a 1871, solo hubo una circulacion de 5,640 despachos, en líneas que representaban 75 leguas primero i 90 en los dos últimos meses del año, con un producto

de \$ 1,926-37½, o sea 35½ centavos por término medio del producto de cada telegrama. Como el precio ha sido de 2 centavos por palabra, los despachos pagados han tenido diez i siete palabras por término medio, i se han trasmitido tan solo 96,318 palabras.

CLXXXVII

No tengo a la mano el cuadro de gastos de este ramo; pero calculo que no habrá bajado en el año de \$ 9,000; de los cuales dos terceras partes en personal de empleados i el resto en material de alambre, postes, reactivos &c. Ha habido, pues, un déficit de \$ 7,000 a lo ménos.

CLXXXVIII

El objeto de los esfuerzos del Poder Ejecutivo ha sido ligar la línea de Bogotá a Manizáles con la de este lugar a Medellin; pues obtenido este resultado, junto con el de la conservacion permanente de la corriente eléctrica, no se puede dudar de que esa sola línea nacional tendrá un movimiento de 30,000 despachos anuales a lo ménos i un producto suficiente para cubrir todos sus gastos.

Para llegar allá será preciso emplear mucha perseverancia en suprimir los árboles como sostenedores del alambre, reponer los postes con maderas incorruptibles enterradas a un metro de profundidad (no a cincuenta o sesenta centímetros como se hizo en un principio) i soldar las rupturas del alambre en lugar de ligarlas con nudos.

Se necesitará tambien reponer algunas baterías i cambiar el sistema de los aisladores.

Todo esto requiere un gasto de \$ 4 a \$ 5,000.

CLXXXIX

La distribucion de los telegramas entre las diversas oficinas ha dado estas cifras en el último año :

Bogotá	2,019
Facatativá.	1,117
Ambalema.....	1,272
Ibagué.....	380
Cartago.....	272
Manizáles.....	250
Honda.....	127
Villeta.....	72
Guáduas	131
Total.....	5,640

Mas como las oficinas de Cartago, Manizáles, Honda, Villeta i Guáduas solo funcionaron dos meses del año, suponiendo conservada la línea, darian en lugar de 852 telegramas 4,800 en el año. I como esas oficinas provocarian retornos de las otras por igual número, se podria esperar una cifra jeneral de 15,000.

Abierta la comunicacion con Medellin, se puede creer que ese número duplicaria i que el rendimiento anual podria alcanzar a \$ 12,000.

Esta suma es suficiente para atender desahogadamente a la conservacion i servicio de la línea.

Esta expectativa está, en parte, confirmada por la esperiencia del primer cuatrimestre del presente año económico en que la sola oficina de Bogotá ha despachado cerca de 500 telegramas mensuales, recibido otros tantos, i dado un producto de cerca de \$ 150 mensuales; movimiento que, continuando como es de esperar, daría entre esta sola i las demas oficinas 12,000 telegramas recibidos i despachados i \$ 4,200 de productos. Ahora bien, el movimiento de la oficina de Bogotá con sus retornos no podria representar mas del 66 por 100 del movimiento jeneral; i en esta suposicion, el número anual de telegramas deberia subir a 18,000 i a \$ 6,400 el producto total. Sin contar que el movimiento de las oficinas de Cartago i Manizáles dará tambien un movimiento mucho mas considerable que el del año anterior.

CXC

El movimiento de la oficina de Bogotá en el último cuatrimestre que acaba de terminar, es el siguiente:

M E S E S .	Partes despachados.	PRODUCTOS.
Setiembre.	466	\$ 140-80
Octubre	383	120-30
Noviembre	416	136-42½
Diciembre	469	142-82½
Total.	1,978	540-35
M E S E S .	Partes recibidos.	VA L O R .
Setiembre.	514	\$ 150-47½
Octubre	456	130-45
Noviembre	447	127-52½
Diciembre.	561	162-12½
Total.	1,734	\$ 570-57½

CXC I

La línea de Honda fué abierta al servicio público en el mes de julio, i ha funcionado desde entónces con bastante regularidad. Los materiales empleados por el señor Parédes son de superior calidad i la construccion de ella parece ser mejor que la de las antiguas. Los aisladores, sobre todo, son de una clase que preservará el vidrio del daño causado por los pasajeros i asegurará su duracion.

CXC II

La de La Mesa, demorada por la perturbacion que en los negocios produjo la guerra franco-alemana,—pues los materiales habian sido pedidos a Francia i no pudieron salir en tiempo de Paris,—quedará establecida en todo el mes de marzo próximo. Los grandes negocios que la plaza comercial de La Mesa mantiene con Facatativá i Bogotá, harán de ella una de las mas productivas.

CXC III

La de Cartago a la Buenaventura quedará concluida en marzo o abril próximo, segun lo espera el intelijente i activo señor Parédes.

Construida esta línea con el objeto de ligarnos con el alambre europeo, que por Jamaica venia a Colon, i que de Panamá debia prolongarse a la costa occidental de América, será quizás la primera vez que en la marcha de la civilizacion hayamos salido a su encuentro i llegado al lugar de la cita ántes que el extranjero.

