

# MEMORIA

DEL

## SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO

DIRIJIDA AL

PRESIDENTE DE LA UNION

PARA EL

CONGRESO DE 1879.



BOGOTÁ.

IMPRESA A CARGO DE H. ANDRADE.

1879.

## Ciudadano Presidente de la Union.

La siguiente sencilla esposicion del curso que han tenido los negocios adscritos a la Secretaría de Hacienda i Fomento en el período constitucional que comprende esta Memoria, adolecerá de deficiencia, porque es complicado el pormenor de las finanzas nacionales i apenas he podido estudiarlo en sus puntos mas importantes desde la reciente fecha en que tuve la honra de ser nombrado colaborador vuestro, en este ramo del servicio público, hasta el momento en que emprendo este trabajo, en el cual tengo que referirme principalmente a actos que refrendaron mis ilustrados antecesores.

Los efectos de la última guerra civil, que tan hondamente conmovió todos los intereses, no han empezado a sentirse en toda su desastrosa intensidad, sino algun tiempo despues de terminada aquella corta pero profunda i violenta convulsion.

La guerra, en su accion devastadora, destruye la riqueza creada i turba o ciega las fuentes de produccion; pero como destina al consumo inmediato grandes valores que la economía privada reserva para las lentas exigencias de la vida social, aumenta repentina, artificial i pasajera, de un modo mui considerable, la circulacion de numerario, i produce en algunos aspectos no solo las apariencias de la comodidad, sino tambien las de la abundancia. Los ejércitos, por así decirlo, cubren con una cinta de plata — que forjan con el estipendio i las espropiaciones — las anchas heridas que dejan a su paso en la poblacion, la agricultura, el comercio i la industria en jeneral.

Restablecida la paz i con ella el movimiento regular de las especulaciones, queda el país como el guerrero que mira sus vestidos desgarrados en la lid i piensa en repararlos con el fruto de largas e ímprobos labores que ha de consumir en la frialdad habitual de la existencia.

Todo esfuerzo superior al vigor natural apareja decaimiento i a veces postracion. Esto que fácilmente se percibe en el organismo animal, sucede con idéntica inflexibilidad en la economía de las Naciones. Por desgracia, Colombia sufre en estos momentos las consecuencias de la violacion de esa lei, i no podrá reparar sus fuerzas sin la mas prudente parsimonia en los gastos i una administracion tan honrada como hábil de sus rentas.

No parece practicable la apelacion a mayores arbitrios. En la crisis que oprime al comercio i a la industria del país, seria temerario pensar en nuevas injentes contribuciones para equilibrar los Presupuestos: a un cuerpo macilento no se le puede extraer sangre sino a riesgo de privarle de la vida.

La paz – con frecuencia resultado de la buena política – es la base de la prosperidad de los ingresos, porque es a su sombra bienhechora que la tierra abunda en frutos, las transacciones se multiplican, las profesiones científicas dan resultados pingües, los artistas i menestrales tienen trabajo, i todos fecundizan el campo de la produccion en provecho propio i del Tesoro público, termómetro que marca los grados de vitalidad industrial del país.

Si nuestros conciudadanos quieren mostrarse en la arena gloriosa de las mejoras materiales i en las modestas labores privadas tan heróicos i sufridos como han aparecido en las luchas fratricidas con que periódicamente han enlutado las pájinas de nuestra historia, es evidente que dentro de pocos años cambia de un modo sorprendente la faz económica de la Nacion, se consolida el orden, i este desesperante batallar en que por diferencias ideológicas nos ajitamos con breves intermisiones, pasará a ser un recuerdo irrisorio, como lo son hoi las hazañas de los caballeros andantes i las antiguas guerras que el fanatismo iluso apellidó sagradas.

# PARTE PRIMERA.

## HACIENDA.

### SECCION PRIMERA.

#### PRODUCTO DE LAS RENTAS.

El producto de las rentas i contribuciones en el año económico de 1877 a 1878, segun los datos que se me han suministrado por varias oficinas, fué el siguiente:

Aduanas .....	\$ 4.025,112 15
Salinas.....	1.451,529 ...
Amonedacion.....	11,612 95
Correos .....	84,526 23½
Telégrafos .....	29,059 60
Bienes nacionales.....	9,503 20
Ferrocarril de Panamá.....	250,000 ...
Ferrocarril de Bolívar.....	134,923 95
Bienes desamortizados.....	27,477 ...
Ingresos varios.....	848,550 95

Suma.....\$ 6.872,295 03½

Gastos de recaudacion..... 813,176 91½

Producto ..... 6.059,118 12

En los ingresos varios figuran como aprovechamientos las utilidades obtenidas en el valor nominal de los documentos de deuda pública amortizados en remates, i en el prorrateo de las pensiones comunes, que suman.....

751,518 75

Líquido..... 5.307,599 37

El excepcional rendimiento de las rentas en el año fiscal que ha terminado responde a la reaccion comercial subsiguiente a las forzadas restricciones impuestas por la guerra, que han sido satisfechas en los meses inmediatos al restablecimiento de la paz, con los extraordinarios recursos que la violencia puso en accion, cuyo movimiento ha ampliado las apariencias del bienestar hasta una fecha tan reciente que el período de declinacion no se ha empezado a sentir en este ramo de los proventos nacionales, no obstante que en los negocios su presencia trae preocupados los espíritus desde cuando se notó disminucion en las esportaciones, carestía en las letras sobre el extranjero, baja en la jeneralidad de los objetos venales, alza en el precio del dinero i bastante paralización en las transacciones, malestar que cuenta considerables dias, no obstante haber mejorado el precio de algunos de nuestros productos en el extranjero, i es probable que continúe por algun tiempo con perjuicio evidente de los intereses fiscales.

Los precedentes financieros de la República tienden a confirmar la prevision de que a un año pingüe sigue otro en que los rendimientos disminuyen, especialmente si el primero es el inmediato posterior a una revolucion. Así se ve por los siguientes datos estadísticos.

A D U A N A S .	
1832.....	\$ 874,330
1833.....	498,324
1844.....	899,476
1845.....	680,932
1856.....	1.097,612
1857.....	979,933
1863.....	829,610
1864.....	636,961
1869.....	2.089,066
1870.....	1.575,905
1874.....	2.811,158
1875.....	2.574,273
S A L I N A S .	
1832.....	289,515
1833.....	203,202

1851.....	482,594
1852.....	406,370
1863.....	852,764
1864.....	766,626
1867.....	1.066,614
1868.....	728,184

Las alternativas han sido menos constantes en la renta de salinas, sin duda porque sus productos no están sujetos a tanta contingencia por ser el artículo de ineludible consumo; pero aun en esta renta se ve, por los ejemplos citados, que el movimiento industrial tiene oscilaciones periódicas i bastante fijas que se reflejan inevitablemente en el rendimiento de las contribuciones de la Union.

Como los altos ingresos por aduanas i salinas en el precedente año fiscal han superado todas las esperanzas i representan un vigor económico artificial cuyo desaparecimiento es visible, todas las probabilidades justifican la prevision de que en el año en curso los productos disminuirán considerablemente con relacion a los del próximo pasado. Juzgo que esa disminucion no debe estimarse en menos de un millon de pesos.

## SECCION SEGUNDA.

### ADUANAS.

#### I

El producto bruto de esta renta en el año económico de 1877 a 1878 fué de.....	\$ 4.025,112 15
Gastos de recaudacion.....	211,980 30
Producto líquido.....	<u>3.813,131 85</u>

De manera que la recaudacion importó  $5\frac{1}{4}$  por 100.

Esta sola contribucion ha rendido tanto como todas las que en los años anteriores han formado el Tesoro federal.

El impuesto aduanero ha dado un exceso de \$ 1.025,112-15 sobre la cantidad presupuesta, o sea mas de una cuarta parte de lo que se esperaba.

El resultado por aduanas ha sido como espresa el siguiente cuadro.

ADUANAS.	PRODUCTO BRUTO.	GASTOS.	PRODUCTO LÍQUIDO.	DÉFICIT.
Barranquilla. ...	2.811,453 15	44,607 45	2.766,845 70	.....
Buenaventura. .	245,541 ...	35,981 10	209,559 90	.....
Carlosama.....	2,872 05	6,257 15	.....	3,385 10
Cartajena.....	273,134 25	31,853 95	241,280 30	.....
Cúcuta .....	464,991 80	38,912 55	426,079 25	.....
Riohacha. ....	97,259 90	13,845 90	83,414 ...	.....
Santamamarta .	66,506 55	24,810 20	41,696 35	.....
Tumaco .....	63,353 45	15,712 ...	47,641 45	.....
Totales.....\$	4.025,112 15	211,980 30	3.816,516 95	3,385 10

Neto..... 3.813,131 85

Los gastos en las aduanas con relacion a sus productos han sido en esta proporción: Barranquilla \$ 1-58 por 100; Buenaventura \$ 14-65 id. id.; Carlosama \$ 217-86 id. id.; Cartajena \$ 11-66 id. id.; Cúcuta \$ 8-36 id. id.; Riohacha \$ 14-23 id. id.; Santamarta \$ 37-30 id. id. i Tumaco \$ 24-80 id. id.

Por la comparación de los datos insertos con los de los años anteriores se observa que la aduana de Cúcuta ha venido aumentando de 1871 en adelante considerablemente sus productos, i en cada uno de los dos últimos casi los ha duplicado, lo que revela que el comercio del Estado de Santander, especialmente en el norte, crece sin cesar, no obstante la gran calamidad de que fué víctima en 1875. A mi juicio, esa prosperidad está unida a la del cultivo del café, artículo esportable, cuyo retorno es jeneralmente en mercancías. Esa rejion está destinada a ser de las mas ricas de la República, i ha dado de sus ya mui considerables fuerzas una espléndida muestra en la rapidez con que se ha reparado del golpe casi mortal a que acabo de hacer referencia.

Al rendimiento de la aduana de Cúcuta ha contribuido seguramente Boyacá, pero en bien limitada escala. Ese Estado, esencialmente agrícola, carece del movimiento activo de mercaderías que se nota en Santander, en donde los capitales circulan mas porque las tierras, de ménos valor, no estancan tan amplia-

mente las fortunas ; pero la riqueza territorial i la poblacion de Boyacá auguran un gran desarrollo comercial el dia, acaso no lejano, en que las vias de comunicacion modernas le permitan mayor actividad en sus cambios.

El producto de la aduana de Santamarta fué de \$ 66,506 - 55, i como en el año anterior fué de \$ 65,094-80, el aumento de \$ 1,411-75 es tan exiguo con respecto a lo obtenido en las demas aduanas, que no se puede ménos de deducir que por aquel puerto no se hacen ya introducciones sino para un radio compuesto de dos o tres Departamentos del Estado del Magdalena, Departamentos que mas bien languidecen que prosperan.

En las demas aduanas el aumento ha sido proporcional, i no observo en ninguna nada de que deba hacer mencion.

El rendimiento de las Aduanas es concluyente como demostracion de que la renta se administra con absoluta honradez. Con la sola escepcion mencionada, la cual se funda en razones económicas peculiares, los resultados han sido armónicos en todas las oficinas del ramo, como efecto de causas benéficas uniformes.

## II

El aumento gradual de la renta de Aduanas ha ido marcando las contingencias i lento progreso del comercio del país. Acaso no haya consideracion de importancia sobre esta materia que no se haya consignado en alguna Memoria de Hacienda ; pero como el impuesto pesa sobre todos los Estados, escepto el de Panamá, lo cual le da el carácter de jeneralidad difícil de obtener que exige la Constitucion, i ademas es susceptible de las mejoras que reclama la equidad, todo estudio sobre él es de palmario interes, aun cuando sea sobre puntos puramente históricos o de no mui acentuada novedad ; i esa es la razon porque paso a esponer algunas observaciones.

## III

### SISTEMA.

El vijente para cobrar los derechos de importacion, llamado de *peso bruto*, tiene como ventajas la sencillez en el aforo, la

pronta devolucion de las mercancías i un exámen bien poco o nada gravoso, porque no son muchos los bultos que se abren; pero tropieza con un grave inconveniente: la dificultad, casi insuperable, de establecer proporcion exacta entre el gravámen i el valor de los artículos, ya por la multiplicidad de éstos, como por la razon obvia de que es raro el objeto cuyo valor se determina por su peso.

El peso bruto se viene ensayando entre nosotros desde 1861, en que se implantó sin resistencia i en ocasion mui propicia para su estabilidad; pero los cambios frecuentes en la tarifa han puesto en evidencia que en lo sustantivo del sistema no se ha llegado todavía a la solucion deseada: que el gravámen guarde proporcion con el valor de la mercancía. Llegar a ese punto de mira es lo cardinal en materia de impuesto aduanero.

El actual sistema, completado con la formalidad de las facturas certificadas por los Cónsules, las cuales se cotejan con los ejemplares enviados directamente a las Aduanas i a la Secretaría de Hacienda, tiene, a mas de las ventajas apuntadas, la garantía de que el contrabando en grande escala no puede verificarse sin connivencia de los Agentes del Gobierno; i esas ventajas son tan considerables, que el público no reclama el cambio, no obstante el defecto radical de la desproporcion entre el valor i el impuesto, en la esperanza de que repetidos ensayos conduzcan a mejoras sucesivas que al fin toquen un punto en que el interes del consumidor esté ya de acuerdo con el del Tesoro i el del comercio.

Hai considerables grupos de mercancías cuyos valores son aproximados i guardan bastante relacion con su peso: en ese hecho se funda sin duda la division de la tarifa en varias clases; pero esos grupos tienen un límite, i cuando se traspasa comienza el desconcierto i con él la falta de equidad. Un estudio formal sobre el tanto por ciento con que conviene gravar los objetos que forman esos grupos, de manera que las diferencias sean no solo perceptibles sino perfectamente conocidas, no se ha verificado hasta ahora. Llevar la luz i la regularidad a esa parte del sistema aduanero, será un grande adelanto en el sentido de su estabi-

lidad. Entre los documentos anexos a esta Memoria hallareis un trabajo practicado en este Despacho con ese propósito, en el cual se ha tomado por base el proyecto de tarifa de derechos específicos, que formó en el año de 1860 una comision compuesta de cuatro comerciantes i un miembro de la Oficina jeneral de Cuentas, proyecto de que se han tomado los datos para formular otro de acuerdo con los derechos al peso establecidos en el país. Al efecto, se han dividido en éste los artículos que contiene el primero, i han resultado catorce grupos repartido el gravámen de manera que en ninguno de ellos es menor del 30, i en lo jeneral no escede del 60 por ciento.

En el proyecto vereis que hai artículos de los cuales un kilógramo que hoi paga sesenta centavos deberia ser gravado con 25, 50 i hasta 270 pesos!

De esa sinópsis resulta con claridad que la tarifa requiere ser cuidadosamente revisada, porque coloca en lugar mui subalterno un interes que el espíritu de las instituciones señala como preferente: el de la gran masa de los consumidores.

Aumentar las clases de la tarifa parece indispensable, porque la igualdad de la contribucion sobre artículos de mui diferentes valores supone no solo igualdad de condiciones sociales, sino igualdad de fortunas entre los individuos; i un sistema que se funde en niveles imaginarios, lleva en sí un jérmen de muerte. El lejislador, o sea el estadista, no debe estrañar que ese jérmen no se haya desarrollado aún, porque el mal recae con toda la enormidad de su peso sobre la multitud que forman los labriegos i artesanos, cuyo estado intelectual no les permite dilucidar las cuestiones económicas; pero como el pueblo se ilustra, llegará un dia en que no pida reformas sino un cambio fundamental. Sacrifíquese bastante de la sencillez en aras de la equidad i se hará, por la justicia, duradero un sistema que si bien es conveniente para el comercio, no lo es del todo para el principal consumidor, que es el que en definitiva paga el impuesto, sistema que mejorado puede dar al Gobierno mayores rendimientos.

No presento el proyecto en referencia como trabajo final. El análisis hecho en él pone de manifiesto la adversa condicion

del mayor número, o sea del contribuyente pobre; pero acaso se halle excesiva la subdivision de clases, i no me ha sido posible, por falta de tiempo, hacer un ensayo para restringirlas sin variar de objetivo.

Empero, conviene notar que el peso bruto con las cinco clases vijentes recae sobre los consumos necesarios con doble fuerza que sobre los superfluos o de lujo. Las telas de cáñamo i algodón que gasta el pueblo, pagan hasta el 100 i jamas ménos del 50 por 100 sobre el valor de fábrica, segun factura; en tanto que los tejidos de lana i seda apénas pagan como el 50 por 100, i las prendas de oro i otros de los artículos que satisfacen no solo las exigencias comunes de la vida sino el sibaritismo que permite el capital, muchísimo ménos.

En la actual angustiosa situacion del Tesoro, i sobretodo, ante la perspectiva de que los ingresos disminuyan considerablemente, no juzgo oportunas las modificaciones que tiendan solo a rebajar los derechos, sino aquellas que buscando la proporcion entre el valor i el gravámen, tengan por objeto el dar recursos para equilibrar los Presupuestos i al propio tiempo nivelar las cuotas del impuesto.

Con fecha 23 de octubre último se dirijió esta Secretaría al Presidente de la Cámara de comercio de Bogotá manifestándole su deseo de conocer las ideas de esa importante corporacion sobre la tarifa de aduanas vijente en el país i sobre las variaciones de cualquier jénero que fuesen favorables a los intereses fiscales, al comercio i al desarrollo industrial en todos sentidos. El Presidente contestó que la Cámara habia resuelto nombrar una comision que hiciese ese trabajo, que no dudo sea presentado ántes de la reunion del Congreso i mui útil para ilustrar la cuestion.

Como la formacion de una tarifa equitativa fundada en el peso bruto en relacion con el valor, es una tarea mui larga i requiere estensos conocimientos en el comercio, quizá seria lo mas acertado encargarla a una comision compuesta del Secretario de Hacienda, tres miembros nombrados por el Congreso i uno por el Poder Ejecutivo; que el proyecto se publique i discuta por la prensa i aun se difiera su sancion para el año próximo.

## IV

## REFORMAS.

Sea que se aumenten o no las clases de la tarifa, conven-  
dria introducir varias reformas secundarias.

En un proyecto de lei sobre aduanas presentado a la Cá-  
mara de Representantes en las últimas sesiones del Congreso, i  
que registra el número 4,169 del *Diario Oficial*, encuentro indica-  
dos cambios importantes que la prudencia aconseja adoptar en  
parte. Respecto a aplicaciones de la tarifa, dice el artículo 11 :

El Jurado de aduanas reformará la tarifa con arreglo a las bases  
siguientes :

1.ª No podrán alterarse el número de las clases ni las cuotas de  
gravámen que les estén asignadas;

2.ª No podrán trasladarse a otras clases artículos pertenecientes a  
la primera, ni viceversa.

Los artículos que en una clase estén gravados con mas del 50 por  
100 de su precio en los mercados de la procedencia, pasarán a la clase  
inmediata ménos gravada o a otra en que el gravámen no baje del 25  
por 100 ;

3.ª Los artículos que en una clase estén gravados con ménos del  
25 por 100 de dicho precio, pasarán a otra clase mas gravada, con tal que  
el derecho no exceda del 50 por 100 del precio espresado ;

4.ª Un mismo artículo no podrá pertenecer a mas de una clase,  
aunque sus precios sean varios por sus diversas calidades, en cuyo caso  
servirá de base el término medio de aquéllos, o el precio de aquella cali-  
dad que a juicio del Jurado se importe en mayor cantidad ;

5.ª Las variaciones se publicarán en el *Diario Oficial* a medida  
que se resuelvan, i empezarán a rejir a los seis meses de haberse pu-  
blicado ; i

6.ª Se pasará al Congreso en cada año, por conducto del Poder  
Ejecutivo, una relacion de las variaciones resueltas, acompañada de los  
datos que les hayan servido de fundamento.

En el Jurado de aduanas preponderan por su número los  
agentes del Gobierno, el comercio está representado por uno de  
sus honorables miembros de esta capital, cuyas indicaciones dan  
luz en los puntos que requieren conocimientos prácticos, i la fa-  
cultad que se propone dar a esa corporacion está fundada tanto

en la mutabilidad de los precios, como en lo fácil que es incurrir en errores al hacer grupos de variadísimos artículos cuyas especies no siempre corresponden por su precio a las divisiones jénéricas que la lei establece.

Las variaciones del proyecto sobre los datos que deben contener las facturas i los sobordos en cuanto a números, marcas i pesos de los bultos, espresadas en los artículos 1.º, 2.º i 3.º son sin duda aceptables, porque es excesivo el rigor con que las disposiciones vijentes castigan las faltas respecto a esos datos, que de ordinario son involuntarias.

Tambien estoi de acuerdo en que se reformen los artículos 104 a 108 del Código fiscal, que señalan penas para cuando no se presenten oportunamente en las aduanas los dos ejemplares de cada factura. El procedimiento descrito en el proyecto es mas sencillo i a la vez mas completo: declara de contrabando las mercancías que viniendo sin facturas no estén anotadas en el sobordo; pero si figuran en este documento, solo se les cobra el derecho mas alto i un recargo del 10 por 100. Tambien presenta mas facilidades al comercio para el caso de que falte o se retarde una sola de las dos facturas, sin esponer en nada los derechos del Fisco.

---

El número 4.º del artículo 8.º de la Constitucion federal prohíbe a los Estados gravar con impuestos, ántes de haberse ofrecido al consumo, los objetos que sean ya materia de impuestos nacionales, aun cuando se hayan declarado libres de los derechos de importacion; pero como las materias imponibles son tan pocas en toda la Union, los Estados, en la urgencia de vivir, no vacilan en gravar con fuertes derechos de *peaje* u otros que denominan de *consumo*, las mercaderías extranjeras cuando aún están en manos de los traficantes por mayor i léjos del espendio destinado al uso, al cual no llegan sino despues de haber pasado por varias manos puramente especuladoras.

Este proceder, que grava en Cundinamarca las mercancías ántes de que lleguen a los almacenes a donde van a ser vendidas por mayor i las que van de tránsito para Boyacá i parte de

Santander, Tolima i Casanare; que grava en Bolívar algunas de las que, por reventas, van a consumirse en Antioquia; que grava en Santander parte de las que vienen destinadas a Boyacá; i en los mismos Estados que imponen los gravámenes las que aún no han llegado a manos de los detalladores; ese proceder, digo, es una dificultad séria para la marcha próspera de la renta de Aduanas, porque los gravámenes parciales impiden al legislador federal prever cuáles son todos los que pesan sobre un mismo artículo, para impedir que de ningun modo se recargue hasta proscribirlo del mercado; i la razon es clara: él fija, por ejemplo, un derecho de 60 centavos sobre el kilógramo de tejidos de lino, i de 40 sobre el de algodón. Luego vienen los impuestos de los Estados i resultan ámbos artículos gravados en definitiva con cantidades dobles a las cobradas por el Gobierno de la Union, o mas caro aquel que la tarifa de éste habia gravado ménos.

Desvirtuado así el sistema aduanero, la estadística i los demas trabajos auxiliares para la buena direccion de la renta, son ineficaces. Si no hai unidad en el impuesto, tampoco puede haberla en los resultados, i éstos serán tan contingentes como variadas sean las disposiciones que logren afectarlos. Por previsivo i estudioso que sea el Gobierno nacional, puede llegar un dia en que, por este motivo, le sea de todo punto imposible hacer un cálculo aproximado del producto de las Aduanas en el año siguiente; i si el mal no se corta, llegará una época en que la demoralizacion de la renta comience a sentirse con toda intensidad en momentos en que sea ya imposible impedir el mal. El ejemplo se difunde rápidamente i las imitaciones pueden tomar las formas de una complicacion.

Pero como se ha permitido el establecimiento de estas contribuciones, hai ya creadas en las localidades situaciones fiscales que se afectarían mui adversamente si se tratase de impedir su colectacion, i no hai ya otro remedio radical que el de entrar en arreglos con los Estados que mantienen esas contribuciones, para que las eliminen a condicion de que el Gobierno nacional les señale una cuota parte en el producto de los derechos de aduana.

Tal vez esta medida parezca antipática a primera vista, pero sería fecunda para los intereses de la Union, porque, como he dicho, la unidad en el gravámen daría lugar a positivos cálculos i combinaciones, que, hasta donde la economía lo permite, harían al Gobierno árbitro de los rendimientos de la renta, i no muy tarde podría atender no solo al compromiso contraído con los Estados, sino a mejoras de administracion i fomento, debido todo en gran parte a la uniformidad de pensamiento i accion.

---

Las secciones 1.ª i 2.ª del capítulo 9.º del Código Fiscal requieren tambien exámen.

Las penas fuertes suponen trasgresiones o faltas graves. Cuando no es así, i la aplicacion depende de individuos que proceden por la naturaleza de las cosas discrecionalmente, en presencia de la enorme injusticia de imponer castigos severísimos por meras culpas, a las veces leves, resuelven no ver ni oír porque no están facultados para optar entre medidas correccionales i penas muy sérias.

La conduccion o descarga por puerto diferente del habilitado del destino, o por puntos o a horas distintos de los señalados, o sin los documentos correspondientes, se castiga con la pérdida de las mercancías i del buque u otros artículos en que se conduzcan.

Pasando por alto el si es o no constitucional esta pena, salta a los ojos la diferencia muy sensible que hai entre las distintas faltas a que se aplica la confiscacion de las mercancías i de los vehículos en que se conducen. ¿Hai paridad entre desembarcar en puerto distinto del habilitado del destino i hacerlo en éste a horas diferentes de las señaladas? Es evidente que no, porque lo primero es presuncion legal de contrabando, al paso que lo segundo puede hacerse sin otro objeto que el de acelerar el despacho i salida del buque. El jefe de aduana que ve desobedecido el reglamento del puerto respecto a las horas de descarga, no afronta, de seguro, la temeridad de las confiscaciones i se decide *a priori* a aceptar como buenas las excusas del capitan.

Lo propio sucede con las mercancías que se estraigan,

embarquen o conduzcan para el comercio de cabotaje o para la reesportacion. Las trasgresiones i las penas son análogas, i, por lo mismo, la desproporcion entre unas i otras.

La violacion de los sellos puestos por los empleados de las aduanas a las escotillas i otros lugares del buque en que haya mercancías, se castiga con la pérdida de la embarcacion, velámen i aparejos. Sinembargo, en los barcos de vapor no se sellan jamas las escotillas, porque el calor que proviene de las máquinas derrite con demasiada frecuencia la sustancia adhesiva indispensable para la operacion; i aun cuando esto no sucediera, tanto en los vapores como en los buques de vela, es en extremo fácil el rompimiento de los sellos por el inevitable movimiento de la tripulacion. Una pequeña multa haria que los capitanes tuviesen gran cuidado en la conservacion de los sellos en las embarcaciones en que se pueden colocar, pero es natural que no teman se consume el absurdo de confiscar sus naves por una falta tan fácil de ejecutar, que puede estimarse insignificante.

