

M. H. 000251



Al señor General

Carlos Acosta

Secretario de Guerra i Marina

354.8621
C718m
1878. +1

MEMORIA

DEL

SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO

DIRIJIDA AL PRESIDENTE

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA



PARA EL

CONGRESO DE 1878.

1446 - X-24.47-4500



INVENTARIADO
No. 02165
PROPIEDAD DEL MINISTERIO DE HACIENDA

BOGOTA,
Imprenta de Guarin i C.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

Secretaría de Hacienda i Fomento.



CIUDADANO PRESIDENTE DE LA UNIÓN.

LA presente administracion ejecutiva, combatida, casi desde su oríjen, por las dificultades de todo jénero que forman el cortejo de las turbaciones del órden público, llega a su término constitucional, sin que le sea posible, no obstante la perseverancia de sus esfuerzos, el presentar un cuadro halagador del estado de la Hacienda pública.

Es principalmente sobre la Hacienda, entre todos los ramos de la administracion, que gravitan con mayor peso las cargas i desastres que produce la guerra. La desorganizacion del servicio regular, daño que no se remedia sino con lentitud, el enorme aumento de los gastos, i la paralizacion de las empresas de fomento, son circunstancias que obran de una manera especialmente desfavorable sobre la Hacienda.

Son dos nuestras principales rentas federales : la de aduanas i la de salinas. Durante la lucha, la primera se vió mui limitada por la paralizacion de las introducciones, fruto natural de la desconfianza e inseguridad en los negocios ; i los rendimientos de la segunda fueron forzosamente escasos, a causa, sobre todo, de las guerrillas, sistema adoptado por los adversarios del Gobierno para hacer la guerra en los Estados en que se encuentran situadas las salinas, algunas de las cuales cayeron en poder de los revolucionarios, i fueron explotadas libremente durante algunos meses.

En semejante situacion hubiera sido imposible la subsistencia del Gobierno i la defensa armada de los intereses confiados a su cargo, sin ocurrir a recursos extraordinarios, consistentes en empréstitos voluntarios i forzosos, espropiaciones, la imposicion de un derecho sobre el degüello de ganado, el alza del precio de la sal, la supresion de varios servicios i empleos en diversos ramos i la casi total supresion de los varios gastos del Departamento de Fomento. Mas, terminada la guerra, sea en fuerza de los elementos de vitalidad que siempre existen en los países nuevos, sea por los esfuerzos del Gobierno, la situacion se ha mejorado sensiblemente; i merced a ello, ha podido pensarse en llevar adelante el propósito de realizar las obras materiales de las cuales depende el porvenir económico del país.

El Poder federal no ha sido creado solamente para personificar la Nacion ante los poderes extranjeros i para sostener el orden en el interior, manteniendo el equilibrio de los distintos elementos que constituyen la Union; tiene ademas otra atribucion natural i constitucional tan elevada como aquellas, que es la de ser el representante de los grandes progresos sociales, cuya adquisicion exige la acumulacion de todas las fuerzas vivas del país, para hacer de ellas un caudal comun.

En los países como el nuestro, dar al progreso material i al fomento de las obras públicas importancia capital, colocándolas en el primer rango, aparece, ademas, como una necesidad pública. Pero es condicion indispensable el que la equidad inspire siempre las determinaciones del Gobierno, dando preferencia a las obras que sean mas interesantes como que satisfagan a mayor número de intereses.

El ferrocarril central que ponga en comunicacion a los Estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander con los de la costa atlántica, atravesando la rejion mas poblada de la República; la navegacion espedita del dique de Cartajena, objeto de vivas esperanzas para el Estado de Bolívar; la navegacion por vapor en el alto Magdalena o un puente sobre este mismo rio que facilite mas las relaciones entre Cundinamarca i el rico Estado del Tolima; el ferrocarril de Antioquia al Magdalena, i el ferrocarril

del Sur entre Buenaventura i el valle del Cauca, son, al parecer, las obras de fomento que por los estudios i gastos ya hechos, i por las manifestaciones de la opinion pública i de la voluntad del Congreso, merecen la preferencia entre todas. Os ha tocado el honor de celebrar el contrato para la construccion de la primera de las obras indicadas. Este hecho, realizado al dia siguiente no mas de restablecido el órden público, será un timbre para vuestro Gobierno.

En la parte respectiva de esta Memoria entraré en los pormenores que esta importante operacion merece. Básteme por ahora notar que con este contrato habeis cumplido la promesa de vuestra alocucion de 1.º de julio de 1876, contenida en las siguientes palabras: "solo interponiéndose obstáculos insuperables cesaré de hacer todo jénero de esfuerzos para dejar siquiera inaugurada esta obra redentora."

Los que quieran que el país continúe ajitándose en la debilidad i la pobreza, serán tal vez los únicos que se opongan a obras semejantes.

Emprendiendo estas obras, se atenderá a las principales necesidades económicas de los diferentes Estados de la Union; pero hai una entre ellas que merece especial fomento i apoyo, i es el ferrocarril del Sur. El Estado del Cauca representa la mitad del área territorial de la República, i un ferrocarril en aquel Estado, que ponga el interior del país en comunicacion con el Pacífico, produciria el inmediato efecto de hacernos aprovechar de la privilegiada posicion que Colombia ocupa en el mapa del Nuevo mundo, abriéndonos las puertas del lado de las repúblicas del Sur. Ademas, aquel Estado ha hecho ya por dos veces, en distintas i solemnes ocasiones, con imponderable esfuerzo i sacrificio, inclinar la balanza de los destinos políticos de la República en favor de la causa democrática; i nada mas justo que el propender a la realizacion de una obra que reparará siquiera un tanto los enormes quebrantos causados por la guerra, no solo en el órden económico sino hasta en el órden social del Cauca. I en prueba de que estos conceptos no son vanos propósitos destinados a hacer nacer esperanzas, pero sin dar ninguna garantía, debo notar

que en 7 de noviembre último se autorizó al señor Jeneral Julian Trujillo para contratar la obra del ferrocarril del Sur con el señor Francisco J. Cisnéros, segun los pormenores que se contienen en la comunicacion que figura entre los documentos adjuntos a esta Memoria. Nadie está en mejores condiciones que el Jeneral Trujillo para celebrar un contrato aceptable; i nadie tampoco puede suponerse que tenga en este asunto un mayor interes patriótico que él. No debe esperarse, sinembargo, que estas obras, aun realizadas que sean, resolverán todos los problemas de nuestras variadas necesidades. La accion de los gobiernos no es directa sobre la riqueza de un país: i el incremento del bienestar jeneral se debe mas bien a la accion libre de las industrias. Pero en países jóvenes como el nuestro, en que la accion individual es relativamente débil, i en que los problemas de la política activa tienen tan íntima relacion con la situacion económica, la intervencion del Gobierno en las obras del fomento material es en mi concepto indispensable.

Durante largos años hemos dedicado nuestros esfuerzos a la reforma política, comprendiendo que entre los varios objetos del fenómeno complejo que se llama el progreso, era necesario empezar por la parte mas elevada. Ahora parece llegado ya el tiempo en que, libres i desembarazados de toda preocupacion política, debemos dedicarnos al adelanto material.

El aumento de las contribuciones públicas, que será el resultado natural de ese adelanto, i la economía en el Presupuesto de gastos, condicion rigurosa de los graves empeños contraidos, empeños que habrán de aumentarse para lograr la realizacion de las obras enunciadas, aliviarán la Hacienda pública, i mis sucesores en el puesto que ocupo, mas felices que yo, podrán presentar un cuadro mas lisonjero que el que contiene este trabajo.

favorable la causa demeritica i nada mas justo que el trabajo para la realizacion de una obra que represente el progreso en un pais en momentos que se encuentran en una situacion de crisis económica en el orden social del pais. I en verdad de los datos conocidos no hay una propuesta mejor que la de un plan de obras para el pais que sea el plan de obras que se propone en esta Memoria.

PARTE PRIMERA.

HACIENDA NACIONAL.

SECCION PRIMERA.

Aduanas.

CONVIENE tener presente, al apreciar los hechos conexionados con la administracion de las rentas nacionales en el último año económico, que durante casi todo él estuvo trastornado el orden público, pues el 16 de agosto de 1876 se espidió el decreto declarando el país en estado de guerra, i el 7 de agosto último se estimó restablecida la paz.

PRODUCTOS.

I.

Dicho año económico puede dividirse en dos épocas, que se diferencian entre sí por la mayor intensidad de la guerra en la primera, i por la menor o casi insignificante en la segunda.

En la primera época, que comprende los ocho primeros meses, el comercio estuvo paralizado casi del todo, i no obstante eso, produjeron las Aduanas \$ 869,048-90 cs.

En la segunda, o sea en los otros cuatro meses inmediatamente subsiguientes al del sometimiento de Manizáles, el comer-

cio comenzó a levantarse de su postracion con un vigor propio de la esperanza de tiempos bonancibles, i que da idea de los grandes rendimientos a que puede alcanzar esta renta con la paz asegurada. Sus productos fueron \$ 1.291,055-30 cs.

El total es, en consecuencia, de \$ 2.160,104-45 cs.

Calculando sobre estas bases, tendremos:

Que si la gravedad de la guerra hubiera sido igual hasta el fin del año, el total solo habria alcanzado a \$ 1.303,573.

I que si el órden público no se hubiera turbado, los rendimientos en cada uno de los dos primeros cuatrimestres habrian sido, nó iguales a los del último, porque es de suponerse que en éste se introdujo una parte de lo que habia dejado de importarse en aquellos; pero sí próximamente iguales, pues todavía no hai en los centros de comercio lo necesario para satisfacer los consumos ordinarios en tiempo de paz i para mantener una existencia igual a la que habia ántes de la guerra, lo cual prueba que las importaciones hechas en los primeros meses del presente año económico hubieran correspondido al año anterior. Por tanto, juzgo que los productos habrian sido, poco mas o ménos, los presupuestos, es decir, \$ 3.000,000.

II.

Veamos ahora la influencia que la guerra tuvo sobre cada Aduana, lo cual da idea, en cierto modo, del grado de perjuicio que la riqueza pública sufrió durante dichos períodos, en las distintas secciones de consumo de las mercaderías que se introducen por una u otra de aquellas oficinas.

La Aduana de Barranquilla, que provee principalmente a los Estados del interior, produjo en los ocho primeros meses, o sea el tiempo de fuerte guerra, solo \$ 443,651, i en los otros cuatro meses \$ 1.005,620-45 cs. Total, \$ 1.449,271-45 cs. En el año anterior habia producido \$ 1.740,326-02 cs.

La de Buenaventura, que es la entrada principal de las mercaderías para el consumo del Cauca, en el Centro i Norte, rindió en los dos primeros cuatrimestres \$ 61,689-50 cs., i en el tercero

63,443-05 cs. : por todo \$ 125,132-55 cs., en vez de \$ 153,360-90 del año anterior.

La de Tumaco, que es la otra entrada marítima al Estado del Cauca para surtir el Sur de esa seccion de la República, se halló en circunstancias diferentes a la de Buenaventura, segun sus productos en las dos épocas de que venimos hablando. Fueron de \$ 12,917-85 cs. i \$ 24,090-70 cs. respectivamente. Pero en el año resultaron los productos mayores que los del precedente : \$ 37,008-55 cs. en lugar de \$ 30,852-32½ cs.

La tercera Aduana en dicho Estado, que es la de Carlosama, situada en el punto en que la guerra fué mas constante, no tuvo productos sino en el último trimestre : \$ 384-40 cs. En el año anterior dió \$ 1,345-15 cs. *

Las Aduanas en el Estado del Magdalena produjeron, respectivamente, en los dos primeros cuatrimestres, en el tercero, en todo el año i en el anterior, estas sumas :

Santamarta, \$ 39,761 mas \$ 25,333-80 cs.; igual, \$ 65,094-80, menor que \$ 82,059-60 cs. ; i

Riohacha, \$ 34,623-95 cs. mas \$ 15,835-60 cs.; igual, \$ 50,459-55, mayor que \$ 41,220-70 cs.

Como se ve, el resultado en estas Aduanas es inverso al de las demas, porque cuando la guerra afectó mas al Estado del Magdalena fué en el segundo cuatrimestre del año económico.

La Aduana de Cartajena, de donde se proveen principalmente el Estado de Bolívar, algunos pueblos del Magdalena i el Atrato, produjo \$ 107,082-40 cs. en los primeros ocho meses, i \$ 50,560-75 cs. en los cuatro restantes ; de modo que en el año rindió \$ 157,643-40 cs. En el período antecedente sus productos fueron \$ 197,645-74½ cs. Los rendimientos fueron, pues, casi iguales en todo el año.

La de Cúcuta, o sea la entrada de las mercaderías para gran parte del Estado de Santander, especialmente el Norte, i para algunos pueblos del de Boyacá, tuvo por rendimientos en cada uno de los dos primeros cuatrimestres algo mas de \$ 80,000, o

* Los productos en el mes de agosto de 1876 han sido calculados en proporción a los de los otros meses, por no haberse podido obtener el dato correspondiente. 2



sean \$ 169,323-20 cs. en ambos. En el tercero produjo \$ 105,786-55 cs. Total, \$ 275,109-75 cs., cantidad casi igual al doble de la que correspondió al año precedente, la cual fué de \$ 141,073-60.

Es creible que una de las causas del aumento de importaciones por esta Aduana, haya sido la dificultad que hubo durante la guerra para hacer introducciones por la via del Magdalena.

En resúmen, las proporciones de los productos en las referidas épocas, son por aproximacion:

	1.ª época.	2.ª época.
Barranquilla	1	2 $\frac{1}{4}$
Buenaventura.	1	1
Tumaco.....	1	2
Carlosama. ....	...	1
Santamarta.	2	1 $\frac{1}{4}$
Riohacha.....	2 $\frac{1}{4}$	1
Cartajena.	2	1
Cúcuta.	1 $\frac{1}{2}$	1

El tanto por ciento de disminucion o de aumento en cada Aduana, con relacion al año económico anterior, es:

Barranquilla, disminucion.....	17 $\frac{3}{4}$
Buenaventura, id.....	18 $\frac{1}{2}$
Tumaco, aumento.....	20
Carlosama, disminucion.....	71 $\frac{2}{3}$
Santamarta, id.....	20 $\frac{2}{3}$
Riohacha, aumento.....	22 $\frac{1}{3}$
Cartajena, disminucion.....	20
Cúcuta, aumento.....	95

MEDIOS DE AUMENTAR LOS PRODUCTOS DE LAS ADUANAS.

Los principales medios para aumentar los productos de la contribucion de aduanas, no pueden ser otros que los siguientes:

- 1.º Aumento de los objetos sobre los cuales debe recaer;
- 2.º Distribucion conveniente de ella, para que no haya objetos que a virtud de su fuerte gravámen no se consuman en toda

la estension posible; ni otros que pudiendo resistirlo mayor, queden con insignificante contribucion; i

3.º Eficacia en la recaudacion del impuesto.

I.

El primero de estos medios es el resultado del fomento del comercio, el cual es a la vez jenerador i efecto de la industria.

El comercio no puede tener vida sin vías de comunicacion; i es tanto mas activo i fácil, i por consiguiente, tanto mas benéfico, cuanto mejores sean aquellas: la trocha es la primera senda para salir de la barbarie; i el camino de herradura, el carretero i el ferrocarril van marcando los grados de civilizacion de un pueblo, el adelanto de su industria i su comercio.

Pretender que un país que no tiene caminos, consuma muchos objetos que no es posible trasportar por falta de aquellos, seria un absurdo. Tambien lo seria el querer que los habitantes en jeneral pudieran comprar aquellos sin enviar otros en retorno; o que se pusieran a producir algo sin esperanza de poderlo realizar por medio del tráfico, dentro del país o en el extranjero, a virtud de un comercio activo.

Las facilidades de transporte i de locomocion son las que allanan todo en el comercio, en provecho del bienestar social i de las rentas públicas. Si una mercadería cualquiera cuesta hoi 20 en el lugar de su produccion, i paga 10 por gastos de transporte hasta el punto de su consumo, intereses del dinero empleado en el largo tiempo que dure el viaje, averías, &c., &c., es claro que no podrá ser gravada con un impuesto de 10, por ejemplo, so pena de disminuir o anular su consumo i de que, por tanto, rinda ménos contribuciones o no rinda ningunas. Pero si se logra que los 10 de transportes, intereses, averías, &c., queden reducidos a 5, entónces los gastos de principal i costos serán ya solo de 25 en vez de 30 que eran; i el impuesto no solo será soportable, sino que se podrá aumentar sin causar trastorno en el comercio. En el primer caso propuesto, la mercadería costaria 40, incluyendo un

gravámen de 10; en el segundo podria gravarse con 11, i solo valdria 36.

II.

La distribucion conveniente del impuesto, de que he hablado, se obtiene con una buena tarifa; i el sistema que establece, para ir mejorando la existente sobre bases positivas, el proyecto de lei que acerca de la materia adoptó el último Congreso, es en mi concepto el mejor que puede emplearse.

En efecto: el procedimiento que la razon, la equidad i la prudencia aconsejan en el asunto, es el estudio detenido sobre el valor i peso de cada mercadería, en vista de todos los comprobantes necesarios, i por una corporacion permanente, como el Jurado de Aduanas, que haya de dar cuenta de sus actos al Congreso, acompañando los documentos que justifiquen sus clasificaciones.

La pequeña reforma que el Poder Ejecutivo ha juzgado debe hacerse a tal proyecto, consta en las respectivas observaciones, las cuales me permito copiar aquí:

“El pensamiento principal que se desarrolla en el proyecto es de grande importancia. Constituye el medio mas acertado de ir mejorando la tarifa en virtud de estudio detenido respecto del valor de cada mercadería, sin causar alteraciones súbitas en el comercio, ni en las rentas públicas, i sin que las malas influencias ni el capricho intervengan en ese asunto, cuya gravedad puede medirse con solo el recuerdo de que la renta de Aduanas forma la mayor parte de la Hacienda nacional.

“Como en toda mercadería hai, además del valor de la materia de que se forma, el del mayor o menor trabajo que se emplea en su manufactura, resulta en jeneral que las materias primas por sí solas valen ménos que los demas artículos; que los objetos mas ordinarios, que son los que consumen las jentes pobres, son de ménos valor que los que tienen algun pulimento; i que, por último, éstos valgan ménos que los que ordinariamente se llaman de lujo.

“Por tanto, si el impuesto sobre mercaderías queda en armonía con sus respectivos valores, se consultará la equidad, i se habrá obtenido el fin a que parece tiende el artículo 1.º del proyecto por medio de la clasificacion que establece. En vez de que dejando subsistente ésta, resultará que respecto de las mercaderías de menor valor se disminuirá el impuesto, no solo porque valen ménos, sino tambien porque están favorecidas; i que las mismas proporciones se adoptarán en cuanto a las demas.

“Esto me hace manifestaros que acaso seria preferible que en lugar de establecer dicha clasificacion se autorizase al Jurado para pasar de una a otra clase de la tarifa las mercaderías que están gravadas con ménos del 30 por 100, o con mas del 50; de modo que cada cual quede con un impuesto proporcional a su valor.

“Tal medida, ademas de ser equitativa, alejaria las tendencias a escluir de la regla comun algunas mercaderías, volviendo insensiblemente la tarifa un conjunto de disposiciones heterojéneas, acerca de las cuales no se puede espresar la razon que les sirve de fundamento.”

Verdad es que todo el sistema establecido en las leyes nacionales sobre Aduanas; que todas las previsiones i cálculos para desarrollar i fomentar los consumos i para llevar el gravámen solo hasta donde es conveniente, quedan pronto trastornados, porque, con el nombre de derechos de consumo u otros, los Estados i los Distritos imponen gravámenes adicionales, que por supuesto alteran caprichosamente en cada localidad los precios de las mercaderías i la estension de su consumo. En consecuencia (debo decirlo con franqueza), dicha renta nacional se halla hasta cierto punto a la merced de las combinaciones que las autoridades de cada lugar tienen a bien adoptar en su sistema fiscal, a despecho de la disposicion terminante del inciso 4.º, artículo 6.º de la Constitucion, por el cual los Estados se hallan comprometidos a no gravar con impuestos, ántes de haberse ofrecido al consumo, esto es, a la venta, los objetos que sean materia de impuestos nacionales.

Si se respetara este principio sin desvirtuarlo con interpretaciones forzadas, la renta nacional de Aduanas produciría por sí sola cantidades superiores a las que ahora forman el Presupuesto de rentas; habría lo necesario para todos los gastos públicos; i serían completas la sencillez i facilidades en la administración de la Hacienda nacional.