El telégrafo sub-marino de las Antillas a Colon, aun no ha llegado, en efecto, a la costa colombiana, i en la organizacion de la empresa telegráfica del Pacífico debe de haber ocurrido alguna dificultad, puesto que nada ha vuelto a decirse de ella. Es seguro, sinembargo, que vendrá i que probablemente en todo el año de 1873, si no ántes, quedaremos en comunicacion instantánea con las Antillas, el Norte de América, Europa i las costas del Ecuador, el Perú i Chile.

CXC IV

Esa conexion dará nuevo i mas considerable movimiento a los telégrafos interiores, creará indudablemente relaciones estensas e íntimas de sociabilidad i comercio entre los Estados del Cauca i Antioquia i los del interior, i será un vínculo mas de nacionalidad, fraternidad i progreso.

CXC V

Falta ahora dirigir la marcha del alambre teleográfico hácia el Norte de la República, con cuyas poblaciones carecemos todavía de este lazo de comunicacion intelectual.

La presente Administracion ha llevado la corriente eléctrica hasta el corazon del Cauca i las riberas del Pacífico: a la que va a sucederle toca lanzar este emisario del porvenir hácia las orillas del Táchira, al traves de las densas poblaciones de Boyacá i Santander. Permitido es tener confianza en que esta continuacion de la labor del progreso será perseverantemente acometida.

Una línea de Bogotá al Táchira, por Cipaquirá, Tunja, Santa Rosa, Charalá, el Socorro, Bucaramanga i Pamplona tendria de ciento treinta a ciento cuarenta leguas, a lo sumo, i no costaria mas de \$ 60 a \$ 70,000.

CXCVI

Soi de concepto que debe perseverarse en la tarifa uniforme del telégrafo i en el bajo precio de los despachos.

En un pais como este, acostumbrado a la reclusion i al aislamiento, en que los caminos están fuera del alcance de las clases pobres, en que los correos son poco frecuentes i lentos,—todo lo que sea favorecer, facilitar, estimular las comunicaciones entre los hombres, debe protegerse i conservarse con cuidado.

La tarifa uniforme escluye la carestía, facilita por la baratura la comunicacion entre los lugares mas distantes, hace sencillo el conocimiento de los precios de los despachos i fácil la contabilidad i el exámen de las cuentas. La tarifa barata anima al público a hacer uso de los telégrafos, le inspira el placer combinado de la rapidez en la comunicacion i la baratura del servicio, e infunde por sí misma una de las ideas del progreso, que es: la union de lo prodijioso con lo fácil: de lo laborioso con lo barato, sin cuya asociacion, puede decirse, que el progreso no seria progreso.

Es verdad que los despachos de diez palabras cuestan aquí un 20 por 100 ménos que en Inglaterra; pero tambien es cierto que como nuestra poblacion es, a lo ménos, ocho veces mas pobre, veinte centavos por un telegrama de diez palabras, equivalen a mas de seis chelines (\$ 1-50) en aquel pais.

Cualquiera que sea la distancia que recorre un despacho, el trabajo i el gasto con que se hace es esactamente el mismo, siempre que la corriente de una batería alcance a llegar de un punto a otro. No hai pues suficiente razon para recargar la tarifa por causa de la distancia. Siendo el objeto del correo i del telégrafo unir a los que están separados, la tarifa en rigor, deberia guardar proporcion inversa con la distancia.

Si la tarifa uniforme se admite en el servicio postal, no veo razon para que se proceda de un modo distinto en el servicio telegráfico, que tambien es servicio postal.

La tarifa graduada por la distancia tiene el grave inconveniente de no poder ser conocida sino de los pocos que conocen bien la jeografía del pais ; lo que pone al público en materia de tarifa enteramente a merced de los empleados.

CXCVII

El servicio de este ramo sufre en el dia, por falta de hombres especiales con conocimientos teóricos i prácticos en él.

Cada dia se hace mas difícil reemplazar a un telegrafista de las oficinas distantes de la capital o con residencia en climas que no se reputan sanos.

Urgente es establecer dos clases de telegrafia, teórica i práctica, la una en Bogotá i la otra en Cali. Juzgo conveniente pedir estos profesores a Francia o Bélgica, en donde podrian obtenerse por un sueldo de \$ 800 anuales, mas sus gastos de viaje, que no excederian de \$ 200, en segunda cámara en los vapores de mar.

I juzgo tambien que deberia darse preferencia en la enseñanza a la mujer, que por la naturaleza de su organizacion es mas a propósito para los trabajos sedentarios, minuciosos i delicados de la telegrafia. Porque tambien es necesario que la sociedad empiece a preocuparse con la condicion de la mujer, relegada entre nosotros exclusivamente al hogar doméstico, i condenada a la dependencia, a la oscuridad i al abandono cuando las puertas del matrimonio no se abren para ella.

El trabajo de la mujer es, por otra parte mas barato, mas sumiso, mas intelijente en las obras delicadas i ofrece mayores garantías de estabilidad.

SECCION 12.

Bienes nacionales.