Hai infracciones que están enumeradas i mandadas castigar en varios capítulos del título 1.º del Código Fiscal, i luego se recopilan en el capítulo 9.º, lo que da lugar a confusiones, como sucede cuando no se presenta la patente de navegacion, falta que conforme al artículo 64 se castiga con una multa al capitan de 500 a 800 pesos, i en el número 1.º del artículo 326 con otra de 200 a 1,000 pesos.

No deben declararse infracciones sino los actos u omisiones que de una manera inequívoca revelen el propósito de defraudar la renta.

La pena ha de ser proporcionada a la gravedad de la infraccion, i jamas tan fuerte que deje de aplicarse por absurda.

I las infracciones i las penas deben esponerse en la lei con tan claro método, que a primera vista se comprendan, i no haya lugar a diferencias ni discriminaciones.

---

En cuanto a la asignacion del sueldo eventual a los Cónsules; a la certificacion consular de los conocimientos, especialmen-

te los correspondientes a la carga que venga de las Antillas, i a la precaucion que conviene tomar para impedir que las listas de rancho, velámen i aparejo sean exajeradas, me refiero a las indicaciones hechas bajo el título "reformas" por mi distinguido antecesor, señor Aquileo Parra, en la Memoria de Hacienda i Fomento de 1875, marcadas así: 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> i 8.<sup>a</sup>, pues encuentro exactos los razonamientos en que las apoya.

Seria conveniente, para evitar confabulaciones mui perjudiciales a la renta, que las mercancías abandonadas por los derechos en una aduana se remataran en otra, i si no la hai cerca, en la oficina de Hacienda nacional mas inmediata.

## V

### EJECUCION DE LEYES.

El primer párrafo del artículo único de la lei 38 de 1878 dice así:

Se considerarán incluidos en la primera clase de la tarifa de aduanas, i libres de derechos, toda clase de instrumentos, útiles, aparatos i máquinas destinados a empresas agrícolas, fabriles o mineras, el fierro en bruto, las semillas i los animales destinados al mejoramiento de crias, i las botellas i frascos de vidrio para envasar licores i aceites producidos en el país.

Si por esta disposicion se hubiera querido eximir de derechos de aduana todos los objetos que se introducen con destino a la agricultura, la minería i las fábricas, la lójica nos llevaria mui pronto a la franquicia absoluta. Si el fomento de estas empresas requiere que se las proteja con la esencion de derechos, razones análogas la exigen para las artes en jeneral. Si la azada del agricultor, las materias primas del fabricante i las barras del minero no deben ser gravadas, porque contribuyen al desarrollo de la riqueza pública, tampoco debian serlo las herramientas de los artesanos, que ellos tambien contribuyen eficazmente a la prosperidad nacional; i con argumentos semejantes se puede hacer un sorites cuya final consecuencia seria la estincion de la renta de aduanas.

El eminente estadista señor doctor Rafael Núñez, que desempeñaba este Despacho cuando se espidió la mencionada lei 38, comprendió todo su alcance, i no vaciló en suscribir una resolución que restringe la intelijencia del artículo 1.º en consonancia con el espíritu fiscal que ha determinado la conservación de esta renta desde el nacimiento de la República. Esa resolución salvadora, de que se dió cuenta en oportunidad al Senado i a la Cámara de Representantes, se condensa así:

“ En resúmen : por el artículo 1.º de la citada lei 38 están libres de derechos los instrumentos, herramientas, aparatos i máquinas que introduzcan las compañías agrícolas, fabriles o mineras de reconocida importancia; pero no gozan de la esención los materiales de ninguna clase; ni ella se estiende a las introducciones que no sean hechas por dichas compañías. Están también libres las botellas i frascos de vidrio que para envasar licores i aceites introduzcan directamente las fábricas de “ importancia ” que los produzcan en el país. El objeto de la lei ha sido el de fomentar el desarrollo de las mencionadas industrias en grande escala.

“ La calificación de la importancia de las empresas, es decir, de cuáles merecen propiamente este nombre, corresponde al hacer las respectivas importaciones, a los Administradores de las aduanas, de cuyas resoluciones pueden reclamar los introductores, para que el Poder Ejecutivo decida el punto en caso necesario. ”

Si el propósito no es, como no parece, iniciar un cambio radical en el sistema tributario, sino fomentar grandes empresas agrícolas, fabriles i mineras, es incontestable la conveniencia de que se aclare el precepto legal en el sentido restrictivo de la resolución, para no dar márgen a posteriores ampliaciones en su intelijencia i cerrar así el paso a lentas reformas que desorganicen la contribución.

Las demás leyes sobre aduanas han sido observadas sin controversias ni dificultades de ninguna especie; i la parte adjetiva de esta renta corresponde en la práctica a las ventajas que en principio han decidido la opción del cobro de los derechos al peso.

## VI

## COMERCIO EXTERIOR.

Como la Oficina de estadística, reorganizada hace pocos meses, no está aún en posesion de datos suficientes para rendir su informe anual, i como el conocimiento de los cambios con el extranjero es el fundamento del cálculo sobre el producto de los derechos de aduana, consignaré aquí los resultados que a este respecto arrojan las cuentas de las oficinas de la renta.

En el año fiscal de 1877 a 1878 entraron a los puertos habilitados de la Union 342 buques de vapor, cuyas toneladas ascendieron a 437,044, segun las patentes de navegacion; i 847 buques de vela con 42,756 toneladas, tambien al tenor de sus patentes.

De 1864 a 1865 el movimiento marítimo fué así:

Buques de vapor 163; tonelaje 140,698.

Buques de vela 481; tonelaje 43,403.

Comparando las cifras obtenidas en estos dos años fiscales, tenemos:

De 1877 a 1878: buques de vapor 342; tonelaje 437,044.

De 1864 a 1865: buques de vapor 163; tonelaje 140,698.

	—	—
Diferencia en favor del último año		
fiscal.....	179	296,346.

Si fuéramos a juzgar el progreso del tráfico de Colombia con otros países por las cifras lisonjeras que ofrece la anterior comparacion, tendríamos un grande adelanto, porque la actual concurrencia de vapores se aproxima al triple de lo que era en 1865; pero este resultado es efecto de causas complejas i en mucha parte independientes del comercio colombiano. Para determinar el establecimiento de nuevas líneas de vapores que atraviesen el Atlántico en busca de mercados, han influido tanto Venezuela como Colombia, el Ecuador, Perú, las Repúblicas de Centro-América i acaso rejiones tan remotas como la Polinesia, que comercian con Europa i los Estados Unidos de América; i así algunas de esas nuevas líneas arriban a nuestros puertos no como

a puntos principales de su derrotero, sino en solicitud de un provecho complementario que redundaría en bien del país por la competencia, pero que hasta ahora no significa demanda de mayor número de vehículos para el servicio de su comercio.

Obsérvese también que si el número de buques de vela que han visitado nuestras costas casi se ha duplicado, no hai en ello progreso alguno, porque las medidas de capacidad dan un resultado igual, con insignificantes diferencias, al obtenido en 1865.

Las salidas de buques corresponden a las entradas con pequeñas diferencias provenientes de que alguna embarcación ha entrado o salido en un mes i figura en la cuenta del subsiguiente.

---

El alto precio que desde hace algunos meses tienen en el mercado las letras sobre el extranjero i la fuerte esportación de dinero, denuncian la inesactitud de los datos que respecto a valores importados i esportados suministran los comerciantes a las Aduanas.

En efecto, en esos datos consta que se esportaron valores por \$ 11.111,196 i que solo se importaron \$ 8.708,797; luego para pagar las mercancías traídas, si esto fuera exacto, no solo se habría mandado en frutos lo necesario, sino un excedente de \$ 2.402,399, lo que está contradicho por los incontestables hechos mencionados.

Las causas de semejante perjudicial inesactitud residen con toda probabilidad en el interés que los negociantes tienen de hacer figurar con elevados precios los frutos que esportan i la equivocación en que incurren los comisionistas extranjeros al pensar que hacen un servicio a los introductores disminuyendo el valor de las mercancías en las facturas certificadas.

Casi no es dable el prevenir estos defectos con penas, porque sería preciso practicar infinitas disquisiciones en que el Gobierno no puede entrar; pero el comercio, si consulta bien sus intereses i se inspira en sentimientos patrióticos, puede coadyuvar a la fundación de la estadística advirtiéndole a los comisionistas extranjeros que espresen en las facturas el verdadero valor de

los efectos que les envian. Obtener que no se alteren los precios de los artículos que se esportan, es mucho mas difícil, porque si, como parece, figura en ello el interes de los comerciantes, es mui trabajoso combatir con argumentos de conveniencia pública lo que dicta la utilidad privada, cuando, como en este caso, se trata de operaciones netamente mercantiles; pero el Gobierno no debe ceder en sus esfuerzos para obtener el mejoramiento de la estadística, con tanto mayor razon que estas dificultades transitorias pueden desaparecer, como en todo país, cuando sean bien conocidos en el extranjero los productos que de aquí se esportan, i cuando sea mas conocida nuestra lejislacion sobre Aduanas.

Durante el año se importaron 1.782,347 bultos, que pesaron 17.613,057-973 kilogramos, los cuales, segun las clases de la tarifa, se distribuyen de esta manera :

1. <sup>a</sup>	{ Libres.....kgs.	2.919,173	654 gms.
	{ gravados.....	1.107,756	330
2. <sup>a</sup>	.....	3.403,272	367
3. <sup>a</sup>	.....	3.998,033	679
4. <sup>a</sup>	.....	2.684,664	827
5. <sup>a</sup>	.....	2.873,124	116
Sal.	.....	627,033	....
		<hr/>	
	kgs.	17.613,057	973
		<hr/>	

Todos los artículos que con motivo de los gastos de la guerra se gravaron con  $2\frac{1}{2}$  centavos han vuelto a quedar esentos de los derechos de importacion.

En el cuadro sobre importaciones i esportaciones verificadas desde 1.º de setiembre de 1864 hasta el último de agosto de 1878, que vereis en los documentos, se evidencian las alternativas de nuestro comercio exterior, el cual ha tenido avances i retrocesos bastante notables, i si en definitiva marca un progreso de cierta consideracion, está aún mui léjos de corresponder a las vehementes aspiraciones del patriotismo i al desarrollo que naturalmente ha debido efectuarse en ese largo período.

De 1864 a 1865 las importaciones fueron de 13.963,926 kilogramos. En los tres años inmediatos posteriores bajaron gradualmente. En el cuarto comenzó de nuevo el aumento hasta que de 1872 a 1873 alcanzó a 24.001,483 kilogramos, que representan la mas alta cantidad obtenida en un año en cuanto al peso.

En el siguiente volvió el descenso, i tanto, que de 1874 a 1875 no figuran sino 14.844,856 kilogramos. Luego ha venido la reaccion, pero tan lenta, que en el último año, pingüe por el rendimiento en dinero, el peso no representa, como queda indicado, sino 17.613,057 kilogramos.

Como de 1864 a 1865 todos los artículos importados pesaron 13.963,926 kilogramos, i los introducidos de 1877 a 1878 pesaron 17.623,057 kilogramos, el exceso fué de 3.659,131 kilogramos, que no representan ni la quinta parte del último resultado como diferencia favorable.

---

La estadística de valores importados, si bien no da garantías de esactitud, sirve para deducir, tenidos en cuenta errores semejantes en todos los años, que las introducciones de mercancías no han aumentado en la proporción que era de aguardarse del progreso espontáneo del país en los últimos 14 años.

Los valores de las importaciones, anotados por las Aduanas, dan en el año de 1864 a 1865 \$ 6.723,593. En los seis años siguientes fluctuaron de 5 a 7 millones de pesos, en el sétimo pasaron de \$ 8.000,000 i en el octavo se elevaron a mas de doce millones i medio. De ahí en adelante comenzó un descenso tan fuerte, que hai año que marca la mitad de este guarismo, i de 1877 a 1878 los valores anotados son tan solo de \$ 8.708,797.

En consecuencia, tanto el peso de las mercancías importadas en los últimos catorce años como su valor, conducen a la convicción de que el consumo de efectos extranjeros indica un progreso mui lento i mal sostenido de la riqueza del país; i que si bien las Aduanas rinden tres veces mas que en 1864, ello no depende de que vengan mercancías en la misma creciente proporción, sino principalmente de que los gravámenes se han doblado. El au-

mento de \$ 2.687,166, obtenido en el último año con relacion al de 1864 a 1865 no puede provenir de 3.659,131 kilogramos que pesaron de mas las importaciones, i ménos si se atiende a que se ha prolongado la lista de artículos libres. Si esta observacion no fuese concluyente, bastaria comparar la tarifa de entónces con la que rije hoi :

1864 A 1865.		1877 A 1878.	
1. <sup>a</sup> Clase. Libre.		1. <sup>a</sup> { Libre.	
			{ Dos i medio centavos. *
2. <sup>a</sup> Id. Dos i medio centavos.		2. <sup>a</sup> Tres i medio	id.
3. <sup>a</sup> Id. Cinco	id.	3. <sup>a</sup> Quince	id.
4. <sup>a</sup> Id. Diez	id.	4. <sup>a</sup> Cuarenta	id.
5. <sup>a</sup> Id. Treinta	id.	5. <sup>a</sup> Sesenta	id.

El alza de los gravámenes es un obstáculo para el aumento de los consumos, i si bien es cierto que los derechos son todavía moderados, esto no es sino relativamente a los que se cobran en otros países; pero son algo fuertes sobre los artículos de mas espendio, atendida la pobreza pública actual de esta Nacion, hecho que por todas partes se revela, si no con el aspecto sintomático de la miseria, sí con el de un malestar profundo i crónico que nuestros desaciertos pueden prolongar indefinidamente i solo una labor perseverante i atirada llegará a combatir. Empero, la situacion del Tesoro no permite por ahora, como dejo indicado, hacer modificaciones en el sentido de rebajar la tarifa.

El desarrollo industrial de Colombia depende principalmente de sus cambios con el extranjero, porque sus centros de poblacion están mui diseminados i las dificultades del tránsito los aislan aún mas que las distancias sobre el terreno. El movimiento comercial interior está limitado a radios que marcan con inflexible rigor el alto costo del lento, penoso i arriesgado transporte consiguiente a los malos caminos.

El estudio de los principales artículos de nuestro comercio de esportacion es tan interesante para los lejisladores, destinados

\* Como queda advertido, este gravámen se ha eliminado.

a influir en el curso de la vida económica federal, como para los médicos el exámen de los fenómenos de cuyo conjunto resulta la perfecta salud: el bienestar financiero es la base de la fisiología de las naciones.

Desgraciadamente el cuadro del movimiento de esportacion que os presento i comprende un período de doce años fiscales, demuestra que de 1866 a 1878 la agricultura nacional, si no ha permanecido estacionaria, tampoco ha tenido el incremento que era de esperarse en un vasto país, cuyos inmensos veneros de riqueza apénas han recibido las iniciativas de la esplotacion i parecen no necesitar sino lijeros impulsos a la sombra fecundante de la paz, para que el ensanche industrial denote que aquí se vive la verdadera vida de los pueblos: la de la prosperidad.

LA QUINA, que abunda en nuestras selvas i es una dádiva de la Providencia, pues no representa sino el trabajo de cortarla i extraerla, ha dado vida a nuestro tráfico en los últimos tiempos. La cantidad esportada ha aumentado considerablemente con relacion a la de 1866, que fué de kilogramos 589,900, i en el último año fué de 3.182,338 kilogramos, que segun lo manifestado en las aduanas, valian \$ 2.470,245-83, suma para Colombia tan considerable, que este artículo figura hoi en primer término entre sus productos agrícolas, i es de tanta importancia en el mercado, que sus altas i bajas en el extranjero afectan adversa o favorablemente gran parte de las transacciones.

EL CAFÉ sigue a la quina en importancia como producto de esportacion. El cultivo de esta rica planta se ha jeneralizado bastante, i las esportaciones han aumentado considerablemente, a lo que se agrega que ha subido de valor en los centros comerciales a que se destina. De 1866 a 1867 se esportaron 4.099,391 kilogramos de café, que se estimaron en \$ 609,989, i de 1867 a 1868 4.608,399 kilogramos, que valian \$ 1.504,074-68.

El visible aumento del cultivo del café indica que hai error en la cantidad que se señala como peso de la esportacion en el año próximo pasado; pero la suma de la estimacion, comparada con la de los años anteriores, demuestra que hai un progreso evidente en este ramo, que es acaso el mas sólido i de mejor porvenir

para la industria por la perspectiva de que la demanda se mantenga superior a la oferta, i porque el espendio es de carácter permanente.

LAS PIELES ocupan el tercer lugar en el órden de las esportaciones. El número de kilogramos de este artículo enviado al extranjero ha crecido en todos los años desde 1866 en adelante, i en 1878 llegó a 2.062,598, apreciados en \$ 810,118.

El ensanche del comercio de pieles implica el del consumo de ganados, que a su turno señala mejoramiento económico, porque la mayor venta de carnes se efectúa por el doble fenómeno de la abundante propagacion i rebaja en el precio del artículo o por la prosperidad de la clase social que ántes no hacia ese gasto por falta de recursos.

EL TABACO esportado en 1866 pesó 5.696,717 kilogramos, i fué apreciado en \$ 2.816,945. En 1867 disminuyó un poco en peso i en valor, pero de 1868 a 1869 la esportacion representa 5.722,811 kilogramos, con un valor de \$ 5.019,931. En 1870 comenzó un descenso en extremo marcado, especialmente en los valores, lo que prueba que la planta dejeneró, i esto tan rápidamente, que de 1873 a 1874 2.905,481 kilogramos se estimaron en \$ 2.360,833, i al año siguiente 7.825,520 kilogramos se apreciaron tan solo en \$ 2.727,522. En el último año la cantidad esportada representa bien poco: kilogramos 1.865,763, \$ 564,097. Con todo, este cultivo ofrece un aspecto bastante lisonjero para el porvenir: en Ambalema, en donde se produce el mejor del país, las plantaciones han mejorado i se espera una cosecha relativamente abundante. Si en esta rejion desaparece la enfermedad del *amulatamiento*, el tabaco volverá a representar fuertes sumas en las transacciones. Pienso tambien que el cultivo de esta hoja se emprenda en mui grande escala cuando los adelantos enseñen una produccion económica i nuevas vias de comunicacion permitan trasportarlo a ménos costo.

EL MAFIL VEJETAL, conocido con el nombre de *tagua*, ha llegado a ser un importante artículo de esportacion. En 1866 se enviaron al extranjero 510,653 kilogramos, valorados en \$ 22,290. Los envíos han venido aumentando, pero solo desde 1873 han

mejorado los precios considerablemente. De 1874 en adelante este comercio cobró doble importancia por el valor del artículo, hasta el último año; i de 1877 a 1878 está representado por las siguientes cifras: kilogramos 4.887,896 – valor \$ 483,553-80.

EL CAUCHO es una industria que no se vigoriza. En 1866 se esportaron 409,294 kilogramos, o sea en pesos 287,817. En los años siguientes las alternativas han sido constantes, pero con mas tendencias a la baja que al crecimiento, i en el próximo anterior solo se esportaron 341,086 kilogramos, apreciados en \$ 175,259, esto es, \$ 112,558 ménos que en 1866.

En donde esta industria ha progresado bastante ha sido en el Estado de Panamá, pero no hai datos recojidos en las oficinas públicas por los cuales se pueda fijar ni aproximadamente su importancia.

La esportacion de SOMBREROS DE JIPIJAPA, en cuyo tejido se ocupan jeneralmente las mujeres, que no tienen a su alcance sino mui pocas labores reproductivas, progresó de 1866 a 1871. En el primero el valor esportado ascendió a \$ 137,519, i en el último a \$ 519,424; pero en el año siguiente la esportacion comenzó a decrecer, i así ha seguido hasta el anterior, en que únicamente se esportaron 13,871 kilogramos, valorados en \$ 149,439-65.

EL ALGODON, textil que parecia ofrecer ancho campo a la especulacion i encuentra inmensos mercados si puede competir por el precio i la calidad con el de los Estados Unidos i el de otros países, se encuentra tan abatido, que en los últimos ocho años disminuyó la esportacion en cerca de las tres cuartas partes respecto al valor, i en cerca de las dos terceras en cuanto al peso. En efecto, de 1869 a 1870 se esportaron 2.130,594 kilogramos, estimados en \$ 509,723. En seguida comenzó la baja, i de 1877 a 1878 la esportacion fué de 684,416 kilogramos, con un valor manifestado de \$ 139,133.

EL MINERAL enviado al extranjero en el año anterior pesó 259,212 kilogramos, que contenian en metal \$ 127,939. Ese envío no seria nada satisfactorio aunque fuese preciso buscar salida a los productos de las minas, porque esa operacion, que parece ruinososa, se ejecuta con ventajas por falta de los aparatos necesi-

rios para separar aquí los metales, de manera que no quede en el cuarzo una porcion que valga ménos que el trasporte en el Magdalena i a traves del mar, de los pedazos de roca a que se hallan adheridos.

EL AÑIL, AZÚCAR, BÁLSAMO, MORA i PANELA se han esportado en porciones tan pequeñas, que en el último año el valor de todos estos artículos no pasó de \$ 119,053. Sinembargo, el horizonte que se abre a la produccion de azúcares es mui vasto si se considera que Colombia tiene inmensas comarcas a propósito para ese cultivo, i que de Cuba se llevan anualmente a los Estados Unidos cerca de \$ 50.000,000 en ese producto. Ocupar un puesto importante en el mercado de azúcares es uno de los grandes progresos que debemos buscar.

Los demas valores de esportacion derivados de la agricultura están representados por cantidades relativamente pequeñas de diversos artículos, de los cuales no me ocupo por no fatigar demasiado vuestra atencion; i porque ninguno de ellos parece ofrecer probabilidades de gran desarrollo.

EL DINERO indudablemente se envía al exterior para saldar la diferencia entre lo que se trae en mercancías i lo que se envía en frutos; i de 1877 a 1878 se esportaron \$ 366,402-20. Pero las monedas esportadas no representan principalmente el saldo a cargo del comercio colombiano, el cual se cubre en su mayor parte con PLATA I ORO EN BARRAS, que en el pasado año fiscal se enviaron por valor de \$ 3.321,844-25. \*

La adiccion de las dos últimas partidas i la de los \$ 127,992 en MINERAL, dan como saldo \$ 3.816,155-45, que reunidos a \$ 450,000 pagados por intereses i amortizacion de la antigua deuda extranjera correspondientes al año económico pasado, a \$ 550,000 pertenecientes al mismo crédito en el año en curso i a \$ 16,399 erogados en pago de armamento, forman el total de \$ 4.832,554-45, de que se ha desprendido el país en metálico en los doce meses del período económico último; i esto sin comprender suma alguna con motivo de indemnizaciones a extranjeros.

\* Hai fundamentos para creer que bajo la denominacion de barras de plata i oro se ha esportado bastante dinero.

Si la industria no concurre con mano providente a la estincion de los tres primeros guarismos, i la paz no suprime por un largo período los gastos causados con motivo de la guerra, la corriente de oro i plata que sale anualmente de las venas de Colombia, la dejará al fin impotente no solo para prosperar, sino tambien para gobernarse.

El solo pago de la deuda exterior antigua, que en el año pasado fué de \$ 1.000,000, ha sido un sacrificio inmenso para las fuerzas fiscales del país, cuyo crédito no es proporcionado a las muestras que está dando de relijiosa honradez.

Objetos son éstos de serias meditaciones para todos los que tienen parte en la direccion de los asuntos públicos.

### SECCION TERCERA. SALINAS.

#### I

El número de kilogramos de sal vendidos en las salinas nacionales i su producto en el año económico de 1877 a 1878, comparados con los resultados del año anterior, se espresan en el siguiente cuadro:

SALINAS.	AÑO DE 1876 A 1877.		AÑO DE 1877 A 1878.		PRODUCTOS EN 1876 A 1877		PRODUCTOS EN 1877 A 1878.	
	KILÓGRAMOS.	G.º	KILÓGRAMOS.	G.º	PESOS.	C.º	PESOS.	C.º
Cipaquirá.....	7.864,069	500	8.452,049	500	952,270	60	881,273	40
Nemocon.....	278,300	...	734,800	...	35,577	60	83,159	65
Tausa.....	8,262	...	839,700	...	1,055	40	95,548	80
Sesquilé.....	48,747	500	1.241,282	...	6,239	45	142,215	50
Gachetá.....	134,325	...	337,372	...	1,216	75	6,595	20
Totales.....	8.333,704	...	11.605,203	500	996,359	80	1.208,792	55
Chita i Muneque.....	.....	...	1.316,444	250	.....	...	149,220	40
Pajarito.....	206,868	750	75,918	750	19,520	70	7,295	40
Chámeza.....	123,062	500	172,862	500	15,754	35	20,444	70
Almacen en Sogamoso...	150,575	...	410,224	500	15,041	75	53,035	90
Totales.....	480,506	250	1.975,450	...	50,316	80	229,996	40
Cumalar i Upin.....	113,850	...	160,525	...	9,108	...	12,740	05
<b>RESÚMEN.</b>								
En Cundinamarca.....	8.333,704	...	11.605,203	500	996,359	80	1.208,792	55
En Boyacá.....	480,506	250	1.975,450	...	50,316	80	229,996	40
En el Territorio de San Martín.....	113,850	...	160,525	...	9,108	...	12,740	05
Totales jenerales.	8.928,060	250	13.741,178	500	1.055,784	60	1.451.529	...

Las ventas en el último año ascienden a...ks.	13.741,178
I en el próximo anterior fueron de.....	8.928,060
Aumento de 1877 a 1878.....	4.813,118
I produjeron :	
De 1877 a 1878.....\$	1.451,529
De 1876 a 1877 .....	1.055,784
Aumento en el año económico último.....\$	395,745

El número de kilogramos de sal vendida creció en 54 por 100, i el producto en  $37\frac{1}{2}$  por 100 solamente, lo cual provino de haberse rebajado el precio de las sales en 8 de abril del año pasado, de \$ 1-60 a \$ 1-20 la compactada; de \$ 1-45 a \$ 1 la de caldero, i de \$ 1-40 a 80 centavos la vijua.