III.

La eficacia en la recaudación del impuesto no debe buscarse solo en los medios directos, como el de numerosos resguardos i penas severas. Preferible será procurar que el comercio sea más fácil i barato cuando se hace legítimamente, que cuando se hace de contrabando; o en otros términos: que la cuota del impuesto sea menor que el valor de los gastos de transporte i de riesgos en una operación fraudulenta; i que lejos de restringir el comercio por determinados puntos de las costas por donde ahora se hace clandestinamente en pequeñas embarcaciones, se fomente el legítimo en grande escala, que es más fácil de inspeccionar, por medio de caminos, canales i líneas de vapores. Así quedará excluido de hecho el tráfico ilícito, porque la concurrencia a esos sitios hoy desiertos, impedirá las operaciones secretas que aquel necesita; i porque entonces podrán establecerse otras Aduanas que en la actualidad no producirían para los gastos de su administración. La navegación por vapor en el Dique de Cartajena i en los ríos Atrato i San Juan, i la civilización de la Península Goajira, se hallan en ese caso.

Otro medio también muy eficaz, es claro que sería el de conducir los bultos de mercaderías reconocidas exteriormente en las Aduanas, por vehículos seguros (como buques o wagoes, con sus depósitos cerrados i sellados) hasta el lugar de su destino, para hacer en éste el reconocimiento minucioso de su contenido. Fácil es comprender cuantos gastos i pérdidas se evitarían al comercio con no abrir los bultos en el tránsito, i hasta dónde podría evitarse el contrabando. Cuando tengamos ferrocarriles vendrán naturalmente como complemento de ellos i de las Aduanas,

que solo recibirán i despacharán los bultos cerrados, las Oficinas interiores de comercio, en todos los centros notables de la Union.

PORVENIR DE LA RENTA DE ADUANAS.

I.

Si se respetara el principio constitucional de que se ha hablado en el número II de la seccion que precede, tendríamos desde ahora no ménos de cinco o seis millones de pesos anuales como producio de la renta de Aduanas; cantidad cuyo 25 por 100 seria suficiente para devolver en prosperidad a los Estados, por medio de mejoras materiales, las sumas que ahora cobran sobre las mercaderías estranjeras; i podria disponerse que el escedente sobre cierta cifra, por ejemplo la de dos millones, se empleara precisamente en uno de dichos objetos i en el de la instruccion pública.

II.

En tanto que contemos solo con lo existente, nos limitaremos a hacer los cálculos que siguen:

La renta de Aduanas se ha duplicado en diez años, sin la ayuda de ninguna mejora importante en los vias de comunicacion.

En la actualidad, contando con la paz, produce 3.000,000 de pesos.

Dentro de diez años produciria, pues, 6.000,000, en igualdad de circunstancias.

Suponiendo que las facilidades para el comercio i el consiguiente incremento de la industria i del consumo, por virtud de los ferrocarriles, estén, con relacion a las dificultades que por la falta de ellos hai en la actualidad, en la proporcion de 2 a 1; obtendremos doble tráfico cuando poseamos tales vias de comunicacion; i por consiguiente los productos de las contribuciones sobre éste, serán tambien dobles.

Por tanto, no es aventurado calcular que, con las mejoras materiales que están al ejecutarse, la renta de aduanas producirá dentro de diez años, si nó doce, por lo ménos diez millones de pesos. Chile tenia, ántes de la construccion del ferrocarril de Valparaiso a Santiago, la misma renta que nosotros en la actualidad, i hoi, gracias a esa línea, cuenta con \$ 18.000,000.

Como el desarrollo será progresivo en razon de la estension de dichas mejoras i de su importancia, deberemos decir que los productos de las aduanas irán tambien en proporeion ascendente durante el tiempo de la ejecucion de aquellas. Pero el progreso no será uniforme, porque a medida que las líneas de ferrocarril vayan teniendo mayor lonjitud, se aumentará el esponente de la proporcion; crecerán la actividad i la riqueza del comercio en cada una de las secciones de la via, porque será mas i mas estenso el radio de aquel; seguirá el tráfico por ella una lei semejante a la de la gravedad de los cuerpos, su movimiento será mas i mas acelerado, mas intenso, a medida que se acerque el término de su carrera.

En consecuencia, el 25 por 100 aplicado para mejoras materiales irá creciendo; i si hoi es de 750,000 pesos calculado sobre 3.000,000, pronto será el millon completo, mas tarde ascenderá a dos, i al terminar los ferrocarriles, es de esperarse que alcance a dos millones i medio de pescs.

LEJISLACION I DISPOSICIONES EJECUTIVAS SOBRE ADUANAS.

Acaso no hai en el país un ramo que haya sido objeto de mas continuados estudios, que el de aduanas, i con razon, porque es la primera de las fuentes de subsistencia del Gobierno nacional. Desde los tiempos de la antigua Colombia hasta nuestros dias, i con especialidad en los últimos trece años, presentan las Memorias de Hacienda razonamientos, datos i cálculos importan-

tes; i por fin se encuentra establecida esta renta sobre bases satisfactorias. La obra quedará completa con reformas paulatinas que, no causando bruscas turbaciones en tan delicado asunto, vayan poniendo remedio a los males que se noten.

Observemos los puntos principales del sistema i hallaremos la exactitud de lo espuesto.

La tarifa, con las modificaciones que irán haciéndosele por el Jurado de aduanas a virtud de las disposiciones contenidas en el proyecto de que he hablado, i el cual es creible que sea lei en el presente año, constituirá una acertada combinacion de los sistemas denominados de "peso bruto, *ad valorem* i derechos especiales:" en ella las mercaderías tendrán un derecho fijo, calculado en razon de su valor, o en atencion a las circunstancias peculiares del país (su industria, su desarrollo intelectual, &c. &c.), i el cual se computará sobre el peso en virtud de operaciones i cálculos que deben dar por resultado la proporcionalidad entre esta base i el valor, i su acertada clasificacion en un pequeño número de grupos homogéneos. De esta manera se tomarán de cada uno de dichos sistemas sus ventajas, evitando al propio tiempo sus inconvenientes.

Los procedimientos para reconocer las mercaderías i liquidar i cobrar los derechos sobre ellas, son no solo sencillos, sino que acaso no los hai mas liberales en ningun otro país del mundo. El interesado presenta su factura con datos jenerales que le permiten la discrecion en los pormenores del negocio; la acompaña de un manifiesto en que puede hacer cuantas observaciones tiene a bien; asiste, si quiere, al exámen i peso de las mercaderías i hace cuantas reclamaciones cree conducentes a la justa apreciacion de los hechos, decidiéndose el punto por peritos nombrados por él i por la Aduana, cuando ésta no conviene en sus observaciones; despues de que se halla formada la liquidacion, se le pasa un ejemplar i tiene el término de seis dias para revisarla i reclamar contra los puntos que en su concepto no están acordes con las prescripciones de la lei o la justicia: si la reclamacion es acerca de algun procedimiento administrativo, resuelve el Poder Ejecutivo, quien no puede apartarse del texto de la lei: si versa sobre

pena, conoce en apelacion, i *verdad sabida i buena fe guardada*, el Jurado de Aduanas, cuya justicia ha sido jeneralmente reconocida por el comercio ; i por último, aunque el interesado no haya hecho ninguna reclamacion, debe la Oficina jeneral de Cuentas, al examinar las correspondientes a las Aduanas, mandar que se le devuelva lo que se le haya cobrado de mas.

El Gobierno, por su parte, halla la garantía contra los fraudes, en las pruebas que se preconstituyen con la intervencion de diferentes personas en cada operacion comercial. Ante el respectivo Cónsul colombiano en el extranjero ha de presentar el remitente su factura i el capitán del buque conductor, su sobordo. Al llegar a la Aduana debe éste exhibir, junto con uno de los ejemplares del sobordo los conocimientos de embarque, i el introductor tiene que acompañar a la factura un manifiesto con su firma. La Aduana ejecuta sus operaciones por medio de varios empleados (Administradores, Contadores, Almacenistas i Jefes de Resguardo) ; i sus cuentas tienen que coincidir con los ejemplares de los sobordos i facturas que dichos Cónsules remiten directamente a la Secretaría de Hacienda, i que ella pasa con las observaciones del caso a la Oficina jeneral encargada del exámen de aquellas.

Las providencias administrativas de todo jénero, i el celo con que los empleados que se hallan al servicio de la renta coadyuvan al desarrollo de las disposiciones legales i a su cumplida e intelijente ejecucion, son el complemento de la obra.

ADMINISTRACION DE LA RENTA E INDICACIONES.

Seria prolijo hablar del gran número de providencias de carácter importante dictadas en el ramo de aduanas durante el último año civil. Los principales decretos i resoluciones se encuentran entre los documentos adjuntos a esta Memoria.

Me limitaré a hablar de algunos :

La libertad de navegar por las bocas de Ceniza del rio Magdalena, ha sido el complemento de la traslacion de la Aduana de

Sabanilla a Barranquilla, decretada con esa mira en el año de 1876.

Esta providencia se halla acorde con las miras del Gobierno, de que ántes he hablado: las de dar facilidades al comercio i proporcionar economías en los gastos de transporte; lo cual redundando naturalmente en provecho de los consumidores de mercaderías extranjeras i de los esportadores de nuestros productos, o sea en beneficio de la riqueza nacional.

Para dar a la medida toda la estencion posible en favor del comercio, se ha declarado que el desembarque i reembarque en el puerto de Barranquilla puede hacerse por simples trasbordos de los buques marítimos a los fluviales, i viceversa, cuando en ello no haya inconveniente a juicio del Administrador de la Aduana. Tambien se declaró que los buques que entran por esa via, no están sujetos a derechos de toneladas.

El Gobierno ha hecho conocer estas ventajas en el exterior, por medio de los Consulados; i la compañía de vapores ingleses denominada "Harrison line," ha anunciado ya que aquéllos harán sus viajes por las Bocas. Tambien los hacen, i fueron los primeros en usar de la libertad otorgada, los buques de la Compañía de hielo i maderas de Norte-América. Pronto se recibirán datos precisos de la Aduana de Barranquilla sobre el número, clases i nacionalidades de los buques que han traficado hasta ahora por la via fluvial.

Todavía no ha trascurrido el tiempo suficiente para conocer si es innecesario, para evitar el contrabando, que los buques que entren por las Bocas con destino a Barranquilla, hayan de tocar primero en algun puerto marítimo. Convendria, en mi concepto, que se autorizase al Poder Ejecutivo para que pudiese disponer que se prescindiera de esa formalidad legal, en caso de hallarla inútil i a reserva de exigirla de nuevo si la esperiencia hiciere conocer que la prescindencia no es buena.

Han sido declarados libres de derechos de importacion, con el objeto de facilitar el desarrollo de la industria i del comercio

del país, los siguientes artículos, en uso de la facultad que se deriva del inciso 2.º del artículo 1.º de la lei 11 del presente año: el hielo, cuya influencia hijiénica en nuestros climas ardientes de la costa es jeneralmente reconocida, i el cual es a la vez elemento de moralidad porque aleja el incentivo al uso de bebidas alcohólicas i fermentadas; las maderas de construccion dentro de las cuales se conduce el hielo; los alimentos sin preparar que ántes eran tambien libres; los animales vivos, las plantas vivas; las semillas, barbados i mugrones de las plantas; los materiales de construccion, como baldosas de piedra i de mármol; el carbon mineral, los aparatos para alumbrado por gas i para producirlo, las muestras en pequeños pedazos, los periódicos impresos, las monedas lejítimas, el heno i el tamo, i los equipajes de los pasajeros. Estos artículos, junto con los que se habian dejado libres de derechos por el decreto número 171 de 23 de marzo, son casi todos los comprendidos en la 1.ª clase de la tarifa.

La Aduana de Cúcuta ha tenido notables productos en el último año, i es de esperarse que continuará su progreso a medida que la paz sea mas estable en Venezuela, que crezca la moralidad en la administracion de la Aduana del Táchira, que penetrándose bien el Gobierno de aquel país de que la liberalidad de sus leyes de comercio, que pueden afectarnos será un motivo de iguales disposiciones por nuestra parte, i consiguientemente de provecho positivo en favor de ambos países, dé facilidades a nuestro comercio, i que nuestra industria i la mejora de los caminos en el Norte de la República vayan siendo mayores.

El Gobierno ha procurado dar a esa Aduana toda la importancia que merece, i últimamente ha contratado la construccion de locales de hierro para la Administracion i sus dependencias, con todas las condiciones necesarias i la bella apariencia que requiere la primera oficina nacional en esa frontera.

La obra quedaria completa con el ferrocarril hasta el puerto fluvial. Por mi parte creo que para que la vijilancia sea eficaz en

el celo del contrabando i para que el comercio no quede con gravámenes adicionales ántes de destinarse las mercaderías al consumo, el Gobierno debiera ser el dueño de la via férrea i de las bodegas en el puerto, como una anexidad de la Aduana, i como lo es en Barranquilla; o que la Administracion debiera estar en el mismo puerto.

Juzgo que esta obra quitaría casi toda su importancia a las cuestiones internacionales relativas a la propiedad i posesion del territorio de San Faustino. Desde que las facilidades i economía en el transporte de las mercaderías para el Táchira, unidas a la libertad de tránsito que se goza en Colombia, sean decisivas en favor de la via de Cúcuta, quedará de hecho olvidada la tendencia a que el comercio para aquella seccion venezolana tenga su curso por dicho territorio, que parece ser en lo que está la principal importancia del asunto.

Las dificultades que en el tiempo anterior se han presentado para la celebracion de un arreglo aduanero con Venezuela, que impida que una u otra de las dos Repúblicas quede defraudada por operaciones fraudulentas en el comercio de Cúcuta hasta el Táchira, han ido desapareciendo. En efecto, la principal dificultad consistia en la diferencia de los sistemas adoptados para computar los derechos de importacion: en Colombia se ha cobrado segun el peso de los objetos; i en Venezuela rejia una tarifa de derechos especiales para cada uno de ellos. Hoi se cobra segun el peso en ambas naciones.

No obstante, se toca todavía la dificultad que orijinan las diferencias en las cuotas del gravámen i en la clasificacion de las mercaderías.

Es creible que nuestro ejemplo en ir clasificando con atencion a las proporciones entre el peso i el valor de los artículos, por medio del procedimiento que establece el proyecto de lei de que ántes hablé, vaya inclinando a Venezuela a mejorar su tarifa en el mismo sentido, lo cual parece no haber sido olvidado por ella; i que, por tanto, haya al fin notable semejanza en los aranceles de ambos países. Entónces será mui fácil el convenio aduanero; o será innecesario si a la vez hai absoluto arreglo en la

Aduana del Táchira, pues parece que el mal está en las diferencias del impuesto i en la defectuosa administracion de aquella oficina.

La Aduana de Buenaventura va creciendo tambien en importancia, como es natural, por ser la primera que tenemos en el Pacífico. Cuando el ferrocarril una ese puerto con el interior del Estado, i las demas grandes vias en proyecto sean una realidad, dicha Aduana será tal vez la segunda de la Union. No está lejano el tiempo en que eso suceda ; de modo que nuestro porvenir es mas consolador de lo que parece, sin detenerse a considerar en los efectos de las medidas de actualidad. Atendido el curso que van tomando nuestros proyectos de mejoras materiales, solo necesitamos paz para mejorar notablemente nuestras condiciones económicas.

Tambien deberán ser de hierro los locales de la Aduana en dicho puerto, i habrá de construirse un muelle aparente para la carga i descarga de las embarcaciones. Escusado es decir que durante el año civil próximo pasado no podian emprenderse esas obras, no obstante haberse pensado en ellas, especialmente en la primera, desde hace largo tiempo.

Para facilitar su pronta marcha i observar con puntualidad sus itinerarios los buques de la Compañía inglesa de navegacion por vapor en el Pacífico, solicitó ésta de la Aduana de Buenaventura que le permitiese mantener un ponton o buque permanentemente anclado en la bahía, al cual pudiesen trasbordar los otros sus mercaderías de importacion i del cual pudiesen tomar las de esportacion, cuando a su llegada i partida no les fuese posible comunicarse directamente con la costa por falta de fondo ; pues esto solamente puede hacerse durante la alta marea. La Aduana accedió a tal solicitud mediante varias condiciones indispensables para evitar el contrabando, i sometió el punto a la aprobacion del Poder Ejecutivo. Este ha pedido nuevos informes para resolver en definitiva, fijando al propio tiempo las siguientes condiciones :

“1.^a Que el ponton no queda esceptuado de ninguna de las disposiciones legales relativas a los buques que entran, permanecen i salen de la bahía; 2.^a que solo se trasbordarán a él las mercancías de los buques que por obstáculo insuperable no puedan descargar directamente dentro de pocas horas de haber llegado al puerto; 3.^a que las mercancías que se trasborden de cada buque, se trasladarán a la Aduana en órden i con la debida separacion de las de otros buques, inmediatamente que cese el obstáculo que se haya presentado para descargarlas directamente del buque que las haya traído; 4.^a que este buque quedará responsable para con la Aduana por cualquiera infraccion, como si la descarga se verificara directamente; sin perjuicio de la responsabilidad que segun la lei pueda deducirse contra los buques en que se hayan traído las mercaderías, i contra sus aparejos, &c, &c, de acuerdo con el artículo 332 del Código Fiscal; 5.^a que el permiso provisional, o el permanente, si se concediere, para mantener el ponton en la bahía, cesará inmediatamente que lo determine el Poder Ejecutivo, por estimar que facilita el contrabando o por cualquiera otra causa; i 6.^a las demas que contiene la resolucion dictada por la Aduana.”

Como, segun los informes recibidos, el ponton debia estar ya en la bahía o próximo a llegar, naturalmente con gastos de consideracion, i como por otra parte la medida solicitada puede ser útil al comercio, juzgó el Gobierno que no era prudente negar el permiso de una manera absoluta o diferir el goce de él con dichas condiciones. Túvose tambien en consideracion que ese buque, destinado a no salir de la bahía i a ser el intermediario para la carga i la descarga, puede mui bien considerarse como una de las embarcaciones que se emplean en ésta. No obstante, seria de desearse que la lei dijera con entera claridad si es completamente lícita la permanencia de los pontones en dicho puerto colombiano entre tanto que se construye un muelle.

El Poder Ejecutivo ha pedido varios informes para la construccion de esta obra, que el crecimiento del tráfico va haciendo ya indispensable.

La Aduana de Santamarta recobrará naturalmente alguna importancia, con motivo de tocar en ella, en solicitud de permiso para entrar por las Bocas de Ceniza, algunos de los buques que vengán destinados a esa navegacion; pues, según se dice, los vientos son más favorables para ella siguiendo esa ruta que la de Nisperal; i además, la bahía es mucho mejor i está situada junto a una de las primeras poblaciones del litoral.

Parece que buques fluviales de cierto porte pudieran hacer, como los han hecho en otras épocas, viajes directos desde el puerto de Santamarta hasta el punto del Magdalena en que ahora descargan los que vienen, o hasta el punto en donde comienza el ferrocarril central. Si en ello no hai grave dificultad, pienso que el establecimiento de líneas de vapores que recorrieran ese trayecto, levantarían el comercio de aquella ciudad, digna de toda consideracion, porque, como acabo de recordar, su bahía es mejor que la de Sabanilla, lo cual la haría preferible para los buques extranjeros, en igualdad de circunstancias con la otra, respecto de facilidades para enviar las mercaderías hácia el interior.

El Gobierno ha mantenido en arrendamiento los muelles i el faro de dicho puerto, que pertenecen a la Municipalidad; pero aquellos, contruidos de madera i en jeneral en mal estado cuando los recibió la Aduana, han ido deteriorándose i, por último, uno desapareció.

La Secretaría de Hacienda ha dictado las providencias conducentes a averiguar si el deterioro i la destruccion han dependido de culpa de los empleados nacionales, para exijirles la debida responsabilidad; i como hasta ahora lo que parece es que la segunda no es imputable a falta de ellos, ha ordenado se suspenda el pago de la parte de arrendamiento que proporcionalmente hubiera de corresponder al muelle destruido. Acaso convendría que el Gobierno comprase esas obras, en lugar de seguir pagando 3,000 pesos por su arrendamiento anual.

Si los laudables esfuerzos que en la actualidad se hacen en favor de la limpia del Dique de Cartajena i su navegacion por

vapor, tienen buen éxito, recobrará en gran parte su antiguo tráfico este abrigado puerto.