CXCVIII

Los productos de este ramo tienen dos procedencias distintas. La de bienes que ántes de 1861 eran propiedad de la República o que han sido adquiridos despues por un orijen distinto de la desamortizacion ; i los que proceden de ésta.

Estos últimos, aplicados en su mayor parte a la amortizacion de la deuda flotante, se rematan por bonos i billetes, i su producido figura en estas dos especies de documentos, cuyo importe puesto al crédito del Tesoro, disminuye el saldo pasivo de éste ; pero no constituye un recurso para hacer frente a los gastos normales del servicio público.

Los primeros se enajenan por dinero i forman parte de la masa jeneral de los recursos disponibles en cada servicio económico.

El producto de la primera de estas categorías, en el año de 1870 a 1871, fué el siguiente:

Recaudado en la Tesorería jeneral por <i>arrendamiento</i> de fincas nacionales en la capital de la Union.	\$ 4,372-45
Por <i>arrendamiento</i> de terrenos carboníferos i útiles de elaboración en Cipaquirá.	2,000 --
Por <i>arrendamiento</i> de minas de esmeraldas	14,700 --
Arrendamiento de tierras baldías en San Martín.	1,223-75
Por arrendamiento de minas de plata de Santa Ana i La Manta i de Supía i Marmato	9,999-95
Total de bienes arrendados	\$ 32,296-10
Venta de caballos del escuadrón de caballería, suprimido \$	4,136-50
Venta de cartas jeográficas	404-40
Efectos varios.	39-70
Recaudado en Cartajena	327-70
Id. en Popayan	1,290-80
Total.	6,199-10
Total jeneral.	\$ 38,495-20

CXCIX

El producto de bienes desamortizados se divide en dos clases:

Venta de estos bienes, que se recauda en bonos i billetes flotantes; i arrendamiento de los mismos,

La venta se hace con conocimiento de la Agencia jeneral de bienes desamortizados, i dió en el último año este resultado:

ESTADOS.	AVALÚOS.	REMATES.
Cundinamarca	\$ 129,990-10	\$ 523,425
Boyacá	13,165 --	137,562
Santander	620 --	1,900
Tolima	7,886-40	42,200
Bolívar	18,750 --	33,027
Suma	170,411-50	738,114

CC

El producto de arrendamientos i réditos de estos mismos bienes subió a las cifras siguientes, segun los datos recibidos:

Cundinamarca	\$ 7,236-75
Bolívar	2,504-13
Tolima (hasta junio último).....	3,758-92½
Antioquia.....	2,174-07½
Total.....	\$ 15,673-88

Acerca de la marcha de este asunto se encontrarán pormenores determinados en la Memoria de la Secretaría del Tesoro, a cuyo cargo corre este negociado.

SECCION 13.

Aprovechamientos.

CCI

El ramo de aprovechamientos se compone de las siguientes partidas:

Diferencia entre el valor nominal i el precio del remate de cupones de renta sobre el Tesoro, i órdenes de pago por renta nominal \$	93,788-35
Diferencia entre el valor nominal i el precio de remate de billetes sin interes, procedentes de intereses de la antigua deuda flotante.....	54,633-90
Diferencia entre el valor nominal i el precio de remate de órdenes de pago por pensiones.....	5,051-47½
Resíduos no convertibles en renta sobre el Tesoro por no alcanzar a \$ 5.....	6-55
Total de aprovechamientos.....	\$ 153,510-27½

SECCION 14

Ingresos varios.

CCII

Las entradas de esta procedencia han sido las siguientes :

Patentes de privilegios de invencion.	\$ 150 ..
Premio de letras jiradas sobre la Compañía del ferrocarril en Nueva York.	1,489-90
Indemnizacion pagada por el Gobierno del Perú, en el valor de una letra.	7,783 ..
Ingresos diversos.	136-65
Total.	\$ 9,559-55

CCIII

Resúmen de las rentas :

Aduanas	\$ 1,561,082-12
Salinas.	790,008-78½
Ferrocarril.	187,500 ..
Correos.	\$ 52,941-85
Telégrafo.	1,926-37½
Amonedacion.	24,759-16
Aprovechamientos.	153,510-27
Venta de bienes desamortizados. 738,114 ..	} 753,787-88½
Arrendamiento i réditos de los mismos. 15,673-88	
Arrendamiento i venta de bienes no desamortizados.	38,495 ..
Ingresos varios.	9,559-55
Total.	\$ 3,573,570-99½

Como se sabe, esta cuenta representa en la Secretaría de Hacienda, *reconocimientos*, de plazo cumplido o no, a favor del Tesoro, i en la Secretaría del Tesoro, *recaudos efectivos*; lo que explica la diferencia que se notará entre los datos de las dos Secretarías.

Los recaudos del último año han sido menores que los reconocimientos, a causa de que la renta de Aduanas desfavorablemente afectada en los

primeros meses del año, por causa de la guerra europea, no ha empezado a sentir la reaccion favorable hasta los primeros meses del corriente año económico en que se han vencido los plazos de los pagarés otorgados en mayo, junio, julio i agosto últimos.

SECCION 15.

Tierras baldías.

CCIV

Este negociado requiere una reorganizacion legislativa completa.