## II

## FORMENOR DE PRODUCTOS I GASTOS.

SALINAS.	PRODUCTO BRUTO.		GASTOS.		PRODUCTO LÍQUIDO.		Tanto por ciento del gasto de produccion.	
Cipaquirá.....\$	881,273	40	104,825	10	776,448	30	11	89
Nemocon.....	83,159	65	16,269	65	66,890	...	19	56
Tausa.....	95,548	80	10,001	...	85,547	80	10	46
Sesquilé.....	142,215	50	27,627	55	114,587	95	19	42
Gachetá.....	6,595	20	1,621	10	4,974	10	24	57
Chita i Muneque.....	149,220	40	62,019	05	87,201	35	41	57
Pajarito.....	7,295	40	3,595	30	3,700	10	49	28
Chámeza.....	20,444	70	12,083	55	8,361	15	59	...
Almacen en Sogamoso...	53,035	90	5,828	65	47,207	25	10	99
Cumalar i Upin.....	12,740	05	2,834	10	9,905	95	22	24
Totales.....\$	1.451,529	...	246,705	05	1.204,823	95	17	...

Los diversos consumos tuvieron lugar en esta proporcion :

Compactada.....	67-26 por 100
Vijua .....	31-46 id.
De caldero.....	1-28 id.

100

O sea :

Compactada.....ks.	9.006,891 ...
Vijua .....	4.207,281-250
Caldero .....	175,887-500

ks. 13.390,059-750

## III

## PRECIO DE LA SAL.

El alto precio de la sal es una de las calamidades que mas profundamente afectan a las clases menesterosas de los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander, en los cuales la miseria toca con frecuencia, si no constantemente, a las chozas de las multitudes. Los salarios en la mayor parte de las comarcas de esos Estados no dan a los labriegos sino recursos mui escasos para atender a la alimentacion de sus familias; i "ganar para la sal," es una espresion dolorosa, que en forma de vehemente aspiracion, se oye con frecuencia en los labios de esos mártires del trabajo.

Para el rico i el acomodado el impuesto de la sal es completamente imperceptible, pero para el infeliz que gana 20 o 30 centavos con un ímprobo trabajo diario i tiene que alimentar, vestir i dar habitacion a varias personas, esa esaccion se asemeja a las levas en tiempo de guerra. Quitar el pan de los labios del hijo del pobre, dista poco del rigor de quitar a los hijos el amparo del hombre que les dió el sér.

En los lugares distantes de los centros de poblacion, especialmente en algunos del Departamento del Norte del Estado de Boyacá, en el de García Rovira del de Santander i en varios pueblos de los Territorios de Casanare i San Martin se vende con frecuencia la sal compactada a los enormes precios de 30 i 40 centavos el kilógramo. Esto depende de lo caro de los trasportes, de las fuertes ganancias a que se aspira en los pequeños negocios, i frecuentemente de que la provision no se hace por el Gobierno en la cantidad que demanda el consumo. Se me asegura que jeneralmente en todo punto que dista mas de cuatro o seis miriámetros de las salinas, el consumidor paga un precio doble del establecido en las oficinas nacionales de espendio.

Es efecto social de este monopolio sobre la base de conservacion de los altos precios, limitar los consumos a las necesidades individuales i acaso a ménos. Se me ha informado que en algunos de los puntos de que acabo de hacer mencion, hai

familias que preparan sus alimentos con el jugo de la caña de azúcar, porque no ganan lo suficiente para comprar sal.

Cuando existe una situacion semejante, es escusado decir que la sal está proscrita de las aplicaciones de la industria, i que no se consume en la cantidad suficiente como elemento de salubridad pública.

La estabilidad de la renta requiere que el artículo jamas se encarezca por falta de produccion; que el alto precio no restrinja el consumo individual ni impida aplicarlo a la industria pecuaria i al beneficio de las tierras de labor; i que en todo lo posible se jeneralice el impuesto.

Pero si en vez de buscarle simpatía a la renta por medio de estas reformas, se persiste en el sistema de procurar grandes rendimientos manteniendo altos precios, este ramo de ingresos está destinado a bastante impopularidad.

Para las mejoras materiales primero i luego para atender a los gastos de la guerra, se elevaron los precios de las diferentes clases de sal. A los pueblos no se les ha devuelto hasta ahora en ninguna forma remuneratoria el dinero exigido para fomento, i como se ha consolidado la paz, parece que ha llegado la hora de dirigir de nuevo la renta de un modo distinto al indicado en circunstancias en que necesitando extraordinarios recursos inmediatos, se prescinde de los dictados de la ciencia económica para la direccion de los impuestos i se ocurre al medio empírico de vender caro, mui caro, lo que el público necesita i solo el Gobierno tiene.

Pero lo que durante la guerra i en los meses subsiguientes, cuando aún es demasiado grande el desfalco que ella ha dejado en las arcas del Fisco, es no solo exculpable, sino que está mui bien justificado, no se puede mantener en la regularidad de la paz sin incidir en errores de fatal trascendencia para el Tesoro i para cientos de miles de compatriotas.

Es mui comun la opinion de que el alto precio no limita el consumo, porque éste se antepone a todos los demas; i por consiguiente, miéntras mas cara se venda la sal, mas crece la renta. Este razonamiento, que parece de una gran fuerza, resulta

débil si se considera que la jente desvalida, para la cual se disminuye el pan por el tributo de unos décimos de peso, forma la masa de las poblaciones, especialmente en los distritos pequeños i en todos los campos de los Estados del interior, sobre los cuales recae el impuesto; que cuando el costo lo permite, se da sal a los ganados i se aplica tambien como abono, lo que señala al consumo nuevos horizontes que permiten presajiar grandes rendimientos a precios ínfimos, porque los Estados que pagan esta contribucion son esencialmente agrícolas, i el progreso de la industria pecuaria i el de la labor de las tierras, es connatural a la vida ordinaria de los pobladores.

Estas observaciones aparecen confirmadas por resultados prácticos. La presente Administracion encontró las sales a los siguientes precios:

12½ kilogramos de compactada.....	\$ 1 60
Id. id. de caldero .....	1 45
Id. id. vijua .....	1 40

Convencido de que las clases menesterosas estaban agobiadas por tan altos gravámenes, por decreto de 8 de abril señalásteis los siguientes precios:

12½ kilogramos de compactada.....	\$ 1 20
Id. id. de caldero. ....	1 ...
Id. id. vijua. ....	. 80

Comparadas las ventas de las distintas sales en estos dos períodos, se obtienen respecto al peso estos resultados:

**COMPACTADA.** En los siete meses i veinte dias trascurridos de 1.º de setiembre a 20 de abril de 1878, en que se vendió a \$ 1-60 la arroba, alcanzó el consumo a arrobas 362,031; por mes a arrobas 47,221. I en los cuatro meses i diez dias trascurridos de 20 de abril a 31 de agosto de 1878, en que se vendió a \$ 1-20, se espendieron arrobas 223,427; por mes arrobas 51,559.

Aumentó, pues, la venta por efecto de la baja en arrobas 4,338 mensuales, o sea en un 9 por 100.

**CALDERO.** En los siete meses i veinte dias del primer período se vendieron a \$ 1-45, arrobas 6,026; por mes arrobas

779 $\frac{1}{4}$ . I en los cuatro meses i diez dias del segundo período se espendieron arrobas 7,512; por mes arrobas 1,694 $\frac{1}{2}$ .

Aumentó, pues, la venta, por efecto de la baja, arrobas 915 $\frac{1}{4}$ , o sea 117 por 100 mensual.

VIJUA. En los primeros siete meses i veinte dias del año económico a \$ 1-40 arroba, se espendieron arrobas 161,030; por mes arrobas 21,000. I en los cuatro meses i diez dias restantes, a 80 centavos la arroba, se vendieron 41,106; por mes arrobas 32,550.

Aumentó la venta por efecto de la baja, arrobas 11,550 mensuales, o sea 55 por 100.

Está visto que la rebaja del precio de la sal ha aumentado las ventas en 9 por 100 de la compactada; 117 por 100 de la de caldero, i 55 por 100 de la vijua. No sostengo que el aumento tenga lugar en las mismas proporciones en que se verificó el último año por virtud de iguales rebajas; pero es de creerse que así como los líquidos se estienden cuando se les apartan los obstáculos, así la sal vaya a todos los puntos en que es necesaria, si el precio artificial no le obstruye el camino. En otros términos, estando demostrado que los altos precios limitan el consumo, es lójica la deduccion de que las rebajas lo aumentan a medida de las necesidades; i la solucion del problema consiste en acrecer o conservar la renta por el mayor espendio fomentado con los bajos precios.

El análisis que precede conduce a establecer la conveniencia de otorgar la libertad de elaboracion i reducir el monopolio oficial a la venta de la materia prima; pero esta conclusion no puede aceptarse en toda su amplitud por las circunstancias demasiado complejas de las salinas, ramo en que la aplicacion de reglas absolutas de administracion da resultados parciales mui distintos, tanto por la variedad de condiciones jeográficas i etnológicas en los diferentes radios de consumo, como por lo poco o nada repartida que en algunas salinas se halla la propiedad de los elementos de elaboracion.

Por otra parte, acordar de una vez la libertad de elaborar sal en todo el país, juzgo que seria arriesgar la pérdida de parte

de la renta, si, como pudiera suceder, el consumo de vijua no aumenta en el 50 por 100. Al dar la medida malos resultados fiscales, seria no solo difícil sino casi imposible derogarla, porque los multiplicados intereses creados con la libertad se opondrían a ello enérgicamente, alegando que se les perjudicaba privándoles de un derecho que se les habia otorgado para siempre; i esos intereses estarian probablemente apoyados por el consumidor, esto es, por gran parte del país.

Conviene, ya que parece que la libertad consulta tanto los intereses de la sociedad como los del fisco, iniciar la medida por medio de un acto que la ampare, pero que no sea irreparable. ¿Cuál puede ser? Dividir con el público el derecho de compactar, reservándose el Gobierno la facultad de volver al monopolio con un simple decreto por el cual alce el precio de la vijua o baje el de la compactada, sin que se le pueda formular el cargo de extinguir una industria de libre ejercicio. ¿Cómo se puede alcanzar este resultado? Juzgo que de la manera que paso a indicar con la brevedad que requiere este informe.

Esceptuando a Nemocon, donde se produce poca sal, es en Cipaquirá en donde el Gobierno la obtiene mas barata; i como en donde le cueste mas producirla se reduce su ganancia porque los precios de venta son uniformes, es claro que tomando por base de cálculo los costos de produccion en Cipaquirá, no se parte de un punto favorable para disimular las pérdidas provenientes de un cambio en el sistema. Pues bien, en esta salina le cuestan las sales al Gobierno, segun el contrato celebrado con el señor Jorje Holguin, así: arroba de compactada 13 centavos, de caldero 7 centavos i de vijua  $3\frac{1}{2}$  centavos.

Para el Gobierno es mejor ganar una cantidad dada, por ejemplo \$ 1,000, vendiendo una sola clase de sal que dos o tres, i mas teniendo que elaborar las últimas. De manera que si en la venta de una arroba de sal compactada gana cierta suma i puede lograr el mismo o mejores resultados en la colocacion de una i média o dos de vijua en reemplazo de cada una de las otras, simplifica sus operaciones, se desprende de una parte del mono-

polio i percibe la misma o mayor cantidad de dinero. Ahora veamos si eso es practicable.

Como lo probaré mas adelante, si la diferencia entre los precios de la compactada i la jema es de 30 centavos, es mui buen negocio comprar ésta para elaborarla, i de seguro los que hagan la operacion la darán mas barata que el Gobierno; pero en tal caso se vende en materia prima toda la necesaria para la nueva industria, que cuando ménos será tanta cuanto deja el Gobierno de emplear en la compactacion; i digo cuando ménos, porque es probable que por los procedimientos que empleen los pequeños productores el desperdicio de vijua sea mucho mayor que en las fábricas bien montadas en que ahora se hace la compactacion.

La sal vijua es de diferentes calidades i, segun los datos que tengo a la vista, la mejor de Cipaquirá tiene 89 por 100 de cloruro de sodio, la de Sesquilé 1 por 100 ménos i la de Nemocon 2 por 100 mas. En las primeras capas de las minas la proporcion suele ser de 50 por 100; i calcular en un 30 por 100 la mayor cantidad de vijua que se necesita para producir una arroba de sal compactada por la pérdida de sustancia salina que causa el actual sistema, no peca por exajeracion; lo mismo que un 5 por 100 por mayor desperdicio en las operaciones de los particulares. Total 35 por 100.

Como la rebaja de 60 centavos en arroba de vijua aumentó en el año pasado las ventas en un 55 por 100, si se rebajan 20 centavos mas, es probable que para el consumo individual i para objetos de industria las ventas sean mucho mayores, porque en estas materias no hai proporcion esacta entre las rebajas i el consumo, que suele progresar con exceso por cualquiera facilidad; i así nada de estraño tendria que el aumento fuese cuando ménos de un 25 por 100.

Sumados los aumentos de espendio de vijua por los tres motivos apuntados, dan 55 por 100.

La diferencia actual entre el precio de la vijua i la compactada permite comprar la primera para elaborarla con una excelente ganancia, porque lo mas que cuesta la operacion en

Cundinamarca es de 15 a 20 centavos; i como la jema importa en las oficinas del Gobierno 80 centavos i la compactada \$ 1-20, es palmario que gastados los 20 centavos en la elaboracion quedan otros 20 de ganancia, la cual es tan buena que no ha habido contratista que la pretenda. Si los particulares no hacen el negocio es porque el Gobierno lo considera fraudulento i como tal lo castiga con penas mui severas.

Encuentro que rebajar el precio de las sales es una medida que no se puede demorar por muchos dias; i que una vez que es preciso proceder así, debe procurarse el mayor espendio de vijua poniéndola al alcance no solo del consumo individual mas amplio, sino tambien de la industria pecuaria, a lo ménos en los hatos no mui distantes de los centros salineros. Esto ya ha tenido lugar en el año de 1876, en que se vendieron 496,403 arrobas a 50 centavos.

Tambien conviene tener en cuenta la posibilidad de que los consumos de materia prima sean mucho mayores de lo que la prevision indica, porque la industria puede hacer fuertes demandas en progresion creciente, de las cuales resulte que lo mas acertado para los rendimientos de la renta ha sido rebajar considerablemente los precios; pero la prudencia aconseja que en este asunto, de vital importancia para el Tesoro, no se dé un solo paso hácia esa meta, no bien alumbrada, sin la seguridad de que es bastante firme el terreno en que se va a colocar el pié. Por tales razones comienzo por calcular el resultado de la operacion a los siguientes precios:

Compactada	12½	kilógramos.....	\$ 1 ...
Caldero	id.	id. ....	0 90
Vijua	id.	id. ....	0 70
Costos de produccion segun el contrato celebrado con el señor Holguin:			
Compactada	12½	kilógramos.....	\$ 0 13
Caldero	id.	id. ....	0 07
Vijua	id.	id. ....	0 03½

Como, segun mi indicacion, se permitiria elaborar a los particulares, es seguro que las ventas de sal compactada i de

caldero disminuirían al principio en la cuarta parte, pasados unos meses, en la mitad i ántes de un año serían nulas. Es, pues, indispensable averiguar, siquiera aproximadamente, cuál es la proporción en que debe efectuarse el aumento de ventas de vijua en relación con la disminución de las de compactada para que la operación no sea ruinosa para el Gobierno.

Hemos supuesto que se baja la arroba de compactada a.....\$ 1 ...

Que va a costar producirla..... 0 13

---

Quedan de utilidad.....\$ 0 87

---

Si por cada arroba que se deje de vender de compactada se espande arroba i médua de vijua, tenemos:

Valor de esta sal.....\$ 1 05

Costo de producción..... 0 05 $\frac{1}{4}$

---

Utilidad..... 0 99 $\frac{3}{4}$

---

Ganancia en la vijua.....\$ 0 99 $\frac{3}{4}$

Id. en la compactada..... 0 87

---

Utilidad en la operación..... 0 12 $\frac{3}{4}$

---

Lo que demuestra que si las ventas se efectúan en la proporción indicada, se pueden rebajar 8 centavos más en la arroba de vijua sin que haya pérdida notable con relación a lo que había de producir la compactada a razón de \$ 1 la arroba; i en esta última es conveniente rebajar 10 centavos para que la diferencia entre una i otra, no pasando de 10 centavos, no dé márgen a especulaciones exajeradas.

Esos precios serán:

Compactada, 12 $\frac{1}{2}$  kilogramos.....\$ ... 90

Caldero, id. id..... ... 80

Vijua, id. id..... .. 60

Que no hai pérdida notable según las bases establecidas, queda demostrado fácilmente.

Una arroba de compactada produciria, segun la rebaja ménos fuerte, que parece ineludible.....	\$ 1 ...
Cuesta producirla.....	13
<hr/>	
Utilidad.....	87
Arroba i média de vijua, a 60 centavos, producen .....	\$ ... 90
Costo de produccion.....	05 $\frac{1}{4}$
<hr/>	
Utilidad, que se resta de la anterior .....	84 $\frac{3}{4}$
<hr/>	
Pérdida.....	02 $\frac{1}{4}$
<hr/>	
Una arroba de caldero, segun los mismos precios, vale.....	\$ ... 90
Costo de produccion.....	03 $\frac{1}{2}$
<hr/>	
Utilidad.....	86 $\frac{1}{2}$
Arroba i média de vijua, a 60 centavos, valen .....	\$ ... 90
Costo de produccion.....	05 $\frac{1}{4}$
<hr/>	
Utilidad, que se resta de la anterior.....	84 $\frac{3}{4}$
<hr/>	
Pérdida.....	01 $\frac{3}{4}$
<hr/>	

Las pérdidas de 02 $\frac{3}{4}$  centavos en la compactada i de 01 $\frac{1}{4}$  en la de caldero no son en manera alguna obstáculos para la adopción de la medida.

Aunque la vijua es de distintas calidades, el Gobierno tiene, a fin de evitar complicaciones, que fijar un mismo precio para todas ellas en todas las salinas; i acordar escepciones solo para las cantidades que no se vendan por no aceptarlas los compradores.

Ya las sales se han vendido a precios mas bajos que los que dejo indicados i en relaciones aproximadas. La novedad se-

ria la libertad de elaborar, aunque no como derecho absoluto sino dependiente de la voluntad del Gobierno, el cual, como he dicho, puede ponerle fin con solo subir el precio de la jema o bajar el de la compactada si le conviene volver a esta parte del monopolio.

Si la operacion da buenos resultados, se irá ampliando por las rebajas sucesivas en la jema que aconsejen las necesidades del consumo, i no mui tarde el Gobierno se limitará a vender solo esta clase de sal.

Complementaria de esta medida seria la de vender agua salada en las salinas en que no hai vijua. La variedad de los grados de concentracion i las diferentes temperaturas de las diversas fuentes, son dificultades posibles de salvar contando con la honradez de los empleados, porque los procedimientos para fijar el valor de determinada cantidad de agua, en atencion a la temperatura i a la densidad de la disolucion de la sal, son bastante sencillos. El mayor obstáculo consiste en que hai salinas en que no estando dividida la propiedad del combustible i de la arcilla adecuada para lozas, la competencia no seria posible, por la dificultad de trasportar el agua a puntos un poco lejanos en donde esos elementos estén al alcance de todos; i el resultado seria que el monopolio oficial quedaria sustituido por el particular.

El modo como propongo que se implante la libertad de compactar presenta el medio de eludir esta dificultad, no mandando vender agua salada sino en las salinas en que se crea conveniente.

Por lo demas, hallo mui razonable que en vez de continuar comprando periódicamente los elementos de elaboracion con las ganancias exorbitantes que tienen los contratistas obligados en algunas salinas, o dando lugar a fuertes pérdidas por no negociar con ellos, se complete el monopolio comprando, hasta caros, esos elementos.

Otorgada la libertad de elaborar, se podrian arrendar algunas fuentes saladas como las del Departamento de La Palma en el Estado de Cundinamarca i otras en Casanare, que son explotadas de contrabando en escala no despreciable, sin que el Gobierno lo haya podido impedir.

El resguardo se concretaria a vijilar las minas de jema i las fuentes saladas. Sus operaciones se simplificarian i de seguro serian mas eficaces.

Si no halláreis exequible en lo radical el plan que os he insinuado, será bastante, como una marcada muestra de interes por las masas menesterosas que pagan el tributo de la sal, que lo acojais en su parte secundaria, esto es, que decreteis una nueva rebaja en los precios.

#### IV

#### SAL MARINA.

De la sal que se elabora sin otro ajente que el calor del sol en las riberas del mar, se producen enormes cantidades en varios puntos de nuestro estenso litoral atlántico, especialmente en los criaderos de la península de la Goajira i en las salinas de Zamba en el Estado de Bolívar.

Hace algunos años que se notó la necesidad de establecer algun gravámen sobre la sal marina, con el doble objeto de jeneralizar el impuesto sobre la sal e impedir que aquélla invadiese los radios en que se consumia la de las salinas del Gobierno, i se dispuso cobrarle derechos de internacion.

El impuesto de internacion era en un principio demasiado módico, i notando que no era eficaz para evitar la competencia indicada, se fué elevando paulatinamente hasta que en 8 de mayo de 1877 se fijó a razon de \$ 1 por cada 12½ kilogramos, el cual está vijente, i lo cobran los Estados de Bolívar i Magdalena por cesion que de él les hizo el Gobierno nacional.

Los derechos de importacion e internacion sobre la sal son, respectivamente, de \$ 1 i 80 centavos por cada 12½ kilogramos.

La sal de mar apénas será igual en calidad a la jema de Cipaquirá, i así tiene ménos de un 11 por 100 de sustancia salina que la compactada al fuego. El precio oficial de ésta es de \$ 1 la arroba i 80 centavos la de vijua. Sinembargo, siendo superior en 20 centavos por arroba el derecho de internacion sobre el valor de la jema, e inferior solo en 20 centavos sobre el de la com-

pactada, se observa que la sal marina escluye las del Gobierno de los mercados del Tolima i de muchos del norte de Santander.

Esta competencia procede sin duda de que se hacen fuertes internaciones de sal marina sin pagar los derechos.

Como el litoral atlántico es tan estenso, pequeñas las embarcaciones en que se hace el tráfico i numerosas las vías por donde se puede salir al rio Magdalena burlando la vijilancia de las aduanas i de los Gobiernos de los Estados, nada me parece mas sencillo que ese contrabando, que acaso no celen con diligencia suma los resguardos nacionales, por imaginarse que en impedirlo no tiene interes la República.

Está dispuesto que las sales que se internen traigan guias dadas por los Administradores de las Aduanas por donde pasen, o por los empleados de los Estados encargados de percibir los derechos. Esta formalidad supone revision de los cargamentos en el tránsito, pero la competencia victoriosa que la sal marina hace a la de las salinas del Gobierno en plazas del interior, está demostrando que esa revision no se efectúa, lo que a la verdad debe de suceder, porque a los Estados que en ello tienen interes les seria mui gravoso establecer resguardos con tal objeto.

Seria conveniente ordenar a la seccion del resguardo nacional establecida en Calamar, que pida las guias a todas las embarcaciones que suban cargadas con sal; establecer otra seccion compuesta de un cabo i cuatro guardas en el Banco; disponer que las guias se dividan en tres partes, espresándose en cada una la cantidad de sal i el nombre del que la interna; que en Calamar i el Banco se entreguen las dos primeras partes de la guia, i la tercera al Inspector fluvial en Honda, si llega el cargamento al puerto de Bogotá; i que los jefes de las respectivas secciones del resguardo i el Inspector las remitan mensualmente a las oficinas que las han espedido, para que las confronten con los talones. Solo así habrá seguridad de que las guias se exigen i se prevendrá bastante, si no por completo, el contrabando.

Para la revision i cotejo de las guias se necesita la concurrencia de los Gobiernos de los Estados, de la cual no se puede

dudar ; i así, pronto tendré el honor de someter a vuestra consideracion un decreto que contenga estas disposiciones.

En la Aduana de Cúcuta se recaudaron en el último año económico \$ 80,620-05 por derechos de importacion de sal, i en la Aduana de Barranquilla solo \$ 17-70. Esto indica que los Departamentos de Cúcuta i Pamplona pagan tambien el impuesto sobre la sal, i que acaso solo los de Ocaña i Soto consumen en Santander sal de la que se interna.

## V

### CONTRATOS.

El sistema de elaborar por medio de agentes nombrados por el Gobierno, o sea de administracion directa, ha conducido al conocimiento de los precios a que cuesta producir las sales en las diversas salinas del Estado ; pero es razonable creer que el interes privado puede obtener mayores economías de las que alcanza el celo oficial, por escrupuloso que sea, porque no basta la honradez de los empleados para evitar gastos innecesarios en todo o en parte, establecidos por la lei o por hábitos a que no se suele formar resolucion de combatir sino cuando está de por medio la conveniencia personal ; i porque basta para desorganizar una salina nombrar un elaborador que no sepa o no quiera cumplir con sus deberes, nombramiento que puede ocurrir por informes equivocados o porque al hacerlo se tengan en cuenta servicios que ninguna relacion guardan con las aptitudes que el puesto requiere. Aunque al presente los elaboradores son de la confianza del Gobierno, para librar la renta de esta contingencia en el porvenir, i ya que el sistema de administracion ha dado los conocimientos que podia suministrar, resolvísteis contratar la elaboracion de las salinas, i habeis empezado esta delicada variacion.

Tambien importa notar que el sistema de administracion, que ha dado buenos resultados en las salinas de Cundinamarca, los ha dado malísimos en las de Boyacá.

EL CONTRATO PARA ELABORAR EN CIPAQUIRÁ fué celebrado

el 2 de noviembre del año próximo pasado con el señor Jorge Holguin; i aunque se ha sacado a licitacion, i, en consecuencia, no está perfeccionado todavía, hago mencion de él porque refiriéndose a la principal de las salinas, el cambio que en ella se va a introducir es bastante importante en la administracion del ramo para omitir mencionarlo aquí con una síntesis de sus principales cláusulas, que son:

Duracion: cinco años.

Produccion mensual: las cantidades que de las diferentes clases de sal presuponga el Administrador con 30 dias de anticipacion, siempre que no escedan de 400,000 kilogramos de compactada, 40,000 de caldero i 400,000 de vijua. Si las cantidades presupuestas esceden de las anteriores i no pasan de 500,000 kilogramos de compactada, 52,500 de caldero i 500,000 de vijua, se pedirán con 45 dias de anticipacion; i con 60 si las sales pedidas esceden de las últimas cifras. Se puede pedir solo sal jema si se otorga la libertad de elaborar.

Precios: 13 centavos los  $12\frac{1}{2}$  kilogramos de compactada; 7 centavos los  $12\frac{1}{2}$  kilogramos de caldero i  $3\frac{1}{2}$  centavos los  $12\frac{1}{2}$  kilogramos de jema.

Personas mui competentes opinan que no era posible celebrar un contrato en términos mejores para el Gobierno.