Desde hace largo tiempo se viene hablando sobre un hecho notorio, cual es el de que por dicho Dique es por donde se hace el contrabando, con especialidad de los artículos de fuerte gravámen; todo por embarcaciones menores que toman los efectos que dejan los buques contrabandistas en las islas u otros puntos del litoral del Estado de Bolívar, i aun en uno de los puntos que comunican el mar con la bahía de Cartajena. Para impedir el fraude ha sido costumbre ejecutar constantes correrías por un bote guarda-costa a cargo del Resguardo de Cartajena, i ha debido mantenerse un destacamento en algun punto del Dique, segun órdenes dictadas en tiempo anterior. Ultimamente ha estimado el Gobierno, i en el mismo sentido opinan los señores Administradores de las Aduanas de aquel puerto i del de Barranquilla, que el punto en donde debe situarse permanentemente una seccion del Resguardo para exigir guias a fin de que no pasen mercaderías de contrabando, ha de ser Calamar; i se han dado las órdenes para llevar a efecto esa medida.

Dicha seccion celará a la vez el contrabando por embarcaciones menores que pudieran subir mercaderías introducidas sin la intervencion de las Aduanas de Santamarta i Barranquilla.

La Aduana de Riohacha estuvo ocupada por los revolucionarios durante dos meses, i por tanto sufrió los males consiguientes a tal hecho. Apesar de eso, sus productos en el año económico fueron mayores que en el anterior, i como lo mismo se habia observado en ese, con respecto al precedente, se advierte una tendencia segura hácia el progreso de la renta en aquel punto.

La civilizacion de la península goajira es la medida indicada para mejorar toda la seccion de la República en que se halla aquella oficina.

La Aduana de Tumaco tambien aumentó sus rendimientos en el último año económico, apesar de la guerra.

El porvenir del comercio por aquel puerto está, como tantas veces se ha dicho, en su fácil comunicacion con la parte sur del Estado en que se halla. El camino denominado del "Castigo" parece que no es irrealizable, como llegó a creerse, sino un poco costoso. Dícese que la otra via que proporcionará casi iguales ventajas, es la de Túquerres a Barbacoas.

El objeto de la Aduana de Carlosama es mas bien el de impedir el fuerte contrabando que sin ella se haria por la frontera ecuatoriana, con perjuicio de los rendimientos de la Aduana de Tumaco, que el de mantener una oficina de recaudacion de cuantiosos derechos.

El mayor o menor riesgo de contrabando por ese límite de la República está en razon directa de la superioridad o inferioridad de los gravámenes sobre la importacion de Colombia, comparados con los que se cobran en las Aduanas del Ecuador. Si los derechos en nuestro país, sumados con los gastos de trasporte a los lugares de consumo, son superiores a los derechos i gastos que se causan sobre las mercaderías introducidas por las costas ecuatorianas, es claro que habrá incentivo para traer los cargamentos por aquel país; i si sucede lo contrario, las importaciones se ejecutarán por Tumaco.

El dia en que existan las vias de comunicacion del Pacífico a los municipios del Sur, de que acabo de hablar, el Ecuador estará interesado en resguardar la frontera; i no es improbable que tal necesidad conduzca al benéfico resultado de que en ambos países se conceda tránsito exento de derechos de importacion i cualquiera otro, a las mercaderías extranjeras que pasen por cada uno de ellos con destino al otro.

Fué en esa seccion de la República en donde la guerra duró mas largo tiempo; por eso solo se obtuvieron productos en junio, julio i agosto, como ántes se informó.

REFORMAS.

La mas urgente de las reformas que requiere la buena administracion de este ramo, es la de modificar en parte el sistema penal, de tal modo que todos los castigos guarden justa proporcion con las infracciones que pueden cometerse ; pues la desproporcion hace que algunas veces resulte ineficaz la lei para moralizar las operaciones comerciales, impedir el contrabando i obtener productos de consideracion en las Aduanas. Si la pena es leve, no será suficiente para retraer de las tentativas de fraude ; i si es demasiado rigurosa, el Jurado de Aduanas se manifiesta ménos severo en la indefectible aplicacion de ella, i resulta que las infracciones mas graves quedan sin castigo.

Despues de la tarifa i de la determinacion de los puntos en que han de hallarse las Aduanas, ocupa el primer lugar en importancia, entre las disposiciones del ramo de que tratamos, la parte penal : todas las demas prescripciones son en jeneral desarrollos o reglas de procedimientos para la aplicacion de aquellas ; de tal modo que fijadas con acierto esas tres bases, el resto del trabajo, aunque haya de ser estenso, será necesariamente bueno.

Las reformas que juzgo urgentes, tanto respecto de dicho punto como en cuanto a los demas, son las siguientes :

1.º Que no se aplique pena por falta de espresion del peso correspondiente a cada uno de varios bultos que sean iguales en cuanto a él e idénticos en su forma i contenido, siempre que se indique el peso total ; i que solo se aplique el 10 por 100 de recargo sobre los derechos segun tarifa, cuando concurren las mismas circunstancias, escepto la de que los bultos sean exactamente iguales entre sí en cuanto a su especial peso.

2.º Que cuando la factura espresé el contenido de los bultos, sin hacer todas sino la mayor parte de las distinciones necesarias para conocer a qué clase de la tarifa corresponde la mercadería, se abran siempre los bultos, i si ésta resulta de la clase inferior de las en que está incluida en la tarifa, se aplique solo el recar-

go del 10 por 100. Ejemplo: se dice "jéneros blancos de algodón," sin distinguir si son lisos o bordados, &c, &c, i aparecen jéneros blancos de algodón ordinario, el castigo es ahora el de computar los derechos como de la clase superior de la tarifa i recargarlos con el 10 por 100; deberá ser solo este recargo; pero el bulto habrá de abrirse precisamente.

3.^a El artículo 261 del Código Fiscal dice: "El registro de los equipajes solo se llevará a efecto cuando el Administrador tenga fundadas sospechas de que contienen efectos que deben pagar derechos. Pero si el interesado no quisiere sujetarse al registro, se prescindirá de esta formalidad i se cobrarán derechos sobre el total del peso, como si fuesen efectos de última clase."

Por medio de este artículo i la parte final del inciso 10, § 1.^o del artículo 359, se pueden hacer frustráneas las disposiciones sobre facturas, presentando sin ese documento i como equipajes cuantos bultos de 5.^a clase quieran los introductores. Será útil, por consiguiente, limitar a cierto peso la aplicacion del artículo.

4.^a La necesidad de comprobar la identidad de los bultos de mercaderías que se presentan en las Aduanas, con los que expresan las facturas, así como la distincion de ellos entre sí, han determinado al Lejislador a exigir, respecto de cada uno, la espresion de su marca, numeracion, forma, peso i contenido.

Se ha observado que suelen ponerse en una misma factura, bajo igual marca i numeracion, bultos de diferentes clases de la tarifa; con lo cual se anulan los objetos de que acabo de hablar. Seria conveniente, por tanto, que la lei exijiese diferente número en los bultos de una misma marca.

5.^a La presentacion de las facturas dentro de plazo suficiente para pedir las al extranjero despues de que las mercaderías se hallan en las Aduanas, destruye el objeto principal de ese documento i entorpece las operaciones de aquellas oficinas i de la jeneral de cuentas.

Es fácil concebir cuántos fraudes podrian cometerse en la descarga de las mercaderías i en otras operaciones, aun en los almacenes de las Aduanas (si éstos no estuvieran a cargo de per-

sonas de probidad), cuando el dato relativo a los bultos i su contenido no se preconstituye sino que se forma *ex-post facto*. No debe olvidarse que los sobordos i las facturas son las bases sobre las cuales reposa todo el sistema adoptado para conocer la cantidad i clase de las mercaderías que han de pagar derechos, i qué sumas son las de cargo de los introductores primero, i de las Aduanas despues.

Seria conveniente rebajar al 10 por 100 de recargo sobre los derechos segun tarifa, la pena por falta de alguno de los dos ejemplares de la factura que debe recibir la Aduana, cuando se recibiese el otro, i dejar subsistente la antigua pena (que era la de considerar los bultos como de la clase superior de la tarifa i recargar los derechos con el 10 por 100) para los casos de falta absoluta de dicho documento.

La concesion de plazo para presentar las facturas es una modificacion que habia sido introducida al plan jeneral de las leyes de Aduanas; que fué derogada en 1868, i que volvió a hacerse despues. Todo un sistema puede dejarse sin efecto con una pequeña disposicion en apariencia insignificante; por lo cual requiere mui detenido estudio cualquiera innovacion en materia de Aduanas.

Por demas seria detenerme a mencionar las otras reformas que pueden hacerse en este ramo, cuando están espresadas en las Memorias sobre Hacienda i Fomento de los años anteriores. El estudio sobre las que no han sido ya adoptadas, pudiera servir de base a un proyecto de lei.

FISCALIZACION DE LAS OPERACIONES DE LAS ADUANAS POR LA SECRETARIA DE HACIENDA.

De acuerdo con el artículo 187 del Código Fiscal, la Secretaría de Hacienda ha ejercido la debida fiscalizacion sobre las

operaciones de las Aduanas i ha remitido a la Oficina jeneral de Cuentas los respectivos expedientes de importacion, con las observaciones del caso.

JURADO DE ADUANAS.

Cada dia se confirma el acierto que hubo en establecer esta Corporacion para regularizar la justicia en la aplicacion de las penas en materia de Aduanas.

Este tribunal se ha hecho acreedor al respeto del comercio i del pais en jeneral, por la severa justicia que caracteriza sus fallos.

Ha dictado numerosísimas decisiones en el año civil que acaba de terminar, i sus trabajos se hallan al corriente.

ESTADÍSTICA MERCANTIL.

El movimiento del comercio exterior en los puertos habilitados de la Union, durante el año económico próximo pasado, es el que aparece de los siguientes datos:

Entraron las siguientes embarcaciones:

ADUANAS.	BUQUES DE VELA.		BUQUES DE VAPOR.	
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.
Barranquilla	39	6,074	171	226,407
Buenaventura.....	47	1,916½	28	26,904
Cartajena	28	2,190	76	90,578
Carlosama .....	...	.....	...	.....
Cúcuta	384	8,704	...	.....
Riohacha	97	6,379	2	2,459
Santamarta.	42	3,848	36	44,046
Tumaco	62	1,362	35	23,248
	699	30,473½	348	413,642

Salieron los siguientes buques :

ADUANAS.	BUQUES DE VELA.		BUQUES DE VAPOR.	
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.
Barranquilla.	41	6,528	170	225,300
Buenaventura.....	44	1,836 $\frac{1}{2}$	28	26,904
Cartajena.	22	1,689	75	91,894
Carlosama .....	...	.....	...	.....
Cúcuta	397	9,146	...	.....
Riohacha.....	95	6,296 $\frac{1}{2}$	2	2,459
Santamarta	41	3,457	36	44,046
Tumaco.....	54	1,232	31	21,996
	694	30,215	342	412,599

El peso de las mercaderías importadas fué :

ADUANAS.	LIBRES.		De 1.ª clase.		De 2.ª clase.		De 3.ª clase.		De 4.ª clase.		De 5.ª clase.		SAL.		TOTAL.	
	KMOS.	GRS.	KMOS.	GRS.	KMOS.	GRS.	KMOS.	GRS.	KMOS.	GRS.	KMOS.	GRS.	KMOS.	GRS.	KMOS.	GRS.
Barranquilla....	583,283	545	1.542,468	768	1.147,218	834	1.588,591	049	1.053,698	246	1.192,064	558	31,100	..	7.138,425	..
Buenaventura...	45,442	..	70,297	..	117,810	..	113,721	..	110,817	..	126,714	..	1.070,287	..	1.655,088	..
Cartajena.....	.....	..	185,750	..	548,527	..	387,243	..	79,212	..	100,138	..	216,075	..	1.516,945	..
Carlosama.....	.....	..	8,618	..	1,976	..	734	..	187	..	.....	..	2,762	500	14,277	500
Cúcuta .....	.....	..	60,046	500	735,783	..	702,496	750	87,287	..	152,143	500	966,531	..	2.704,287	750
Riohacha .....	.....	..	223,187	250	70,618	..	63,479	..	62,499	500	30,799	..	.....	..	450,582	750
Santamarta.....	.....	..	205,371	..	246,855	..	114,277	690	31,955	..	17,662	460	409,873	..	1.025,994	150
Tumaco.....	.....	..	444,179	800	171,515	..	38,465	200	20,651	..	39,643	..	84,960	..	799,414	..
	628,725	545	2.739,918	318	3.040,302	834	3.009,007	689	1.446,306	746	1.659,164	518	2.781,588	500	15.305,014	150

El peso de los artículos esportados fué:

ADUANAS.	MINERALES.		ANIMALES.		MANUFACTURAS.		VEJETALES.	
	Kilógramos.	Gmos.	Kilógramos.	Gmos.	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.
Barranquilla ..	57,055	008	416,708	.....	164,414	...	10.174,030	750
Buenaventura.	20	.....	138,536	.....	561	...	695,665	...
Cartajena. ....	.....	.....	119,739	.....	388,660	...	2.605,400	...
Carlosama. ....	.....	.....	.....	.....	8,375	...	.....	.....
Cúcuta .....	.....	.....	16,520	.....	25,480	...	7.300,490	...
Riohacha	101	.....	172,143	.....	2,350	...	1.535,780	...
Santamarta ...	1,215	.....	27,623	.....	41,186	...	470,757	...
Tumaco. ....	.....	.....	.....	.....	1,430	...	967,504	500
	58,391	008	891,269	.....	632,456	...	23.749,627	250

Dichas mercaderías se hallan contenidas en los siguientes bultos:

ADUANAS.	Bultos importados.	Bultos esportados.
Barranquilla	148,502	211,516
Buenaventura.	931,827	24,628
Cartajena	60,074	40,806
Carlosama	241	134
Cúcuta	57,184	123,194
Riohacha	33,101	12,739
Santamarta	18,301	10,808
Tumaco	427,197	49,738
	1.676,427	473,463

El valor de los objetos que han pasado por las Aduanas fué:

ADUANAS.	VALOR	
	DE LOS IMPORTADOS	DE LOS ESPORTADOS
Barranquilla	3.592,657 35	4.997,911 45
Buenaventura	380,641 60	378,293 25
Cartajena	420,551 90	661,119 40
Carlosama	11,765 ...	948 ...
Cúcuta	1.884,082 ...	3.770,320 ...
Riohacha	108,700 57	147,141 70
Santamarta	135,453 90	30,011 32
Tumaco	175,257 38	63,325 98
	6.709,109 70	10.049,071 10

SECCION SEGUNDA.

Peaje nacional.

Cuando aun no estaba terminada la guerra i teniamos la impresion del peligro en que se hallaba el órden i de la necesidad de que el Gobierno tuviera los recursos suficientes para dominar la situacion de entónces i asegurar la paz en lo porvenir; cuando el comercio no tenia la confianza con que cuenta al presente para sus operaciones; todos nos resignábamos razonablemente ante la imposicion indispensable de contribuciones que habian de servirnos para obtener el fin que deseábamos. Pero pasó el peligro inmediato de aquellos dias, i sin acordarnos de que eso es debido a la actitud del Gobierno i a los sacrificios a que nos habiamos resignado, despues han solido parecernos insoportables éstos.

Tal es lo que parece ha sucedido con el derecho de peaje nacional. Impuesto por la lei, es decir, por el Congreso, por la Nacion entera, hizo uso de él el Poder Ejecutivo para tener los recursos que el Gobierno requiere, i una parte, aunque relativamente mui pequeña de los ciudadanos, encontró demasiado pesada esa contribucion, por la cual se igualaron las mercaderías que estaban en las Aduanas el dia en que comenzaron a cobrarse mas altos derechos, con las que ese mismo dia i despues entraron a aquellas oficinas.

La resolucion que compendia las razones justificativas de la expedicion del decreto sobre la materia, merece en mi concepto ser considerada atentamente, para medir despues el grado de fuerza, de justicia, i acaso de pasion, que haya habido en las censuras de una parte de los comerciantes interesados.

El Poder Ejecutivo solo desea que el Poder Lejislativo, manteniéndose superior, como siempre lo es, a las influencias de todo

jénero con que suelen apasionarse algunos asuntos para sacarlos del radio de la verdad, resuelva sobre sus procedimientos en el particular. Por su parte, le basta no haber extralimitado sus facultades i haber empleado en beneficio de la seguridad pública los esfuerzos que han estado a su alcance.

He aquí la resolución, la cual fué dictada en un memorial de varios comerciantes de esta capital, que se halla publicado en el número 3959 del Diario Oficial.

Visto el precedente memorial, se observa :

1.º Que a causa de la suspensión del tráfico entre las costas i el interior del país durante la guerra, se agotaron en su mayor parte las existencias de mercaderías que habia en las plazas comerciales ;

2.º Que por tanto las mercaderías que estaban detenidas en las costas vendrán a llenar, junto con las de las nuevas introducciones, las necesidades del consumo ;

3.º Que en consecuencia todas estas mercaderías pueden i deben quedar gravadas con iguales impuestos fiscales ;

4.º Que el último recargo de los derechos de importación sobre las nuevas introducciones, i el derecho de peaje sobre las que estaban en la costa i no han llegado a su destino, son enteramente iguales ;

5.º Que cualquiera ventaja en favor de estas últimas disminuiría las nuevas importaciones hasta que ellas se agotaran ; o daría lugar a las introducciones de contrabando ; lo cual es obvio que también disminuiría los productos de las Aduanas i sería contrario al fin que se ha propuesto obtener el Gobierno al elevar los derechos de importación ;

6.º Que el derecho de peaje, a la vez que impedirá el mal de que se acaba de hablar, constituirá un nuevo recurso fiscal, que es indispensable para atender a los gastos públicos ;

7.º Que la paralización del capital invertido en las mercaderías existentes en la costa durante la guerra, es equivalente a la que, también por causa de ésta, han sufrido no solo los capitales que ahora se destinan a las nuevas importaciones, sino casi todos los demás que se han conservado ;

8.º Que las mercaderías que existían en la costa tienen sobre las que se han pedido recientemente, la ventaja de poderse realizar sin competencia i de producir ganancias durante el tiempo que las otras tardarán en llegar a sus respectivos mercados, lo cual acaso será una compensación de los gastos que las primeras pueden haber tenido en la costa durante la guerra ;

9.º Que cualquier recargo en el valor de las mercaderías no grava en definitiva a los comerciantes sino a los consumidores; lo cual no dejará de tener lugar al presente, por falta de compradores de las que acaban de llegar o están cerca de sus respectivos mercados, pues hai necesidad de su consumo;

10. Que el Gobierno de la Union tiene el derecho de establecer las rentas nacionales (inciso 3.º artículo 16 de la Constitucion), sin restriccion alguna;

11. Que el impuesto de que se trata es una contribucion enteramente semejante a las de importacion, tránsito, internacion i otras, que son verdaderos peajes i que se cobran en las fronteras i algunas veces se han hecho efectivas en el interior del país, por medio de las oficinas de comercio, las Administraciones de Hacienda, &c, &c.

12. Que lo que da el carácter de jeneral a una contribucion es el hecho de imponerse sin distincion a toda persona, cualquiera que sea, que se halle en determinado caso; sin que se requiera que precisamente hayan de pagarla todos los habitantes de la Union. La lei puede disponer, por ejemplo, que se pague un derecho de tránsito por Cúcuta, i nadie dirá que es preciso que se establezca el mismo derecho en Panamá u otros lugares de la Union: algunos puertos tienen Aduanas i otros son francos: los derechos sobre ciertas mercaderías que consumen unos individuos, no son iguales a los que pagan las que consumen otros. Así pues, el derecho de peaje no dejará de ser una contribucion jeneral aunque haya mercaderías que por razon del tiempo en que él se ha establecido, no queden gravadas. Igual observacion podrian hacer en tal caso, al tiempo de ponerse en vigor una nueva tarifa de Aduanas, los introductores que acabaran de hacer importaciones, o los que no hubieran alcanzado a efectuarlas ántes del cambio. Tambien podrian decir lo mismo los traficantes que acabaran de comprar sal, o los que no hubieran llegado, cuando comienza a rejir un nuevo decreto sobre precio de venta de esta materia en las Administraciones del ramo;

13. Que la lei esceptuó del derecho de peaje a las mercaderías que ya habían llegado a su destino, aunque hubiesen estado tambien detenidas en la costa durante la guerra, seguramente porque repugna imponer contribuciones sobre efectos que se supone han sido ya realizados o consumidos: sobre mercaderías cuyos precios ya no pueden elevarse por el introductor para deducir el recargo, por haber sido realizadas de antemano;

14. Que por el hecho de haber sancionado sin observacion alguna el Poder Ejecutivo la lei 51 del presente año, ha resuelto de una manera

explícita e irrevocable, por su parte, sobre la constitucionalidad de aquel acto ;

15. Que las grandes i premiosas necesidades del Tesoro obligan al Gobierno a decretar el mencionado derecho de peaje, el cual al ménos se repartirá entre un grandísimo número de consumidores de mercaderías extranjeras, en vez de imponer otras contribuciones que recaigan sobre una parte relativamente pequeña de los ciudadanos ; i

16. Que el derecho de peaje servirá para cubrir una gran parte de los empréstitos que se han hecho a la Nacion ; fomentará el crédito de la deuda pública ; i contribuirá al restablecimiento de la buena situacion del Tesoro i consiguiente disminucion de las contribuciones nacionales.