No teniendo tiempo para presentar con estension mis ideas, me limitaré a esponer ciertos puntos capitales en que considero urgente la intervencion del Congreso.

1.º Reconocer derecho de propiedad en los ocupadores i cultivadores de las tierras baldías por medio de casa i labranza, no reduciendo el derecho a 6,40 hectaras, sino estendiéndolo a cincuenta hectaras por cabeza de familia mediante un cultivo que represente la décima parte de la adquisicion.

2.º La creacion de medios que faciliten la mensura i levantamiento de planos de las tierras baldías a los pequeños propietarios.

Por ejemplo, declarar que esta operacion se hará a espensas del Tesoro en todas las operaciones que no escedan de sesenta i cuatro hectaras, siempre que el valor de la tierra se pague en dinero a un precio que no baje de un peso por hectara; de setenta i cinco centavos cuando la adquisicion esceda de sesenta i cuatro i no pase de ciento veintiocho; i de cincuenta centavos cuando la adquisicion esceda de ciento veintiocho i no esceda de ciento noventa i dos.

3.º Señalar precio a las tierras baldías que se quiera adquirir por compra, a pagar el precio en deuda consolidada interior; por ejemplo a \$ 1 por hectara, i establecer la equivalencia de este precio con el de la deuda exterior, para cuando se quiera hacer los pagos en deuda de esta última clase.

4.º Suprimir la licitacion en la venta de tierras baldías.

5.º Establecer una proporcion en que se han de conceder los ausilios de tierras baldías a los que abran nuevas vías de comunicacion.

Por ejemplo: Mil hectaras por legua de camino de herradura de tres metros de anchura.

Cinco mil hectaras por legua de camino de ruedas de cinco metros de anchura a lo ménos.

Quince mil hectaras por cada legua de ferrocarril.

6.º Organizar una oficina de tierras baldías en que se conserven los planos de las adjudicaciones, noticia esacta de los linderos de éstas i referencia de cada adquisicion a las cartas jeográficas de los Estados i territorios de la Union.

7.º Establecimiento de agrimensores oficiales retribuidos con un pequeño sueldo del Tesoro público i con derechos pagados por los adjudicatarios, o tomados del valor de las tierras cuando éstas se vendan por dinero.

SECCION 16.

Contabilidad de los gastos de la Secretaria de Hacienda.

CCV

He tenido el honor de presentaros en oportunidad, en esta materia, los siguientes documentos:

1.º Balance del Libro Mayor de la Secretaría relativo a las operaciones de los dos años de la vijencia económica del Presupuesto de gastos de 1869 a 1870, cuya cuenta comprensiva de las operaciones ejecutadas sobre los créditos abiertos al Poder Ejecutivo, por el intermedio de esta Secretaría, fué abierta, terminada i cerrada de un modo completo i definitivo.

2.º Balance del Libro Mayor relativo a las operaciones del primer año de la vijencia económica de 1870 a 1871.

3.º Relacion de las operaciones ejecutadas, sobre el Presupuesto de 1870 a 1871, en los 113 dias del segundo año de la vijencia económica, trascurridos desde 1.º de setiembre último hasta 23 de diciembre corriente, dia de mi salida de la Secretaría.

CCVI

Estas cuentas, debidamente comprobadas i legajadas, están en estado de ser examinadas i glosadas por la Cámara de Representantes, i comprenden los siguientes elementos aritméticos establecidos por el artículo 108 de la lei orgánica de la Hacienda nacional de 4 de julio de 1866, a saber:

El total importe de las sumas (de los créditos legislativos) empleadas por la Secretaría de Hacienda.

El total importe de los pagos materiales hechos a los acreedores públicos.

La diferencia entre los cómputos del Presupuesto de gastos i las sumas definitivamente empleadas por el ordenador Secretario de Hacienda.

La diferencia entre lo ordenado i lo pagado, o sea el saldo que queda a deberse a los acreedores públicos sobre cada capítulo del Presupuesto de gastos.

Esta cuenta, en lo que se refiere a la Secretaría de Hacienda, puede ser examinada por la Comision Legislativa de Cuentas de la Cámara de Representantes, no como lo previene el artículo 134 de la lei citada, (que se refiere a la cuenta del Tesoro, i no a la del Presupuesto), como equivocadamente se ha creído, sino con toda la minuciosidad que, respecto de esta última, establece el artículo 117 de la misma lei: es decir, "contrayendo el exámen a uno o varios meses del año económico a que la cuenta se refiere, examinando en todo su pormenor las operaciones practicadas en esos meses, comparando los artículos del Diario con los libros comprobantes,---- i haciendo el exámen todavía mas minucioso, siempre que la Comision Legislativa hallare motivo para hacerlo así, informando a la Cámara del resultado i proponiendo la resolucion que estime conveniente." (Artículos 117 i 119 de la lei citada).

CCVII

El resultado jeneral de esta cuenta es:

AÑO DE 1869 A 1870.