Se hace en la produccion una economía considerable, que no especifico por estar aún pendiente la licitacion; pero compararé los precios con los del contrato de 19 de enero de 1865, que espiró hace tres años:

	Contrato actual.	Contrato de 1866.
$12\frac{1}{2}$ kilogramos de compactada.....	\$ ... 130	\$ ... 175
Id. id. de caldero.....	... 070	... 150
Id. id. de vijua.....	... 035	... 100

Preciso es reconocer que no se habria llegado al ventajoso contrato que se acaba de celebrar, si por el de 1865 no se hubiera emancipado el Gobierno de la compañía que hasta entónces creia ser la única que tenia la propiedad de los elementos indispensables para elaborar; i si con el ensayo de administracion directa no se hubieran obtenido considerables ahorros.

El señor Holguin me ha manifestado que tiene seguridad de organizar una compañía que dé completas garantías de cumplir el contrato, tanto por el capital que la empresa requiere como por las demas circunstancias a que es preciso atender.

EL CONTRATO PARA ELABORAR LA SALINA DE CHÁMEZA, celebrado el 28 de diciembre de 1878, se principiará a ejecutar el 28 de junio de 1879, o ántes, si el contratista lo tiene a bien.

Dura cinco años. El empresario debe producir mensualmente toda la sal compactada que le presuponga el Administrador, i se le pagará a razon de 44 centavos cada 12½ kilogramos.

En el año económico de 1871 a 1872 esta salina produjo 40,000 arrobas de sal, i en el que acaba de pasar solo 13,828. Las leñas de que hasta ahora se ha hecho uso para elaborar se estraen de bosques pertenecientes a un solo individuo, i aunque el Gobierno los tenia en arrendamiento, uno de los motivos de la escasa produccion ha sido la falta de combustible suficiente por dificultades presentadas por el dueño de los montes, segun ha informado el Administrador.

Las ventas llegaron a ser nulas en los últimos meses, tanto que fué necesario enviar fondos para que se continuase la elaboracion.

Comprar los bosques o contratar la elaboracion de la salina, eran medidas indicadas no solo por la conveniencia del Tesoro, sino tambien por la necesidad de proveer de sal a los pueblos que la obtienen de Chámeza. La difícil situacion del Tesoro indicaba optar, como se hizo, por la segunda de esas medidas.

EN LA SALINA DE PAJARITO, frecuentes interrupciones en los bancos de sal jema i derrumbes en los socavones, han impedido al contratista cumplir por completo las obligaciones que contrajo para la provision de sal; i ha manifestado que es indispensable montar mas en grande la elaboracion, aprovechar una fuente salada que se pierde en el rio Vijua, i componer el camino de "Toquilla," sin lo cual él lucha con inconvenientes casi insuperables.

Aunque actualmente no se produce sal en Pajarito i se están pagando varios empleados que no tienen funciones, se pi-

dieron informes al Administrador sobre los grados de concentracion de la fuente en referencia, sobre el estado de los socavones i las dificultades que haya para ademarlos i sobre la discontinuidad de los bancos de jema. Cuando se reciban esos informes decidireis si se hace el nuevo contrato o se declara la rescision del vijente.

DE LAS SALINAS DE CHITA I MUNEQUE se proveen de sal los pueblos de Chita, Ubita, Boabita, la Capilla, Cocui, Guacamayas, Panqueba, Güican, Espino, Chíscas, Soatá, Susacon, Sátiva-norte, Sátiva-sur, Jericó, Cheva, Socotá i Socha, del Estado de Boyacá, todo el Departamento de García Rovira, del de Santander, i los pueblos de Moreno, Pore, Chire, Ten, Tame, Támara, Lope i otros del Territorio de Casanare. Como se ve, el radio de consumo es mui grande, i, con toda probabilidad, pasa de 100,000 habitantes.

La situacion del Gobierno con respecto a la salina de Chita es mui difícil, porque los montes de que se estrae el combustible i la arcilla para lozas son de propiedad de un solo individuo; i no es posible elaborar sin ceder una buena ganancia al dueño o al arrendatario de esos elementos, ni dejar de producir sal sin sujetar a numerosas poblaciones a la gran penalidad de comprar el artículo a mui alto precio, aunque se establezcan almacenes al norte de Boyacá.

Actualmente es arrendatario de esos bosques el señor Jeneral Gabriel Vargas Santos, con quien habia un contrato para la provision de leñas i lozas, rescindible a voluntad de ambas partes, con aviso previo de quince dias. Avisó el contratista que de noviembre último en adelante no suministraria combustible sino para producir a lo mas 4,000 arrobas de sal en cada mes. El consumo demanda de 12,000 a 16,000 arrobas, i el perjuicio para el público era tan inminente como grande para el Tesoro. El Jeneral Vargas convino al fin en celebrar un nuevo contrato provisional i se obligó a suministrar combustible i lozas en las cantidades suficientes para elaborar en cada mes 100,000 kilogramos de sal compactada, como minimum, i de esas cantidades en adelante las que el elaborador oficial le pida con 30 dias de anticipacion,

siempre que no escedan de las necesarias para producir 150,000 kilogramos mensuales. El contrato termina seis meses despues de que el Jeneral Vargas avise al Gobierno que lo quiere rescindir o un mes despues de que el Gobierno haga al contratista la misma notificacion.

Menciono este contrato, que se celebró el 4 de noviembre de 1878, porque tiene tanta importancia como si fuera de elaboracion, i porque las circunstancias que le precedieron indican la necesidad de que el Gobierno se independice del propietario de los bosques en esa salina.

PARA ELABORAR EN LA SALINA DE NEMOCON rije aún, con varias modificaciones, el contrato suscrito el 25 de mayo de 1865, el cual termina el 1.º de diciembre de 1881.

En esa salina se obtienen las sales compactada i de caldero a 10 centavos los  $12\frac{1}{2}$  kilogramos, i la jema a  $7\frac{1}{2}$  centavos. La compactada no se elabora mas barata en ninguna de las otras salinas; i así, el contrato de Nemocon es el mas ventajoso para el Gobierno de cuantos se han celebrado para la explotacion de sales. Mas aún: por administracion tampoco se han obtenido mejores ni iguales resultados en ninguna otra parte; pero hace algun tiempo que el Estado no deriva de esta salina la renta que su riqueza hacia esperar. De 1873 a 1874 produjo \$ 165,684-20, de 1874 a 1875, \$ 133,065-40, de 1875 a 1876 \$ 55,731-15, de 1876 a 1877 \$ 35,577-60, de 1877 a 1878 \$ 83,159-65; i en los meses trascurridos del presente año económico las ventas han sido casi nulas.

La decadencia de esta salina proviene de que hubo un derrumbe i obstruyó el socavon practicado para esplotar la jema; fué necesario abrir otro, i una vez hallada la sal, ha resultado de mala clase la de las primeras capas. Mui poca de ella se ha podido destinar a la saturacion i hai mas de 40,000 arrobas que el Gobierno no ha recibido porque los consumidores no la aceptan. De consiguiente, la explotacion se está haciendo a purá pérdida para el Gobierno i los contratistas.

Acaso los trabajos no hayan sido bien dirigidos i un cambio requiera gastos que no permitan los precios a que se pagan

las sales. El hecho de querer los empresarios que se rescinda el contrato, cediendo de las principales pretensiones que respecto a condiciones tenían, revela que sufren fuertes pérdidas, las cuales no tienen esperanzas de reparar; i en mi sentir conviene acceder a la rescision sobre bases equitativas, porque los perjuicios son para ambas partes; el Gobierno puede gastar el dinero necesario para restablecer la produccion a las bases antiguas, bajo la direccion de ingenieros hábiles; i este proceder está de acuerdo con la jenerosidad republicana que distingue a vuestra Administracion.

## VI

### SISTEMAS DE ELABORACION.

El Gobierno compacta la sal en *gachas* o *cazuelas* colocadas en grandes hornos, en donde por medio del fuego, con pérdida considerable de sustancia salina, produce unas masas duras como la sílice, que al partirlas quedan de mil variadas formas de difícil arreglo para el acarreo; a lo que se agrega que hai un enorme desperdicio, porque la sal forma, con mui numerosos fragmentos de las vasijas, una adjuncion tan perfecta que raya en verdadera mezcla, i su separacion, tan difícil como costosa, no se emprende siquiera.

Para abandonar este método, no solo rudimentario sino casi bárbaro, que el Secretario señor Castillo llamó *brutal* en el tiempo de la antigua Colombia, se hacen esfuerzos por el Gobierno i los particulares, i es de creerse que no pase mucho tiempo sin que se hayan cambiado los procedimientos primitivos de elaboracion.

Se han introducido al país máquinas para compactar por el sistema de presion i evaporacion, pero el consumo de los *panes* producidos en ellas es mui limitado si se atiende a las comodidades que ofrecen para el trasporte i a las buenas condiciones hijiénicas de la sal. La lei quiso dar facilidades para compactar a los dueños de esas máquinas i ordenó que se les vendiese sal de

caldero, pero en Cipaquirá, en donde hai dos, no se ha podido suministrarles sino cantidades bastante limitadas, porque la mayor parte de la que se produce es preciso destinarla a la compactacion, para lo cual son los calderos auxiliares mui eficaces.

Parece que el público tampoco la ha aceptado mui bien porque no queda bastante densa i se hace polvo al partirla, resultado tan desagradable para los espendedores en detal, que no se ha conseguido que prefieran la sal de caldero a la compactada, aunque se les da mas barata. Sea de esto lo que fuere, el compactar por medio de máquinas de presion no ha alcanzado aún las proporciones de una reforma en el sistema.

---

El señor Nicolas Sáenz dirijió al Gobierno una memoria e hizo varias publicaciones en años pasados para demostrar que se debia implantar en las salinas colombianas de propiedad nacional el sistema austriaco de compactacion. El señor Sáenz inspira confianza por sus conocimientos, i las reformas que proponia merecian bien que se le facilitasen los medios de ensayarlas, lo cual no era demasiado costoso, al paso que un resultado feliz daba lugar al cambio de sistema con evidente ganancia.

El Senado i la Cámara de Representantes escitaron al Poder Ejecutivo para que proporcionase al señor Sáenz los medios de ensayar el espresado sistema; i tanto por estas escitaciones como porque el Ejecutivo mismo se penetró de la posibilidad de la reforma, celebró el 23 de setiembre de 1878 un contrato cuyas principales estipulaciones se resúmen así:

Sáenz se obliga a introducir en los sistemas de explotacion i elaboracion en la salina de Sesquilé las reformas que juzgue conducentes a obtener la sal con mayor economía para el Tesoro nacional, sin perjuicio de la pureza, consistencia i facilidades para el transporte.

Si los esperimentos de Sáenz tienen buen resultado, se aplica su sistema a las demas salinas de propiedad nacional.

El Gobierno le suministra los fondos necesarios para el planteamiento de los nuevos sistemas en la salina de Sesquilé, siempre que no escedan de \$ 5,000. Le paga \$ 200 mensuales

como remuneracion de sus servicios, comprendiendo los de Elaborador oficial, i le da el 30 por 100 de los ahorros que se obtengan.

El Gobierno rescinde el contrato sin remuneracion alguna si da libre la elaboracion ; i pagando a Sáenz \$ 10,000 en el primer año, \$ 8,000 en el segundo, \$ 6,000 en el tercero i \$ 4,000 en el cuarto, si se obtienen los resultados que se buscan i resuelve implantar el sistema por sí mismo.

Para practicar los ensayos tiene Sáenz el término de un año, salvo casos fortúitos ; i cinco mas desde el dia en que esté hecho cargo de tres salinas. Si se hace nuevo contrato, se le debe preferir en igualdad de circunstancias.

El señor Sáenz tiene bastante adelantados los trabajos preparatorios para ensayar las reformas, ha introducido algunas economías en la explotacion de la jema i empezado a extraerla de mui buena calidad mediante un acertado cambio en la línea que seguia el socavon ; pero juzgo que para que haya completa regularidad en las operaciones de explotacion en la salina de Sesquilé, necesita el Gobierno comprar los terrenos de propiedad particular que rodean las fábricas ; tercer caso que anoto de esta naturaleza.

Cada dia se manifiesta el señor Sáenz mas convencido de que un éxito feliz corona sus esfuerzos. Si se realizan sus esperanzas, obtendrá un puesto distinguido entre los obreros del progreso del país, hará una bien merecida fortuna i alentará con su ejemplo a los jóvenes que se dediquen a las nuevas carreras científicas abiertas con las enseñanzas universitarias.

## SECCION CUARTA.

### AMONEDACION.

#### I

Las introducciones de metales a las Casas de moneda en el año de 1877 a 1878 se verificaron así :

	ORO.		PLATA.
Bogotá .....	ks. ...	ks.	3,931 626
Popayan .....	54 100		49 267 5
Medellin.....	... ..		5,029 932
Totales.....	ks. 54 100	ks.	9,010 825 5

La amonedacion produjo estas cifras :

	ORO.		PLATA.
Bogotá.....	\$ .....	\$	150,201 825
Popayan .....	57,460		613 400
Medellin. ....	860		159,158 ...
Totales.....	\$ 58,320	\$	309,973 225

I los resultados para el Gobierno fueron :

EN LA DE BOGOTÁ.

Producto .....	\$	7,928 974
Gastos .....		12,745 124
Déficit .....	\$	4,816 150

EN LA DE POPAYAN.

Producto .....	\$	3,683 985
Gastos .....		3,878 439
Déficit .....	\$	194 454

EN LA DE MEDELLIN.

Producto .....	\$	8,955 715
Gastos .....		8,595 305
Utilidad.....	\$	360 410

Pérdida en la amonedacion, \$ 5,010-604; pero este déficit no es en realidad sino de \$ 301-670, porque \$ 4,708-934 se perdieron en la reacuñacion de monedas de 0,666.

De los anteriores datos resulta que no se acuñó oro en las Casas de moneda de Bogotá i Medellin, i que fué insignificante la amonedacion de plata en Popayan.

De la cuenta especial de la Casa de moneda de Bogotá aparece que dió un déficit de \$ 4,816-150, el cual proviene casi íntegro de la pérdida en la reacuñacion de \$ 17,507-448 de baja lei, operacion ordenada por el Código Fiscal i que está apoyada en razones económicas i morales incontestables.

En efecto, el déficit fué de.....	\$ 4,816 150
I la pérdida en la reacuñacion de.....	4,708 934
	<hr/>
Déficit real.....	\$ 107 216

Aunque en el cuadro de las introducciones de metales a esta Casa figuran kilogramos 900-855 como de minas, esto consiste en que bajo esa denominacion se anotan los recibidos en barras, pues el establecimiento no solo no corresponde a un distrito minero, sino que en los últimos años en que se explotaron las minas de Santana i la Manta, si vinieron a él sus metales, fué porque la Compañía empresaria se obligó a enviarlos a cambio de otras ventajas que se le otorgaron por contrato de 16 de octubre de 1865.

En Bogotá no se amoneda plata sino de barras traídas del extranjero i de alhajas.

La introduccion de plata para amonedarla en el país es posible cuando el cambio sobre los Estados Unidos o Europa es a la par, porque se compran las barras con 0,999 de fino, i se amonedan en medios pesos, dos décimos i un décimo a la lei de 0,835, lo que da una diferencia de 0,164, que produce para todos los gastos i deja mas del 10 por 100 de utilidad.

El año de 1874 introdujo el Gobierno \$ 50,000 i ganó \$ 6,000 en la amonedacion. El provecho para los particulares es menor por los derechos que pagan a la Casa.

El hacer venir en barras de plata parte del empréstito que se trata de obtener para mejoras materiales, daria ocupacion a la Casa de moneda de esta ciudad i utilidad al Gobierno, especialmente si, como es natural, los jiros sobre Europa i Estados Unidos bajan por causa de ese empréstito.

El mantenimiento de las Casas de moneda se hace como

servicio al público, i solo estaria justificado el cerrarlas cuando no satisfaciendo sino necesidades de poca importancia, impusieran un gasto fuerte; pero la de Bogotá, a mas de haber emitido en el año pasado \$ 150,201-825, puede dar para sus gastos i aun algun provecho si, estando el cambio a la par, el Gobierno introduce \$ 100,000 anuales en barras de plata.

Cuando el cambio está a los altos precios que hoy tiene, es porque se necesita mandar al extranjero considerables cantidades de numerario para saldar la diferencia entre el valor de las exportaciones i el de las introducciones, i entónces escasea en el país; pero el de 0,666 no se esporta porque tiene demasiado cobre, i hai que cubrir el flete i el asegurado como si fuera plata de buena lei a una rata elevada. Este numerario queda, como ha quedado ahora, i es preciso reacuñar una gran parte que se retira de la circulacion por excesivo desgaste. Cuando tal situacion se produce, el Gobierno presta a la sociedad un servicio reacuñando ese dinero, aunque para ello compre plata de 0,999 a un precio algo mayor que el intrínseco que le corresponde.

Estas consideraciones determinan, en mi opinion, la conveniencia de conservar por ahora la Casa de moneda de Bogotá, posponiendo la tésis jeneral de si conviene o no mantenerla permanentemente. En asuntos de administracion pública, i en especial de la hacienda, hai numerosas materias en que las circunstancias indican lo que se debe hacer. Los principios absolutos en punto a negocios fiscales i de comercio, no están universalmente aceptados, porque en la práctica hai incidentes múltiples que afectan de modos muy diversos sus resultados.

No se ha aplicado aún la máquina de vapor que se compró para adaptarla a las de la Casa de moneda de Bogotá, porque para ello es forzoso emplear de \$ 8,000 a \$ 12,000, i gastos preferentes han impedido ejecutar esta reforma, urgente para que la perfeccion de las monedas impida el que las falsifiquen i tambien para obtener que circulen en el exterior.

Acerca de la conveniencia de conservar las Casas de moneda de Popayan i Medellin, haré notar que a mas de que amonedan metales de minas situadas en la República, el déficit de la

primera no fué en el año pasado sino de \$ 194-454, i la segunda dió para sus gastos.

---

## MINAS.

### I

#### DEPÓSITOS DE HIERRO, CARBON I COBRE.

Se entreabre a la angustiosa mirada de Colombia un horizonte de esperanzas, que realizadas la sacarían como por ensalmo de la crisis financiera, industrial i mercantil que padece al presente i que mantiene en zozobra a los hombres reflexivos por el porvenir.

La prosperidad mui considerable de los cultivos requiere otras prosperidades simultáneas i, sobre todo, tiempo. El progreso emanado de la agricultura viene con demasiada lentitud: el café, la caña de azúcar i el algodón no proporcionarán ingresos que acrezcan la sávia económica nacional sino despues de algunos años i con la concurrencia de nuevos capitales i mayor poblacion.

A dar vitalidad a las finanzas, al comercio i a la industria acaso concurren, como todo lo providencial a la hora mas oportuna, dos materias que para la mecánica, alma del movimiento económico, son mas preciosas que la plata, el oro i los diamantes, i que, por lo comun, coexisten en la misma comarca: el hierro i el carbon.

---

Hacer rieles en los Estados del centro es resolver el problema de la rápida locomocion i despertar con ella a la vida de la actividad en los cambios, de los viajes que unifican los pueblos i de las producciones que constituyen la riqueza pública a los numerosos habitantes de estos lugares, separados por las altas montañas i los sinuosos valles como las islas por las aguas encrespadas en el océano. A ese punto de mira se dirijen los patrióticos esfuerzos del Gobierno de Boyacá, que con una confianza que toca en los lindes de la fe, ha destinado los exíguos recursos de su Tesoro a montar en las minas de Samacá una ferrería en

grande escala. Si ese dinero se pierde, no por eso será el Estado mas pobre; si se hacen buenos rieles i locomotoras, las anchas bases de su prosperidad están puestas. Honor a los obreros del progreso.

Desde julio de 1868 fué avisado el Poder Ejecutivo de la Union por el del Estado de Bolívar de que en el distrito de San Andres, provincia de Chinú, habia un abundante depósito de carbon. Entónces no se dió grande importancia a este descubrimiento porque se pensaba que en donde están las ruinas de San Sebastian de Urabá i en otros puntos del Darien existia un gran depósito de ese mineral, cuya explotacion era mucho mas fácil que la del de San Andres, por hallarse situado a la ribera de la bahía de la Candelaria. No se confirmó la existencia de las minas de San Sebastian i las de San Andres quedan como olvidadas.

El distinguido estadista que es Presidente de Bolívar, dirigió en 23 de diciembre último un mensaje a la Asamblea del Estado, en que hace las mas lisonjeras apreciaciones sobre la explotacion de los depósitos carboníferos de San Andres. Manifiesta que personas competentes persisten en sostener la existencia de las minas i que el carbon es de superior calidad. Con cálculos en que señala al artículo un precio ínfimo i colocándolo en condiciones desventajosas para sostener la competencia con los productos de las minas inglesas, demuestra que de esos depósitos puede venir la rejeneracion económica del país.

El carbon europeo es insuficiente para el consumo, i el de Colombia puede hacerle competencia en gran parte de los mercados de la América del Sur, que demandan como un millon de toneladas, i en los vapores, suministrando el que necesitan para el regreso, que se estima en 11,000 toneladas por mes.

Segun lo informado por el Ministro de la República en Francia en agosto de 1868, el precio de la tonelada de carbon en los puertos británicos es de \$ 2-40 a \$ 3, la conduccion a las Antillas cuesta de \$ 5 a \$ 6 i se vende en estas islas de \$ 9 a \$ 10. (*Diario Oficial* número 1,325).

Pues bien, el Presidente de Bolívar concuerda en los pre-

cios de venta en Inglaterra, pero difiere en el costo de traslacion a las Antillas. Los señala así:

Precio de venta .....	Tonelada \$	5 ...
Costo de traslacion.		
A la Habana i San Thomas.....	Tonelada \$	1 80
A Jamaica.....	Id.	2 25
A Martinica.....	Id.	1 50

Con estos factores, cuya modicidad no puede ser mayor, se demuestra cuán grandes serian las ventajas que la República derivaria de la explotacion de los depósitos carboníferos de San Andres. Dando carbon de buena clase a \$ 5 la tonelada, el europeo queda excluido de gran parte de la América del Sur; i las empresas de navegacion harian un escelente negocio sustituyendo con mercancías a flete el espacio que de para acá ocupa el combustible, que no es ménos de mil toneladas, i el transporte vale a \$ 12-50 cada una, \$ 12,500.

Los depósitos están cerca al rio Sinú, en un punto inmediato al término de su curso, al cual río es poco costoso hacer una via férrea de un solo riel o un leñocarril. El Sinú, como bien sabeis, es navegable i desemboca en la punta Mestizos del golfo de Morrosquillo. De manera que el costo de traslacion no pasará de \$ 1 por tonelada, i calculando tambien en \$ 1 la explotacion, resulta a \$ 2 la tonelada puesta a la orilla del mar. El ingeniero señor Jhon May, sobre la base de costos mucho mayores, calcula que la de carbon "cannel" de las minas de Valle-Dupar sale a \$ 3 en el puerto; i señala como minimum de las ventas un millon de toneladas en el año (*Diario Oficial* número 471). Tomando por punto de partida estos cálculos, se deduce que la República obtendria \$ 3.000,000 anuales de utilidad en la explotacion de los depósitos carboníferos de la provincia de Chinú.

Los depósitos de carbon "cannel," hierro i cobre del Valle-Dupar son otra grande esperanza para la trasformacion económica de la República. El señor May, ántes citado, afirma que los dos primeros contienen mineral para abastecer al mundo du-

rante muchos años, i que en 1868 el precio del carbon era de \$ 12 a \$ 14 la tonelada en Nueva York. Siendo esto así, se podría hacer un ferrocarril del "Serrejon" al mar, que no costaria mas de \$ 3.000,000, porque el trayecto es solo de catorce leguas en terreno plano; i aunque la tonelada de carbon costase \$ 4 puesta a bordo, habria una utilidad de \$ 8 a \$ 12 si, como no lo dudo, los precios no han bajado, lo cual representa una utilidad total que se aproxima a los ingresos que tiene Chile por ventas de cobre i el Perú por las de huano.

Procurar al Tesoro nuevas entradas que no provengan de mayores impuestos, es una solucion del problema fiscal que no puede alcanzarse sino con empresas reproductivas, difíciles de acometer, o por el hallazgo de minerales explotables que den márjen a provechos que representen un inmenso dón de la naturaleza. Preocupado con esta idea i haciendo uso de las autorizaciones conferidas por la lei 13 (15 de mayo) de 1868, me ordenásteis instruir al Ministro Residente recién nombrado cerca del Gobierno de los Estados Unidos de América, para que ajencie el exámen i explotacion de las minas de carbon de San Andres i las de carbon, hierro i cobre del Valle-Dupar; i así se hizo con fecha 8 de enero último. Si sus diligencias tienen buen éxito, ha llegado para Colombia la hora del progreso material en todos sus aspectos.

#### TERRENOS AURIFEROS DE SAN JUAN EN EL CHOCO.

##### II

Para completar la perspectiva de prosperidad que a Colombia ofrecen las minas, concluiré el cuadro empezado en el capítulo anterior, con la trascripcion del oficio que el 13 de diciembre último se dirigió por este Despacho al Ministro de la República en Inglaterra i Francia. Dice así:

Posee el señor Ramon Argáez en la antigua provincia del Chocó, hoi municipio de San Juan, en el Estado del Cauca, una vasta estension

de terrenos auríferos, en los que el precioso metal se encuentra casi a rudo en anchos filones cuarzosos i abundantes depósitos de aluvion. Por ser incalculable la riqueza que encierran esos terrenos, i por no haber en el país recursos suficientes para emprender su beneficio en grande escala, que seria el único medio como aquélla podria sacarse a luz, ha resuelto el propietario promover en Paris o Lóndres una Compañía anónima con un capital de £ 400,000 a fin de explotarla. Para que la realizacion de esta empresa encuentre mayores facilidades en aquellas plazas, el señor Argáez se ha dirigido al Gobierno de la Union manifestándole los planos de los terrenos i minas, así como el informe que sobre ellos dió el ingeniero civil señor Robert A. White, encargado por el señor Argáez para hacer su exploracion. Basta echar una ojeada sobre este escrito, cuyo autor es hombre concienzudo, práctico i científico, para convencerse de que aquella comarca es una segunda California, i que si logra realizarse la empresa referida, esa parte del territorio caucano vendrá a ser en breve tiempo un centro comercial de grandísima importancia, de donde la Union entera derivará las mayores ventajas.

El informe del ingeniero señor White se refiere a dos propiedades, o mejor dicho, son dos los informes, referentes el uno a las propiedades del "Medio" i el otro a las del "Aceite" i "San Cristóval." De ámbos remito a usted copia.