En consecuencia no accede el Poder Ejecutivo a la solicitud contenida en dicho memorial.

Llévese a efecto la publicacion del decreto que se ha dictado en uso de las facultades que confiere el artículo 3.º de la mencionada lei.

El Secretario,

LUIS BERNAL.

Debe tenerse presente, ademas, que si el Gobierno hubiese dispuesto que para el cobro del derecho de peaje se reconocieran las mercaderías en los lugares del tránsito en donde se encontraran, el comercio habria sufrido perjuicios enormes ; i que fué precisamente para no causárselos, que se adoptó el medio de liquidar el derecho sobre los bultos que era notorio habian estado en las Aduanas hasta la época de la sancion de la lei que lo impuso ; a reserva de no cobrarlo a quienes comprobaran con sus documentos comunes de comercio que los cargamentos habian llegado a su destino ántes de la fecha de la lei. No se ha exigido el pago, como parece se ha asegurado, sobre mercaderías que no estuviesen en las Aduanas o en via para su destino en dicha fecha ; lo que se ha ejecutado, como acabo de explicarlo, es tomar un punto de partida sobre los hechos que eran notorios, para cobrar el impuesto a las mercaderías afectadas por la lei, sin causar vejaciones i pérdidas al comercio : no se ha dicho que los objetos introducidos desde 1.º de setiembre de 1876 paguen el derecho de peaje, sino los que hallándose en esa circunstancia no hubieran llegado a su destino el 24 de mayo. Véase, pues, que la retroactividad que ha querido imputarse a las disposiciones del respectivo decreto no existe.

Ultimamente ha dictado el Poder Ejecutivo un decreto reformativo, que dice así:

“Las mercancías de que trata el artículo 3.º de la lei 51 de 1877, que a la fecha de la publicacion de ésta en los lugares en que debe ser liquidado i cobrado el derecho a que dicho artículo se refiere, estuvieran ya dadas al consumo o en poder de sus dueños, quedan esceptuadas del recargo que se establece por el mencionado artículo.

En consecuencia, los derechos de peaje que se hayan cobrado sobre las mercancías esceptuadas por este decreto, serán devueltos a sus respectivos dueños.”

SECCION TERCERA.

Salinas.

Desde que la Constitucion de Rionegro consagró como bases esenciales de la asociacion política estos principios: “No es lícito imponer obligaciones especiales que hagan a los individuos a ellas sujetos de peor condicion que los demas; ni se puede privar a los colombianos de su propiedad sino *por pena o contribucion jeneral*,” se hizo patente la necesidad de introducir una reforma en el modo de percibir el impuesto sobre la sal para ponerlo de acuerdo con las disposiciones constitucionales. Dos medios se presentaban naturalmente para llegar a ese resultado: o dar al impuesto el carácter de contribucion jeneral, haciéndolo estensivo a los Estados de la Union en que no hai minas de sal jema ni vertientes abundantes elaboradas por cuenta de la Nacion; o suprimir el monopolio de elaboracion i dar libre esta industria, sin perjuicio de vender el Gobierno las materias primeras.

El ilustrado Secretario de Hacienda, doctor Miguel Samper, inició la adopción del primer medio, proponiendo un proyecto de ley que extendía el pago del impuesto a todos los Estados con excepción de Panamá. Ese proyecto, que se registra en la Memoria al Congreso de 1869, no fué adoptado, no obstante las muy sólidas razones en que lo apoyaba su autor; pero dió lugar al estudio de esa grave cuestión, que no puede dejar de tener una solución constitucional tarde o temprano.

El Congreso de 1870 sentó bases para llegar a la adopción del segundo medio, disponiendo en el artículo 11 de la ley 88 que cuando el consumo de la sal vieja llegara a seis millones de kilogramos anuales, el Poder Ejecutivo podía suprimir la elaboración por cuenta del Gobierno i dar al espendio únicamente la sal vieja, agua salada o sal de caldero, para que los particulares hicieran de estas especies el uso que a bien tuvieran. Esta autorización fué ratificada por el Congreso de 1873, al sancionar el Código Fiscal, que reprodujo en su artículo 454 la misma disposición; i no obstante haberse llenado la condición de venta de 6.000,000 de kilogramos de sal vieja en alguno de los años siguientes, no se hizo uso de la autorización de suprimir la elaboración oficial i dar a la venta solamente la materia prima.

El Congreso de 1875 dió al Poder Ejecutivo, por la ley 33, las más amplias autorizaciones para administrar la renta de salinas, i en uso de ellas la última Administración espidió el decreto número 22 de 1876, por el cual se declaraba libre la elaboración desde 1.º de setiembre siguiente; mas, no obstante las sólidas i razonadas convicciones que el actual encargado del Poder Ejecutivo ha abrigado siempre en favor de esta medida, se vió obligado a suspender indefinidamente los efectos de ese decreto, por causa de la complicación política que empezaba a entorsearse i que no era una época aparente para hacer un ensayo de tanta trascendencia. Se espidió, pues, en 2 de julio el decreto número 221, por el cual se aplazó para más tarde el planteamiento de esa libertad que tanto reclaman la justicia, las conveniencias del Tesoro, el desarrollo de la riqueza i hasta la misma Constitución de la República.

Al suspender el Presidente la vijencia del decreto aludido de 20 de enero, se halagaba con la esperanza de no terminar su período sin dejar planteada esa medida; pero la prolongacion de la guerra, las graves atenciones de otro órden que han rodeado al Gobierno una vez restablecida la paz, i, mas que todo, la proximidad de la inauguracion de otra Administracion que puede llevar a cabo esa medida en un tiempo ménos azaroso, han hecho que se dejen las cosas como están, para que la nueva Administracion resuelva en la materia lo que estime mas conveniente.

Esta cuestion no está relacionada solamente con las disposiciones constitucionales sino con el aumento de los rendimientos de la renta, lo cual no puede dejar de conseguirse con la libertad de elaboracion, porque desde que ésta exista, la elaboracion se hará en grande escala a causa de poderse dedicar a ella los grandes como los pequeños capitales en todos los lugares en que hai bancos de jema o fuentes saladas: aumentada así la produccion, no puede ménos que ensancharse el radio de cónsumo, pues los productores se verán obligados a buscarle salida al producto que no puedan vender en los lugares en que lo fabrican, i lo llevarán con tal fin a los mercados en que puedan esponderlo. Si el consumo i la produccion se ensanchan i éstos son alimentados por la venta de las primeras materias que el Gobierno verifica, no es susceptible de duda que los rendimientos del Tesoro aumentarán proporcionalmente. La libertad resolverá, pues, el problema de la manera mas ventajosa para todos, i principalmente para el Tesoro público.

PORMENORES DE ADMINISTRACION.

Uno de los males que se desprenden de la situacion de guerra es la necesidad de elevar el precio de la sal para aumentar los recursos con que se atiende a los gastos que ella orijina. A este medio se vió obligado a ocurrir el Poder Ejecutivo desde el 1° de

setiembre de 1876, elevando los precios por decreto número 475, de 31 de agosto, a los siguientes:

La compactada a \$ 1-60 los 12½ kilogramos.

La de caldero a \$ 1-50 los id. id.

La vijua a \$ 1-40 id. id.

Mas, anulados los rendimientos de la renta de Aduanas por la suspension de toda importacion i esportacion en el curso de la guerra, se halló que era insuficiente el producto de la de salinas para atender medianamente a los gastos, i hubo por tanto que aumentar los precios anteriores a \$ 2, i \$ 1-80 en las sales compactada i de caldero, que eran las de mas consumo, i rebajar el de la vijua a \$ 1-20 para darle mayor aceptacion: por decreto número 124 de 1877, de 5 de marzo, se fijaron estos precios; i por decreto número 257, de 8 de mayo, se restablecieron a los términos del de 1866, número 475, de que arriba hablé.

Esta elevacion de precios produjo un rendimiento mucho mayor que el del año económico anterior, no obstante que la cantidad de sal vendida fué mucho menor, i que no estuvieron en actividad todas las salinas.

En el Estado de Cundinamarca hubo necesidad de suspender los trabajos i las ventas en las salinas de Sesquilé, Nemocon, Tausa i Gachetá, porque las guerrillas ocupaban con frecuencia esas salinas a tiempo de verificar los deshornos, i se apoderaban i disponian de la sal elaborada. Cerradas dichas salinas, los guerrilleros las elaboraban o los comiseros se aprovechaban del abandono para hacer el contrabando, lo cual disminuyó en gran parte las ventas de la única salina que el Gobierno elaboraba, que era la de Cipaquirá.

Esas mismas guerrillas impedian toda comunicacion del Gobierno con las Administraciones de las salinas de Pajarito i Chita i Muneque; por tanto ninguna de las órdenes comunicadas por esta Secretaría ni los informes enviados por dichos Administradores llegaban a su destino. El señor Presidente del Estado de Boyacá, en su calidad de Ajente del Poder Ejecutivo nacional, i en vista de esa situacion, dictó las providencias que estimó mas oportunas i nombró interinamente los individuos que debian

reemplazar a los empleados que se separaban de su destino para tomar servicio en el ejército. Hizo mas: urjido por la necesidad de aumentar los recursos para atender a los gastos de guerra, para lo cual eran insuficientes los mui pocos que se recibian de Pajarito i de Chita i Muneque, celebró un contrato de elaboracion de las salinas de Chámeza, al cual se dió fin con el decreto número 440 del presente año, por el cual se dispuso la elaboracion de aquellas salinas por cuenta del Gobierno desde 1.º de setiembre en adelante.

Mas, no obstante las medidas adoptadas por el Gobierno de Boyacá, la salina de Chita estuvo mui mal servida, i con motivo de la entrada que una guerrilla hizo a ella, no se ha rendido la cuenta de sus productos en todo el año económico ni se ha podido obtener dato alguno acerca de la cantidad de sal elaborada i vendida. Es esta la razon por qué las casillas de esas salinas en los respectivos cuadros se hallan en blanco.

En el presente año económico se han reorganizado ya los trabajos i la Administracion de aquellas salinas, lo mismo que las de Nemocon, Tausa i Sesquilé, i la venta de agua salada en Gachetá; empezando por reconstruir los hornos i reparar los demas daños que las guerrillas ocasionaron en las fábricas de elaboracion i demas edificios que el Gobierno tenia en ellas.

El número de kilogramos de sal vendida en las salinas de que se tienen datos, i el producto de las ventas en el año económico de 1876 a 1877, comparados con los resultados que se obtuvieron en el año anterior, es como sigue:

	Año de 1875 a 1876.		AÑO DE 1876 A 1877.		Productos en 1875 a 1876.		Productos en 1876 a 1877.	
	Kilógramos.	Gmos.	Kilógramos.	Gmos.	Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.
Cipaquirá.....	10.320,515	.....	7.864,069	500	526,441	70	952,270	60
Nemocon.....	1.245,525	.....	278,300	.....	73,246	80	35,577	60
Tausa.....	732,475	.....	8,262	.....	46,878	40	1,055	40
Sesquilé.....	1.135,475	.....	48,747	500	68,753	80	6,239	45
Gachetá.....	397,200	.....	134,325	.....	3,192	30	1,216	75
Totales.....	13.831,190	.....	8.333,704	....	718,513	..	996,359	80
Chita i Muneque.....	1.439,010	.....	.....	.....	88,489	10	.....	..
Pajarito.....	187,980	.....	206,868	750	7,783	60	19,520	70
Chámeza.....	.....	.....	123,062	500	.....	...	15,754	35
Almacen en Sogamoso.....	563,947	500	150,575	.....	28,326	90	15,041	75
Totales.....	2.190,937	500	480,506	250	124,599	60	50,316	80
Cumaryl i Upin.....	138,893	625	113,850	.....	3,332	75	9,108	...
Totales.....	138,893	625	113,850	.....	3,332	75	9,108	...
RESÚMEN.								
En Cundinamarca.....	13.831,190	.....	8.333,704	.....	718,513	...	996,359	80
En Boyacá.....	2.190,937	500	480,506	250	124,599	60	50,316	80
Salinas varias.....	138,893	625	113,850	.....	3,332	75	9,108	..
Totales jenerales.....	16.161,021	125	8.928,060	250	846,445	35	1.055,784	60

Como se ve, el número de kilogramos de sal vendida disminuyó, i el producto no obstante aumentó, a causa del mayor precio a que se vendió la sal. Si estos precios se conservan i se ponen en actividad todas las salinas, los productos se aumentarán considerablemente.

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

SALINAS.	Producto bruto.	Gastos.	Producto líquido.
Cipaquirá.....\$	952,270 60	99,395 10	852,875 50
Nemocon.....	35,577 60	5,634 90	29,942 70
Tausa.....	1,055 40	3,393 45	.....
Sesquilé.....	6,239 45	4,505 70	1,733 75
Gachetá.....	1,216 75	535 70	681 05
Chita i Muneque.....	.....	.....	.....
Pajarito.....	19,520 70	7,646 80	11,873 90
Chámeza.....	15,754 35	4,110 40	11,643 95
Almacen en Sogamoso.....	15,041 75	10,721 95	4,319 80
Cumaryl i Upin.....	9,108 ..	1,889 55	7,218 45
Totales.....\$	1.055,784 60	137,833 55	920,289 10

Los gastos en el año económico de 1875 a 1876 ascendieron a.....	\$ 216,389 15
I en el de 1876 a 1877, a	137,833 55
Disminucion en los gastos.....	\$ 78,555 60

Esta disminucion proviene, como se ha dicho, de no haber estado en actividad las salinas de Nemocon en 8 meses del año económico ; la de Sesquilé en 11 ; la de Tausa en 11 ; la de Gachetá en 8, i el almacen de Sogamoso en casi todo el año, i de no tenerse datos de los que se hicieron en Chita i Muneque.

La comparacion entre el número de kilogramos vendidos en el año último con el del anterior, da el siguiente resultado, excepcion hecha de los vendidos en la salina de Chita :

En 1875 a 1876	ks. 16.161,021 125 gs.
En en 1876 a 1877.....	8.928,060 250
Disminucion.....	ks. 7.232,960 875 gs.

Lo que equivale al 44-756 milésimos por 100 de ménos, próximamente.

El producto líquido que dieron las salinas en el último año, es, como se ha visto, de	\$ 920,289 10
Deduciendo por déficit en Tausa	2,338 05
Quedan.....	\$ 917,951 05
I en el año de 1875 a 1876.....	630,375 95
Aumento en el último año.....	\$ 287,575 10

Lo que equivale a un aumento de 45-619 milésimos por 100, próximamente.

SECCION CUARTA.

Amonedacion.

Mui vario ha sido el modo de pensar de mis antecesores en relacion con la conservacion o supresion de las Casas de moneda. Opiniones mui respetables se han emitido en pro i en contra, lo

cual, en mi concepto, ha provenido de que los unos ven la cuestion por el aspecto de renta que puede tener i tiene en algunos países, i los otros solo la consideran bajo el punto de vista de un servicio o garantía prestado a la sociedad, como parte de la seguridad que los Gobiernos tienen el deber de dar a los asociados.

Si este asunto tiene dos faces, lo que hai que estudiar i resolver es cuál de las dos es mas importante para darle la preferencia, sin mezclar como argumento el amor propio nacional.

Vista por el lado fiscal, lo que hai que resolver es esto: ¿solo deben prestar los Gobiernos a la sociedad los servicios de que deriven utilidad representada por ingresos de productos líquidos a sus Tesoros? Esta cuestion está resuelta de hecho negativamente en todos los países en que, como en el nuestro, se mantienen servicios como el de correos i otros varios, no obstante que no se derivan de ellos en definitiva utilidades para el Tesoro. Respecto de estos servicios se ha reconocido, pues, que los gobiernos deben prestarlos a la sociedad, porque son buenos i necesarios, i no obstante la circunstancia de no dar rendimientos al Tesoro, sino gastos.

En mi concepto la amonedacion está en el mismo caso. "El grande objeto de los gobiernos, ha dicho un publicista, es dar seguridad a los asociados; el termómetro para juzgar de la bondad de un gobierno es la seguridad que dé." Nadie desconoce la influencia inmensa que en el desarrollo de la industria i de la riqueza, que es su consecuencia, ejerce la seguridad de que la moneda, que sirve de intermedio en los cambios, tiene el peso i la lei que espresa, para que su valor intrínseco equivalga al de los productos que se dan en cambio de ella; i esta seguridad no puede darla la libertad de amonedacion sino la fe pública del Gobierno, que se encarga de esta operacion no para hacer ganancias sino para dar la seguridad de que esa moneda tiene el peso i la lei que lleva en su sello.

Pero se dice que nuestra moneda es mui imperfecta, i que esto se presta mucho a la falsificacion. Razon es esta para tratar de perfeccionar los elementos i sistemas de amonedacion, pero no para suprimir las Casas establecidas. Ya ha empezado el Go-

bierno a trabajar en este sentido, comprando una máquina de vapor para adaptarla a la amonedación en la Casa de moneda de esta ciudad. El contrato celebrado se halla entre los documentos anexos a esta Memoria.

La dificultad espuesta quedará, pues, vencida dentro de poco; tendremos moneda tan perfecta como puede obtenerse con la fuerza del vapor, i el país no quedará sujeto a las contingencias a que lo están los que hacen acuñar su moneda en el extranjero, ni a las pérdidas i la inseguridad de aquellos en que es libre la fabricación de ese elemento de cambio.

Como es bien sabido, uno de los efectos que infaliblemente producen las revoluciones, es el de hacer ocultar el numerario, no quedando fuera de los escondites ni el puramente necesario para las mui limitadas transacciones que se verifican en esas épocas. En estas situaciones es un gran recurso el poder amonedar algunas cantidades que alimenten la circulación en sus menores transacciones, i atender así a una de las mas premiosas necesidades sociales. Esto sucedió en el curso de la última guerra en la Casa de moneda de esta ciudad, que mientras no hubo qué amonedar se dispuso que se cerrara; pero al tenerse noticia de que habia personas o compañías dispuestas a introducir metales para convertirlos en moneda, se ordenó que abriera sus trabajos por el tiempo i con el personal absolutamente necesarios para la operación. Así es que, como se verá en los respectivos cuadros, en el curso del último año económico, i no obstante la revolución, hubo introducciones de metales en las Casas de moneda en estos términos:

En oro.....	kgs.	539-731	grs.
En plata.....		3,925-534	
Total.....		kgs.	4,465-265

Los cuales, amonedados, dieron a la circulación las siguientes cantidades:

En oro.....	\$ 334,720
En plata.....	157,273
Total.....	<u>\$ 491,993</u>

Los productos obtenidos por derechos de amonedacion, febles, aprovechamientos, &c, ascendieron a.....	\$ 12,477 056
I los gastos a	28,785 222
Dando por tanto un déficit de.....	<u>\$ 16,308 166</u>

Este déficit es algo menor, porque en los gastos están comprendidos los sueldos de los empleados de la Casa de moneda de Popayan, que no sirvieron en una parte del año a causa de que no hubo introducciones de metales para amonedar, i no se les ha pagado porque, conforme a disposiciones vijentes del Código Fiscal, solo pueden i deben mandarse pagar los servicios prestados, i allí no hubo servicio.

El resto del déficit está suficientemente compensado, en mi concepto, por el beneficio que recibió la sociedad con la posesion de ese elemento de cambio de que tanta necesidad tenia en los aciagos tiempos que atravesó.

SECCION QUINTA.

Tierras baldías.