Créditos abiertos al Poder Ejecutivo por medio de la	
Secretaría de Hacienda.	\$ 972,276-25
Créditos empleados.	635,322-42
Diferencia entre lo votado i lo ordenado.	346,757-52
Ordenaciones hechas.	\$ 635,322-42½
Pagos hechos a los acreedores.	601,465-22½

Diferencia entre lo ordenado i lo pagado, es decir, saldo que pasa a gravar nueva cuenta. \$ 33,857-20

Este saldo consiste esclusivamente en órdenes de pago por razon del medio centavo por kilogramos de subsidio para los caminos de los Estados, que aunque reclamado, reconocido i ordenado, no pudo ser cubierto por falta de fondos en la Tesorería, i porque no cupo en la prelacion de crédi-

tos establecida en la lei de Presupuesto para el caso de insuficiencia en los recursos del erario.

Por lo demas, puede verse que la autorizacion ejecutiva de los gastos públicos se ha hecho con toda la prudencia posible, para no esceder el límite de los recursos ni legar un pasivo embarazoso a las vijencias futuras. Un 33 por 100 esactamente de los créditos abiertos fué dejados sin empleo por esta causa.

CCVIII

Del balance de las operaciones ejecutadas aparecen escedidos dos créditos lejislativos en este servicio: el capítulo 5.º del Departamento de Hacienda, Aduanas "gastos varios," en la suma de \$ 994-15; i el capítulo 3.º del Departamento de Correos, "Trasporte de correspondencias i encomiendas; (personal)."

Para esplicar este esceso copiaré aquí la nota puesta al pié del balance mismo:

Esta suma de \$ 994-15 en que se escedió el crédito abierto en este capítulo, fué empleada en la reparacion de los almacenes, puertas de entrada i oficina de reconocimiento en la Aduana de Santamarta. Pudo i debió haberse reconocido con imputacion al capítulo 4.º-Aduanas-material-del mismo Departamento, en que figura un sobrante de crédito de \$ 3,294-50; pues en dicho capítulo 4.º el artículo 10 abre al Poder Ejecutivo un crédito de \$ 4,000 para material de las Aduanas, en el cual está comprendido el gasto de locales. I no se hizo así por error de imputacion, i por no estar formado el balance al tiempo de ordenar la legalizacion, sin el cual balance era imposible saber si el crédito estaria agotado o no. Para regularizar esta partida se pide crédito adicional, en la lei de regularizacion de créditos, al próximo Congreso.

La suma de \$ 8,809-55 en que se escedió el crédito votado en el capítulo 3.º Departamento de Correos, procede de insuficiencia absoluta de la partida votada en el Presupuesto para salarios de conductores de correos. Segun el cuadro de las líneas i contratos de conduccion de correos que se publica a continuacion, el gasto anual de este servicio asciende a \$ 72,624-80, i la partida votada en 1869 para salarios de conductores en el servicio de 1869 a 1870, solo fué de \$ 24,000.

Para mayor claridad se hace observar que aunque en el artículo 5.º del Departamento de correos abre un crédito adicional al de \$ 35,585-80, con carácter de crédito por aproximacion, al que hubieran podido agregarse, en consecuencia, créditos suplementales para llenar las deficiencias que ocurrieran, no se ha podido hacerlo, porque ese capítulo 5.º se refiere tan solo a postas i correos estraordinarios i correos por vapor en el rio Magdalena.

Las sumas votadas en el Presupuesto de 1869 a 1870 para trasporte de correspondencia i encomiendas, son:

En el capítulo 3.º (salarios de conductores).....	\$ 24,000 --
En el capítulo 4.º (material).....	1,760 --
En el capítulo 5.º (correos especiales).....	35,585-80
Créditos adicionales legislativos.....	25,000 --
Total de créditos abiertos al Poder Ejecutivo.....	\$ 86,345-80

I los reconocimientos hechos con imputacion a estos créditos ascienden a:

Capítulo 3.º (salarios de conductores).....	32,809-55
Capítulo 4.º (material).....	746-35
Capítulo 5.º (correos especiales i gastos varios).....	47,466-30
Total.....	\$ 81,022 20

Comparacion:

Créditos abiertos al Poder Ejecutivo para trasporte de correspondencia i encomiendas.....	\$ 86,345-80
Créditos empleados.....	81,022-20
Sobrante de crédito.....	\$ 5,323-60

Pero a virtud de la distribucion defectuosa hecha entre los diversos capítulos de la lei de Presupuesto, al hacerse los gastos ha resultado un sobrante de crédito en el capítulo 5.º de

Sobrante de crédito en el capítulo 4.º.....	1,013-65
---	----------

Total de los sobrantes.....	14,133-15
------------------------------------	------------------

I una deficiencia en el capítulo 3.º de.....	8,809-15
---	-----------------

En otros términos, uno de los casos de esceso, lo es meramente de error de imputacion, pues hai crédito sobrante en otro capítulo para hacer el reconocimiento del gasto.

I el otro esceso procede de una defectuosa distribucion de los créditos del departamento entre los diversos capítulos, de donde resulta que en uno de ellos sobra mucho mas de lo que falta en otro.