Convencido el Presidente de los inmensos beneficios que reportará la Nacion, i en especial el Estado del Cauca, de la explotacion en grande escala de tan ricos veneros, me ha encargado decir a usted que haga cuanto a su alcance esté, como representante de la Nacion en Francia e Inglaterra, con el fin de que la empresa del señor Argáez sea coronada por el mejor éxito. Los señores Onofre Vengoechea i Rafael Argáez son los encargados de promoverla, i usted se servirá ponerse de acuerdo con ellos para prestarles cuantos auxilios puedan darles el prestigio de su alta posicion oficial i sus talentos i patriotismo.

La realizacion de una empresa de esta naturaleza atraeria al Chocó, además de una cuantiosa suma de dinero, multitud de individuos inteligentes del extranjero, que mas tarde se desparramarían por todo el territorio caucano, en donde usted mui bien sabe cuántas riquezas se ocultan.

Con el poderoso auxilio del ferrocarril del Pacífico, que está ya en construccion, cualesquiera empresas agrícolas i mineras que se establezcan en aquel país, con brazos i capitales extranjeros, serán fructuosísimas i harán del valle del Cauca un verdadero emporio; es decir que,

como consecuencia de la explotación en grande escala de las minas del Chocó, aquel rico territorio adquiriría mas pronto de lo que imaginaciones acaloradas pudieran concebir, todo el desarrollo industrial que su ventajosa posición jeográfica, la nunca bien ponderada fertilidad de su suelo, la bondad de su clima i su gran riqueza en metales preciosos, le tienen indudablemente reservado en el porvenir.

Vea usted, pues, señor Ministro, cuán de momento es la comisión que tengo el honor de encomendar a usted de orden del Poder Ejecutivo, quien confía en que usted le prestará toda su atención i el mas decidido apoyo.

De usted &c.

### III

#### MINAS DE ESMERALDAS.

De acuerdo con las prescripciones de la lei 27 de 1878 (14 de mayo) se avisó en 22 de junio del mismo año al Director gerente de la "Compañía de minas de esmeraldas," que en adelante esta sociedad debía entenderse con el Gobierno del Estado de Boyacá en todo lo relativo al arrendamiento de las minas de Muzo i Coscuez, de que trata el contrato aprobado por la lei 51 de 1875.

De esta notificación se dió cuenta al Gobierno de Boyacá, se le envió el documento orijinal en que consta el referido contrato i se declaró endosado a favor del Estado en virtud de la citada lei 37.

### IV

#### MINAS DE PROPIEDAD NACIONAL.

*Las minas de plata de Santana i la Manta* están completamente abandonadas, porque la lei no permite gastar mas de \$ 1,000 anuales en conservar las obras hechas para su explotación, cuya mayor dificultad consiste, segun se me ha informado, en que están completamente inundadas, i en que el desagüe importa mui fuertes sumas de dinero.

En agosto de 1877 solicitó el señor W. D. Powles se vendiesen estas minas en pública subasta; pero el Poder Ejecutivo no estimó propicia la ocasión, i no seria conveniente hacerlo sin

que las examinaran previamente ingenieros mui hábiles, cuyos informes se publiquen con bastante anticipacion no solo en el país sino tambien en los Estados Unidos i en algunas naciones de Europa.

*Minas de azufre de Gachalá.* El 2 de noviembre de 1871 celebró el Poder Ejecutivo con el señor Percy Brandon un contrato para el establecimiento de una fábrica de ácido sulfúrico, contrato que fué aprobado por la lei 58 de 1872 con la modificacion de que se arrendasen al señor Brandon por cinco años las minas de azufre de Gachalá. Una sociedad anónima titulada "Compañía fabricante de Cundinamarca" subrogó al contratista en sus derechos i obligaciones i a ella se le entregaron las minas en diciembre de 1872.

A los cinco años, en diciembre de 1877, devolvió las minas la Compañía, sin haber pagado los arrendamientos por el mal resultado de sus operaciones, lo cual provino de que le fué mui difícil proveerse de azufre i de que el ácido sulfúrico tuvo poca demanda.

Se ordenó que se arrendaran nuevamente, previa licitacion i publicacion del pliego de cargos, advirtiendo que no solo se trataba de las minas sino tambien de sus accesorios; pero no se obtuvo ninguna propuesta.

Pudiera decirse que semejante situacion no tiene otro correctivo que la venta de esa propiedad, que comprende terrenos de labor, de cria i bosques; pero se ha determinado conservarla en la esperanza de que al fin sea útil para la produccion de ácido sulfúrico, que tan variadas aplicaciones tiene en la industria fabril, incipiente aún en el país.

#### TIERRAS BALDÍAS.

Se hicieron en el año económico de 1877 a 1878 las siguientes adjudicaciones:

	HECTARAS.	METROS CUADRADOS
Por títulos de concesion .....	75,876	2,929
Por lei especial.....	100	.....
A cultivadores.....	359	8,609
	<hr/>	<hr/>
	76,336	1,538

En la Memoria de Hacienda de 1877 se hicieron juiciosas observaciones a las disposiciones vijentes sobre este importante ramo, i juzgo conveniente que se adopten algunas de las reformas indicadas en ese documento.

#### **EMPRÉSTITOS FORZOSOS.**

El 7 de agosto de 1877 declaró el Poder Ejecutivo restablecido el orden público federal.

Orden público es el funcionamiento regular de leyes. Cuando los derechos inmanentes son vulnerados por la autoridad, lo que existe es la alteracion del orden ; i si tal estado se sistematiza por medio de actos lejislativos, la subversion es de peor carácter que el transitorio desconcierto propio de los movimientos revolucionarios.

La facultad de declarar restablecido el orden implica la de suspender el cumplimiento de todas las disposiciones lejislativas i ejecutivas que, traspasando los lindes constitucionales, fueron dictadas en virtud del derecho de la guerra. Si no es así, el decreto del Ejecutivo se contrae a anunciar que hai paz, esto es, que ya no se combate, lo que no necesita declaratoria oficial, porque con decretos no se producen hechos de esa naturaleza.

La lójica obliga a inducir que el decreto sobre restablecimiento del orden es el aviso al país de que se vuelve a la observancia de la lei fundamental i de las secundarias que no se espidieron como medidas bélicas o de hostilidad.

Todo empréstito es un suministro que implica devolucion. Lo que como impuesto se sufraga para los gastos públicos no se devuelve jamas. La lei 67 de 1877 manda reconocer i pagar los empréstitos forzosos ; luego está declarado por el Cuerpo soberano de la Nacion que los empréstitos forzosos exigidos en la última guerra no son contribuciones. A lo que se agrega que no podian serlo, porque no habiéndose exigido en toda la Union, ni a la mayoría de los ciudadanos indistintamente, sino a los desafectos al Gobierno, carecian de la condicion de jeneralidad que requieren las contribuciones.

No siendo contribucion el empréstito forzoso, tenia que ser pena ; i para cobrarlo con este carácter se oponian las siguientes razones :

1.<sup>a</sup> A ningun individuo se le puede penar sin haberle oido i vencido en juicio, el cual tenia que versar sobre desafeccion a las instituciones ; i comprobada, se castigaba la libre emision del pensamiento ; porque aun suponiendo que se tratase de un rebelde, ya no lo era, i por la sublevacion estaba amnistiado ;

2.<sup>a</sup> Que la seguridad personal se ataca cuando se juzga por comisiones especiales, i eso eran las juntas que asignaban los empréstitos, las cuales calificaban el modo de ser político del prestamista ;

3.<sup>a</sup> Que la pena de confiscacion no se puede imponer en ningun caso, i los empréstitos forzosos eran con frecuencia confiscaciones simuladas, porque los inmuebles i semovientes se remataban muchas veces a precios viles i aun en ausencia de sus dueños ; i

4.<sup>a</sup> Que la lei 62 de 1877 relevó de toda responsabilidad penal a los comprometidos en la revolucion ; i aun cuando la 67 del mismo año mandó que se cobraran los empréstitos decretados como medida de guerra, aun despues de restablecido el orden público, esta disposicion quedó derogada por la de amnistía, que es de la misma fecha i perfectamente constitucional.

El Derecho de Jentes hace parte de la lejislacion nacional ; pero las medidas de guerra que autoriza no son aplicables con posterioridad al restablecimiento del orden, porque entónces prefiere el derecho positivo, con tanto mayor razon si la guerra, como en esta vez, ha terminado por arreglos que dan lugar a la aplicacion, por analogía, del derecho de *postliminio*, o sea a la suposicion de que las personas han recobrado la libertad, i las cosas vuelven a sus antiguos dueños, como si se hubiesen escapado del poder del vencedor i reivindicado la patria.

En el seno de la paz es absurdo aplicar medidas que por su rigor esceden las necesidades que las motivaron en la guerra, sobre todo si esas medidas dejeneran en confiscaciones, que acerca de la propiedad territorial se derivan, conforme al Derecho de

Jentes, de lo que se llama conquista i se trata de hacerlas recaer sobre compatriotas.

A las consideraciones legales se unió en vuestro espíritu la de la evidente conveniencia de consolidar la paz llevando a sus últimos términos la capitulación de Manizáles, con la cual tuvisteis la fortuna de devolver la tranquilidad a la República; i pusisteis término a los actos oficiales de hostilidad con el siguiente decreto:

*El Presidente de los Estados Unidos de Colombia,*

CONSIDERANDO:

1.º Que por decreto del Poder Ejecutivo, de fecha 7 de agosto de 1877, marcado con el número 470, se declaró restablecido el orden público en todo el territorio de la Union;

2.º Que el estado de paz exige que se mantenga a todos los ciudadanos en el goce perfecto de los derechos individuales que les pertenecen, i cuyo reconocimiento i garantía es base esencial e invariable de la Union entre los Estados;

3.º Que es uno de esos derechos la seguridad personal, que se viola juzgando a los ciudadanos por comisiones o tribunales extraordinarios, i penándolos sin ser oídos i vencidos en juicio;

4.º Que la Constitución garantiza asimismo el derecho de propiedad, que resiste la imposición de contribuciones que no sean jenerales;

5.º Que los empréstitos forzosos decretados durante el estado de guerra, para atender a los gastos que exigía el restablecimiento del orden, no fueron exigidos en todos los Estados de la Union;

6.º Que en un número de casos mui considerable, el cobro de los empréstitos forzosos implica de hecho la imposición de la pena de confiscación, abolida por nuestro derecho público, i condenada por la filosofía;

7.º Que por la lei 62 de 1877 se concedió amnistía a los colombianos que hubieran cometido delitos políticos en el territorio de los Estados Unidos de Colombia desde el 12 de julio de 1876;

8.º Que dicha lei 62, espedita por el Congreso atendiendo a lo estipulado en el artículo 4.º de la capitulación de Manizáles, fué sancionada el mismo día en que este hecho se cumplió respecto de la lei 67 del mismo año, cuyo artículo 21 dispuso el cobro de los empréstitos que como medida de guerra hubiera decretado el Poder Ejecutivo; i

9.º Que solo una política jenerosa puede fundar en el país la unidad nacional, producir la deseable reconciliacion de los partidos i asegurar el mantenimiento de la paz, que crean i conservan el respeto de todos los derechos i el imperio de todas las garantías,

DECRETA:

Artículo 1.º Suspéndese en toda la República el cobro de los empréstitos forzosos decretados por el Poder Ejecutivo de la Union o por sus agentes, por causa de la última guerra civil i para atender a los gastos que exija la necesidad de restablecer el orden público.

Artículo 2.º Las propiedades hoy embargadas por los Recaudadores fiscales, para hacer efectivo el cobro de los empréstitos forzosos a que se refiere este decreto, serán desembargadas i devueltas a sus dueños inmediatamente, por inventario.

Dado en Bogotá, a 24 de setiembre de 1878.

JULIAN TRUJILLO.

El Secretario de Hacienda i Fomento,

PABLO AROSEMENA.

Los empréstitos decretados ascendieron a \$ 2.020,000 i todavía no se sabe a cuánto alcanza la suma recaudada durante la guerra; i lo que es peor, no se tiene conocimiento de cuánto se colectó despues de restablecido el orden público, ni del producto obtenido en el año económico pasado; lo que revela bien que las estorsiones de que tanto se ha quejado una parte de la prensa, en nada o en cosa mui insignificante procuraban ingresos al Tesoro federal.

Las Lejislaturas de los Estados de Boyacá, Bolívar, Cundinamarca, Santander i Panamá han dado sendos votos de nulidad al artículo 21 de la lei 67 de 1867, que mandaba continuar cobrando los empréstitos forzosos; i solo falta que la Corte Suprema federal haga la respectiva declaratoria para que vuestro decreto de 24 de setiembre último, marcado con el número 437 de 1878, reciba la mas completa sancion.

**OFICINA DE ESTADÍSTICA.**

En otro lugar os he manifestado que esta oficina, recién reorganizada (2 de setiembre de 1878), no había tenido tiempo de recojer los datos necesarios para hacer el Anuario correspondiente al período fiscal de 1877 a 1878.

Hacer el inventario de las fuerzas económicas de la Union es de una importancia que salta a los ojos de cualquier persona medianamente versada en los principios que presiden la producción i los cambios, i aun de los individuos que no tienen sino conocimientos empíricos i limitados en algún ramo de comercio o de industria; pero la formación de este inventario, fundamental para la acertada dirección de la Hacienda, no está debidamente coadyuvada ni por el estímulo ni por la compulsion. No se remunera ni se castiga a los empleados de los distritos i de los departamentos cuyos trabajos son la base de la estadística; i en las mismas aduanas, como se ha visto, es mui difícil obtener que se declaren con esactitud los valores de los efectos; pero la perseverancia de empleados nacionales intelijentes, ausiliados por los Gobiernos de los Estados, con el interes que es natural vaya despertando este servicio, harán que no mui tarde se obtengan resultados de bastante utilidad.

En los documentos anexos hallareis una nota del Jefe de la Oficina, en la cual esplica las grandes dificultades que es preciso superar para reunir los datos indispensables a sus labores de recolección i esposición metódica del movimiento económico nacional.

A mas de los datos que sobre estadística mercantil os he presentado en la sección titulada *Comercio exterior*, encontrareis mayores detalles en los cuadros que sobre importaciones i exportaciones se agregan a este informe.

**MOVIMIENTO FISCAL DE LA UNION I DE LOS ESTADOS.**

Conocer a cuánto ascienden las sumas con que anualmente contribuye el pueblo para todo el servicio público, es bastante difícil, porque la forma federal del Gobierno impide la unidad de

cuenta que hai en otros países, en donde los gastos de los departamentos i distritos son elementos de la cuenta jeneral del Estado ; pero no vacilo en presentaros los datos que he logrado obtener, porque el conocimiento, siquiera aproximado, del monto de todas las contribuciones, sirve de guia para las combinaciones fiscales.

Las cantidades colectadas i gastadas por la Nacion en el año de 1877 a 1878, como manifesté en el capítulo "Producto de las rentas," se resúmen así :

	RENTAS.	GASTOS.
	\$ 6.095,776 60	6.352,228 353
No se sabe en este Despacho cuál ha sido el movimiento efectivo de los Tesoros de los Estados, i los siguientes datos se refieren a sus Presupuestos del año anterior.		
	RENTAS.	GASTOS.
Antioquia .....	546,200 ...	611,699 80
Bolívar.....	303,114 ...	415,874 61
Boyacá.....	191,936 80	232,814 40
Cauca.....	336,650 ...	404,071 90
Cundinamarca .....	560,194 ...	557,729 75
Magdalena .....	146,936 ...	146,519 80
Panamá.....	218,095 ...	250,000 ... (Aproximacion.)
Santander.....	344,671 30	534,389 31½
Tolima.....	170,904 ...	249,396 82½
	2.818,701 10	3.402,496 400

Tampoco hai noticia en la Secretaría de las rentas i gastos municipales en el último año, i de los anteriores solo existen los referentes a Santander i Boyacá de 1868 a 1869. Ambas partidas ascienden en el primero a \$ 140,000, que representan el 76 por 100 de las rentas del Estado, que fueron de \$ 190,000. En el segundo montaron las rentas i gastos de los distritos a \$ 85,000, que son el 81 por 100 de \$ 104,600 a que alcanzan las rentas jenerales del Estado. Con estos datos se puede calcular que el término medio de 76 i 81 por 100, o sea el 73 por 100 de las sumas con que contribuyen para los Erarios de los Estados, es lo que gastan los distritos en su propia administracion; i en el año pasado debieron de ser como.....\$

	2.683,822 37	2.683,822 370
Total.....\$	11.598,300 07	12.438,547 123

Por considerables que sean las deducciones que una severa rectificacion pueda hacer a las cifras precedentes, quedará cuando ménos en \$ 11.000,000 el importe anual de todo el servicio público de la Union.

**CONTABILIDAD.**

Hállanse entre los documentos anexos a esta Memoria los balances de la cuenta de la Secretaría de mi cargo, que corresponden al servicio de 1876 a 1877 (el año íntegro i la próroga de su vijencia) i de 1877 a 1878 (primer año), relativos a los créditos liquidados, reconocidos i mandados pagar, así como a los que han sido legalizados, provenientes de servicios personales i materiales, imputados a distintos capítulos de los respectivos Presupuestos nacionales en lo concerniente a los Departamentos de "Gastos de Hacienda" i de "Fomento" adscritos a esta oficina.

Tales balances contienen los pormenores indispensables de las operaciones ejecutadas i de sus resultados, sobre los créditos legislativos i ejecutivos reconocidos i pagados, i sobre los saldos disponibles i los anulados.

---

# PARTE SEGUNDA.

## FOMENTO.

### I

El sér inteligente existe porque piensa, i el pensamiento es el ala de la actividad con que se dirige a las altas rejiones del progreso. El trabajo, propulsor de la inmensa máquina de la industria, haria que el hombre se ajitase sin rumbo si éste no estuviera marcado en el horizonte con los signos del mejoramiento indefinido. La intelijencia i el trabajo impulsan a la especie humana siempre hácia adelante con la fuerza irresistible de una lei natural. Sin duda por eso dijo en una revista consular el publicista profundo que desempeñó este Despacho al principio de vuestra Administracion : *progresar es vivir.*

Si observamos con atencion la vida nacional en los últimos quince años, encontraremos algunas consoladoras novedades: el telégrafo eléctrico ha servido durante algun tiempo de órgano de instantánea comunicacion del Táchira a las riberas del Pacífico. Todavía, apesar de la guerra, en que se le persiguió con implacable hostilidad, estiende sus preciosos hilos sobre líneas de gran longitud. La Universidad nacional, fundada hace apénas once años, es un centro intelectual en donde se reparte i conserva la luz, así como la llama comunica el fuego sin consumirse. Las escuelas normales i primarias salvan a centenares de niños de la miseria de la ignorancia i acaso tambien de la miseria del hambre. Los panópticos construidos en algunos Estados reemplazan las mazmorras que fomentaban el vicio en vez de corregir al criminal. Los Bancos de jiro i descuento han hecho bajar el interes del dinero, prestado servicios importantes al comercio i fundado el espíritu de asociacion anónima. La Compañía de Seguros re-

tiene en el país parte de las fuertes sumas que se enviaban al extranjero para cubrir la garantía contra siniestros. Los aparatos para producir gas han venido a enseñar en las cumbres de Cundinamarca cómo la civilización suple en las ciudades la luz de los astros. El ferrocarril de Bolívar ha aproximado, por así decirlo, el litoral atlántico a los Estados del interior. Nuevas carreteras, caminos de herradura, el comienzo de los ferrocarriles del Cauca i Antioquia i la necesidad que se siente de otras vías férreas anuncian que la corriente de las ideas está en el sentido del adelanto material. La manía de versificar ha pasado; i las producciones de la prensa han ganado en seriedad i corrección, prueba indudable de mayor solidez i difusión en los conocimientos.

Con todo, lo obtenido es apenas una sola hoja del inmenso ramo de laurel que es preciso alcanzar en las lides del progreso para adornar la frente de la patria; i los pormenores del fomento, de que voy a ocuparme, no presentan un aspecto tan halagüeño como el que la inteligencia i energía colombianas debían haber impreso en la situación presente del país.

## II

### FERROCARRIL CENTRAL.

El contrato suscrito por el Poder Ejecutivo i el señor Enrique F. Ross el 24 de setiembre de 1877, debía caducar (artículo 42) si dentro de ocho meses contados desde esa fecha no se empezaba por esta ciudad la construcción del ferrocarril. Antes de vencerse el término, el contratista manifestó a este Despacho que una dificultad accidental para organizar la compañía le impedía empezar en oportunidad la obra; i la Administración anterior, que estimaba el contrato a todas luces ventajoso para la República, i tenía informes oficiales i de varios negociantes de Londres de que la ocasión era favorable para conseguir el empréstito, se apresuró a autorizar al Ministro en Inglaterra i Francia para que concediese al señor Ross o a la Compañía constructora una próroga hasta de seis meses para que comenzase el ferrocarril.

El Ministro concedió la próroga por seis meses más, el 24 de mayo próximo pasado; i para ello tuvo en cuenta que la gue-

rra entre Rusia i Turquía, manteniendo en expectativa los ánimos en toda Europa, habia presentado evidentes dificultades al injeniero señor Enrique F. Ross para ejecutar las operaciones relativas a la organizacion de la Compañía del ferrocarril central de Colombia, así como para emitir el empréstito respectivo ; que el Poder Ejecutivo estimaba el contrato celebrado con el señor Ross como ventajoso i en sumo grado importante para la Nacion ; i en que se ignoraba que hubiese alguna persona autorizada en Europa para suscribir los bonos por el valor de las £ 500,000 del empréstito i las 400,000 acciones que la Nacion debia tomar en la empresa.

Al despacho con que el Ministro comunicó su resolucion ordenásteis contestar que la situacion fiscal del país os hacia temer que no fuese posible llenar en oportunidad todas las obligaciones por él contraidas, i que llegase, en época mas o ménos próxima, el estado de cosas que prevé el artículo 16 de la negociacion, artículo que trata de daños i perjuicios, por el cual habia aceptado la República inmensas responsabilidades ; pero que una vez que estaba comprometida la fe nacional, cumplíais con el deber de autorizarle para los actos que paso a enumerar :

(a) Para firmar i emitir bonos de la República por valor de £ 500,000, que devengarian un interes anual de £ 7 por cada £ 100 nominales ;

(b) Para entregar esos bonos a la Compañía del ferrocarril central de Colombia, a razon de £ 100 nominales por cada £ 85 efectivas que ésta consignase ;

(c) Para pagar a los banqueros que se encargaran, a nombre de la Compañía, de emitir el empréstito, la comision fijada como remuneracion de sus servicios, que seria hasta de £ 3½ por cada 100 nominales. Exijiendo a este efecto que se le presentase la respectiva cuenta de gastos, con sus comprobantes ;

(d) Para depositar en poder de los señores Schloss Brothers de Lóndres, en nombre de los fideicomisarios, lo que quedara del empréstito, hechos los correspondientes desembolsos, para los efectos del mismo contrato ; i

(e) Para suscribir a nombre del Gobierno sus 400,000

acciones, un mes despues de suscritas las dos terceras partes, cuando ménos, de las acciones A, de que habla el artículo 12 del contrato, i de que se hubiera pagado por cuenta de éstas un instalamento de £ 25,000.

I ordenásteis tambien hacerle presente que el cumplimiento de las obligaciones que el Gobierno de la Union habia contraido por la convencion de 24 de setiembre de 1877, la mas grave i trascendental que el país habia celebrado quizá durante todo el período de su existencia como pueblo soberano, requeria necesariamente :

1.° La organizacion, conforme a las leyes inglesas, de una Compañía constructora del ferrocarril central de Colombia, con un capital de £ 5.000,000, dividido en 500,000 acciones de a £ 10 cada una ;

2.° La consumacion del empréstito que debia hacer al Gobierno la " Compañía del ferrocarril central de Colombia," en los términos del artículo 37 del contrato ; i

3.° La suscripcion, por lo ménos, de las dos terceras partes de las acciones A, i el pago por cuenta de ellas de un instalamento de £ 25,000.

Con fecha 3 de setiembre avisó el Ministro que habia recibido las autorizaciones trascritas, e hizo la siguiente consulta :

1.° "¿ Deben jirarse al portador los bonos del empréstito, o a favor de la Compañía ?

2.° "¿ Si se jiran a favor de la Compañía, deben ser enteramente personales e intransferibles, i por lo mismo debe suprimirse en ellos la locucion comercial *o a su orden* ? "

Aun cuando el artículo 37 del contrato dice que la Compañía haria al Gobierno un empréstito de £ 500,000, como en varias de las otras estipulaciones se admite que ella podia solicitar esa suma en el mercado de Lóndres ; a fin de hacer notoria la lealtad con que el Gobierno cumple sus compromisos, dísteis la mayor amplitud a la citada cláusula i se comunicó al Ministro la órden de que firmase i entregara a la Compañía bonos nominales, *a su orden* ; pero que si solicitaba que se le estendiesen al portador, se le entregaran en esta forma.

El 15 de octubre solicitó el señor Bendix Koppel, por recomendación del señor Ross, que se le concediese nueva próroga para comenzar la construcción del ferrocarril por esta ciudad, fundándose para ello en que el telegrama de 29 de mayo, dirigido por el Poder Ejecutivo al Ministro en Londres, con el cual se comunicaron las contestaciones perentorias acerca de las autorizaciones pedidas, no se recibió en aquella ciudad hasta el 28 de agosto; i que como todo dependia de esas contestaciones, nada habia podido hacer el señor Ross durante el trascurso de tres meses.

Antes de que se hubiera resuelto sobre esta solicitud, la Asamblea Lejislativa del Estado de Boyacá aprobó el 8 de noviembre la siguiente resolución:

La Asamblea Lejislativa del Estado, convencida de que el contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo de la Union i el ingeniero señor Ross, para la construcción del ferrocarril central, es altamente perjudicial al país por la imposibilidad en que se halla el Tesoro de la Nación para hacer los gastos que ocasiona esta empresa, resuelve escitar al ciudadano Presidente de la República para que rehuse la concesion de una nueva próroga en el caso de que sea solicitada por el espresado ingeniero para el cumplimiento del contrato referido.

La Asamblea se permite insinuar al ciudadano Presidente de la Union que el artículo sobre caducidad del contrato ha puesto este asunto fuera de la acción administrativa.

I la Asamblea de Cundinamarca aprobó esta proposición:

Dígase al Poder Ejecutivo de la Union que la Asamblea Lejislativa de Cundinamarca no estima conveniente a los intereses del Estado la concesion de nuevas prórogas al señor Enrique F. Ross para que cumpla el contrato de 24 de setiembre de 1877, sobre construcción del ferrocarril central.

La comunicacion con que fué trascrita tiene fecha 18 de noviembre.

Uno de los actos mas trascendentales de vuestra Administracion es lo resuelto en el memorial referido del señor Koppel, el 21 de noviembre último, porque la negativa de la próroga daba márjen a la caducidad de un contrato destinado a abrir la era de la prosperidad en la República, o a recargarla con una enorme deuda, en beneficio esclusivo de los constructores, si la obra que-

daba trunca. Con tal motivo haré mérito de las razones que determinaron aquel acto.