El cuadro de adjudicaciones que figura entre los documentos anexos a esta Memoria, da conocimiento de las operaciones de este jénero que se han verificado en el curso del año.

Suprimida la oficina de Estadística nacional, que tenia a su cargo este ramo, fué preciso disponer que el despacho de él se anexara a una de las otras secciones de esta Secretaría, aumentando así en mucho el trabajo de ella. En mi concepto, seria justo elevar en algo el sueldo del oficial 1.º de esa seccion, que es la tercera.

Los títulos por las cien mil hectaras de tierras baldías con que la lei 18 de 1874 auxilió la empresa del ferrocarril de Antioquia al rio Magdalena, han sido emitidos i entregados al individuo que designó para recibirlos el Gobierno del Estado.

En este ramo solo me permito recomendar la adopción del proyecto de lei que figura entre los documentos anexos a la Memoria de mi antecesor, elaborado con el propósito de organizarlo mejor, llenando todos los vacíos notados en las disposiciones del Título respectivo del Código Fiscal, i en el cual se contienen todas las previsiones convenientes para no tener que lamentar mas tarde, i cuando ya no sea tiempo, errores que ahora pueden evitarse.

SECCION SESTA.

Minas.

Poco notable hai que informar en este ramo.

I.

MINAS DE PLATA DE SANTA ANA I LA MANTA.

En cumplimiento del artículo 3.º de la lei 8.ª de 1874 se invitó a contrato de venta o de arrendamiento de estas minas, desde aquella época. Hiciéronse entónces circular las invitaciones dentro i fuera del país, i no se obtuvo ninguna propuesta.

El Poder Ejecutivo habia dictado las medidas conducentes a la conservacion en buen estado de dichas minas i de los elementos para su explotacion existentes en ellas, como lo ordenaba dicho artículo; pero habiéndose recibido informes de que los gastos de conservacion excederian de mil pesos, i prescribiendo la lei 58 del referido año que en tal caso no se hiciera el gasto, se mandaron suspender los trabajos, i se pusieron a disposicion de la Secretaría del Tesoro los elementos de elaboracion, para que fuesen administrados como los demas bienes nacionales. Así se informó en la Memoria de esta Secretaría correspondiente al año de 1876.

En el mes de agosto solicitó el señor W. D. Powles que se enajenasen en remate público dichas minas; pero juzgando el Poder Ejecutivo que esa época no era la mas a propósito para obtener dentro ni fuera del país propuestas ventajosas para empresas industriales aquí, se abstuvo de hacer invitaciones al efecto.

En mi concepto no debe darse ningun paso en el sentido propuesto, sin obtener ántes un conocimiento mayor que el que ahora se tiene de lo que pueden valer i producir las minas, a fin de promover la debida competencia i de conseguir un contrato favorable para la Nacion.

El memorial del señor Powles i la resolucion consiguiente se hallan entre los documentos adjuntos a esta Memoria.

II.

MINAS DE AZUFRE DE GACHALÁ.

Esta propiedad nacional, que comprende no solo las minas sino tambien terrenos valiosos, se ha hallado a cargo de la "Compañía fabricante de Cundinamarca," en virtud de los incidentes que constan por estenso en la resolucion espedida por este Despacho el 31 de julio último i que se halla entre los documentos sobre minas adjuntos a la presente esposicion.

Se han dado las órdenes convenientes a la Tesorería jeneral para el arrendamiento de las espresadas minas i terrenos, en remate público, desde el 9 de diciembre, en que han debido ser entregados al Gobierno.

Respecto de las demas minas, ninguna novedad hai en el curso que seguian los asuntos en el año anterior.

SECCION SETIMA.

Contabilidad.

Los balances de la cuenta de esta Secretaría, correspondientes al servicio económico de 1876 a 1877 i al cuatrimestre de la vijencia en curso, 1877 a 1878, que se hallan entre los documentos anexos, demuestran que la cuenta de ordenacion i pago de los Departamentos respectivos se lleva con toda regularidad, como lo previene el decreto número 463 de 1874, sobre contabilidad de la Hacienda nacional; i al mismo tiempo dan a conocer la situacion de los créditos legislativos i ejecutivos, los créditos reconocidos, los créditos pagados, qué saldos hai disponibles i cuáles son los saldos por pagar en el tiempo a que dichos balances se refieren. Los datos relativos al segundo año económico no pueden darse con precision sino despues de que termine la próroga de la vijencia, que es el dia 31 de enero próximo, conforme a la reforma 5.ª, referente al artículo 1452 del Código Fiscal, o en el de abril del año entrante, si el Poder Ejecutivo juzgare conveniente ampliar el plazo.

Segun los datos que han podido obtenerse, el producto de las rentas en el año económico de 1876 a 1877, es el siguiente:

Aduanas.....	2.160,104 45
Amonedacion	12,477 05
Salinas	1.055,784 60
Correos.....	35,020 55
Telégrafos	12,694 05
Bienes nacionales	73,703 70
Bienes desamortizados.....	27,374 15
Ferrocarril de Panamá.....	250,000 ...
Ferrocarril de Bolívar.....	92,796 90
Embarcaciones de propiedad nacional *.....	.....
Ingresos varicos.....	133,028 20
Total.....	\$ 3.852,983 65

* El producto de este ramo está incluido en la partida correspondiente al Ferrocarril de Bolívar.

SECCION OCTAVA.**Oficina de Estadística nacional.**

Esta oficina, que funcionó con regularidad en los cuatro años que tuvo de existencia, fué suspendida el 1.º de setiembre próximo pasado, en virtud de haberse contracreditado por el último Congreso la partida pedida en el Presupuesto de gastos para su sostenimiento.

Entre los documentos adjuntos a esta Memoria se hallan los que dejó preparados la oficina mencionada, que se refieren al año económico de 1875 a 1876.

No desconoce el Gobierno la importancia que tiene i las ventajas que se derivan del mantenimiento de una Oficina de Estadística jeneral, que abarque en sus trabajos todos los ramos de Administracion. Pero en las actuales circunstancias del país, en que, por consecuencia de la última guerra civil i de los compromisos contraídos por la Nacion para las empresas de mejoras materiales, los recursos del Tesoro apénas serán suficientes para hacer frente a los gastos mas precisos, tal vez sea conveniente dejar las cosas como están, con la mira de reorganizar mas tarde, i bajo mejores auspicios, la espresada oficina.

SECCION NOVENA.**Empréstitos forzosos.**

La guerra, que, destruyendo la confianza, paralizó la industria i el comercio i disminuyó los rendimientos de las rentas, al paso que ocasionó aumento enorme en los gastos nacionales, obligó al Poder Ejecutivo a ocurrir a arbitrios fiscales extraordinarios, decretando, por tal causa, empréstitos forzosos que se mandaron hacer efectivos en los Estados por las cantidades siguientes:

En el de Cundinamarca por.....	\$ 400,000
En el de Boyacá.....	200,000
En el de Santander.....	200,000
En el del Tolima.....	200,000
En el de Bolívar.....	150,000
En el del Magdalena.....	80,000
En el del Cauca (municipios del Sur).....	40,000
En el de Antioquia.....	500,000
	\$ 1.770,000
Además, el Jefe civil i militar de este último Es- tado decretó otro empréstito por.....	250,000
	\$ 2.020,000

De seguro que esta suma no ha sido colectada en su totalidad ; i aunque no se han recibido aún los datos pedidos para conocer el monto de los recaudos hechos hasta ahora, sí puede asegurarse que la parte cobrada ha sido un recurso considerable para atender a algunas de las premiosas necesidades del Gobierno en el restablecimiento del orden constitucional.

Habíase formado el propósito de dar cuenta detallada al Congreso de la totalidad de lo recaudado, de su inversion i del saldo por cobrar, i con esta mira se pidieron informes a los Gobiernos seccionales, sin que todavía hayan podido obtenerse, acaso por las dificultades con que se tropieza, despues de una revolucion, para reunir documentos diseminados en diferentes oficinas nacionales i de los Estados, referentes a operaciones económicas efectuadas en época de recientes trastornos.

Abrigo la esperanza de recibir en breve los datos pedidos, i de ponerlos en conocimiento de las honorables Cámaras ántes de separarme del despacho de la Secretaría.

Por ahora solo puedo relacionar algunos hechos aislados de que hai noticia en mi oficina, i que no estará por demas que el Congreso los conozca.

Habiendo solicitado varios vecinos respetables de Cali que se exigiera un empréstito forzoso de 3.000,000 de pesos al Estado de Antioquia, como resarcimiento de los mui graves daños i perjuicios ocasionados al Erario i a la Nacion por la guerra que tuvo allí su funesto oríjen, el Presidente juzgó que no debia accederse a esa peticion, por las razones que se espusieron en una nota dirigida a los mencionados señores, que se halla entre los documentos anexos a esta Memoria.

El empréstito de \$ 40,000 que se asignó por el Gobierno nacional a los municipios del Sur del Estado del Cauca, no se llevó a efecto por los motivos que se espresan en la nota número 205, de 24 de octubre último, del Secretario de Hacienda del referido Estado.

La rebelion que estalló en el Magdalena a principios de este año, i la necesidad de obrar prontamente para debelarla, hizo necesaria en el Estado de Bolívar la adquisicion de mayores recursos para cubrir los gastos de la fuerza pública. El Gobierno del Estado ocurrió a la necesidad celebrando en el mes de febrero, con el Banco de Bolívar, un contrato de empréstito por 16,000 pesos, con el interes de 18 por 100 anual, i la obligacion de devolver el capital dentro de 90 dias; contrato que fué aprobado, disponiéndose el reintegro. Pero no habiéndose efectuado éste al vencimiento del plazo, se renovó el contrato por tres meses más, obteniéndose en la renovacion que se rebajase al 12 por 100 anual el interes de 18 por 100 estipulado en el contrato primitivo.

El mismo Gobierno, que cooperó mui activamente al restablecimiento del órden, solicitó con buenos fundamentos que se desistiese del cobro del empréstito de los \$ 150,000; pero en presencia de la necesidad de atender, siquiera fuese en parte, a los gastos i deudas injentes con que los revolucionarios gravaron al Tesoro; de la insuficiencia de las rentas, i de la disposicion terminante del artículo 21 de la lei 67 de 1877, el Presidente no pudo acceder a lo solicitado.

Ultimamente se dispuso, de acuerdo con indicaciones del Poder Ejecutivo del Estado, que el empréstito se dividiese en tres instalamentos de a \$ 50,000 cada uno, debiendo cobrarse el pri-

mero inmediatamente, i haciéndose otorgar pagarés a moderado plazo, por los dos restantes.

De un informe del mismo Presidente de Bolívar al de la Union, resulta que durante la guerra, i para sus gastos, suministró el Estado al Erario nacional, ya de sus propias rentas, i ya por razon de empréstitos i espropiaciones, con la suma de \$ 316,393 a lo ménos, pues no se comprenden en ella los suministros, empréstitos i espropiaciones hechos en algunas secciones territoriales, pero sí los \$ 16,000 arriba mencionados.

En el Estado de Boyacá fueron adjudicadas al Gobierno nacional las siguientes fincas, embargadas para el pago del empréstito forzoso asignado a algunos particulares :

Un terreno del señor Cenon Tórres, llamado "Cuchijao."	\$ 500 ...
Una casa i potrero del señor Calisto Tórres, llamado "La Laguna," por.....	1,750 ...
Un potrero del señor Gregorio Vargas, por.....	300 ...
Una hacienda denominada "San Juan," del señor Hermójenes Sarmiento (devuelta por resolucion del Poder Ejecutivo)	3,000 ...
Un terreno denominado "Cuadrilla," del señor Silverio Sandoval (devuelto), por.....	2,000 ...
Una casa del señor Miguel Arias, por.....	600 ...
Una casa de la señora Manuela Junco, por.....	125 ..
Un terreno del señor Antonio Caicedo, por.....	150 ...
Un terreno de la señora Asuncion Hernández, por	25 ...
Suma.....	\$ 8,450 ...

Segun la Memoria presentada el 30 de setiembre último por el señor Secretario jeneral de Cundinamarca a la Lejislatura del Estado, formada con los datos de que tenia conocimiento hasta esa fecha, se habian cobrado de los \$ 400,000 del empréstito forzoso, las cantidades siguientes :

DEPARTAMENTOS.	En dinero i especies.	En bienes adjudicados.	En documentos otorgados.	TOTALES.
Ubaté.....	\$ 20,601 60	.....	.....	20,601 60
Tequendama.....	5,460 ..	.....	.....	5,460 ..
Facatativá.....	26,365 55	.....	.....	26,365 55
Cipaquirá.....	14,458 67½	.....	.....	14,458 67½
La Palma.....	9,409 ..	.....	.....	9,409 ..
Bogotá i Oriente.....	114,381 02½	57,391 40	15,472 05	187,244 47½
	190,675 85	57,391 40	15,472 05	263,539 30
Resulta de esta demostracion que quedaban por cobrarse.....	.....	.....	.....	136,460 70
				\$ 400,000 ..

En los \$ 263,539-30 no están comprendidas las siguientes partidas, relativas al Departamento de Tequendama :

“Donaciones hechas a favor del Estado para librarse del empréstito	7,617 75
“Rebajas hechas a los prestamistas.....	4,722 25”

En la liquidacion definitiva de la cuenta del empréstito forzoso entre el Gobierno nacional i el de Cundinamarca se debitará a éste la primera de estas dos partidas (\$ 7,617-75) que habiendo entrado en sus arcas como proveniente del empréstito, debe disminuir en esa suma el saldo que resulte contra el Erario de la Union i en favor del Estado.

El Poder Ejecutivo del Estado de Cundinamarca, en virtud de la lei 2.ª espedida por la Asamblea legislativa, remató algunas fincas raices i muebles embargados para el pago del empréstito forzoso.

Por decreto número 324, de 30 de mayo último, declaró el Poder Ejecutivo federal que se encargaba de la imposicion i recaudo de los empréstitos forzosos decretados; correspondiéndole, en consecuencia, resolver definitivamente en el asunto. Con este motivo, el Estado traspasó al Gobierno nacional las fincas que habia rematado. Mas, para verificar este traspaso sin vulnerar la citada lei 2.ª, fué necesario celebrar entre los dos Gobiernos un convenio en el cual se contiene, entre otras, la siguiente estipulacion.

“2.ª Dichos bienes los toma el Gobierno nacional abonando

al del Estado el precio legal que hoy tengan, con arreglo a las respectivas liquidaciones, i para el solo efecto de conocer la suma satisfecha por empréstito forzoso en el Estado."

Tal convenio fué elevado a escritura pública el 21 de julio último, otorgada bajo el número 246 por el Procurador del Estado i aceptada por el Tesorero jeneral de la Union a nombre del Gobierno nacional.

Las fincas traspasadas fueron las siguientes :

La hacienda de "Franco," ubicada en el distrito de Fontibon, que pertenecia al señor Vicente Ortiz Duran, i adjudicada al Estado por la suma de \$ 13,333-30 ;

Una casa de teja en Bogotá, que pertenecia al señor José Agudelo, adjudicada por \$ 4,000 ;

Dos que pertenecian al señor Juan Ardila, adjudicadas por \$ 4,186-65 ;

Dos almacenes del señor Pedro Dávila, adjudicados por \$ 5,333-30 ;

Un almacén i una tienda de la señora Isabel Santamaría de Ortiz, adjudicados por \$ 3,199-95 ;

Dos almacenes de la señora Sofía Mosquera de Arboleda, adjudicados por \$ 1,466-65 ;

La mitad de una casa del presbítero señor Federico C. Aguilar, adjudicada por \$ 2,000 ;

La hacienda de "Venta-quemada," en Usaquen, de los señores Juan i Cecilio Amaya, adjudicada por \$ 5,333-30 ;

Una casa en Bogotá, del señor Ricardo Barragan, adjudicada por \$ 2,000 ;

Una casa i tiendas del señor Clímaco Avila, adjudicadas por \$ 2,133-30 ;

Los derechos i acciones que el señor Daniel Malo O'Leary tenia en la "Quinta del rio del Arzobispo," adjudicados por \$ 2,222-20 ;

Una casa en Bogotá de la señora Paz Otaola de Hóyos, adjudicada por \$ 1,066-65 ;

Cinco tiendas i tres casa-tiendas del señor Cayetano Franco Pinzon, adjudicadas por \$ 2,093-30 ;

El terreno de "Corama," en Anolaima, del señor Luis Rubio, adjudicado por \$ 6,666-60, i

El terreno de "Meseta de caballero," en Anolaima, de los hermanos del señor Juan N. Acosta, adjudicado por \$ 533-35.

El total importe de las adjudicaciones espresadas fué el de \$ 55,568-55, i el de la liquidacion de intereses vencidos hasta el 30 de junio último ascendió a \$ 9,780-15. En tal virtud, se reconoció por el Tesorero jeneral en la cuenta con el Estado la suma de \$ 65,348-70.

El Gobierno nacional ha devuelto varias de las fincas mencionadas arriba, previa en algunos casos la condicion establecida en el artículo 7.º de la lei 67 del presente año. Dichas fincas son las correspondientes a los señores Vicente Ortiz Duran, Juan Ardila, Pedro Dávila, Isabel Santamaría de Ortiz, Federico C. Aguilar, Ricardo Barragan, Clímaco Avila, Paz Otaola de Hóyos i Cayetano Franco Pinzon.

Ademas de las sumas recaudadas en Cundinamarca, de que va hecha mencion en su respectivo lugar, lo han sido por la Tesorería jeneral, o enteradas en ella, por razon de empréstitos forzosos i voluntarios i por suministros, las que figuran en el informe i documentos de aquella oficina, que se registran entre los que van anexos a esta Memoria.

El resultado de tales operaciones es el siguiente ;

EMPRÉSTITOS FORZOSOS.

Recaudados en dicho Estado..\$	263,539	30	
Recaudados directamente por la Tesorería jeneral.....	60,122	15	323,661 45

EMPRÉSTITOS VOLUNTARIOS.

Ingresados en la misma Tesorería en dinero i obligaciones a plazo.	89,616	20	
Dedúcese por algunas de esas obligaciones que en 31 de agosto de 1877 no habian cubierto los prestamistas.....	2,935	...	86,681 20
Pasan.....\$			410,342 65

Vienen.....	\$	410,342	65
SUMINISTROS VOLUNTARIOS DE DIVERSAS			
ESPECIES I PROCEDENCIA.			
Consignados en la Intendencia jeneral de Hacienda i Guerra.....	29,212	80½	
Consignados en la Tesorería je- neral por espendio de ganados.....	83,349	40½	
Crédito por suministros que figu- ra en la cuenta de la misma Teso- rería.....	1,750	...	114,312 21
Total.....	\$	524,654	86

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

PARTE SEGUNDA.

FOMENTO.

Contraída la atención del Gobierno al restablecimiento del orden público, natural es que abandonara por completo la idea de las mejoras materiales; mas, apénas restablecida la paz i no desembarazado aún de las dificultades que surjen de una complicacion tan grave como la que acaba de pasar, el Poder Ejecutivo volvió a pensar en las obras que deben procurar el desarrollo de todos los intereses lejítimos en el país, aunque no era posible dar al ramo todo el impulso que en una situacion de completa normalidad pudiera consagrarle.

Mas mi deber es consignar aquí la noticia de la situacion de cada empresa, i paso a hacerlo.

I.

FERROCARRIL CENTRAL.

No hai un asunto que haya llamado mas la atención pública, ni soportado mas las veleidades de la opinion, que el de la empresa de construir un ferrocarril a traves de la rejion mas poblada de la República, para ponerla en comunicacion con el rio Magdalena, que centraliza el movimiento comercial del país. Llegó a hacerse en extremo enojoso para la Administracion ejecutiva el tratar este asunto en las faces diferentes que ha estado presentando.

Al principio la opinion se mostró exigente i sus tendencias visibles eran a precipitar la accion oficial, a conseguir resultados

inmediatos ; pero la naturaleza misma del asunto resistia a estos embates, dando lugar a que el estudio calmara la impaciencia, i a que pudiéramos darnos cuenta de los recursos exigidos por una empresa de aquella magnitud, i de los elementos que poseemos para llevarla a cabo.

No contando el país con capitales disponibles para una aplicacion inmediata, era preciso conseguirlos en el extranjero, i se trató de hacerlo de modo que coincidieran con el adelantamiento de los trabajos ; pero no era posible asegurar desde el principio la consecucion de esta serie de empréstitos, i obtenidos parcialmente, los primeros dificultaban la realizacion de los posteriores, pudiendo su falta, en la oportunidad, impedir el cumplimiento de los contratos de construccion.