Es este uno de los casos en que el Poder Ejecutivo hubiera podido abrir crédito extraordinario, pues el perjuicio que hubiera sufrido la Nacion con la interrupcion del servicio postal habria sido mucho mayor que el gasto de \$ 8,800 invertidos en sostenerlo.

CCIX

AÑO DE 1870 A 1871.

La cuenta de este año balanceada en 31 de agosto último, da los siguientes resultados provisionales en el primer año:

Créditos abiertos.....	\$ 1.310,888-01
Créditos empleados.....	465,985-13½
Saldo de que puede hacerse uso en el segundo año	844,902-68½
Ordenaciones hechas.....	\$ 465,986-32½
Pagos efectuados.....	450,861-72½
Saldo por pagar.....	\$ 15,124-60

CCX

Los reconocimientos i ordenaciones hechos desde 1.º de setiembre hasta 23 de diciembre último, con imputacion al presupuesto de 1870 a 1871 (segundo año de la vijencia) dan este resultado:

Créditos.....	\$ 1.310,888-01
Ordenaciones.....	617,455-20½
Créditos sin empleo.....	* 699,886-00½

Aun no se han reunido datos suficientes acerca de los pagos en este período; pero juzgo que todas las órdenes libradas han sido cubiertas. Además, las órdenes son en lo jeneral una legalizacion de gastos ya hechos.

Puede considerarse que no pasará de \$ 30,000 lo que falte por reconocer con imputacion a este presupuesto, i que en consecuencia, estarán balanceados, o poco menos, los débitos con los créditos de esta cuenta.

CCXI

El crédito del capítulo 3,º departamento de Correos, (\$ 24,000 para salarios de conductores de correos), ha sido escedido tambien en el año de 1870 a 1871, por la misma causa determinante que en 1869 a 1870. Me refiero en este particular a la esplicacion que arriba dejo consignada, así como al cuadro, adjunto a este informe, de los contratos hechos para la conduccion del correo en las diversas líneas. Debe pedirse al próximo Congreso el crédito adicional necesario para reparar el esceso.

* La diferencia de \$ 6,443-20 es el esceso de imputacion ocurrido en el Departamento de Correos.

SECCION 17.

Presupuesto de rentas.

CCXII

En oportunidad formé i presenté a la Secretaría del Tesoro el presupuesto de rentas para el próximo período fiscal de 1872 a 1873, compuesto de las siguientes partidas :

Aduanas	\$ 2.090,000
Salinas nacionales	800,000 }
Derechos de internacion de sales	19,000 }
Ferrocarril de Panamá	250,000
Correos	60,000 }
Telégrafos	12,000 }
Amonedacion	25,000
Bienes nacionales (venta i arrendamiento)	50,000
Bienes desamortizados (venta)	500,000 }
Bienes desamortizados (réditos i arrendamientos)	10,000 }
Aprovechamientos	180,000
Ingresos varios	16,000
Total	\$ 4.012,000

CCXIII

Fundadas estas cifras en productos efectivos de años económicos anteriores i en el estudio de la lei estadística que preside al desarrollo de nuestras rentas, no es de temer que su rendimiento no alcance a lo calculado. Al contrario, si la paz no se altera, como no hai por qué temerlo hasta ahora, es de esperar que el producto efectivo supere al presupuesto en las sumas siguientes :

Aduanas.	\$ 310,000
Salinas	25,000
Telégrafos (con el de Buenaventura).	12,000
Bienes nacionales (vendiendo algunos).	35,000
Total.	\$ 382,000

Con lo que el producto efectivo subirá a.	\$ 4.400,000	
Pero deduciendo las cifras que no representan recursos efectivos. A saber :		
Venta de bienes desamortizados	\$ 500,000	
Aprovechamientos.	180,000	
Total.	680,000	680,000
La masa disponible será de.	\$ 3.720,000	

CCXIV

Mas como la renta de Aduanas, en que principalmente es de esperarse este aumento, está casi íntegramente aplicada al servicio de nuestras deudas, la suma disponible para los gastos de la Administración no escederá de \$ 1.450,000.

SECCION 18.

Presupuesto de gastos de los departamentos adscritos a la Secretaría de Hacienda.

CCXV

Habeis visto que en el año de 1869 a 1870 se votaron para los tres Departamentos administrativos de *Hacienda, Correos i Fomento* adscritos a la Secretaría de Hacienda, créditos por la suma de.....\$ 972,276-25

Pero que solo se emplearon..... 635,322-42

Quedando sin empleo..... 346,757-52

Que en 1870 a 1871 se votaron.....\$ 1.310,888-01

Pero que solo se emplearán, poco mas o menos..... 650,000 ..

I quedarán sin empleo..... 660,888-01

I habeis tenido ocasion de experimentar particularmente que, el empleo de estos créditos fué limitado por la naturaleza de las cosas a la estension de nuestros recursos.

La distribucion de los gastos hechos en los tres Departamentos en 1869 a 1870 es la siguiente :

Departamento de Hacienda.	\$ 431,585-42½
Id. de Correos.....	117,051-30
Id. de Fomento.....	86,685-70
Total.....	635,322-42½

La de 1870 a 1871, quedará aproximadamente así, al terminar el segundo año de la vijencia.