En tiempo oportuno para la organizacion de la Compañía i la emision del empréstito, terminó la guerra de Oriente i reapareció la confianza en los mercados monetarios de Europa.

El Ministro i su Secretario dieron aviso al contratista, a principios de agosto, de haberse recibido en la Legacion un telegrama con que se anunciaba el envío de las autorizaciones pedidas para emitir los bonos del empréstito i suscribir las 400,000 acciones del Gobierno.

El 28 de agosto, un dia despues de llegadas las autorizaciones i como tres semanas despues de recibido el telegrama, interrogó el Ministro así al contratista: "¿En qué fecha ha sido organizada la Compañía del ferrocarril central de Colombia? ¿Cuál es su organizacion? ¿Ha suscrito la Compañía la suma de £ 1.000,000 para dar de ella al Gobierno las £ 500,000 del empréstito? ¿Dónde consta aquella suscripcion?" I el señor Ross le manifestó: "Para contestar debidamente a las preguntas concretas que se ha servido dirigirme, tendré necesariamente que recurrir a los señores administradores de la Compañía; pero como la estacion actual es precisamente la de vacaciones jenerales, encuentro que dichos señores se hallan fuera de Lóndres, i por lo mismo me será imposible reunirlos con la suficiente brevedad para poder dirigir a Vuestra Escelencia mi contestacion tan pronto como Vuestra Escelencia ha indicado; lo haré, sinembargo, con mui poca demora."

La respuesta del señor Ross sujirió el pensamiento de que el éxito de sus jestionés para organizar la Compañía era demasiado contingente, porque si los individuos que debían componerla hubiesen estado decididos a suscribir la negociacion, la magnitud de ella exijia un arreglo provisional, de manera que con el aviso de estar ya en poder del Ministro las autorizaciones pedidas hubieran concurrido todos a Lóndres a suscribir el instrumento de sociedad i a cumplir las obligaciones consecuenciales. Con tanto mayor razon se pensó así, que el contratista ofreció sus respuestas definitivas "con mui poca demora," i no habían llegado a no-

ticia del Poder Ejecutivo en el trascurso de cerca de tres meses.

El Congreso acogió el plan espuesto por el Poder Ejecutivo en su mensaje de 25 de abril ; i de conformidad espidió la lei 62 de 1878 " por la cual se determinan los ausilios que, para mejoras materiales, da el Gobierno nacional a los Estados," cuyo cumplimiento se diferia con la próroga para comenzar a construir el ferrocarril central, aplazamiento que no era justificable sino por nuevas seguridades de cumplimiento, que se echaban de ménos, i por la conviccion, que tambien faltaba, de que los recursos fiscales estaban a la altura de los compromisos contraidos ; pues la ejecucion de la lei sobre ausilios traia como bienes inmediatos el dinero de un empréstito exequible, en momentos de crisis financiera, comercial e industrial, i la confianza pública en la realizacion de las nuevas empresas, que no esceden a la capacidad económica de la República ; circunstancias singularmente propicias a la consolidacion de la paz.

Estas opiniones, jeneralmente difundidas, orijinaron las resoluciones adversas a la concesion de la próroga, dictadas por las Asambleas de los Estados de Cundinamarca i Boyacá, los mas directamente interesados en que se construyera el ferrocarril central, porque debia cruzar sus territorios i unirlos con Santander i el rio Magdalena.

Apoyados vuestros prudentes juicios por órganos de la opinion pública tan autorizados como las dos entidades citadas ; i despues de haber presentado al contratista todas las facilidades que exijia la lealtad en el cumplimiento de las obligaciones aceptadas por la República, poniéndola así a cubierto de toda justa reclamacion, acordásteis no conceder la nueva próroga que solicitó el señor Koppel, por recomendacion del señor Ross, para dar principio a la obra por esta capital.

El mismo señor Koppel pidió, con un memorial de fecha 24 de noviembre, que se reconsiderase la resolucion negativa recaida en su primitiva solicitud ; i adujo para ello observaciones encaminadas a demostrar que la primera próroga habia sido inútil al señor Ross, porque los seis meses se habian invertido en comunicar las consultas del Ministro i las respuestas del Gobierno

sobre puntos de cuya resolucion dependia el curso i éxito de sus jestioncs; como tambien porque tenia noticia privada de que habian asegurado los señores Zulueta & compañía en la Bolsa de Lóndres, sin contradiccion por parte del Ministro, que ellos eran los únicos a quienes pertenecia el derecho de emitir un empréstito con la garantía de la renta que el Gobierno obtiene del ferrocarril de Panamá, lo cual habia sido perjudicial para el señor Ross.

Al resolver sobre esta nueva peticion en el sentido de mantener lo dispuesto el 21 de noviembre, se hizo notar que las dificultades encontradas, provenientes de la omision de estipulaciones, eran en todo caso imputables al señor Ross, pues era a él a quien correspondia prever el modo como iba a ejecutar sus operaciones; que el Ministro en Inglaterra i Francia habia sido instruido para que facilitase la realizacion de la empresa; que el no haber sabido el Ministro si los bonos se emitian nominalmente o al portador, no era un obstáculo imputable al Gobierno, porque ese punto no fué objeto de las estipulaciones primitivas, i, en consecuencia, correspondia a un arreglo accesorio, cuya iniciativa tocaba al señor Ross; que hecha la respectiva consulta, se autorizó al Ministro para que emitiese los bonos segun conviniere a la Compañía; que no era el señor Ross, sino la Compañía, quien debia hacer el empréstito de £ 500,000, a la cual no podian haber perjudicado las afirmaciones de los señores Zulueta & compañía, porque el endoso de la renta del ferrocarril de Panamá a favor del *London and County Bank*, fué ordenado al Ministro de acuerdo con el contratista, i ademas, porque no podia haber aquí noticia de jestioncs frustradas de una Compañía de cuya existencia no se tenia conocimiento; i sobre todo, que el Gobierno no sabia que hubiera llegado el caso de suscribir las acciones de la República; esto es, de que la Compañía hubiera firmado las acciones A, pagado por cuenta de ellas un instalamento de £ 25,000, i exijido al Gobierno, un mes despues, que firmase las suyas, condiciones cuyo cumplimiento era indispensable para que fuese suya la culpa, siquiera leve, de la demora en empezar el ferrocarril.

En los documentos anexos se pueden consultar todos los relacionados con este asunto i de que dejo hecha mencion.

Un solo periódico, que yo sepa, hizo argumentos en favor de la concesion de la próroga, i fueron en sustancia los mismos que el señor Koppel consignó en su segundo memorial. Las razones aducidas para insistir en la negativa parece que no fueron objetadas por ningun órgano de la prensa, lo que es una prueba elocuente de que ese acto del Gobierno correspondió por completo a la voluntad nacional.

### III

#### EMPRÉSTITO CONTRATADO EN 1876.

El 13 de marzo de 1876 celebró el Ministro de Colombia en Inglaterra i Francia un contrato con los señores Zulueta & Compañía de Lóndres, para la emision de un empréstito de £ 500,000 garantido con el endoso, por cierto número de años, de la renta que Colombia deriva del ferrocarril de Panamá.

En la convencion se citaron las leyes por cuya virtud el Ejecutivo estaba autorizado para conseguir ese empréstito, que se destinaba a la construccion del ferrocarril del Norte.

La Compañía del ferrocarril de Panamá descontó posteriormente dos anualidades de la renta que paga a la República, i el Ministro notificó a los señores Zulueta & Compañía que el Gobierno no traspasaria en favor de ellos la renta hipotecada como garantía del empréstito, sino en el caso de que ellos aceptasen entre otras condiciones la de que el empréstito fuese emitido ántes del 31 de enero de 1877.

Los señores Zulueta & Compañía contestaron a la Legacion que no aceptaban las modificaciones propuestas; que su convencion era definitiva, i que el Poder Ejecutivo, al contratar un nuevo empréstito bajo la garantía de la renta del ferrocarril, habia hecho imposible el cumplimiento del negocio celebrado con ellos el 13 de marzo de 1876; que protestaban contra esos hechos, i se reservaban todos los derechos adquiridos por el contrato.

En vista de tal respuesta, el Ministro dió por concluido el asunto i comunicó a la Compañía del ferrocarril de Panamá que el empréstito contratado con los señores Zulueta & Compañía no

tendria ya efecto. El Poder Ejecutivo quedó en la misma inteliencia.

Sin embargo, con fecha 3 de setiembre de 1878 se dirijieron los señores Zulueta & Compañía al Ministro para manifestarle que sabian que el Poder Ejecutivo estaba negociando en Lóndres la emision de un empréstito asegurado con la renta del ferrocarril de Panamá; que le recordaban la existencia de un contrato entre el Gobierno i ellos para emitir ese empréstito, respecto al cual estaban listos a llenar sus deberes tan pronto como el Gobierno cumpliera los suyos; i que como la emision de un empréstito por otras casas era una violacion de su contrato, estaban preparados para hacer efectivos sus derechos por todos los medios a su alcance.

Segun una carta del señor Ross a la Legacion, los señores Zulueta & Compañía no renunciarian a sus pretendidos derechos sino por un cheque de £ 15,000 en dinero i £ 5,000 en bonos de la nueva emision, esto es, por \$ 100,000.

El Ministro dió cuenta del incidente, i el Poder Ejecutivo buscó en el contrato la condicion en que los señores Zulueta & Compañía tratan de apoyar sus pretensiones. Halló que en la 5.<sup>a</sup> se estableció que ellos emitirian el empréstito en la época que juzgaran mas conveniente, condicion de que sin duda derivan la vijencia del negocio; como si la emision de un empréstito contratado para el objeto especial de construir una obra pudiera quedar en suspenso indefinidamente, sobretodo despues de haberlo pedido para el 31 de enero de 1877; i como si los señores Zulueta no hubieran dicho al Ministro que al contratar el Gobierno un empréstito de \$ 500,000 con la Compañía del ferrocarril de Panamá, *habia hecho imposible con un acto suyo el cumplimiento del contrato de 13 de enero de 1876.*

En presencia de tales antecedentes, se comunicó al Ministro que el Gobierno desconocia los derechos que a la emision del empréstito intentaban hacer valer los señores Zulueta & Compañía.

#### IV

#### FERROCARRIL DEL NORTE.

La lei 42 de 1877 dispone que el Poder Ejecutivo promue-

va la disolucion i liquidacion de la Compañía nacional del ferrocarril del Norte ; i que una vez disuelta i liquidada la Compañía, haga devolver a los Estados, a las Municipalidades i a los particulares el valor de los instalamentos cubiertos de sus acciones, con mas los intereses no pagados al 7 por 100 anual.

El 9 de junio de 1877 notificó el Poder Ejecutivo a la Compañía que era llegado el caso de que procediera a disolverse i liquidarse. Su Presidente informó que en las sesiones de los dias 16 i 23 del mismo mes la Asamblea delegataria habia aprobado la siguiente proposicion :

Contéstese al Poder Ejecutivo nacional la nota de la Secretaría de Hacienda i Fomento, del 9 de los corrientes, seccion 5.ª, número 2,076, con que promueve la liquidacion i disolucion de la Compañía nacional del ferrocarril del Norte en cumplimiento de la lei 42 del presente año, que la Compañía no accede a la liquidacion i disolucion de la empresa ; i reclama del Gobierno el cumplimiento del contrato de asociacion, abrigando la conviccion de que puede conducir la empresa a término feliz.

Despues, el 12 de julio inmediato, exigió el Presidente de la Compañía al Poder Ejecutivo "que en virtud de lo dispuesto en los artículos 1.º i 3.º del contrato celebrado con el Gobierno, para el pago de los tres primeros instalamentos, se sirviese disponer que continuaran depositándose en el Banco de Bogotá las cantidades provenientes de la parte libre del derecho adicional a los de importacion de mercancías extranjeras i del impuesto adicional al de la renta de salinas, con el objeto de seguir amortizando los bonos emitidos para el pago de los mencionados instalamentos."

El Gobierno se limitó a contestar que se hallaba en absoluta imposibilidad de atender por entónces al pago de lo que adeudaba a la Compañía como accionista i por garantía del interes del 7 por 100 sobre las acciones B, a causa de las necesidades creadas por la guerra para el Tesoro público ; pero el 26 de febrero de 1878 celebró un contrato con la Compañía, por el cual convino en que ésta no se liquidase sino despues de que se hubiera construido un miriámetro del ferrocarril central ; i que, una vez cumplida esta condicion, devolveria inmediatamente, en di-

nero sonante, a los Estados, Municipalidades i particulares el valor íntegro de los instalamentos cubiertos por acciones; pagaria los intereses demorados; se haria cargo de todos los créditos activos i pasivos de la Compañía i pagaria los gastos de oficina desde el dia en que empezase la liquidacion hasta que se le diera término. En cambio, la Compañía le entregaria todos los valores i documentos pertenecientes a la empresa.

No obstante la existencia de este contrato i de no haberse construido un miriámetro del ferrocarril central, el Senado, el 22 de abril, i la Cámara de Representantes, el 3 de mayo, escitaron al Poder Ejecutivo, por medio de proposiciones, para que invitase a la Compañía a que se pusiera en liquidacion; i para que, en caso de respuesta negativa de esa sociedad, instruyese al Procurador jeneral de la Nacion a fin de que demandara judicialmente la liquidacion.

Reiterada la escitacion a la Compañía para que procediese a liquidarse, preguntó al Poder Ejecutivo en qué términos estaba dispuesto a cumplir el contrato de 28 de febrero último, i éste le dijo que pagando los instalamentos consignados por los particulares i los intereses que no se les hubieran cubierto hasta la fecha de la liquidacion, así: 1.º Con los \$ 15,444 que la Compañía tenia dados en préstamo al Banco de Bogotá i a varios particulares; 2.º Con los muebles i semovientes, que valen, segun balance del 31 de marzo, \$ 1,183; i 3.º Con órdenes de pago contra el Tesoro de la Union por el resto, el cual no pasaba de \$ 20,000 segun los datos tomados en los libros de la Compañía. I que en cuanto a los instalamentos hechos por acciones pertenecientes a entidades políticas, el Gobierno entraria directamente en arreglos con cada uno de ellos respecto al modo i términos de pago de lo que se les debiese.

La Compañía no aceptó la propuesta del Poder Ejecutivo i significó su determinacion de que todos los accionistas corrieran la misma suerte.

Esta negativa hace resaltar la condicion subalterna en que el Gobierno se colocó respecto a la Asamblea delegataria de la Compañía, creada para dirigir i administrar una empresa para

cuya realizacion ponía el país las cuatro quintas partes del capital i mas si era necesario. Se procedió así con el patriótico fin de sustraer la obra de las influencias i vicisitudes de la política; pero los hechos han demostrado con su incontestable elocuencia que el dique era demasiado débil para contener la corriente impetuosa de los acontecimientos i de la opinion pública, a que inevitablemente estaba sujeta una empresa de carácter nacional.

Ultimamente, el 8 de diciembre, preguntó el Presidente de la Compañía si el Gobierno estaba dispuesto a cumplir el contrato de 28 de febrero del año próximo anterior sobre liquidacion; i hasta ahora no se le ha dado respuesta, porque la situacion del Tesoro no permite proceder en el acto a hacer los pagos, en dinero sonante, de todos los créditos pasivos de la Compañía, que pasan de \$ 100,000.

No se han pagado las últimas sumas cobradas por la garantía del 7 por 100, porque es preciso que la Oficina jeneral de Cuentas las apruebe, i ha exigido para hacerlo que se le presenten los documentos justificativos, a lo cual se ha negado la Compañía. Esta sostiene que no está sujeta a tal formalidad, porque sus funciones son independientes de toda fiscalizacion oficial; pero la Oficina no ha puesto el "Visto Bueno" a sus cuentas, i el Poder Ejecutivo se ha abstenido de cubrirlas sin este requisito, establecido por el Código fiscal.

Las leyes autorizaron al Poder Ejecutivo para suspender el pago del medio centavo concedido a algunos Estados por cada kilogramo de sal que se vendiera en las Administraciones de la renta, a fin de que se destinase a la construccion del ferrocarril del Norte. El pago no se habia suspendido por este motivo, pero en 1876 tuvo lugar por consecuencia de la guerra, i hasta ahora no se ha restablecido. Los Estados reclaman mas de \$ 200,000 por lo que no se les ha entregado; pero como el ferrocarril se iba a construir para beneficiarlos directamente i el Gobierno jeneral gastó en las obras preliminares \$ 150,000, parece corriente que los Estados, en vista de la crítica situacion del Erario, dividan con él la pérdida proveniente del pago de los instalamentos e intereses cuya indemnizacion reclama la Compañía, aceptando que se

cubra proporcionalmente con parte de los créditos que demandan por su participacion en la renta de salinas. Acaso los Estados acepten de buen grado este arreglo, pero para obtenerlo será preciso que preceda al asentimiento de la Asamblea delegataria, de que se ponga la Compañía en liquidacion.

La Compañía gastó por su propia cuenta en la empresa del Carare.....	\$ 111,926
I la Nacion.....	150,000
	<hr/>
Total.....	\$ 261,926
	<hr/>

Suponiendo que la pérdida neta no sea sino de \$ 200,000 para la República, siempre es demasiado fuerte para que se hubieran consumido en un simple ensayo, del cual debe procurarse sacar no solo la utilidad de la esperiencia, sino otra que brindan los trabajos practicados i de que haré mencion.

Se estuvo haciendo una trocha (o camino de herradura), ausiliar del trazado del ferrocarril, la cual se empezó cerca de Landázuri, en un sitio llamado "San Fernando," i se llevó paralela al trazado hasta el "Eslabon de Armas." Segun me ha informado el señor doctor Pedro Cortés Holguin, Presidente de la Compañía, no costaria mas de \$ 10,000 prolongar esa trocha hasta las vegas del Carare, en donde se encontraria con la parte del trazado de la línea férrea formado en ellas.

Practicada la prolongacion, quedaria un buen camino de herradura para comunicar al occidente de Boyacá i sur de Santander con el rio Magdalena, evitándoles el rodeo por Cundinamarca i el viaje en aquel rio en la parte que presenta mas dificultades a la navegacion. Si el camino se hubiera completado, los ganados, que están a ínfimos precios en esos Estados, podrian conducirse al Carare i venderse para la esportacion.

Si la República no puede concurrir a la prolongacion del camino de herradura hasta el Carare, los Estados de Boyacá i Santander están llamados a ejecutarla i a disminuir así las proporciones del desastre.

## V

**FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.**

No obstante las mui graves dificultades financieras que la guerra legó a la presente Administracion, ha suministrado los ausilios señalados por las leyes a las principales obras materiales que están en via de realizarse. Para el ferrocarril de Antioquia ha erogado los \$ 33,333-20 que se quedaron debiendo de cuatro duodécimas partes de la primera anualidad, i autorizado al Gobierno de Antioquia para refrendar \$ 112,500 de los bonos correspondientes a la segunda, de los cuales se han amortizado \$ 25,000. Para dar esta autorizacion se tuvo en cuenta el aviso que dió el Gobierno del Estado, de que los trabajos hechos en el camino en el año de 1876 a 1877 representan la octava parte de los ejecutados i por ejecutar en toda la obra.

No fué sino hasta julio del año pasado que el señor Cisnéros celebró con el Gobierno de Antioquia convenios que considera estables; i durante la guerra no solo sufrió por escasez de fondos, sino de brazos i víveres; pero, a pesar de tantas contrariedades, logró que no se paralizara la obra un solo dia, i restablecida la paz, la ha adelantado considerablemente.

Lo construido de la via es una prueba real de su aptitud, laboriosidad i perseverancia; cualidades que son una garantía de que, en cuanto de él dependa, no será este ferrocarril causa de nueva decepcion para el patriotismo.

El trazo de la línea ha sido rectificado: el primitivo marcaba 112 millas entre Puerto Berrío i Barbosa; el nuevo solo mide 100; diferencia 12 millas, o sea  $19\frac{1}{2}$  kilómetros.

El señor Cisnéros, en un informe fechado el 30 de junio último, dice al Poder Ejecutivo nacional que hasta esa fecha se habian ejecutado los siguientes trabajos en la línea:

Descuajamiento, limpia &c. en 2.534,000 piés cuadrados.

Movimiento de tierras en 11 kilómetros, 91,500 yardas cúbicas.

Alcantarillas, pontones i puentes, 15 kilómetros.

Carrilera en 32,736 piés lineales, igual a  $6\frac{1}{2}$  millas, o  $10\frac{1}{2}$  kilómetros.

Varios edificios de paja para empleados i trabajadores.

Un camino de herradura hácia el interior, de 45 millas de estension; i

La línea telegráfica de Puerto Berrío a Medellin, de 125 millas.

Ademas se habia hecho en Puerto Berrío un desmonte de 700,000 piés cuadrados, levantado varios edificios i ejecutado el trazo para la nueva poblacion.

El señor Cisnéros trajo para el servicio de la empresa el *Stephenson Clarke*, pequeño vapor que por su poco calado es el único que sube a Caracolí i baja a Barranquilla en todos los meses del año.

En otro informe da cuenta el contratista de los trabajos ejecutados desde el 26 de diciembre de 1877 hasta el 24 de octubre próximo pasado. Hasta esa fecha no se habia aumentado la carrilera construida i puesta en servicio hasta el 30 de junio; pero se habia preparado una calzada de 5,4 kilómetros que estaba lista para recibir rieles, construido tres puentes, reparado los daños causados por las lluvias en los terraplenes, mejorado el camino de herradura entre la Bodega i Sardinias, establecido algunos potreros, fabricado un parapeto de madera para contener el material destinado a la construccion de un muelle i derribado bosque en una línea de 4,5 kilómetros.

El ciudadano Representante Aníbal Galindo fué invitado por el Poder Ejecutivo para que inspeccionase los trabajos del ferrocarril de Antioquia. Tuvo la bondad de aceptar la invitacion e hizo un exámen que comprendió las obras ejecutadas hasta el 23 de octubre. Envió el importante informe que fué publicado en el *Diario Oficial* i figura entre los documentos anexos a esta Memoria. Confirma todos los asertos del señor Cisnéros i agrega pormenores que dan a conocer con esactitud la situacion de la empresa.

Me es satisfactorio consignar aquí que la Administracion está reconocida al honorable Representante señor Galindo por la

buena voluntad con que puso al servicio del país su inteligencia i conocimientos ejecutando la inspeccion de los trabajos del ferrocarril de Antioquia, i por el luminoso informe que a cerca de ellos tuvo la fineza de darle.

## VI

### FERROCARRIL DEL CAUCA.

Antes de ser llamado al desempeño de la Presidencia de la Union, el 2 de febrero de 1878, ámpliamente autorizado por el Poder Ejecutivo, celebrásteis con el señor Francisco J. Cisnéros el contrato sobre construccion de un ferrocarril desde la bahía de Buenaventura hasta la ribera occidental del rio Cauca, contrato que, con algunas modificaciones, fué aprobado por la lei 25 del mismo año.

Los trabajos del ferrocarril se inauguraron el 15 de setiembre, con asistencia del Secretario de Gobierno del Estado del Cauca, del Jefe municipal de la Buenaventura, del Administrador de la aduana, de otros empleados públicos i de una numerosa concurrencia.

En cumplimiento del artículo 13 del contrato, por el cual, para pagar el contingente de \$ 3.000,000 que la Nacion pone en la empresa, se convino en entregar al concesionario cincuenta unidades del producto de las aduanas de Buenaventura i Tumaco, recibió el señor Cisnéros del 1.º de mayo al último de diciembre \$ 67,076-75, así:

En la aduana de Buenaventura.....	\$ 54,695 57
Id. id. Tumaco.....	12,381 18
	<hr/>
	67,076 75

Se le entregó lo que el Gobierno habia tomado de los peajes del camino de Buenaventura para gastos de guerra.....	17,000 ...
I de los productos del mismo camino.....	21,275 77½
	<hr/>
Total.....	\$ 105,352 52½

El 15 de mayo celebró el Poder Ejecutivo con el señor Cisnéros un contrato por el cual se especifican los objetos que pueden introducirse libres de derechos de importacion, de acuerdo con las modificaciones que la lei 25 de 1878 hizo al artículo 33 del contrato primitivo.

El 14 de noviembre informó el señor Cisnéros a este Despacho que las primeras 5 millas del ferrocarril estaban definitivamente trazadas i concluido el trazo preliminar de toda la línea, la cual media 85.67 millas = 137-9 kilómetros; que se han construido cuatro edificios grandes i varios pequeños para los trabajadores; ejecutado desmontes en una área de 1.500,000 piés cuadrados en una longitud de 15,000 piés, entre las estaciones 28 i 180; movido 7,090 yardas cuadradas de arcilla i tierras, i aplicado 4,190 a terraplenes.

Segun el trazo preliminar, deben removerse en toda la línea 2.338,471 yardas cúbicas de tierras; perforar 15 túneles de distintas longitudes, que componen entre todos 3,285 piés lineales; construir 26,046 yardas cúbicas de mampostería i 103 puentes.

El 16 de diciembre se dijo al señor Cisnéros:

Se ha recibido en este Despacho su informe sobre el "Ferrocarril del Cauca."

Los datos referentes a estudios, trazado de la línea, organizacion de los trabajos i administracion de la empresa, contenidos en el referido informe, satisfacen en un todo al Poder Ejecutivo, i éste confía en que la conservacion de la paz, las simpatías que tiene la obra i la habilidad i constancia de usted concurren a su pronta i feliz realizacion.

Seria por demas hacer disertaciones sobre la trasformacion económica que está destinado a causar este ferrocarril, que partiendo del litoral pacífico concluye a las riberas del rio Cauca en el centro de un valle feraz, de clima templado i a propósito para el cultivo de varios artículos esportables; pero tanto por sus evidentes benéficos resultados, como por la justicia que hai en fomentar el progreso del Cauca, que tantos i tan importantes servicios ha prestado a la causa de las instituciones, está en vuestra política considerar esta empresa como de preferente

atencion, de acuerdo con los compromisos contraidos por la República.

La iniciativa de los trabajos tuvo lugar en los afflictivos momentos en que la ruina de las sementeras causada por la langosta, produjo la penuria en las masas caucanas, se empezaron a sentir los estragos de la miseria i se temió que el hambre se instalase para completar la desolacion. El feliz accidente de haberse comenzado esta obra redentora en los momentos aciagos en que la desesperacion que empezaba a apoderarse de las multitudes hacia temer graves desórdenes públicos, debe hacerla mas i mas simpática a la jente de buena voluntad, que mira en ella no solo un elemento de prosperidad material, sino tambien una nueva i poderosa causa de estabilidad de la paz i las instituciones.