Mientras que se intentaban en el extranjero negociaciones en este sentido, cedia visiblemente en el país el anhelo por construir pronto el ferrocarril, i ganaba prosélitos la idea de aplicar lentamente nuestros recursos para alcanzar mas tarde el mismo resultado.

Bajo esta impresion, o al ménos ya iniciada ventajosamente la idea que la produjo, se celebró el contrato de 25 de enero de 1874 con la Compañía nacional del Ferrocarril del Norte, organizada especialmente para emprender la obra.

La respetabilidad de los socios de esta Compañía, i la actividad que desplegaron sus asambleas jeneral i delegataria, la asiduidad de los Presidentes i Junta directiva, comunicaron nuevo aliento a esta patriótica labor.

Recomenzaron los trabajos de ingeniería para rectificar los del señor Ridley que exajeraba un tanto las dificultades de la obra ; se estableció una colonia en el valle del Carare con plantaciones abundantes, regular caserío, provision de herramientas, &c, se construyeron vias auxiliares de comunicacion i se hicieron importantes exploraciones que daban un trazo en todos sentidos mas ventajoso que el resultante de las anteriores ; se practicaron los trabajos de nivelacion, planos, perfiles, presupuestos, &c, con singular esmero, minuciosidad i precision de cálculos, hasta ofrecer el trabajo preparatorio i esencial de la obra, en mas de las

dos terceras partes de su estension, trabajo que honra mucho la habilidad i el esfuerzo de los ingenieros nacionales que lo ejecutaron; i en fin, se hizo venir del extranjero parte del material necesario para empezar la construccion de la línea.

No se consideraba ya preciso un empréstito que suministrara mayor capital que el exigido para los gastos de instalacion de los trabajos, i ese empréstito estuvo contratado i suscrito casi, cuando la Compañía del ferrocarril de Panamá protestó las letras jiradas por su ajente, con que debian pagarse los gastos iniciales i de preferencia del contrato, a la casa Zuleta i Compañía. La guerra civil desconcertó la empresa desalentando los ánimos i haciéndolos casi desfallecer.

En esta situacion se reunió el Congreso del año anterior i espidió la lei 42, por la cual se ordenó al Poder Ejecutivo que promoviera la disolucion i liquidacion de la Compañía nacional del ferrocarril del Norte, pudiendo hacer uso de las autorizaciones conferidas por leyes anteriores, para emprender la construccion de un ferrocarril entre la capital de la República i el rio Magdalena por otra línea que estimara mas conveniente.

Esta determinacion del Congreso, tomada con conocimiento de los documentos adjuntos a la Memoria de Hacienda del año anterior, que daban idea clara de la situacion del asunto, hubo de cumplirse por el Poder Ejecutivo, como se cumplió con la nota de este Despacho, de 9 de junio próximo anterior; pero la Asamblea delegataria no convino en disolver la Compañía i reclamó del Gobierno el cumplimiento del contrato, *abrigando, dice, la conviccion de que puede conducir la empresa a término feliz.* En esta Compañía estaba comprometido el Gobierno por un contrato formal, i su deber de *promover* la disolucion de la Compañía, en cumplimiento del mandato del lejislador, se limitaba a proponer, iniciar i solicitar esa operacion; sin ocurrir a pleitos u otros medios de forzar la voluntad de la otra parte contratante.

La confianza que tenia la Compañía en la realizacion de la obra se fundaba en el éxito favorable de sus últimos trabajos, i su denegacion a liquidarse era solo inspirada por el deseo de mantener vivo en el país el espíritu que alimenta estas empresas,

i no dar un golpe mortal a los designios posteriores de acometerlas; así fué que cuando tuvo conocimiento de la celebracion del contrato para la construccion del ferrocarril central, dió la promesa formal de ponerse en liquidacion, tan pronto como se comenzaran los trabajos de aquél, dejando al Gobierno, desde luego, en libertad de disponer de los recursos comprometidos en la Compañía, para dar cumplimiento al nuevo contrato, que se celebró el 24 de setiembre anterior.

Esta importantísima negociacion ha tenido su oríjen en el deseo de satisfacer la mas vehemente aspiracion del espíritu de progreso que ha animado al país en los últimos años, i que espera la solucion definitiva de ese problema, que es el que mas ha ajitado las rejiones oficiales en las tres últimas administraciones.

Si el interes que toma el patriotismo en ver realizada esta obra de tan grandes proporciones i de consecuencias favorables mas grandes aún, no modifica los juicios hasta el punto de imprimirles carácter erróneo, podemos creer que el contrato celebrado para la construccion del ferrocarril central da ya solucion al problema i nos acerca cuanto es posible a la realizacion de esa esperanza que tanto ha halagado al país.

Hai, no obstante esto, personas animadas del mismo deseo patriótico, que no estiman la negociacion efectuada de la misma manera que nosotros, por lo cual la han combatido. A mi modo de ver, esta diferencia de opiniones proviene de que esas personas consideran como dos entidades diversas a la Nacion i a su Gobierno para los efectos del contrato. Así, es mui comun que se diga que la Nacion se aprovechará de la facilidad, prontitud i baratía de los trasportes; que el movimiento industrial se centuplicará, i con él se enriquecerán los particulares; pero que el Gobierno se arruina colocando sus fondos en la empresa, sin remuneracion alguna inmediata.

Si de un lado el Gobierno pierde dinero i por otro la Nacion gana en servicios, lo que hai que averiguar es si esos servicios valen lo que el dinero, que tambien es de la Nacion, para saber si el Gobierno, agente i representante de ella, los ha comprado caros o nó; o lo que es lo mismo, si el servicio del capital de que

la Nacion se priva colocándolo en la empresa de construccion de un ferrocarril, es équivalente al servicio que la nacion deriva del establecimiento de esa via de comunicacion.

No es, pues, admisible ninguna objecion al contrato por causa de la renuncia que se hace de la explotacion de la via durante su construccion i por los términos estipulados para pagar ésta, si ella se pone en servicio i si el interes del capital invertido se obtiene en forma de utilidades para la industria del país, o sea en servicios de utilidad jeneral; i con mayor razon si esa renuncia está limitada solo al tiempo señalado para completar los pagos.

Puede asegurarse que la pérdida que se haga en intereses del capital, será superabundantemente compensada por el vuelo que tome la industria i el aumento de la riqueza de los particulares, que es lo que forma la riqueza de una nacion.

Soluciones semejantes tienen todas las objeciones que se fundan en la supuesta diversidad de intereses de la Nacion i su Gobierno.

Por lo demas, la combinacion del contrato es muí sencilla.

Se emprende la construccion del ferrocarril aprovechando una gran parte de los estudios i trabajos ejecutados ya; calculando terminarlo en doce años a lo mas, i dando al servicio público las secciones mas importantes en los primeros cuatro años.

La Nacion contribuye para la obra con un capital de \$ 20.000,000, i la Compañía empresaria con uno de \$ 5.000,000. La Nacion amortiza el capital a su cargo por instalamentos mensuales de \$ 69,444-44 cs., o sea dando \$ 833,333-33 cs. en cada uno de los primeros doce años, lo que equivale a concurrir en dichos doce años con la mitad del capital; i por la otra mitad emitirá bonos amortizables en los otros trece años por instalamentos mensuales de \$ 64,102-56 cs., o sea con \$ 769,230-76 cs. en cada año.

La compañía empresaria amortiza el capital a su cargo ocurriendo con las sumas precisas a cubrir la diferencia o *déficit* posible entre el valor de cada instalamento pagado por el Gobierno i el costo efectivo que los trabajos hayan exigido de la empresa;

por manera que si los trabajos exigieran un costo de \$ 20.000,000 en los doce años de término para su ejecución, la Compañía tendría que anticipar mas de la mitad del valor de la obra por trece años, sin interes alguno; i si exigieran \$ 25.000,000, la Compañía perdería los \$ 5.000,000 de capital que suministra i los intereses de la suma de \$ 10.000,000 que anticipa por trece años.

El capital de la Nacion se rescata en el valor de la obra a los 25 años señalados de plazo para su pago total.

El capital de la Compañía se coloca a fondo perdido, i se estingue a la terminacion del mismo plazo, en que sus acciones quedan canceladas. La empresa se acomete con \$ 25.000,000, pero a la Nacion le cuesta \$ 20,000,000. Es probable que a la Compañía empresaria no le cueste ménos de \$ 18.000,000, i la diferencia será su ganancia; pero no es esto seguro; porque sin planos ni presupuestos de la rejion desierta i de la poblada, que presenta grandes obstáculos, mui aventurado tiene que ser un bajo cálculo sobre el costo efectivo de ésa, que será la mayor parte de la via.

Los presupuestos jeneralmente fallan por deficiencia; pero admitiendo la exactitud de los que presentaron los ingenieros nacionales para la línea del Carare, por el esmero i minuciosidad con que fueron hechos, tendríamos que, conforme a esos cálculos, el costo del ferrocarril desde esta ciudad hasta el puerto sobre el rio Carare sería de doce millones quinientos mil pesos en 83½ leguas. Como por la línea nuevamente adoptada la distancia se aumenta cuando ménos de 35 a 40 leguas i hai mui serias dificultades que vencer, sobre todo la del paso del Sube, es claro que el presupuesto de veinte millones de pesos no es exajerado en manera alguna. Suponiendo el aumento de distancia en 36½ leguas solamente, la estension total de la línea sería de 120 leguas, que a \$ 150,000, que es el costo calculado por los ingenieros por cada legua del de el Carare, da \$ 18.000,000, que es lo que arriba se ha calculado de costo.

El capital suserito por el Gobierno en esta empresa tiene fondos especiales independientes del rendimiento de las rentas

comunes, que permanece intacto para los gastos ordinarios de la Administracion pública.

La capacidad fiscal para acometer la empresa no puede ponerse en duda, i el temor de no cumplir los compromisos que el contrato nos impone, dando lugar a reclamaciones por daños i perjuicios, es un temor que corresponde a sucesos que se hallan fuera de la prevision ordinaria i es comun a todos los contratos, cuya celebracion no seria posible si a él se cediera con una pusilanimidad administrativa indisculpable delante del interes nacional, que está fincado en la realizacion de esta obra.

La prevision exijia que se determinaran las obligaciones en que consiste la prestacion de daños i perjuicios, llegado el caso improbable de incurrir en ellos.

La escepcion del *caso fortuito i fuerza mayor* en el cumplimiento de las obligaciones recíprocas, procedentes de contratos bilaterales, no necesita estipularse porque es circunstancia natural de su celebracion, ni puede ser una objecion seria a las condiciones del contrato en cuestion. Mucho se teme que una revolucion desbarate la empresa i nos imponga grandes sacrificios con relacion a los compromisos contraidos; pero si ese temor hubiera de atarnos al poste de la inaccion, deberiamos renunciar de una vez a todo elemento de mejora en nuestra condicion social, i a toda esperanza de progreso. Precisamente es de este movimiento vivificador de las empresas industriales que esperamos la curacion de nuestro mal endémico de la guerra civil; i si no la imprimimos por temerla tanto, bien puede venir por esa causa. La situacion social influye directamente sobre la situacion política, i si dejamos de acometer una empresa que ofrece alicientes al trabajo, campo a la actividad, mercado a los productos, ocupacion a todos los brazos i esperanzas a la riqueza nacional, por cuanto la guerra puede venir, daremos el motivo para la guerra, por no tener la resolucion de contenerla, mejorando la condicion de los que trafican en ella, i hariamos lo que el enfermo que muere de la dolencia por el temor de someterse al medicamento.

Por lo demas, mui pronto cesará la expectativa, porque el

24 de mayo próximo habrán empezado los trabajos o habrá caducado el contrato.

Las seguridades para el cumplimiento de contratos de esta magnitud, están en los intereses que los contratantes comprometen en ellos. Después de acumular elementos, comprar los materiales i enseres que exigen los trabajos, ejecutar las operaciones preliminares i preparatorias, no es racional, i por eso no es probable, el abandono de la empresa.

La última revolucion consumió recursos suficientes para dos empresas como la del ferrocarril central; si a fuerza de dirigir la atención i los impulsos populares hácia la industria, hubiéramos logrado detener áquella, tendríamos hoy ocupacion para todos, trabajo bien remunerado i, lo que es mas que todo, una paz fundada sobre sus naturales elementos, una paz nacida de la armonía de voluntades, en vez de la que impone por necesidad el efecto de una represion sangrienta.

Mucho deberia predominar el mal entre nosotros, si teniendo una capacidad fiscal suficiente para dominar una insurreccion poderosa, careciéramos de la necesaria para acometer la fecunda redencion industrial que demandan nuestras condiciones sociales i políticas mas notables.

Precisamente cuando el eco de los últimos disparos no se estingue todavía, es cuando se palpa la oportunidad de ofrecer a la industria los alicientes que mas apartan a los hombres de la propension a la guerra civil.

Sin embargo, el Tesoro nacional, resentido de la devastacion que la guerra nos ha causado, impuso la necesidad de cubrir con un empréstito los dos primeros instalamentos anuales estipulados para comenzar la empresa; tanto para ganar tiempo organizando la recaudacion i acumulacion de los recursos destinados a llenar el compromiso, como para libertar las rentas de los gravámenes anteriores que las afectaban.

Las condiciones de ese empréstito son las ménos onerosas entre las operaciones del mismo jénero que se han hecho en los últimos tiempos, a cargo de las naciones mas acreditadas en los mercados de Europa; así es que contra tales bases solo pueden

oponerse las objeciones que forman los lugares comunes de la crítica, como son los cálculos sobre el tiempo necesario para duplicar el capital con la suma de los intereses devengados, i las consideraciones sobre abono de intereses recíprocos en los pagos. Lo primero es condicion inherente al interes fijado como precio del servicio de todos los capitales, que trascurriendo cierto tiempo, el servicio i el capital son equivalentes; que el tiempo sea corto i el precio alto, o viceversa, es lo que da carácter de buena o mala a la operacion ejecutada; pero decir que es ruinoso tomar prestado al 5 por ciento anual un capital, porque a los veinte años se duplica, es dar por razon de la calificacion el efecto mismo de la operacion calificada, en vez del exámen económico de los resultados.

Lo segundo pertenece a la categoría de lo que en los negocios se mezcla como simple aventura, buscando negociantes de mui limitados alcances; porque el interes recíproco es, en el contrato de préstamo o mútuo, i en último análisis, un medio de poner a interes los créditos pasivos, suprimiendo el interes devengado por los créditos activos, a que se han de abonar los pagos que causan el interes recíproco. Se comprende que los instalamentos pagados de un empréstito dejen de causar interes; pero pretender que lo ganen, es mui estraño i fuera de razon. Es mas difícil encontrar un gobierno que lo proponga, que uno que lo consiga.

Hai estipulaciones en los contratos celebrados con gobiernos, que tienen facies aparentemente depresivas de la confianza a que esas entidades tienen derecho; pero examinando los hechos, se ve que no hai en ellos nada que salga de los términos ordinarios de las negociaciones a buena fe. Tal es la condicion del depósito de los fondos especiales destinados a la empresa, fuera de Tesorería, o sea en los Bancos a donde se radica su jiro. "Eso implica desconfianza del Gobierno," pudiera decirse; pero esos fondos tienen aplicacion especial por la lei; no puede disponerse de ellos para otro objeto; ¿a qué fin, pues, hubieran de quedar entre los fondos comunes del Tesoro? Nada mas que para dificultar su jiro, sometiéndolo a las estrechas formalidades de la

contabilidad oficial, i embarazar la colocacion de fondos en los lugares donde se necesitan. Desde que esos caudales corresponden a la empresa i la Nacion se aparta de su dominio, no hai objeto en mantenerlos fuera del alcance de los encargados de su manejo, que son los fideicomisarios nombrados por los contratantes.

Veamos ahora la capacidad fiscal de la República para atender a los compromisos contraidos.

He dicho ya que en cada uno de los doce primeros años debe dar la Nacion \$ 833,333, i en cada uno de los trece últimos \$ 769,230. Calculando en \$ 3.000,000 no mas el producto de la renta de Aduanas, el 20 por 100, puesto que el 5 por 100 está destinado al ferrocarril de Antioquia, dará para el ferrocarril central.....\$ 600,000 ...

I calculando en 16.161,021 kgs. las ventas de sal en cada año, que fué el número vendido en el último año de paz, anterior a la pasada revolucion, los veinte centavos por arroba del derecho adicional producirán..... 258,000 ...

Lo que da un total de.....\$ 858,000 ...

Que es mayor en \$ 24,667 al instalamento anual de los primeros doce años, i en \$ 88,770 al de cada uno de los trece últimos; lo que demuestra que, aun moderando los cálculos de los productos de las rentas mencionadas hasta el límite de una completa seguridad, puede atender la República desahogadamente a las erogaciones que le ocasionará la obra del ferrocarril central.

Puede decirse que la Administracion actual ha tenido en esta empresa una obligacion moral que llenar para con el país, la cual piensa haber satisfecho con la negociacion que se acaba de analizar.

II.

FERROCARRIL DEL CAUCA A BUENAVENTURA.

No necesito recordar aquí los servicios prestados a la causa de las instituciones, i al país por consiguiente, por los habitantes de la rejion que debe atravesar el ferrocarril que de tiempo atras

viene siendo la mas viva aspiracion i la mejor esperanza de esos pueblos, para afirmar, como lo hago, que el Gobierno debe consagrar una atencion preferente, séria i sostenida a la realizacion de esa obra. Las grandes conveniencias que presenta la construccion de ese ferrocarril para el desarrollo de la riqueza del Estado i de la Nacion, serian suficientes por sí solas para justificar el apoyo mas enérgico que el Gobierno le preste; pero hai tambien consideraciones de justicia i de política que alejan del espíritu toda vacilacion en esta materia. Por su parte el actual Gobierno le ha prestado a este asunto toda la atencion que la situacion ha permitido darle, i que las convicciones en favor de la realizacion de esa mejora han sujerido.

Los hechos que han ocurrido relacionados con el ferrocarril del Cauca son los siguientes :

En 3 de febrero de 1877 se celebró un contrato para la construccion de este ferrocarril entre los señores Secretario de Hacienda del Estado soberano del Cauca i David R. Smith, como representante del señor Benjamin E. Smith, que el Gobierno de dicho Estado remitió a esta Secretaría con nota de 8 del mismo mes. La Cámara de Representantes pidió el mencionado contrato i se le remitió, llamándole la atencion hácia las disposiciones siguientes: la lei 41 de 1869; el número XIV del artículo 1.º de la lei 66 de 1872; la lei 64 de 1873; la lei 32 de 1874, i la 24 de 1876.

La espresada Cámara devolvió el contrato a esta Secretaría, transcribiendo una resolucion aprobada por ella, en la cual manifestaba el deseo de que el Estado del Cauca posea el camino que tanto i tan lejítimamente ha ambicionado, como una recompensa a sus importantes servicios prestados a la causa de la libertad. En respuesta se manifestó a la Cámara que el Poder Ejecutivo, animado del mismo deseo que abrigaba ella, presentaria al señor Smith las modificaciones que, en su concepto, debian introducirse en el contrato firmado, para que pudiera aceptarse por el Gobierno nacional. Se iniciaron en efecto esas modificaciones, entre las cuales figuraban la de no comprometer para el pago de los cupones que representen intereses vencidos, los productos de todas las Aduanas de la Nación, sino solamente los de las del Pacífico ;

la de no recibir el ferrocarril en porciones de a cinco millas, sino todo de una vez, en atencion a que para el Gobierno seria gravosa la administracion de esas porciones, miéntras que para el contratista pudiera ser un aliciente; la del otorgamiento de una fianza de \$ 50,000 en dinero sonante para hacer efectivo el cumplimiento del contrato, puesto que, en virtud de él, el Gobierno tiene que emitir bonos por valor de \$ 700,000, i se comprende fácilmente que no seria prudente contraer semejante obligacion sin una garantía eficaz por parte del contratista, de que el contrato se llevará a cabo; tanto mas cuanto que se han presentado repetidos ejemplos en este mismo negocio de haberse quedado sin efecto los contratos celebrados, lo cual desacredita i postra estas empresas hasta el punto de imposibilitar su realizacion. A la obra de que se trata debe dársele toda la seriedad posible, a fin de que no corra la misma suerte de las anteriores, i en esto se ha fundado especialmente el Gobierno para exigir que se consigne la mencionada fianza ántes de que el contrato empiece a surtir sus efectos. Desgraciadamente esta condicion fué declarada inadmisibile por el señor Smith.