Departamento de Hacienda.	\$ 440,000
Id. de Correos.	* 105,000
Id. de Fomento	105,000
Total.	\$ 650,000

Para 1871 a 1872 (servicio en curso) hai votados :

Departamento de Hacienda	\$ 637,439-30
Id. de Correos.	179,398 ..
Id. de Fomento	1.536,056 ..
Total.	2.352,893-30

Pero probablemente solo se hará uso de las siguientes sumas :

Departamento de Hacienda.	\$ 460,000
Id. de Correos.	125,000
Id. de Fomento	180,000
Total.	\$ 765,000

Para 1872 a 1873, se piden :

Departamento de Hacienda	\$ 794,648
Id. de Correos.	237,806
Id. de Fomento	1.253,000
Total.	\$ 2.285,454

Pero segun toda probabilidad, a lo mas podrán emplearse las sumas siguientes :

Departamento de Hacienda.	\$ 480,000
Id. de Correos.	150,000
Id. de Fomento	200,000
Total.. . . .	\$ 830,000

* La disminucion que se nota en este año respecto del anterior procede de que en 1870 se hizo un pago de \$ 25,000 a la Compañía de vapores del Sur del Pacifico por servicios de diez años anteriores.

CCXVI

Comparemos el gasto *efectivo* hecho o calculado en los cuatro últimos años :

DEPARTAMENTOS.	1869 a 1870.	1870 a 1871.	1871 a 1872.	1872 a 1873.
Hacienda.	\$ 431,585	\$ 440,000	\$ 460,000	\$ 480,000
Correos	117,051	105,000	125,000	150,000
Fomento	86,685	105,000	180,000	200,000
Totales.	635,322	650,000	765,000	820,000

Como se ve, hai en cuatro años un aumento efectivo de gastos en estos tres Departamentos de \$ 195,000, o sea de 31 por 100.

CCXVII

Este aumento depende :

EN EL DEPARTAMENTO DE HACIENDA:

1.º De la necesidad de crear algunos nuevos empleados (como por ejemplo, los de la seccion nueva de Fomento en la Secretaría de Hacienda &.^a) i de aumentar el sueldo de otros (como el eventual en algunas Aduanas, el de los tenedores de libros de la contabilidad especial de la Secretaría de Hacienda);

2.º De la necesidad de aumentar el resguardo nacional para atender al servicio de los puertos francos, a la custodia de los correos, &.^a;

3.º De la necesidad de introducir Oficina de apartado i fuerza motriz de vapor en alguna de las Casas de Moneda &.^a;

4.º Del aumento del gasto de elaboracion de sales, consiguiente al aumento de produccion en todas las salinas;

5.º De la compra de local para algunas Aduanas;

6.º De la adquisicion de guarda-costas para el servicio de las Aduanas;

EN EL DEPARTAMENTO DE CORREOS:

1.º Del establecimiento de un tercer viaje mensual en las líneas de correos del Atlántico;

2.º Del establecimiento de algunas líneas i estafetas nuevas como las de Cartago a Manizáles, el Cármen a Sambrano, Ambalema a Honda, Colon a las islas de San Andres i Providencia, &.^a;

3.º Del gasto de la correspondencia trasatlántica, que se remitía ántes

gratuitamente por solo la línea de las Indias Occidentales i el Pacífico, i se hace hoy por todas las líneas, mediante pago de portes ;

4.º Del aumento de sueldo i gastos de material en varias oficinas ;

5.º De la subvencion que se concederá para correos por vapor en el Meta i el Orinoco ;

6.º Principalmente, de la traslacion del ramo de telégrafos del Departamento de Fomento al de Correos, i de la construccion de nuevos telégrafos.

EN EL DEPARTAMENTO DE FOMENTO:

1.º Del mayor vigor que se ha dado a los trabajos del camino del Meta ;

2.º De la garantía de 7 por 100 sobre el capital de \$ 600,000 invertidos en el ferrocarril de Bolívar ;

3.º De la esploracion hecha del camino de Cúcuta al rio Magdalena ;

4.º De las esploraciones mandadas hacer en el ferrocarril del Norte i sus accesorios ;

5.º De la esploracion i levantamiento de planos que se está haciendo de la bahía, puerto i Dique de Cartajena ;

6.º Del auxilio dado i que se dará a los trabajos hidráulicos que se ejecutan en el brazo de Mompos sobre el rio Magdalena ; i

7.º De la Esposicion industrial.

CCXVIII

El Departamento de Fomento, sobre todo, está tomando proporciones respetables, que deben despertar la mas seria consideracion por parte del Congreso i del Poder Ejecutivo. De \$ 86,000 que representó en 1869 a 1870, incluyendo el gasto de telégrafos, subirá a \$ 200,000 a lo ménos en el de 1872 a 1873, sin comprender ya ese capítulo. Así, pues, ha triplicado en tres años.

Al ponerse en ejecucion formal la lei de 5 de junio último, sobre mejoras materiales, las cifras de este Departamento subirán ántes de cinco años a \$ 500,000.

La construccion i los servicios de telégrafos que hasta 1865 no figuraba en el Presupuesto, es ya hoy un gasto de \$ 50 a \$ 60,000 anuales i subirá a \$ 100,000 en breves años.