## VII

### FERROCARRIL DE BOLÍVAR.

LÍNEA—La esperiencia enseña que por término medio cada diez años hai que reponer todos los materiales de un ferrocarril. El de Bolívar tiene apénas ocho de estar en servicio; pero inmediatamente despues de abierto al tráfico fué preciso ejecutar trabajos complementarios, lo que denuncia la festinacion que da márjen a reparos costosos en toda la via un bienio ántes de la época fijada para toda esa clase de obras por los hombres del arte.

En efecto, es urgente rellenar con arena i arcilla el espacio que média entre los rieles en toda la línea, porque el balastre ejecutado por los constructores no quedó bastante firme; el movimiento que le imprime el paso de los trenes lo ha aflojado i las corrientes de las aguas lluvias han destruido el terraplen, en términos que hasta hace poco tiempo en la mayor parte de la via no estaban asegurados los carriles sino por los clavos que los unen a las traviesas i por su propia trabazon.

El Administrador ha hecho reparaciones suficientes para que el servicio no se interrumpa i pidió a Inglaterra todos los

materiales necesarios para una refaccion formal. Se propone cambiar carriles, balastrar i, si el costo no es mui alto, cambiar algunas curvas cuyo estrecho radio causa un frotamiento tan fuerte que destruye los rieles, máquinas i carros.

Hai tres locomotoras en servicio i una en refaccion que pronto estará perfectamente útil.

Juzga el Administrador de la empresa que haciendo algunas mejoras en el material rodante i tomando las medidas indicadas por la práctica para su conservacion, no será necesario cambiarlo durante algun tiempo.

VEHÍCULOS MARÍTIMOS—En el año fiscal pasado la empresa tuvo a su servicio los cuatro remolcadores “Padilla,” “Nariño,” “Oberon” i “Annie,” i ocho bongos.

Todas las embarcaciones están aseguradas así:

El remolcador “Jeneral Nariño,” por .....	\$ 21,000
El id. “Jeneral Padilla,” por .....	21,000
El id. “Oberon,” por.....	15,000
El id. “Annie,” por.....	15,000
I cada uno de los bongos por.....	2,000

Los seguros han importado \$ 8,316 en el año, suma tan alta que mejor seria correr los riesgos i no renovar las pólizas.

El bongo *Cármén* fué enviado a prestar auxilio el 29 de setiembre último al vapor norte-americano “Vanguard,” que estaba barado en las “Bocas de Ceniza,” i se fué a pique. El Gobierno recibió \$ 3,000 por flete del remolcador “Jeneral Padilla” e indemnizacion del bongo, segun convenio celebrado por el Administrador de la Aduana con el individuo que contrató i efectuó el salvamento del “Vanguard.”

Posteriormente, el 25 de diciembre, naufragó tambien el bongo “Adriand” en la rada de Sabanilla.

El remolcador “Jeneral Padilla” está destinado al servicio de las “Bocas de Ceniza,” el “Oberon” se está reparando, el “Annie” se halla inútil i no hai sino el “Jeneral Nariño” en la bahía de Sabanilla, el cual es insuficiente para el tráfico. Es conveniente comprar otro remolcador para evitar la suspension del servicio cuando lleguen a descomponerse dos a la vez.

**ESTACIONES**—Los edificios en la estacion “Montoya” son insuficientes para el depósito de mercancías i oficinas de la Aduana. El Gobierno tiene un almacen de fierro galvanizado en “Salgar.” Se puede trasladar a Barranquilla i colocarlo convenientemente con un costo que no excederá de \$ 4,000. El Administrador del ferrocarril opina que con la adopcion de esa medida quedan allanadas las muchas dificultades que hoi causa la falta de locales en la estacion “Montoya.”

Las aguas arrastran las arenas movedizas de las colinas a cuyo pié queda la estacion “Salgar” i frecuentemente obstruyen la línea i los desagües. Para evitar la repeticion de estos daños es preciso hacer obras de alguna importancia.

**MUELLE**—Se está construyendo uno en el puerto “Salgar.”

**TELÉGRAFO**—Se estableció la línea de Campo-alegre que comunica la banda occidental del Magdalena con la estacion “Montoya.”

Se ha pedido a los Estados Unidos del Norte todo lo necesario para cruzar con un cable el Magdalena i colocar una estacion telegráfica en la ribera oriental hácia su desembocadura.

**MOVIMIENTO DE LA RENTA**—Los ingresos de la empresa en el año económico de 1876 a 1877 fueron de \$ 134,923-95, i los egresos de \$ 97,626-30. Producto líquido, \$ 37,297-65, que representan un interes de  $5\frac{1}{2}$  por 100 anual sobre el capital invertido.

## VIII

### FERROCARRIL DE OCCIDENTE.

La impaciencia del carácter nacional en nada se ha hecho tan aparente como en los proyectos de grandes mejoras materiales. Se ha pretendido que en la incipiencia de la vida industrial i mercantil del país i con finanzas en justa relacion con esa incipiencia, podriamos, usando de un crédito en jémen, hacer que capitales extranjeros se invirtiesen en unir las peque-

ñas poblaciones i vastas soledades de la República con sus puertos fluviales i marítimos por medio de líneas férreas de centenares de millas. Tanta fantasía condujo a decepciones costosísimas i a la pérdida de un tiempo precioso, hasta que al fin, abrumados por la inflexible lógica de los sucesos, los abanderados de ese sistema han convenido en que se proporcionen las empresas a las fuerzas económicas con que se intenta ejecutarlas.

Expresion de este bien calculado cambio es la lei 62 de 1878 que, de acuerdo con las ideas del Poder Ejecutivo, en cuanto a fomento material, determinó los ausilios que para ese objeto da el Gobierno nacional a los Estados. El artículo 1.º de esa lei dispone que si por cualquiera circunstancia no se lleva a efecto el contrato sobre construccion del ferrocarril central, el Poder Ejecutivo suscriba acciones por valor de un millon de pesos en la empresa de ferrocarril destinada a reunir la altiplanicie de Bogotá con el rio Magdalena que, a juicio de los Gobiernos de la Union i de Cundinamarca, formado en vista de informes de ingenieros de notoria competencia *sea mas practicable* i favorezca mas los intereses del comercio; i el artículo 3.º añade que con el objeto de facilitar los fondos para construir esa via férrea, se garantice el interes de 7 por 100 sobre las sumas que se inviertan, siempre que esa garantía no esceda de \$ 300,000 anuales durante 25 años.

La Asamblea de Cundinamarca significó su voluntad de que se cambiase la direccion del fomento material con dos actos destinados a producir grandes efectos. Es el primero la proposicion acordada el 26 de octubre de 1878: "La Asamblea Legislativa del Estado soberano de Cundinamarca manifiesta mui respetuosamente al ciudadano Presidente de la República, que está dispuesta a asociar los recursos del Estado a los de la Nacion para la construccion de un ferrocarril que una el rio Magdalena con la altiplanicie del Estado, i que tendrá mucho gusto en entenderse con el Gobierno nacional sobre este asunto." I el segundo, la proposicion acordada en noviembre último, que transcribí en otro lugar, por la cual manifestó al Poder Ejecutivo que no estimaba conveniente a los intereses del Estado la concesion

de nuevas prórogas al señor Enrique F. Ross para que cumpliera el contrato de 24 de setiembre de 1877 sobre construcción del ferrocarril central.

En respuesta al mensaje con que se comunicó la primera de estas proposiciones, manifestásteis a la Asamblea que si las autorizaciones conferidas al Ministro en Inglaterra i Francia para suscribir las obligaciones del Gobierno, no habian sido suficientes para que el señor Ross organizara la compañía del ferrocarril central, os sería grato entenderos con el Gobierno de Cundinamarca, en cumplimiento de los artículos 1.º i 3.º de la lei 62 de 1878 (2 de julio), para adoptar la línea mas practicable i que mejor consulte los intereses del comercio; que si la Asamblea lo tenia a bien, designara una comisión que conferenciase con el Poder Ejecutivo sobre la empresa; i que si esto no era oportuno, acaso sí lo sería la expedición de una lei que confiriese al Poder Ejecutivo del Estado facultades bastantes para celebrar con el Gobierno jeneral el convenio que era indispensable para que éste contribuyera a la construcción del ferrocarril.

La comisión fué nombrada; las conferencias tuvieron lugar con el Secretario de Hacienda; i despues fué expedida la lei 23 de 1878 "sobre autorizaciones al Gobierno del Estado para la construcción de un ferrocarril," con la cual se le facultó para que *si no tenían efecto* los contratos celebrados entre el Gobierno del Estado i el señor Charles S. Brown para la construcción del ferrocarril de Occidente, ni el suscrito entre el Poder Ejecutivo de la Union i el señor Enrique F. Ross para la del ferrocarril central, hiciese un convenio con el Gobierno nacional para la construcción de un ferrocarril entre Bogotá i el rio Magdalena, abajo del Salto de Honda.

Los dos artículos que paso a trascribir son mui importantes en esa lei:

"Art. 2.º Concédense al Gobernador del Estado las siguientes autorizaciones, de que hará uso al celebrar el convenio de que habla el artículo precedente:

1.ª Para que arregle con el Poder Ejecutivo de la Union

las exploraciones necesarias i determinar la línea que deba adoptarse definitivamente como la mas practicable i la mas conveniente ;

2.<sup>a</sup> Para que pueda estipular que se acometa la empresa por contrato, o por administracion, i que el Poder Ejecutivo de la Union sea el que concluya por sí el respectivo contrato o dirija la obra en el segundo caso ; i

3.<sup>a</sup> Para aplicar anualmente a la construccion del ferrocarril hasta el 70 por 100 del producto bruto de la renta de peajes, el trabajo de hasta 200 reclusos i el producto del medio centavo sobre la venta de sales a que tiene derecho el Estado.

Art. 9.º Destínanse ademas para la misma obra las cantidades siguientes :

1.<sup>a</sup> El monto total de lo que adeuda el Gobierno nacional al del Estado por los gastos hechos en la última guerra ;

2.<sup>a</sup> El valor de los instalamentos que consignó el Gobierno del Estado por cuenta de las acciones que tomó en la Compañía nacional del ferrocarril del Norte."

Cundinamarca no acepta, pues, el auxilio ofrecido por la lei 62 de 1878, sino en caso de que fracase la empresa del señor Brown, cuyo resultado no es de la competencia del Gobierno nacional juzgar.

Sinembargo, como el ferrocarril de Occidente es acaso, de todos los proyectados en el país, el que con mas urgencia reclama necesidades creadas de mayor rapidez en la locomocion, porque es para facilitar la comunicacion de la comarca mas poblada, rica i comercial de la República con el Tolima, los Estados de la Costa i el extranjero ; i como es probable que con los solos recursos del Estado i del contratista la ejecucion de esa obra vaya mui lentamente, no vislumbro las razones que la Asamblea pudo tener para no aceptar el auxilio nacional con aplicacion al denominado ferrocarril de Occidente, aunque para ello hubiera sido preciso modificar el contrato vijente.

Por otra parte, el ingeniero señor Indalecio Liévano, que como comisionado del Gobierno de Cundinamarca, en asocio del ingeniero del Poder Ejecutivo nacional, señor Juan N. González

Vásquez, exploró en 1865 la ruta de Siete-vueltas, según el trazado del ingeniero francés Poncet, verificado en 1847 para una vía carretera, asegura que la línea para ferrocarril, mas practicable i que mejor consulta los intereses públicos, es la que ellos indican i modifica en parte el trazado de Poncet, en su informe que está publicado en los números 498, 502 a 504 i 510 del "Diario Oficial."

Esta opinion del señor Liévano indica la posibilidad de que, aun cuando el Ejecutivo de Cundinamarca se considere autorizado para aplicar el auxilio nacional al ferrocarril de Occidente, o aun cuando la lei del Estado fuese reformada en tal sentido, el Gobierno nacional no lo podría otorgar, por no ser esa la línea mas practicable i la que mejor favorece los intereses del comercio interior i exterior.

La deficiencia de lejislacion en este asunto quizá comience a sentirse pronto en la práctica, porque, apesar del alto precio del descuento en Inglaterra, hai probabilidades de obtener el empréstito; i es evidente que una de sus aplicaciones inmediatas mas importantes es la que tiene relacion con la via férrea entre la capital de la República i el rio Magdalena.

## IX

### FERROCARRIL DE PANAMÁ.

A consecuencia de la proposicion aprobada por la Cámara de Representantes el 29 de marzo de 1876, el 31 de enero siguiente resolvió el Poder Ejecutivo notificar a la Compañía del ferrocarril de Panamá que dentro del perentorio término de seis meses procediera a dar cumplimiento a lo estipulado en el artículo 4.º del contrato de 5 de julio de 1867, por el cual se establece la obligacion de la Compañía de prolongar el ferrocarril hasta las islas de Naos, Culebra, Perico i Flamenco u otro lugar de la bahía en que se encuentre fondo permanente para buques mayores.

La Compañía contestó que desconocia el derecho del Gobierno para hacerle tal exigencia, porque, en su sentir, no está obligada a prolongar la línea sino cuando lo tenga a bien ántes de espirar el contrato; pero que ordenaria inmediatamente exa-

minar el puerto de Panamá i levantar un plano con intencion de examinar la conveniente estension de la línea; i que completados en su totalidad estos reconocimientos, proseguiria rigurosa i fielmente los trabajos hasta su conclusion.

El 20 de abril del presente año informó el Superintendente jeneral de la Compañía en Colon que las exploraciones de los ingenieros para la prolongacion del ferrocarril estaban terminadas i que los planos i diseños estaban en la oficina de la Compañía, la cual habia iniciado negociaciones con "contratistas prominentes" para la inmediata construccion de la obra i entablado juicios de espropiacion de seis pequeñas porciones de terreno sitas en el trayecto por donde debe pasar la nueva línea. Lo último por ser absolutamente indispensable construir primero la parte que queda en tierra, a fin de trasportar por ella los pilares i demas elementos indispensables para los trabajos que deben ejecutarse en la bahía.

Pedidos nuevos informes el 30 de octubre sobre el curso de la obra, contestó el Superintendente que se habia hecho lo que he mencionado i que los juicios sobre espropiaciones estaban pendientes; informes que dió anticipando la opinion de que no habia derecho para exijrselos.

El Juez de lo civil del distrito capital i del Departamento informó al Presidente de Panamá i éste al Poder Ejecutivo nacional, que son siete los juicios de espropiacion promovidos por la Compañía i que los terrenos pertenecen a los señores William Leblanc, August Clement, Guillermo Nelson, José Marcelino Hurtado, Maximino Pérez Remon, Isidro de Diego i José del Carmen Rivera; pero que no se habia dictado ninguna sentencia definitiva por haberse en tres de esos juicios proferido autos mandando poner en conocimiento de las partes la nulidad advertida por el Juzgado de ilejitimidad en la personería de la Compañía del ferrocarril de Panamá, pues segun el artículo 1,268 del Código Judicial de la Union, es al Ajente del Ministerio público a quien corresponde iniciar esa clase de juicios. Los autos vinieron por apelacion a la Corte Suprema federal i hasta ahora no se tiene noticia de lo que haya resuelto.

Como parece probable que la Corte confirme los autos del Juez, se ha instruido al Procurador jeneral de la Nacion para que ordene al Ajente del Ministerio público en Panamá que demande las espropiaciones llegado el caso.

Tambien se ordenó al Presidente de Panamá dijese al Superintendente de la Compañía, que siendo incontestable el derecho del Gobierno a exigir la prolongacion del ferrocarril en virtud del artículo 4.º del contrato de 5 de julio de 1867, mantiene el consiguiente de pedir informes sobre el estado de los trabajos i no los acepta como mera cortesía sino como el cumplimiento de una obligacion.

El Poder Ejecutivo está determinado a no omitir medida alguna lejitima que conduzca a hacer efectivo el derecho de la República a la prolongacion del ferrocarril, porque la considera de grande eficacia para mantener la preponderancia de esa via interoceánica, amenazada no solo por la competencia de los vapores que pasan por el estrecho de Magallanes, sino tambien por el anuncio de que en Centro-América i Méjico se harán líneas férreas del uno al otro mar.

## X

### FERROCARRIL ENTRE EL ALTO I BAJO MAGDALENA.

El contrato celebrado el 3 de agosto de 1875 concedió seis años de término para la ejecucion de esta obra, el cual concluye el 3 de agosto de 1881. No hai constancia de que en el año fiscal de 1877 a 1878 ni en los meses trascurridos del actual se hayan principiado los trabajos. Es, pues, bastante probable que no tenga efecto la garantía del 7 por 100 de interes sobre un capital hasta de \$ 1.500,000 otorgada por la República a favor de esta empresa.

## XI

### DIQUE DE CARTAJENA.

El Ejecutivo del Estado adoptó, como ménos costoso i de mas pronta i fácil ejecucion, el itinerario de la via indicada por el ingeniero Trevanion. Este acto preliminar ha influido decisivamente en la practicabilidad de la obra, que durante mas de me-

dio siglo puso a prueba, con repetidos fracasos, el genio emprendedor i la constancia de los hijos de la ciudad de Cartajena, cuya perseverancia i valor heróicos hacen parte de las páginas gloriosas de nuestra historia.

El señor Anjel Francisco Dominichetti limpió el primer trayecto del canal a fines de 1877 i principios del año en curso.

Se pusieron en servicio un aparato de clavar llamado "Martinete," una máquina de escavacion i dos embarcaciones auxiliares de ésta denominadas "Planchas."

Se ejecutaron trabajos para dejar libre de obstáculos el canal en una estension de mas de 14 millas, de Sanaguare a Calamar. Quedó esa parte espedita para la navegacion, que ántes estaba completamente obstruida, i ahora ha pasado por ella el vapor "Albion."

El 1.º de octubre próximo anterior contrató el Gobierno del Estado la ejecucion de toda la obra con el mui bien reputado ingeniero hidráulico señor James J. Moore, por \$ 50,000, quien debe concluirla en seis meses contados desde el dia de la firma del contrato.

Hasta el 27 de setiembre se habian gastado en la empresa \$ 42,501-41, probablemente todos del Estado, porque hasta el 1.º de setiembre, que se habian invertido \$ 34,347-77, no se habia gastado un céntimo del subsidio nacional.

El Gobierno del Estado invitó para la formacion de una Compañía de navegacion del dique por buques de vapor. Se reunieron algunos comerciantes i capitalistas de Cartajena con el objeto de recojer suscripciones para formar una Compañía nacional que acometiese la empresa, i fueron suscritas 125 acciones de a \$ 500, o sea un capital de \$ 62,500. Pero el Gobierno no ha aceptado la propuesta de esa Compañía, ni las de los señores Maal & Compañía por sí, ni la del señor Ramon Sánchez en nombre de una sociedad formada en Nueva York.

Dan la medida de la mui acrisolada honradez i singular patriotismo con que se ha manejado este asunto, las siguientes líneas que, a propósito del contrato sobre navegacion, tiene el

último mensaje constitucional del Presidente del Estado a la Asamblea Lejislativa :

El Gobierno no firmará estipulacion ninguna que lo obligue a entregar un solo céntimo, ántes de tener seguridad absoluta de que ese céntimo será aplicado debidamente al objeto. Estériles, pues, quedarán todas las tentativas que, en esta vez, se dirijan a lograr lucro ilejítimo con el pretesto de ayudarnos a resolver un problema de bienestar popular, que ya no depende en realidad, gracias a Dios, sino de nuestro buen juicio i firmeza.

La lei 21 de 1878 (23 de abril) “ que adiciona i reforma la 67 de 1877, la cual concede un ausilio al que limpie i perfeccione el canal del dique de Cartajena,” se ha cumplido así :

El 14 de mayo siguiente se dictó el decreto número 132 de 1878, en el cual se ordenó que la Secretaría del Tesoro dispusiese desde ese mes i hasta completar \$ 96,000, la emision mensual, a cargo de las aduanas de Barranquilla i Cartajena i a favor del Gobierno de Bolívar, de \$ 8,000. Se mandó que la vijilancia de la inversion de estos fondos en el arreglo i conservacion del canal, se efectuase por medio de los ajentes nacionales de Hacienda residentes en el Estado de Bolívar i por comisionados especiales, si se tenia por conveniente ; i que respecto a la inversion que tuviese por objeto fomentar la navegacion por vapcr, la vijilancia se ejerciese por medio de un director que representase, con voz i voto, al Gobierno federal en la junta o consejo administrativo de la Compañía que se organizara al efecto.

Dice el señor doctor Rafael Núñez, Presidente de Bolívar, en el mensaje ántes citado :

Estando yo encargado transitoriamente de la Secretaría de Hacienda i Fomento, un instinto de pundonor me indujo a proponer al Presidente de la Union medidas de vijilancia, tal vez escesivas, respecto de la inversion del subsidio votado por el Congreso para ausiliar la canalizacion i navegacion por vapor del dique.

Una de esas medidas, anterior al decreto ejecutivo, se encuentra consignada en el siguiente oficio :

“ Señor Secretario jeneral del Estado de Bolívar.

.....  
 “ Si parte o el todo de los \$ 96,000 se destinan a fomentar la

navegacion por vapor del dique, usted se servirá dar conocimiento a esta Secretaría de las bases del respectivo contrato, ántes de que sea definitivamente formalizado, porque el Poder Ejecutivo de la Union deseará tal vez proponer algunas pocas cláusulas destinadas a resguardar el interes nacional, de acuerdo con lo estatuido en el artículo 2.º ya citado.

“Dispuse, finalmente, el envío a la Secretaría de Hacienda de todas las cuentas de gastos del dique, para su exámen i publicacion. Esta última orden, estraña enteramente a lo prescrito por la lei, por referirse, no a los fondos votados por ésta, que aun estaban por recibir, sino a los fondos propios del Estado, ya invertidos, o por invertir en la canalizacion, habria sido considerada en otras circunstancias hasta como vejatoria para el Estado; pero debiendo yo mismo, en mucha parte, tener mui pronto el encargo de cumplirla, perdió virtualmente ese carácter, i nadie, que tenga criterio normal, habrá visto en ella sino el resultado de una susceptibilidad altamente honrosa para el funcionario que firmó aquella orden i estas líneas escribe.”

El Tesorero jeneral del Estado pasó a este Despacho la cuenta jeneral de los gastos hechos en la empresa del dique desde el 1.º de agosto de 1877 hasta el 27 de setiembre de 1878, que, como he dicho, ascendieron a la suma de \$ 42,501-41.

Como hai los recursos, la intelijencia i honradez necesarios al servicio de la obra, es evidente que el arreglo del canal estará pronto, mui pronto terminado; i que, poco tiempo despues, los vapores, surcando sus aguas, devolverán por el tráfico libre a Cartajena el bienestar pasajero que por el privilejio tuvo durante la dominacion de los reyes de España, i que los patriotas de aquella ciudad sacrificaron con sus vidas al triunfo de la autonomía i de las mas avanzadas ideas de gobierno.

En Bolívar se ha sentido la accion progresista del Gobierno no solo en la magna obra del Dique: se dispuso tambien la construccion de un leñocarril de Sincelejo a Tolú, bastante practicable, i se asignaron fondos para realizarlo; se autorizó al Poder Ejecutivo del Estado para que promoviese la construccion de un ferrocarril de Cartajena a Magangué, aceptando al efecto la garantía ofrecida por la lei nacional 62 de 1878; el Estado subvenciona a la “Compañía de navegacion por vapor del

‘Atrato’ con \$ 150 por cada viaje redondo entre Cartajena i Quibdó; ha ofrecido una suma igual en cada mes como subsidio para la navegacion por vapor en el rio Sinú; i trata de construir un *tramway*, o ferrocarril de sangre, en la ciudad de Barranquilla.

Que surjan en los Estados rivalidades de fomento, i la conmensuracion de los resultados anuales de su actividad reemplace las luchas de los partidos, i, consolidándose el órden, se habrá logrado uno de los primordiales objetos del sistema federativo, al cual objeto se dirige Bolívar con todo el impulso de su fuerza i con sobra de habilidad en la direccion.

## XII

### BOCAS DE CENIZA.

En cumplimiento de la lei 59 de 1878 se ha permitido a toda clase de buques entrar por las ‘‘Bocas de Ceniza’’ hasta Barranquilla, sin presentarse primero en ningun puerto marítimo.

Esceptuando los de la ‘‘Compañía jeneral trasatlántica’’ (francesa), los vapores de todas las compañías de navegacion que concurren periódicamente a nuestros puertos del mar Caribe, han penetrado al rio Magdalena por las ‘‘Bocas de Ceniza,’’ hecho que mejor que el resultado de los sondeos i las esposiciones de los capitanes e ingenieros demuestra que el paso por ellas ha dejado de ser, a lo ménos en algunos meses del año, tan peligroso como ántes se creía; i no afirmo que su practicabilidad constante, que seria estremamente útil para la República, está fuera de duda, porque recien se vararon los vapores norte-americanos ‘‘Vanguard’’ i ‘‘Andes;’’ i porque los vientos del N. E., que ahora están reinando, pueden interrumpir el tráfico por esa via durante algunos meses del año.

Varios comerciantes de Barranquilla solicitaron del Poder Ejecutivo, por medio de un memorial i por medio del señor Federico Pérez Rosa, quien vino a la capital con ese objeto, que en un lugar conveniente de la banda occidental del rio Magdalena se construyesen las siguientes obras:

- 1.<sup>a</sup> Un muelle de 150 metros paralelo a la costa, que penetrase en el rio hasta encontrar una profundidad de 20 piés ;
- 2.<sup>a</sup> Una pequeña casa para residencia de una seccion del Resguardo i para oficina telegráfica ; i
- 3.<sup>a</sup> Un ramal del ferrocarril de Bolívar que terminase en el nuevo puerto fluvial.

Si la situacion del Tesoro fuese de *superávit* convendria ejecutar estas obras como complementarias del servicio de la línea férrea ; pero siendo de *déficit* i no siendo urgentes sino en el caso de que la navegacion de las "Bocas de Ceniza" quede definitivamente establecida, se resolvió, de acuerdo con las opiniones del Administrador de la Aduana i del Administrador del ferrocarril, diferir su ejecucion, cuyo costo se estima en mas de \$ 30,000, cuando ménos, hasta que, pasada la estacion de las brisas, se ponga en claro el último punto.

### XIII

#### NAVEGACION DEL ALTO MAGDALENA.

El primer acto ejecutado por el señor Francisco J. Cisneros en virtud del contrato que celebró con el Poder Ejecutivo el 30 de abril del presente año, el cual fué aprobado con algunas modificaciones por el Congreso, fué el de hacer explorar el cauce del rio Magdalena entre Honda i Neiva por los señores Manuel F. Díaz i Tomas Smallfield, cuyo informe hallareis entre los documentos adjuntos a esta esposicion.