No obstante, el 5 de mayo se celebró un contrato entre el mismo señor i el infrascrito, para la construccion del ferrocarril mencionado; mas, a tiempo de ser aprobado por el Poder Ejecutivo, se obtuvieron informes que impidieron el que el negocio se llevase a cabo. De estos hechos dió cuenta a la honorable Cámara de Representantes el encargado de este Despacho; lo cual orijinó el que se aprobara por aquella corporacion una proposicion en los siguientes términos: "La Cámara de Representantes queda enterada con satisfaccion, segun el relato que acaba de hacerle el señor Secretario de Hacienda, de que el Poder Ejecutivo no ha aprobado el proyecto de contrato sobre ferrocarril del Cauca, celebrado con el señor David R. Smith."

Posteriormente se comunicó tambien a este Despacho una resolucion que corrobora el juicio que la Cámara formara del asunto, a saber: "La Cámara de Representantes no cree que se hayan desvanecido las razones que espuso el Poder Ejecutivo por el órgano de su Secretario de Hacienda, en la sesion secreta del

9 del presente (mayo) para abstenerse de poner su firma al pié del contrato de 9 de setiembre de 1876, relativo al ferrocarril del Pacífico, i, respetando aquellas razones, se abstiene de renovar la solicitud que ántes le habia hecho, de tomar en consideracion dicho contrato."

En la misma fecha el señor Smith elevó un memorial solicitando que se redactaran de nuevo las bases del contrato, a satisfaccion del Gobierno, a fin de que el camino se construyera en continuidad, i que se estipulase que aquél caducaria si dentro de tres meses contados desde su aprobacion no habian llegado al puerto de Buenaventura los materiales necesarios para las cinco primeras millas de ferrocarril, i pide, ademas, que se resuelva definitivamente sobre la aprobacion o improbacion del contrato, a lo cual no accedió el Poder Ejecutivo.

Mas, en fuerza del interes del Gobierno por esa obra, i aprovechando la presencia en el país del ingeniero inglés señor Enrique F. Ross, se celebró con él un contrato para que verificara una inspeccion del terreno i presentara el resultado de sus observaciones dentro de seis meses contados desde el dia 24 de setiembre último.

III.

CAMINO DE BUENAVENTURA.

El Gobierno de la Union, comprendiendo que en el plan de mejoras materiales, una de las vias de comunicacion de que mas necesita el país es la proyectada de Cali a Buenaventura, no ha omitido para realizarla medio alguno dentro de la esfera de sus atribuciones; i si hasta la fecha el resultado no es completamente satisfactorio, al ménos se ha hecho todo lo posible por alcanzarlo.

Habiéndose tenido conocimiento, por aviso del comisionado del Gobierno nacional para administrar dicho camino (nota fecha 19 de enero de 1877), de que, a consecuencia del combate librado en Cali el 24 de octubre de 1876, habian sido destruidos todos o la mayor parte de los documentos pertenecientes a la oficina de su cargo, se exigió a ese empleado (nota fecha 13 de febrero de 1877), la mayor celeridad en la inquisicion de los datos existentes, i la

presentacion de un informe, lo mas minucioso posible, sobre el estado de la via, i sobre todos los trabajos ejecutados en ella en el año anterior.

El Gobierno del Cauca, impelido seguramente por su celo en pro de la obra en cualquier sentido, envió al federal (nota fecha 31 de julio de 1877), la propuesta de contrato hecha por el señor Santiago Eder para la construccion de un camino de ruedas de Buenaventura a un punto del rio Cauca; pero, teniendo en cuenta que al Poder Ejecutivo, por la lei 32 de 1874, solo se le autoriza para contratar la construccion de un camino de carriles de hierro, servido por vapor, i nó para la de otro de distinta naturaleza, se manifestó así al señor Secretario de Hacienda de ese Estado, en contestacion (nota fecha 4 de setiembre de 1877).

Otro efecto tuvo el contrato que el mismo Gobierno caucano celebró el 6 de junio con los señores Federico Caicedo i D. E. Martin, para la construccion de un puente colgante sobre el rio Dagua, el cual fué aprobado por el Poder Ejecutivo nacional tan pronto como lo permitieron las circunstancias del Tesoro (5 de setiembre de 1877), dando en seguida orden al comisionado administrador del camino, para que cumpliese e hiciese cumplir oportunamente las estipulaciones respectivas, a saber: que el puente fuese construido en el sitio de Juntas, en donde se hallaba el que habia sido destruido; que fuese de alambre, con piso de tablones de madera; que el dia 13 de junio fuesen pedidos a los Estados Unidos de América los materiales; que dos meses despues de llegados éstos a Buenaventura, se entregaria el puente; i, por último, que por la obra se darian \$ 8,000, pagaderos así: \$ 2,000 de contado, \$ 2,000 al llegar a Buenaventura los materiales, i \$ 4,000 al entregar el puente concluido a satisfaccion del Superintendente del camino de Buenaventura. Además, se fijaron otras condiciones ventajosas para la solidez i duracion de la obra, i para garantizar el cumplimiento del contrato.

Mas tarde (25 de setiembre), con el objeto de que no se interrumpiesen, por causa de la guerra, los trabajos del camino, se dijo al comisionado administrador lo siguiente: ".....por el próximo correo se dará orden al Administrador de la Aduana de

Buenaventura para que vaya reintegrando por instalamentos los fondos que se tomaron de la empresa del camino para gastos de guerra, los cuales ascienden, segun lo dice el mismo comisionado, en oficio de 21 de junio de 1876, a \$ 12,600;..... igual orden se dará respecto de la suma de \$ 2,000 que el Administrador principal de Hacienda nacional de esa ciudad anunció que iba a pedir en calidad de empréstito, de los fondos del mismo camino, para atender a la reparacion de las líneas telegráficas, a principios del corriente año; pero esto no se hará sino cuando usted se sirva avisar si se llevó a efecto ese empréstito o no, pues hasta ahora se carece de tal conocimiento en este Despacho.

“En consecuencia, puede usted continuar los trabajos en el camino con lo que exista en caja, seguro de que pronto serán reintegrados los fondos aludidos.” Seguidamente (2 de octubre) se dió al Administrador de la Aduana de Buenaventura la orden anunciada, i en los términos espresados al comisionado, el cual manifestó (29 de octubre) que habia dado tambien la suma de \$ 2,500 para gastos de guerra, por orden del Presidente del Estado, autorizado por el de la Union (21 de marzo), por medio de la Secretaría del Tesoro i Crédito nacional, entrega de que dió aviso a esa misma oficina (9 de abril).

Nada mas justo que reintegrar sin demora esas cantidades tomadas de los fondos especiales de una empresa en que se puede decir que está fincado el porvenir del Cauca, Estado víctima, no solo de los mayores desastres de la guerra, sino tambien de una terrible plaga que ha devorado las cosechas i asolado los campos, amenazando sus poblaciones con el hambre. Despues de lo cual ni la angustiosa situacion del Tesoro federal hubiera justificado la tardanza de aquel reintegro.

El Poder Ejecutivo nombró al señor Belisario Zamorano representante del Gobierno nacional en la Compañía empresaria del camino de Buenaventura (5 de octubre), de acuerdo con lo solicitado (15 de setiembre) por los señores T. C. de Mosquera, Carlos Delgado Carvajal, Francisco i Ramon Sinisterra &c., miembros de dicha Junta, que iba a reunirse el 20 de octubre. Al comunicársele al señor Zamorano tal designacion, se le dieron, de

orden del Poder Ejecutivo, *las mas amplias autorizaciones* para el cumplido desempeño de su encargo; i se le dijo, ademas, para conocimiento de la Junta, lo siguiente :

1.º Que el Gobierno nacional, al contratar la construccion del ferrocarril central, no ha comprometido ni en lo mínimo los recursos especiales destinados por la lei para la obra del ferrocarril del Pacífico, como puede verse en el respectivo documento; i que, por tanto, a esos recursos no se les dará en ningun caso una aplicacion distinta de la que tienen señalada; i

2.º Que el mismo Gobierno, perseverante en su interes de realizar lo mas pronto posible la importante obra del ferrocarril del Pacífico, acaba de celebrar un contrato con el ingeniero inglés, señor Enrique F. Ross, quien a la fecha se halla en camino para ese Estado con el objeto de hacer una inspeccion de la via indicada para dicho ferrocarril, i formalizar alguna propuesta para su construccion, la cual se contratará, llegado el caso, de manera que los trabajos de ella se efectúen simultáneamente con los del ferrocarril central.

Cuatro dias ántes de celebrarse el contrato para la construccion del ferrocarril central (20 de setiembre), varios suscritores a la empresa del camino de Buenaventura se dirijieron al Gobierno federal, por conducto del señor Jeneral T. C. de Mosquera, manifestando serios temores de que se comprometieran o se distrajeran para aquella grande obra los recursos destinados por la lei para el ferrocarril del Pacífico. En la contestacion dirijida al mismo señor Jeneral Mosquera, socio fundador de esta empresa, se dijo entre otras cosas lo siguiente (5 de octubre) :

“Desde el dia 4 del mes pasado, i con motivo de una proposicion aprobada por la Lejislatura de ese Estado, sobre el mismo asunto de que ahora me ocupo, se dijo al señor Presidente de aquella honorable Corporacion lo que pasa a copiarse :

‘Debo hacer presente a usted, en primer lugar, que el Gobierno nacional no ha pretendido nunca, ni pretenderlo puede, distraer de su objeto los fondos aplicados especialmente por la lei a la construccion del ferrocarril del Pacífico, para destinarlos a la del Norte, o sea central, ni a ninguna otra obra o empresa públi-

ca; así como no le es permitido cambiar la inversion que la misma lei ha querido asignar siempre, bajo diferentes formas, a los diversos recursos con que la Nacion cuenta para atender a sus gastos ordinarios i extraordinarios. Fuera de la responsabilidad que un procedimiento distinto habria de acarrearle, el ciudadano Presidente considera que esas dos obras tienen igual importancia en la rejeneracion industrial del país, i por lo mismo cree que deben ser simultáneos los esfuerzos que se hagan para lograr su pronta realizacion.

‘Los inconvenientes que hasta ahora se han presentado para la construccion de uno i otro ferrocarril, han sido inevitables; i justamente para no esponer estas empresas a un mal suceso, irremediable luego, es que el Gobierno se ha abstenido de formalizar aquellas negociaciones, que no ha considerado debidamente garantizadas, aun a riesgo de proporcionar así la ocasion de que se le atribuya acaso poco interes en favor de alguna de aquellas obras.

‘Por lo que hace al ferrocarril del Pacífico, el Poder Ejecutivo no ha dejado ni dejará de atenderlo como es debido; i ahora mismo me complazco en anunciar a usted que actualmente se trabaja en el sentido de celebrar un contrato para su construccion, el cual tiene muchas probabilidades de un buen éxito.

‘La Lejislatura del Cauca debe estar, pues, segura de que no solo no serán distraidos de su objeto los recursos especiales dedicados a la construccion del ferrocarril del Pacífico, por ningun motivo, sino que, ántes bien, el Gobierno nacional redobla cada dia sus esfuerzos en el firme propósito de realizar esa importante obra.’

‘Esto se dijo entónces a la Lejislatura de ese Estado; i hoi tengo el gusto de anunciar a usted que, consecuente el Gobierno con su aludido propósito, acaba de celebrar, al mismo tiempo que un contrato para la construccion del ferrocarril central, en el que no se ha comprometido ninguno de los recursos especiales aplicados por la lei al ferrocarril del Pacífico, otro con el objeto de hacer una inspeccion en la via indicada para esta última obra, a fin de saber si el mismo señor Ross puede formalizar alguna pro-

puesta para su construcción, la cual se contratará, llegado el caso, de manera que los trabajos de ella se efectúen simultáneamente con los del ferrocarril central. Dichos contratos se hallan publicados en los números 4024 i 4026 del *Diario Oficial*, de los cuales tengo el gusto de enviar a usted un ejemplar debidamente autorizado.

“A la fecha debe estar muy próximo a llegar a esa ciudad el señor Ross, quien va a practicar la inspección de que antes he hecho referencia; i el Gobierno se permite recomendarlo muy especialmente a usted i los demás socios de la empresa de que se trata, para que se sirvan suministrarle todos los conocimientos que crean indispensables, a fin de obtener el resultado que se desea.”

La Compañía empresaria del camino de ruedas de Buenaventura a Cali manifestó (26 de noviembre) que, teniendo en cuenta los grandes males provenientes de la suspensión de la obra desde 1872, en que se entregó el camino con todas sus anexidades, fondos en dinero i especies, a la nueva Compañía constructora del ferrocarril de Buenaventura, se había reunido el día anterior en Junta jeneral con el objeto de reorganizarse i continuar los trabajos.

Adjunta a su nota remitió el Presidente de la Compañía el acta de la sesión citada, de la cual aparece que fueron aprobadas las siguientes proposiciones:

“El Banco del Cauca continuará ejerciendo las funciones de Tesorero pagador de la Compañía del camino, mientras la Junta jeneral de accionistas resuelve otra cosa.”

“Con copia del acta de instalación de la Junta, dése cuenta a los Gobiernos nacional i del Estado, para que se sirvan dar sus instrucciones a sus respectivos representantes. Excítese a éstos a que se sirvan concurrir a las sesiones siguientes.”

“Convócase la Junta jeneral de accionistas del camino de ruedas de Buenaventura a Cali para el primer domingo de enero de 1878. La convocatoria se hará por medio de la imprenta. De los gastos que se hayan hecho i que se ocasionen se le dará cuenta al comisionado del Gobierno jeneral para que ordene su pago.”

Ultimamente (4 de diciembre), el comisionado para administrar el camino comunicó que nada formal habian podido acordar los antiguos miembros de la estinguida Compañía empresaria; que, en virtud de las autorizaciones conferidas por esta Secretaría, habia asistido en su doble carácter de representante del Gobierno i de antiguo socio, a invitacion del señor Jeneral T. C. de Mosquera, a una Junta convocada por éste, en la cual aquél habia observado que, habiendo caducado el último privilegio concedido por la lei a la Compañía, i habiendo cedido ésta todos sus derechos a la Nacion, no tenia ya razon de ser.

Agrega el comisionado que, a consecuencia de esto, habian resuelto limitarse a excitar al Gobierno nacional en favor de la empresa, i termina aludiendo a las observaciones hechas por él sobre la materia el 10 de diciembre de 1874, i recomendándolas a la consideracion del Poder Ejecutivo.

En fin, lo espuesto basta para poner completamente en claro el estado de la obra i lo que ha hecho el Gobierno de la Union para llevarla a cabo.

IV.

FERROCARRIL DE BOLÍVAR.

Esta via férrea es de grande importancia, tanto por ser con la del Istmo de Panamá las únicas de esa naturaleza que hai en Colombia, como por el servicio que presta a la mayor parte del comercio exterior, i por su situacion junto a las costas del mar. Nada puede contribuir mas a que en el exterior se forme concepto ventajoso de un país, que el aspecto de civilizacion que presentan sus fronteras. Por eso ha opinado el Poder Ejecutivo, desde años anteriores, que todos los puertos marítimos en donde hai aduanas deben estar provistos de los faros, muelles, almacenes i en jeneral cuanto se requiera para que las operaciones comerciales en que intervienen esas oficinas se ejecuten con facilidad i prontitud.

El ferrocarril de Bolívar ha venido a ser propiamente una anexidad de la Aduana de Barranquilla, desde que ésta se halla en la ciudad de ese nombre i las mercaderías pasan por aquél antes de haber sido reconocidas. El jefe de dicha oficina debe

ser al mismo tiempo Superintendente del ferrocarril, a fin de que pueda hallarse en aptitud de ejercer constante i eficaz intervencion i vijilancia en todas las operaciones de carga i descarga i de traslacion de los bultos hasta la Aduana, para evitar el contrabando a la renta que administra.

La esperiencia ha confirmado la necesidad de dictar providencias en tal sentido; i así se dispuso por decreto número 363 del presente año, que se halla inserto entre los documentos anexos a esta Memoria.

Por supuesto que los trabajos relativos a la conservacion i reparacion de la via férrea i sus accesorias, i en jeneral todo lo que constituye especialmente el material de la empresa, debe hallarse i se halla a cargo de empleados especiales.

Subsisten, sinembargo, algunas disposiciones en la administracion de la empresa, que pueden reformarse. Hoi, como hemos dicho, el jefe de la Aduana es Superintendente del ferrocarril, para inspeccionar i disponer lo conveniente en cuanto al tráfico de la línea, con el objeto de impedir el contrabando; pero la administracion inmediata de la empresa está a cargo de una oficina separada de aquélla. El Poder Ejecutivo ha creído que adoptando una tarifa de fletes, en que la clasificacion de las mercaderías sea la misma que la que sirve para cobrar los derechos de importacion, excepto en cuanto a las respectivas cuotas de cada gravámen, se obtendrian las siguientes ventajas:

1.^a Las cuentas de dicha empresa quedarian comprobadas, como lo están las de las aduanas, por las facturas de mercaderías que llegan del exterior, las cuales, junto con las diligencias de reconocimiento, forman la base segura, la prueba preconstituida de los valores de que deben responder al Gobierno los empleados. Al hablar de la lejislacion del ramo de aduanas, se ha dicho cuál es el sistema que se sigue en el asunto.

2.^a Seria una sola la operacion material para computar tanto los derechos de importacion como los fletes; i la liquidacion de ambas cuotas se haria tambien a la vez por un sencillísimo cálculo aritmético. En consecuencia, todas las cantidades figurarian en los ajustamientos o liquidaciones que segun las disposiciones

de aduana se pasan a los introductores para su revision; i las reclamaciones de éstos i las demas operaciones fiscales sobre cada cargamento, serian simultáneas, fáciles i sin demoras ni gastos inútiles para el comercio.

3.^a Las economías de que acabo de hablar naturalmente producirian tambien menores gastos por comisiones, &c, &c. Todas ellas en conjunto, no hai duda que representarán sumas de consideracion, que en definitiva pagan los consumidores de las mercaderías, sin provecho para el Tesoro.

4.^a En la cuenta de la Aduana quedará incluida la del ferrocarril i bongos, i su exámen seria sencillo.

5.^a Podrian, por tanto, hacerse notables economías en el personal de las oficinas del ferrocarril. Estas quedarian reducidas a intervenir en las operaciones de inmediato servicio, conservacion i reparacion de la línea i de las embarcaciones que se emplean en la carga i la descarga de los buques; i formarian una seccion de la Aduana.

El Administrador de la Aduana parece que habia insinuado algo en tal sentido, desde que el Gobierno compró el ferrocarril; i habiéndosele pedido por el Poder Ejecutivo, en este año, algunos informes sobre el particular, manifiesta haber estado acorde en cuanto a la conveniencia de la medida, i espresa que aguarda hacer algunas observaciones mas para enviar su informe definitivo. Entre los documentos adjuntos a esta Memoria se hallan los que pueden consultarse para conocer el asunto en sus pormenores.

En vista de los cálculos i demas datos que se recojerán sobre el particular, podrá disponerse lo que sea mejor.

Las antiguas tarifas de fletes han sido convenientemente reformadas en algunas de sus partes.

Para que la línea preste el servicio de un modo que no dé lugar a fraudes a la renta de Aduanas, es preciso prolongarla en una mui pequeña estension, segun lo ha informado el señor Ad-

ministrador de la Aduana i Superintendente del ferrocarril, i se han pedido los presupuestos necesarios para ejecutar esta mejora.

Rescindióse el antiguo contrato sobre colocacion de un motor de viento en la estacion Montoya, para la aguada en servicio de la empresa del ferrocarril; i celebróse otro el 24 de setiembre último, para el mismo efecto. Los documentos respectivos se hallan junto con los demas a que se refiere esta Memoria.

Para evitar abusos en cuanto al goce de pasaje gratuito de algunos empleados por el ferrocarril, se dictó el decreto número 353, que determina con claridad quiénes son los que tienen ese derecho i cuáles las reglas precisas para concederlo.

Los productos de la empresa de que tratamos, en el último año económico, fueron \$ 92,796-90. Los gastos ascendieron a \$ 74,678-10. Es claro que las causas de la disminucion en las importaciones i esportaciones son las mismas que han orijinado el poco tráfico por el ferrocarril i por consiguiente sus menores productos.

V.

REMOLCADORES I BONGOS.

En la bahía de Sabanilla no pueden los buques llegar hasta puerto Salgar, que, como se sabe, es el punto a la orilla del mar en que comienza el ferrocarril que termina en la ciudad de Barranquilla, situada en la ribera del Magdalena.