El gasto de los correos aumenta todos los dias con el alza de los jornales i con las nuevas exigencias del público, crecientes todos los años en este ramo importante de la civilizacion jeneral i de la administracion pública.

En el Departamento de Hacienda será forzoso aumentar el sueldo de muchos empleados cuya dotacion es mezquina hoy ; será necesario empezar seriamente a construir locales seguros, espaciosos i decentes para las Adua-

nas, que faltan en las de Sabanilla, Riohacha, Buenaventura, Cúcuta i Tumaco ; construir algunos muelles para facilitar la carga i descarga de los buques ; iniciar trabajos de limpieza i conservacion de los puertos ; establecer fanales i levantar la carta de nuestras costas.

Dentro de cinco años, si se piensa seriamente en el progreso, el Presupuesto efectivo, el *gasto real* de los trabajos de la Secretaría de Hacienda, no bajará de \$ 1.500,000 anuales, lo que no parecerá exajerado con solo observar que la suma hoy presupuesta escede con mucho de esta cifra.

CCXIX

Si de esta revista del porvenir de los gastos de la Secretaría de Hacienda, pasamos a los Departamentos administrativos adscritos a las otras Secretarías, encontraremos resultados semejantes.

En la de *lo Interior i Relaciones Exteriores*, el gasto del Cuerpo Legislativo ha duplicado en los diez últimos años, i seguirá en aumento.

Un Cuerpo de policía nacional no pasará muchos años sin verse decretado, porque es una necesidad imperiosa para el desempeño de las funciones ejecutivas.

Por mas que se diga i que se quiera, nuestra situacion jeográfica, en medio de las dos Américas i de los dos mares, nos impone la necesidad de mantener estensas relaciones internacionales, que exigen un Cuerpo Diplomático i Consular mas numeroso i mejor dotado que el que tenemos en la actualidad.

El fomento de la Instruccion pública, primaria i secundaria, exigirá con el tiempo sumas cuatro i cinco veces mayores que hoy ; i \$ 100,000 que hoy gastamos, i \$ 500,000 anuales que hoy juzgamos un despropósito, parecerán cifras mezquinas dentro de seis o siete años.

En la de *Guerra*, la mas obvia prevision, nacida de los hechos que vemos consumarse todos los dias en el extranjero, i de lo que pasa en nuestro propio pais, nos hará comprender que necesitamos urgentemente la creacion de cuatro clases de servicios, a saber :

Una Escuela Militar de cadetes, e ingenieros civiles i militares.

Una organizacion, adecuada a nuestras instituciones, de cuerpos de milicia federal, que reciban alguna instruccion en tiempo de paz, i que puedan funcionar al lado de la tropa veterana en tiempo de guerra.

Un principio de marina militar en los rios navegables i costas de la Union.

Parques con dotacion suficiente para armar i equipar 20,000 hombres, a lo ménos, en un dia dado, i con armería para reparar i renovar el armamento en los casos de necesidad.

En la del *Tesoro i del Crédito nacional*, es imprescindible fundar por medio de hechos la nocion de que, no hai otro modo de salir de compromisos, que pagar en oportunidad; ni de tener crédito, sino cumpliendo religiosamente las obligaciones contraidas; ni de evitar embarazos, sino teniendo fondos suficientes en la Tesorería. Porque con no pagar no se saldan las cuentas, ni con solo buena voluntad se fundan la confianza i el crédito; ni la habilidad en los expedientes para eludir las crisis financieras, sirve al fin mas que para aplazar las dificultades hoi i hacerlas mas hondas e inestricables el dia de mañana.

CCXX

Todo esto significa que nuestro presupuesto de gastos tiene que subir a \$ 6.000,000 dentro de cinco o seis años, i que es un deber del Gobierno, lejislativo i ejecutivo, darse cuenta clara de la situacion, en vez de ocultársela, i estudiar las dificultades del porvenir para salirles varonilmente al encuentro. Gobernar, o simplemente administrar, es prever, es proveer, es poder.

CCXXI

En la última Memoria de Hacienda de un pais hispano-americano cuya poblacion es un tercio menor que la nuestra; compañero nuestro de infortunios i vicisitudes; compañero i tal vez inferior nuestro en lo pasado; pero que nos ha dejado ya atras en lo presente, i está mucho mas adelantado que nosotros en la prevision del porvenir,—en la Memoria de Hacienda de Chile, presentada al Congreso de 1871, encuentro la siguiente noticia sobre la marcha que han llevado allí las rentas ordinarias de la Nacion en los diez últimos años.

1861	-----	\$ 5.850,821-19
1862	-----	6.287,155-26
1863	-----	6.700,659-27
1864	-----	6.574,918-31
1865	-----	7.301,043-87
1866	-----	6.197,111-74
1867	-----	9.756,838-03
1868	-----	10.694,974-04
1869	-----	11.484,806-75
1870	-----	11.537,781-42

En la proporcion que estas rentas guardan con la poblacion de Chile, nosotros deberiamos tener hoi \$ 18.000,000.