Al contestar al señor Cisneros, el 26 de noviembre, la comunicacion en que trascibió el informe, se le dijo :

Se recibió en este Despacho oportunamente, con la nota de usted de 24 del mes pasado, el importante informe de los señores Manuel F. Díaz i Tomas Smallfield, encargados por usted para explorar el alto Magdalena.

El ciudadano Presidente de la Union, en vista de dicho informe, ha resuelto que cuanto ántes se emprendan las obras de mejoramiento del cauce de aquella parte del rio. Sírvase usted, pues, tomar las providencias necesarias a fin de dar principio a ella en el próximo mes de enero, si fuere posible.

La suma de diez mil pesos que, según el artículo 19 del contrato de 30 de abril de 1878, debe invertirse durante el primer año en esa empresa de fomento, estará a disposición de usted a medida que vaya siendo necesaria.

Posteriormente ha informado el contratista, desde Nueva York, que se están construyendo los vapores para la conducción del correo en el bajo Magdalena i para el servicio que se ha comprometido a prestar entre Honda i Neiva.

En vista de la lei 6.<sup>a</sup> de 1876 (27 de marzo) se celebró el contrato de 25 del último octubre con el señor Alejandro Weckbecker. En ese documento se convino en entregar al contratista los \$ 25,000 destinados para auxiliarle como empresario de la navegación del alto Magdalena, en esta forma: \$ 8,000 el día en que el contrato fuese aprobado por el Poder Ejecutivo; i \$ 8,500 en cada uno de los días 31 de marzo i 30 de abril de 1879. Para ser cubiertas en esas fechas, fueron jiradas por este Despacho las respectivas órdenes de pago.

Se le prorogó en 18 meses el término señalado por el artículo 1.<sup>o</sup> del contrato de 20 de mayo de 1876. I por su parte se obligó a ponerse de acuerdo con el señor Cisnéros para arreglar el itinerario de sus vapores respectivos de manera que el viaje de los buques del uno no coincida con los del otro.

Los esfuerzos de los señores Cisnéros i Weckbecker tienden a que el comercio de importación i exportación del Tolima se haga por la vía directa del alto Magdalena, libertándole así de las dilaciones i gravámenes a que está hoy sujeto por el uso obligado de las vías terrestres; i para que se realice esa mejora vital para el Estado, se han hecho por parte del Ejecutivo nacional esfuerzos que, atendidas las escaseces del Erario, son de mucha significación.

#### XIV

##### **PUNTE COLGANTE SOBRE EL RIO MAGDALENA.**

No fué posible entregar al señor Joaquin de Mier los \$ 15,000 del primer contado de los \$ 60,000 porque se obligó a

construir el puente colgante de hierro sobre el rio Magdalena en el paso de Jirardot, en la fecha en que el contrato quedó definitivamente ajustado; pero se le cubrieron desde el dia 7 de diciembre siguiente; i habeis ordenado jirar las órdenes por los \$ 45,000 restantes a medida que el contratista cumpla las condiciones requeridas para el pago de cada cuota. I éste ha sido otro importante esfuerzo hecho por la Administracion en obsequio de la prosperidad del Tolima.

## XV

### LIMPIA I MEJORA DEL BAJO MAGDALENA.

Arreglar el cauce del Magdalena entre Caracolí i el Puerto nacional, de manera que en todo ese trayecto haya fondo constante para vapores de cuatro piés de calado, es elemental para el progreso del país.

La escasez de lluvias en los últimos años ha hecho sentir demasiado la necesidad de juntar las aguas en algunos puntos i escavar el canal en otros en que los diques serian en extremo costosos.

Llevar a cabo grandes obras de canalizacion en medio del desierto i en líneas mui vastas, es una empresa superior a los recursos actuales de la Union; pero destruir algunos peñones, bancos de arena i palizadas, cegar la embocadura de los brazuelos i escavar el lecho principal en varios parajes, son mejoras practicable con un gasto no mayor de \$ 100,000 anuales, que el comercio suministrará con voluntad.

Practicadas las mejoras indispensables para la libre navegacion del Magdalena, bastará que de los principales centros de poblacion de Cundinamarca, Boyacá i Santander se hagan buenos caminos de herradura, de ruedas o de carriles de hierro a las márgenes de ese rio, de acuerdo con lo que respecto a vias de comunicacion exija el comercio de las respectivas comarcas i se pueda ejecutar en cada localidad con los recursos disponibles, para que a esos Estados se abran los mercados de la Costa colombiana i del extranjero i concurran a ellos con la rapidez que el estado de su industria i comercio pueda prudentemente exigir.

Una pluma mui hábil ha escrito recientemente en *El Impulso* de Cartajena las siguientes líneas: "El progreso tiene un método, i cuando se quiere saltar por encima de sus providenciales escalones, solo se consigue retardar el definitivo éxito, dejando en el espíritu desencanto i desaliento."

Los anteriores conceptos espresan bien por qué Bogotá i otros puntos de los tres Estados del interior que están al oriente del Magdalena, no han mejorado en regla o trasformado sus caminos a ese rio. Los directores de la política no se conformaron con lo posible i penetraron resueltamente en los amplios campos de lo mejor, de donde han vuelto despues de varios años de lucubraciones i esfuerzos frustrados, a las medidas primitivas en el órden del progreso, si no con desaliento, a lo ménos desencantados de su estéril labor.

A paso mesurado se recorren grandes distancias, i la fogsidad es con frecuencia causa de asfixia en un corto trayecto.

La República Argentina, Chile i el Perú han construido vias férreas superiores a su capacidad industrial i mercantil. Comprometieron para ello el porvenir financiero en la esperanza de que el desarrollo económico que esas mejoras iban a causar, aumentaba sin tasa las riquezas nacionales i de consiguiente las rentas públicas, por ser entónces mucho mayor la materia imponible.

El resultado ha sido desastroso: la Argentina padece las torturas de la pobreza; Chile hace obligatorio el recibo de un papel fiduciario i ofrece en arrendamiento sus ferrocarriles, que le cuestan como \$ 40.000,000 i solo le producen \$ 500,000 al año, adversidad enorme porque tiene mas de \$ 1.000,000 de déficit efectivo en sus Presupuestos; i el Perú, no diré apesar de tener, sino por tener 1,582 kilómetros de ferrocarriles, no obstante que deriva mas de 20.000,000 de soles de los depósitos de huano i salitre, anota en sus Presupuestos \$ 12.500,000 de déficit anual. Suprimidos los \$ 14.000,000 que aproximadamente eroga por garantía de las sumas tomadas a préstamo para hacer enormes e innecesarias vias de hierro, tendria un superávit de \$ 1.500,000; i es palmario que lo prudente en materia de progreso material estaba a su alcance sin comprometer su crédito, pues lo que ha causado su

desastre ha sido el gasto inconsulto a fin de crear medios de locomocion para los cuales no estaba preparado por la produccion i la actividad en los cambios.

Colombia, que no tiene nada que asimilarse pueda con el huano i salitre del Perú, el cobre i los trigos de Chile, ni con los rebaños de las inmensas pampas de Buenos Aires ; i tiene a la vista la catástrofe económica de esos i otros países que han querido llegar a la cumbre del progreso construyendo obras que no estaban en relacion con las respectivas condiciones sociales i económicas de las rejiones que debian fecundar ; Colombia, digo, aprovechándose de esos ejemplos i de sus propias bastante costosas decepciones, i teniendo en cuenta lo fáciles que son las perturbaciones del órden público en su territorio, debe contraer sus recursos a lo posible indicado por la esperiencia, que es la lei primordial del buen sentido.

Afortunadamente el Congreso en sus últimas sesiones se decidió por las mejoras materiales primarias i, a mas de la lei sobre ausilios a los Estados, de que ya me he ocupado, dictó la 61 de 1878 "que ordena la limpia i mejora del rio Magdalena." En ejecucion de esa lei se dictó el decreto número 354. En él se especificaron las funciones de la "Junta directiva de la canalizacion del rio Magdalena ;" el modo como se deben llevar las cuentas de la empresa ; i se dispuso que los empleados fiscales de la Junta presten fianza i rindan sus cuentas a la Oficina jeneral encargada de revisar todas las de los responsables del Erario.

Tambien se dispuso que la Junta tuviese lugar el 1.º de octubre siguiente i se escitó a las de comercio de Bogotá, Medellin i Barranquilla para que hiciesen en oportunidad los nombramientos que les atribuye el artículo 1.º de la citada lei ; la Junta comercial de Bogotá nombró para su representante en la Directiva de la canalizacion del rio Magdalena al señor Manuel Samper ; i como las de Medellin i Barranquilla no nombraron los suyos, el Poder Ejecutivo designó para representarlas en esa corporacion el 2 de octubre, a los señores Ramon del Corral i Gabriel Vengoechea, respectivamente.

La Junta directiva se instaló el 3 de octubre en el local

de este Despacho, con asistencia de todos los miembros principales designados para constituirla. Nombró Secretario al señor Eustacio Santamaría i escribiente al señor Bolívar Franco.

Uno de sus primeros actos fué proponer al Poder Ejecutivo que le arrendase el vapor "Santos Gutiérrez," porque un buque de vapor es indispensable para los trabajos; pero aquél no se pudo obtener por estar ya vendido.

Despues pidió a los Estados Unidos un aparato para extraer troncos i otro para clavar estacones (Martinete). El primero vendrá pronto, porque el señor Francisco J. Cisnéros, encargado de comprarlo, anuncia de Nueva York su inmediato envío, no obstante ser insuficientes los fondos que se le mandaron para comprarlo. El otro tardará un poco mas, por ser necesario enviar dinero i decir si se quiere movido por vapor o por cigüeña de torno.

Publicó, sin buen éxito, un pliego de cargos para contratar la destruccion de los peñones de "Juana Sánchez" i "La Dorada."

Pidió i obtuvo del Poder Ejecutivo \$ 5,000 a cuenta de los \$ 20,000 que para iniciar los trabajos mandó poner a su disposicion el artículo 2.º de la lei 61 mencionada.

Se dirigió al ingeniero Cleveland preguntándole si se haria cargo de la direccion de los trabajos de la empresa.

I comisionó al señor Gabriel Vengoechea para que hiciese jestionen en el sentido de obtener un vapor en arrendamiento.

La lei puso como condicion para que se empezase a cobrar el impuesto de 40 centavos por cada carga de 100 kilogramos que de subida o bajada conduzcan los buques de vapor que transiten entre Barranquilla i Caracolí o Bodegas de Bogotá, la remocion de los principales tropiezos para la navegacion i colocó entre éstos los peñones de "Juana Sánchez" i "La Dorada," peñones que, segun los informes de jentes prácticas i de buen criterio, no son grandes obstáculos para el paso de los buques, en tanto que el destruirlos implica operaciones costosas i tardías.

Convendria, pues, que se reformase la lei con el objeto de facultar al Poder Ejecutivo para que ordenase el cobro del im-

puesto inmediatamente o despues de ejecutados algunos trabajos de importancia.

Los miembros de que se compone la Junta inspiran completa confianza por su intelijencia i aptitud. El servicio patriótico que van a prestar será bien dirigido i encuentro que nada se arriesga en deferir a su juicio respecto a los procedimientos con que conviene iniciar los trabajos, que es el consignado en las anteriores líneas.

La Junta dirijió una circular a las Compañías de navegacion del Magdalena, el 8 de octubre, pidiéndoles informes sobre los puntos del rio que ofrecen dificultades para navegar i sobre los medios mas eficaces para removerlos. Tambien les pidió pasaje gratuito en sus vapores para los empleados de la Junta. Tanto la circular como las benévolas respuestas con que los Directores de las compañías dieron los informes i ofrecieron cooperar a la realizacion de la empresa, serán incluidas en los documentos que agrego a esta Memoria.

El decreto ejecutivo número 413 de 1878, "por el cual se prohíbe el desmonte en las márgenes de algunos rios," tiene por principal objeto evitar el derrumbe de las orillas del Magdalena e impedir así que las aguas se desparramen con perjuicio de la navegacion.

## XVI

### CAMINO DEL META.

Es evidente la conveniencia de terminar esta obra, que ha de poner en comunicacion bastante fácil a poblaciones importantes de Cundinamarca con el Territorio de San Martin, cuyas feraces i vastas llanuras ofrecen amplio campo tanto a las especulaciones de los capitalistas como a la actividad de los trabajadores a estipendio que en los Estados del interior no encuentran ocupacion o no la tienen suficientemente remuneradora; i ademas abre a estas comarcas nuevas vias al exterior haciéndoles accesibles los rios navegables de la rejion oriental.

La parte construida de este camino mide mas de 30,000 metros i comprende lo mas difícil de toda la obra, la cual fué suspendida por resoluciones ejecutivas de 18 de agosto i 12 de

octubre de 1876, porque los gastos de la guerra absorbían todas las sumas de dinero de que el Gobierno podía disponer; i hasta ahora, por efecto de la crisis financiera que produjo la situación anormal, no se han restablecido los trabajos.

Empero, deben hacerse esfuerzos supremos para completar este camino modelo, desde el punto en que se suspendió cerca a la quebrada "Joticos" hasta la embocadura de la de "Susumuco," cuyo trazado, según respetables informes que he recibido, apenas medirá 2,000 metros. En este último punto va a unirse el camino nuevo con el antiguo, i el trayecto que los separa se recorre hoy por un sendero que prolonga demasiado la distancia.

Unidos el camino nuevo i el antiguo se va por éste a la garganta de Servitá i aun a Villavicencio sin rodeos. De manera que la sección que propongo se construya lo más pronto posible, no solo facilitará el tránsito sino que suprimirá una distancia más o menos de 1,000 metros, única que tal vez hai ahora de más desde la capital de la República hasta la del Territorio de San Martín.

En el tiempo que falta de la presente Administración pudiera construirse esta porción del camino, que, si es de 2,000 metros, importaría \$ 5,000, pues según el último contrato celebrado con el señor González Vásquez, en esta sección se le debe pagar a \$ 2-50 el metro corriente.

Introducir variaciones en el contrato celebrado el 11 de febrero de 1875 con el señor González Vásquez, está indicado por la equidad, pues del término de cinco años que se le concedió para construir las dos secciones del camino de que se hizo cargo han trascurrido casi dos desde la fecha en que suspendió la obra porque el Gobierno no pudo continuar suministrándole fondos.

Si el contratista insistiera en la rescisión del negocio, lo que propuso en 1877, juzgo que se llegaría a un arreglo satisfactorio con él, i que la continuación de los trabajos podría ajustarse con otro ingeniero, que fuera ejecutándolos a medida que el Gobierno le proporcionara los recursos, sin hacer para ello extraordinarios esfuerzos.

**XVII****CAMINO DE BUENAVENTURA.**

Esta empresa produjo en el año de 1877 a 1878 la cantidad de \$ 21,332-60; de los cuales i de los fondos del año anterior se gastaron en su administracion i conservacion \$ 1,440-85; i se le entregaron al señor Cisnéros para el ferrocarril del Cauca \$ 21,275-77½. \*

**XVIII****CARRETERA DEL SUR DE BOYACÁ.**

El trazado primitivo mide 50 kilómetros desde la ciudad de Tunja hasta el límite con el Estado de Cundinamarca, pero se ha mejorado al ejecutar los trabajos i hasta ahora se han obtenido tres kilómetros de disminucion.

Hai construidos 25 kilómetros de via.

El año pasado trabajaron en la carretera, por término medio, 200 peones.

Calcula el Injeniero Director que para terminarla se gastarán \$ 50,000 mas.

Ultimamente se han estado construyendo 2 kilómetros al mes a razon de \$ 1,200 cada uno, sin incluir las obras de arte.

El Poder Ejecutivo, vivamente interesado en que se abra paso fácil al comercio del importante Estado de Boyacá, cuyas condiciones jeográficas son al presente poco favorables a la actividad de los cambios; en cumplimiento del artículo 15 de la lei 31 de 1874 espidió a favor de su Gobierno i con aplicacion a la carretera del Sur una orden de pago por \$ 20,000 el 14 de agosto de 1878, i otra por \$ 25,000 el 14 de diciembre inmediato.

\* En el capítulo correspondiente al ferrocarril del Cauca aparecen como entregados al señor Cisnéros \$ 17,500 mas, los cuales es dudoso que haya recibido ya, no obstante haber sido devueltos por el Gobierno a la empresa del camino de ruedas, porque no lo dice un telegrama que acabo de recibir del Administrador de la via.

**XIX****CAMINO DE GARCÍA ROVIRA.**

Para ausiliar esta empresa se espidió una órden de pago por \$ 1,800 el 11 de noviembre último, i otra por \$ 5,000 el 18 de enero del presente año.

**XX****CAMINOS AL TERRITORIO DEL CAQUETÁ I NAVEGACION DE RIOS TRIBUTARIOS DEL AMAZONAS.**

En virtud del artículo 4.º de la lei 53 de 1874 (20 de mayo) se celebró el 15 de octubre del presente año un contrato con los señores Jeneral Fernando Ponce i Manuel Ponce de Leon, por el cual se comprometieron a abrir un camino de herradura de "La Ceja," en el Estado del Tolima, al primer puerto del rio "Hacha," que corresponda a un punto en que comience a ser cómodamente navegable en el "Orteguaza," tributario del "Caquetá," que desemboca en el Amazonas.

Los contratistas deben empezar el camino i construirlo dentro de los términos i con las condiciones que les fijaron los Gobiernos de los Estados del Tolima i Cauca en los decretos con que les concedieron privilejios con tal objeto.

Se les concedió la propiedad de 60,000 hectaras de tierras baldías en el Territorio del Caquetá, previa una fianza de \$ 6,000 para asegurar la devolucion de los títulos en caso de que no construyan el camino; i se les dió facultad de explotar por cinco años un globo de terreno comprendido dentro de los siguientes linderos: desde las cabeceras del rio San Juan en la cima de la cordillera oriental, aguas abajo por este rio hasta su confluencia con el rio Sarayanda; de este punto en direccion noreste hasta encontrar el rio San Pedro (que desagua en el Orteguaza); del último punto aguas arriba hasta la cima de la cordillera i siguiendo por ésta al punto de partida en las cabeceras del rio San Juan.

**XXI****CAMINO DE LÉRIDA A LA VILLA DE MARÍA.**

El 16 de agosto de 1878 se contrató con el señor Ramon María Arana la reparacion i mejora de este camino, en el cual ha desmontado i limpiado 16 hectómetros i ejecutado un banco de 3 hectómetros 75 metros. Además ha cortado i tiene lista toda la madera necesaria para el puente del rio "Vallecitos."

Se han entregado para esta obra \$ 1,200, i el contratista dió aviso, el 29 de noviembre, de que el Poder Ejecutivo podia nombrar el comisionado que debia recibir la parte ya arreglada del camino.

El contrato está publicado en el número 4251 del *Diario Oficial*.

**XXII****PUENTE SOBRE EL RIO CHICAMOCHA.**

El auxilio de \$ 10,000 decretado a favor del Estado de Santander para esta obra de evidente utilidad, se mandó pagar por este Despacho el 18 de enero próximo anterior.

**XXIII****FAROS.**

Con el señor Juan de Dios Ruiz se contrató, el 20 de noviembre de 1878, la construccion de un faro para el servicio de la bahía de Cartajena; i con el señor Carlos C. Amador, el 4 de diciembre último, la construccion de otro para el de la bahía de Panamá. Ambos de primera clase; i el Gobierno no hace erogacion alguna para obtenerlos, sino da privilejios para cobrar derechos a los buques que entren a esos puertos, en proporcion de sus toneladas.

El privilegio concedido al señor Ruiz es por diez años, i por nueve el otorgado al señor Amador.

Las estipulaciones mencionadas i las demas de estos contratos, son las mejoras que se han alcanzado hasta ahora en este ramo por el Gobierno.

#### XXIV

##### EDIFICIO DE HIERRO PARA LA ADUANA DE CÚCUTA.

El contratado con el señor Felipe Zapata se ha estado armando i es de esperarse que pronto sea puesto a la disposicion del Gobierno.

El terreno de que se podia disponer no era suficiente, i la Municipalidad del distrito dió el que faltaba, no solo para el local sino para otros servicios de la Aduana.

El contratista recibió en Lóndres \$ 25,000 i \$ 7,500 en Cúcuta a cuenta de los \$ 40,000 que la Nacion se obligó a pagarle. Los \$ 7,500 restantes se le deben cubrir cuando entregue la obra.

#### XXV

##### ESPLOTACION DE MINERALES I ABONOS.

El contrato celebrado el 5 de noviembre de 1877 sobre explotacion de los minerales i abonos del Territorio de San Andres i San Luis de Providencia, no ha empezado a cumplirse. La fianza estipulada no debe otorgarla el contratista sino el 5 de noviembre de 1880; i si no llena las condiciones del negocio caduca un año despues i queda la fianza de \$ 5,000 a favor del Gobierno.

---

El negocio concluido con el señor Jacinto Liborio Boderó el 6 de abril de 1876, sobre explotacion de minerales i abonos en terrenos baldíos ubicados en el Estado de Bolívar, i el que se celebró el 8 de noviembre de 1877 sobre depósitos de igual clase

en terrenos baldíos del litoral atlántico, tampoco ha empezado a rejir. Al señor Boderó se le han concedido dos prórogas para que preste la fianza, i al señor Restrepo se le concedió una el 17 de noviembre de 1878. Las de ambos contratistas espiran en el presente año.

El Poder Ejecutivo hizo estas concesiones en atención a que de ellas no le resultan perjuicios de ninguna especie al país, al paso que el cumplimiento de los contratos puede producirle utilidad; pero hai motivos para creer que las muestras del fosfato de cal que intenta explotar el señor Boderó a inmediaciones de Sabanilla, no han sido bien aceptadas en los mercados estranjeros.

## XXVI

### FÁBRICA DE ÁCIDO SULFÚRICO.

Se ha suspendido completamente la producción de ácido sulfúrico en el establecimiento que, con participación del Gobierno, se fundó en esta ciudad; pero no se ha liquidado la empresa, i hai mutuos reclamos entre el Poder Ejecutivo i los accionistas, que convendría transar mas bien que someterlos a decisión judicial.

## XXVII

### AUSILIO A PRODUCCIONES LITERARIAS.

El Poder Ejecutivo, por contrato de 28 de abril de 1876, convino en tomar 450 ejemplares de la obra titulada "Decisiones judiciales o estudios sobre el derecho patrio, por Secundino Alvarez" en \$ 4,000; pero por causa de la guerra tales estipulaciones no se cumplieron; i el 20 de agosto de 1878 se hizo un nuevo convenio con el señor José Benito Gaitan, representante de los herederos del señor Alvarez, por el cual convenio se prorogó el término para la entrega de los 450 ejemplares de la obra hasta el 31 de enero próximo pasado. Aun no se han recibido los libros ni se han dado al señor Gaitan sino \$ 1,000.

Por el contrato de 30 de agosto de 1878, el Gobierno se compromete a comprar al señor José María Samper seiscientos ejemplares de la obra titulada "Derecho público de los Estados Unidos de Colombia" (*compilacion completa de los actos que lo han formado desde 1810 hasta 1878, ordenada conforme a documentos auténticos, i esplicada con el comentario i la reseña histórica del derecho constitucional patrio*), a razon de \$ 4-50 cada ejemplar. Este contrato debe ser sometido a la aprobacion del Congreso, el cual puede decidir sobre su conveniencia en vista de la primera entrega que ha circulado ya.

### XXVIII

#### CONCLUSION.

Miéntras escribí todo lo que precede de esta Memoria, tuve la impresion de que un trastorno del órden público no solo no era inminente, sino que la cordura de los partidos aseguraba la paz durante algunos años; i ahora, en la esperanza de que la subversion recien acaecida en Antioquia termine mui pronto i con ella las medidas transitorias que sea preciso dictar para obtener recursos extraordinarios, haré una síntesis de las principales conclusiones a que he llegado en el estudio de los mas importantes negocios adscritos al Despacho de Hacienda i Fomento.

En el año fiscal en curso el producto de las rentas nacionales disminuye con toda probabilidad; i la disminucion no será de ménos de un millon de pesos.

La esportacion de oro i plata es alarmante; i si continúa en las proporciones que tuvo en el período fiscal último, sin que concurra un cambio económico tan poco esperado como trascendental i favorable, será causa de graves dificultades para la industria, el comercio i el Gobierno.

Conviene revisar la tarifa de aduanas, a fin de afianzar el sistema vijente poniendo en mas aproximada relacion los gravámenes con los valores de los efectos.

La libertad de elaborar sal puede implantarse sin riesgos, i aun con ventajas para el Tesoro; pero la prudencia aconseja no otorgarla en absoluto de una vez, sino iniciarla reservándose el Gobierno el derecho de aumentar el precio de la jema en caso de que la operacion dé malos resultados para el Tesoro.

Los actuales precios de las diversas clases de sal que vende el Gobierno son tan altos, que las proscriben casi por completo de las aplicaciones de la industria i aun restringen el consumo individual.

La explotacion de las minas de carbon, hierro i oro es una de las mejores esperanzas de trasformacion financiera e incremento de la riqueza nacional.

El país ha progresado bastante en los últimos diez años; pero en el aspecto material las utopias han impedido en parte el desarrollo que implicaba el crecimiento efectuado en la produccion i en los cambios.

En cuanto a vias acuáticas i terrestres, optar por lo que la esperiencia señala como económicamente practicable, aunque diste mucho de lo mejor que una serie de sucesos contingentes indica como posible, es lo que determina el buen criterio; i en la época actual comunicar directamente los principales centros de poblacion por caminos de herradura, de ruedas o de carriles de hierro, segun los recursos i necesidades de cada localidad, con los puertos marítimos o fluviales que les queden mas próximos, es exequible; en tanto que el propósito de establecer a todo trance ferrocarriles de centenares de millas para poner en comunicacion activa entre sí i con el exterior comarcas que no están a la altura de medios de locomocion mui costosos, aparejará nuevas decepciones.

Las materias imponibles que no se han incorporado en el sistema tributario de la Union, están gravadas por los Estados o por los municipios. En consecuencia, no pueden derivarse ingresos federales de nuevas fuentes; i la marcha próspera o adyersa de las rentas está indisolublemente vinculada, salvo una dádiva providencial, al curso de los negocios materiales de los asociados.

Impulsar esos negocios por medio de la ejecucion de obras

destinadas a darles amplitud, requiere esfuerzos que, a primera vista, parecen superiores a la capacidad fiscal de la República; pero si se conmensuran con el crédito i los recursos propios, se irán realizando, no con la rapidez que anhela el patriotismo, pero sí con la seguridad que presajia el desarrollo natural de un pueblo que se ajita en la via del adelanto, pero que no pide a la semilla del progreso que jermine, crezca i dé flores i frutos en la hora primera de su existencia.

Ciudadano Presidente.

*Luis Carlos Rico.*

Bogotá, 31 de enero de 1879.