Anclan dichos buques en Nisperal, fondeadero distante, i desde allí es preciso conducir las mercaderías en grandes bongos hasta puerto Salgar, empleando junto con éstos los pequeños vapores de hierro que sirven de remolcadores. Para llevar los objetos esportables desde Salgar hasta Nisperal, es necesario seguir un procedimiento semejante.

En consecuencia, la via férrea no puede utilizarse sin las embarcaciones de que acabo de hablar, las cuales son su complemento; son mas que un accesorio de la via; deben considerarse como parte integrante de la empresa, porque sin ellas quedaria inútil el ferrocarril. En efecto: ¿ para qué serviría llevar por éste hasta Salgar los productos esportables, si no fuera posible pasarlos a los buques marítimos, i hubieran de quedar en la orilla del mar? ¿ Para qué traer del extranjero las mercaderías hasta un fondeadero en donde no se encontrara medio de comunicarse con la costa en que se halla el camino de tierra?

Esta sencilla reseña de los hechos dará a conocer la importancia de las negociaciones que sobre remolcadores i bongos se han hecho en el último año; i se verá aun mas grave el asunto si se considera que las consecuencias de la adquisicion o de la falta de dichas embarcaciones afectan directamente a la primera Aduana de la República. Sin los remolcadores i bongos, la Aduana de Sabanilla se paralizaria i los grandes valores para la esportacion quedarian estancados allí. Los gastos para llevar éstos a otras costas por donde pudieran enviarse; la variacion de destino de los buques que llegaran del exterior; i los cambios de comisionistas, las demoras, las pérdidas i las averías que se sufrieran en los artículos por causa de las alteraciones en el curso que se les habia fijado, &c, &c, serian en verdad una revolucion en el tráfico mercantil, que daria lugar a las justas quejas del comercio del país; a descrédito en los puertos de la procedencia; i al concepto fundado de ineptitud de los colombianos para manejar el principal asunto económico de todos los pueblos, que es el de comunicarse con los demas.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, entremos a esponer los hechos referentes a la falta que iba a haber de los mencionados elementos de trasporte para la carga i descarga de los buques marítimos en puerto Salgar, i al empeño que el Gobierno tomó en que en ningun caso se consumara ese mal.

Los remolcadores i bongos existentes en la bahía desde tiempo anterior habian sido contratados en compra para el Gobierno, fijando como precio la cantidad de 80,000 pesos, pagade-

ros en cuatro épocas que comenzaban en enero de 1878 i se sucedían de seis en seis meses; pero el Poder Lejislativo no tuvo a bien aprobar el contrato, celebrado por la precedente Administracion ejecutiva, en la esperanza de obtener tales objetos a un precio menor.

El servicio continuó, sinembargo, prestándose con toda regularidad en la bahía de que tratamos, porque en prevision del resultado que tuvo dicho contrato, se tenia otro de arrendamiento por un año.

Durante éste hizo el Poder Ejecutivo notables esfuerzos para obtener en el extranjero i en el país las embarcaciones que necesitaba; pero nada pudo conseguirse por la falta de fondos que ocasionó la revolucion; i tampoco fué posible que los dueños de las que prestaban el servicio, convinieran en prorogar el arrendamiento. Al fin hubo de decretarse, i se decretó en efecto, la espropiacion del uso de tales objetos, como medida indispensable para salvar la situacion perjudicial en que sin ella hubiera venido a colocarse el servicio público i el comercio nacional i extranjero. Así os lo informó mi honorable antecesor en esta Secretaría.

El hecho de la espropiacion, siempre penoso porque lleva en sí algo que no está acorde con la libertad que en jeneral se otorga para el goce de lo que a cada uno pertenece, i que es solo un recurso extraordinario para evitar males al mayor número de los habitantes del país, lo cual suele llegar a ser hasta de derecho natural, debia cesar inmediatamente que fuera posible. La necesidad de ello era tanto mayor cuanto que se trataba de una propiedad de extranjeros, i los gravámenes resultantes de esa operacion podian ser considerables.

El Poder Ejecutivo debia, pues, emplear todos los medios conducentes a que el Gobierno tuviera sin demora i de una manera absolutamente segura los remolcadores i bongos indispensables. La urgencia i la seguridad eran sobre todo aun mas premiosas, porque la lei 60 del presente año habia reservado a la Nacion el derecho de conducir los cargamentos en la bahía de Sabanilla; i hubiera sido en realidad un acto incalificable el de prohibir a otros lo que ella no estaba en capacidad de ejecutar.

Por otra parte, la libre navegacion de las Bocas de Ceniza, que iba a decretarse i que se llevó a cabo despues, hacia tambien indispensable para su buen éxito (especialmente en los primeros momentos en que es conveniente vencer los obstáculos para dar crédito al benéfico uso de esa ruta) la posesion de buenos i mas numerosos remolcadores, para la entrada de los buques de vela, i de bongos para la descarga en el puerto fluvial de Barranquilla. Ya era, como ha sido, doble la necesidad de los objetos en cuestion: ahora tiene la Aduana de Barranquilla un puerto sobre el mar i otro sobre el rio Magdalena; sus operaciones se practican por ambas partes, i los medios de dar el servicio a que está obligada, deben estar a la altura que corresponde a las oficinas i empresas de un Gobierno.

Por tanto, no vaciló el Poder Ejecutivo en adelantar las diligencias i aprobar el contrato sobre adquisicion de dos remolcadores, celebrado en Nueva York por medio del señor Miguel Camacho Roldan i con la intervencion de nuestro Cónsul jeneral en aquella República.

Habia, sin embargo, que pensar en que los nuevos remolcadores no vendrian sino despues del 1.º de julio de este año, en que, como se acaba de manifestar, ya eran necesarios otros; en que los dueños de los antiguos ejercitarian sus acciones en solicitud de sumas elevadísimas con motivo de la espropiacion; i en que se hallaba subsistente la lei que autorizaba la compra de ellos.

Parece que el camino estaba indicado: lo natural era entrar en arreglos con dichos dueños, i así se hizo. Los antiguos remolcadores i bongos fueron al fin del Gobierno, por un precio inferior al que se habia estipulado en el primer contrato de compra; pues en éste se pactó que ninguna reclamacion se intentaria por el hecho de la espropiacion de dichos vehículos, lo cual equivale a computar en el referido precio las sumas valor de las indemnizaciones que se hubieran pedido i que no es improbable se hubieran dado.

Los hechos que han ocurrido despues demuestran que el Poder Ejecutivo ha manejado este asunto con la prevision que es

de su deber. Uno de los remolcadores que se traian de los Estados Unidos de América naufragó, i el otro sufrió alguna avería, pues el siniestro provino de choque entre los dos. Por fortuna tenemos los comprados en el país: sin ellos las dificultades que habrian surjido en la actualidad serian por lo ménos mui onerosas.

Si el accidente que sobrevino en el mar a los remolcadores comprados en Nueva York no hubiera acaecido, tendríamos hoy un servicio completamente satisfactorio en la bahía de Sabanilla i en el puerto fluvial de Barranquilla. El Administrador de la Aduana juzga que es necesario reponer el remolcador perdido.

El 1.º de noviembre último llegó al puerto de Sabanilla el nuevo remolcador que quedó, respecto del cual dice el Administrador de la Aduana de Barranquilla lo siguiente:

“El Jeneral Nariño” (así se denomina el remolcador) es un buque de primera calidad i condicion: la máquina es admirable i sencilla; los materiales son escojidos i superiores en su clase; en fin, el Gobierno ha adquirido un remolcador que reúne todas las condiciones apetecibles en la construccion, que es aparente para el servicio a que viene destinado, i que durará largo tiempo, si hai esmero i celo en su cuidado.”

Se han dado las órdenes conducentes al reembolso del valor del remolcador perdido, pues los constructores estaban obligados a verificar la entrega en el puerto de Sabanilla.

Entre los documentos sobre fomento, adjuntos a esta Memoria, se encuentran los relativos al negocio de que he venido hablando.

VI.

FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.

La esposicion documentada hecha por mi honorable predecesor en la Memoria de Hacienda de 1877, contiene datos suficientes

para que el Congreso pueda informarse de lo sustancial de este negocio hasta 31 de enero de aquel año i conocerlo. (Páginas 87 del texto i 42 de los documentos sobre fomento).

Debo, sin embargo, volver la mirada a algunos de esos hechos, de mención indispensable, como antecedentes de los pocos que han ocurrido despues i de los que en lo sucesivo ocurran a propósito del millon de pesos i de las cien mil hectaras de tierras baldías con que la Nacion ausilia la construccion del ferrocarril de Antioquia.

Por el convenio de 14 de setiembre de 1875 (*Diario Oficial* número 3,572) se estipuló que el Gobierno de la Union, de conformidad con la lei 46 del mismo año, cubriria al de dicho Estado, en Bogotá i en dinero sonante, la suma de 100,000 pesos, por duodécimas partes, durante el año de 1.º de setiembre de 1875 a 31 de agosto de 1876.

Cubriéronse, en efecto, ocho mensualidades, de setiembre a abril (\$ 66,666-80) i quedaron en saldo cuatro, de mayo a agosto (\$ 33,333-20), que no han sido pagadas a causa de la guerra; habiéndose espedido respecto de esta parte del crédito, la certificacion de 23 de enero de 1877 que se registra en la indicada Memoria de Hacienda.

Por el monto de los \$ 900,000 restantes se emitieron i entregaron al Gobierno de Antioquia bonos sobre el Tesoro nacional al portador, amortizables con la quinta parte del 25 por ciento adicional a los derechos de importacion, que no podrán ser puestos en circulacion sino en la proporcion de \$ 112,500 en cada año si los trabajos hechos en la via en el año anterior representaren la octava parte de la totalidad de ellos, o de \$ 100,000 anuales, caso de no llenarse esta condicion.

Para hacer eficaz el auxilio con la amortizacion de los primeros \$ 100,000 puestos en circulacion por el Gobierno de dicho Estado, se comunicaron el 8 de octubre último a los Administradores-Tesoreros de las Aduanas las instrucciones que se estimaron necesarias a efecto de que se reciban i amorticen los bonos correspondientes a esa suma, como puede verse en la circular que con otros documentos agrego a los del ramo de fomento.

El 9 de junio anterior solicitó del Poder Ejecutivo el señor Salvador Camacho Roldan, en representacion del señor Francisco Javier Cisnéros, ingeniero civil i concesionario para la construccion del ferrocarril, que se dispusiera la emision i entrega a éste de los títulos de concesion de las cien mil hectaras de tierras baldías otorgadas a la empresa por el artículo 5.º del convenio. No podia accederse a la peticion sin preguntar al Gobierno de Antioquia si reconocia al señor Cisnéros como representante de los derechos del Estado en el asunto, i habiendo contestado en 18 de octubre de una manera afirmativa, se dispuso luego la emision.

Por el informe del ingeniero señor Cisnéros, dirigido al Secretario de Fomento del Gobierno de Antioquia, con fecha 6 de diciembre, desde Puerto Berrío, que se halla entre los documentos adjuntos a esta Memoria, puede tenerse un conocimiento perfecto del estado de la empresa i los elementos con que cuenta para llegar a un término feliz, entre los cuales figura como el mas importante la enérgica perseverancia i las dotes de todo jénero que tiene el señor Cisnéros al servicio de la obra. Con semejantes elementos no es dado dudar de la realizacion mui próxima de esa via férrea, que es la esperanza mas consoladora para los habitantes del Estado de Antioquia i un motivo mui justo de interes para el resto de la República, como lo es de complacencia para el Gobierno federal.

Cada época trae consigo, en virtud de leyes providenciales, exigencias i necesidades que los pueblos no pueden resistir. El desarrollo progresivo de las facultades humanas por medio de la instruccion i la educacion, i como consecuencia el de las mejoras materiales, que dan ocupacion a las nuevas fuerzas adquiridas i que a su turno exigen mas aliento i mas vida para las facultades del hombre, o lo que es lo mismo, mas ilustracion, es indudablemente lo que constituye el carácter de los tiempos que atravesamos. I Colombia, para gloria de la presente jeneracion, ha entrado ya de lleno en esa corriente, que la conducirá a la situacion de prosperidad que han alcanzado los Estados Unidos del Norte, no obstante las dificultades que todavía tendrá que vencer.

con otros documentos que se hallan en el archivo de la Memoria.

VII.

FERROCARRIL DE PANAMÁ.

En el contrato de 5 de julio de 1867, aprobado con modificaciones por decreto legislativo de 16 de agosto del mismo año, i aceptado por la Compañía del ferrocarril de Panamá, se estipuló, entre otras cosas, lo siguiente:

“Artículo 4.º La Compañía se obliga a prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico, hasta las islas de Naos, Culebra, Perico i Flamenco, u otro lugar de la bahía en que se encuentre un fondo permanente para buques mayores.”

Ni en este artículo, ni en ningun otro del contrato se fijó término para cumplir la estipulacion que contiene, la cual, constituyendo una obligacion forzosa, debió llevarse a ejecucion sin demora, o dársela dentro de mui corto tiempo.

Diez años han trascurrido desde entónces sin que la Compañía haya emprendido la prolongacion del ferrocarril a que está solemnemente comprometida; i así por esta causa como por la necesidad i conveniencia para el país de dar facilidades a nuestro movimiento comercial i al de las naciones que demoran en el Atlántico i el Pacífico, la Cámara de Representantes, en su sesion de 29 de marzo de 1876, excitó al Poder Ejecutivo a proceder en el sentido de que se diera por la Compañía cumplimiento a lo convenido en el artículo 4.º citado.

El 31 de enero de 1877 se dictó por mi Despacho una resolucion fijando el término de seis meses para ejecutar la obra, i el 3 de febrero se trasmitió al Gobierno del Estado de Panamá para que la notificara a la Compañía por medio de su representante en aquella ciudad, hecho que tuvo lugar el 16 de marzo en la persona del Superintendente jeneral de la empresa, señor B. Mozley, estendiéndose la correspondiente diligencia oficial.

Este caballero consignó el 20 de mayo en manos del señor Presidente del Estado la respuesta dada por el Directorio de la Compañía.

“En ese documento se desconoce la obligacion en que se halla la Compañía de atender i cumplir debida i oportunamente

tal exigencia, protestando al mismo tiempo contra el derecho que tenga el Gobierno para hacerla, i no obstante aquel desconocimiento i esta protesta, la Compañía concluye manifestando que "procederá a tratar de satisfacer el deseo del Gobierno," por propia conveniencia, "sin atender al contrato i prescindiendo de él."

Rechazados por el Poder Ejecutivo semejantes conceptos, por los términos estraños en que están concebidos, i por la absoluta ausencia de razon en el fondo, i despues de oír la opinion del Procurador jeneral de la Nacion, favorable desde luego a la justicia en que se apoya la resolucion de 31 de enero, se replicó directamente, el 27 de julio, al Superintendente jeneral, manifestándole con fundamentos que la opinion del Gobierno en el asunto era enteramente contraria a la expresada en la respuesta aludida; que la exigencia que se habia hecho debe llevarse a efecto, no con el carácter que ha querido darle el Directorio, que es inaceptable, sino con el que verdaderamente tiene, que es el cumplimiento de una obligacion ineludible, así como es, respecto de la Nacion, un derecho claro i perfecto, i, por tanto, incontrovertible; terminándose por exigir el cumplimiento del artículo 4.º

El Directorio en su contestacion, refiriéndose a su protesta anterior, que reprodujo, contra el derecho que dice se atribuye el Gobierno de Colombia en este negocio, indica que no quiso hacer mas que resguardar su propio derecho contra una interpretacion del contrato i de su artículo 4.º, que no autorizan, en su concepto, los términos usados, ménos favorecidos aún por las circunstancias en que se hizo "la concesion," que fué un acto solicitado por la Compañía como privilejio adicional, i no como obligacion onerosa; que lo que quiso fué hacer al Gobierno la notificacion formal de que tenia la intencion de cumplir lo exigido con la diligencia posible, i que la tiene todavía de proseguir las obras sin demoras de ninguna especie, hasta su conclusion final, despues de completar los reconocimientos comenzados de los puntos de la bahía aparentes para buques mayores, sin lo cual no deberia emprenderse ninguna operacion estensa.

Contestóse al Superintendente el 17 de noviembre, repitiéndole la insistencia del Gobierno en que se cumpla la resolucion

de 31 de enero, i dejándose a salvo el derecho de la Compañía para hacer las reclamaciones o cargos consiguientes.

De las notas cruzadas sobre la materia en referencia i de los demas documentos a que dió lugar la mencionada resolucion, se hallará copia en esta esposicion.

Se ha estimado conveniente informar tambien que el 20 de junio próximo pasado dictó el Poder Ejecutivo del Estado de Panamá, a solicitud del Superintendente del ferrocarril, una resolucion, que ha sido aprobada por el Presidente, determinando cómo debe comprobarse que son productos colombianos los que con tal carácter se trasportan por aquella via, que están favorecidos con un menor derecho de tránsito, segun el artículo 20 del contrato.

De esa resolucion se agrega copia.

VIII.

FERROCARRIL ENTRE EL ALTO I BAJO MAGDALENA.

Este proyecto se halla en el mismo estado de que se dió cuenta en la Memoria del año último. El contrato se celebró en 3 de agosto de 1875; el ferrocarril i el puente de que se trata deberán ser construidos en los seis años siguientes a esa fecha, que se estienden hasta 3 de agosto de 1881, i solo en este caso está obligado el Gobierno a garantizar el 7 por 100 de interes sobre una suma no mayor de millon i medio de pesos. Trascurridos los espresados seis años, si el contratista no hubiere construido las obras, el Poder Ejecutivo puede declarar la caducidad del privilegio. Sensible será que llegue ese caso, pues lo conveniente seria que las obras se construyeran i el comercio del interior de la República i del Estado del Tolima hiciera sentir a los consumidores la rebaja en los precios de las mercancías a que dé lugar la facilidad en los trasportes, aunque no fuera sino en esa corta estension.

IX.

CAMINO DEL META.

El contratista para la construcción i conservación del camino, señor Juan Nepomuceno González Vásquez, ha dirigido varios memoriales al Gobierno, manifestando primeramente (19 de mayo de 1877) que se le cubriera la cantidad de \$ 1,392-40 que poseía en órdenes de pago, i exigiendo la puntualidad en el pago de las sumas que fuese devengando, o la rescisión del contrato, para la cual enviaba un proyecto. Despues, habiéndosele comunicado (28 de mayo de 1877) lo dispuesto por el Poder Ejecutivo, a saber: "No habiendo variado las circunstancias que se tuvieron en cuenta al dictar las resoluciones de 18 de agosto i 12 de octubre de 1876, sobre el asunto, estése a lo determinado entonces;" el señor González se dirigió de nuevo al Gobierno diciendo que con motivo de los perjuicios que sufría en la continuación de los trabajos, a consecuencia de lo resuelto últimamente por el Poder Ejecutivo, suspendería la obra de conservación del camino. Al mismo tiempo, con el objeto de fijar su responsabilidad en la materia, el contratista solicitó tambien sobre este punto la correspondiente respuesta, que fué concebida en los siguientes términos (8 de junio de 1877).

"En cuanto al fondo de la cuestion, el Poder Ejecutivo insiste en lo que tiene resuelto; i no conviene en rescindir el contrato porque con esta rescisión nada se adelanta, puesto que ella no obviaría, sino que aumentaría mas bien las dificultades actuales, que son todas provenientes de la escasez de fondos en la Tesorería jeneral.

"Por lo demas, ya se ha dicho que el Gobierno no ordena la suspensión de los trabajos ni exige su continuación en las presentes circunstancias, i que el contrato da la regla de procedimiento i establece el derecho en cada caso; i no hai por qué juzgar que en el caso de suspensión dejen de abonarse los gastos de conser-

vacion del camino, *siempre que se hagan*, puesto que ellos han sido reconocidos hasta el 15 de enero de este año, no obstante haberse suspendido los trabajos desde setiembre u octubre anterior.

“El Poder Ejecutivo tampoco puede fijar el término de la suspension de los pagos, como quiere el peticionario que se haga, para el efecto de salvar su responsabilidad en lo que se refiere al tiempo mayor que necesitaria para concluir los trabajos por causa de esa suspension: pues el Gobierno se halla incapacitado para hacer promesa alguna a este respecto; i en cuanto a la responsabilidad mencionada, ya se ha dicho tambien en otra vez lo que deberia hacerse.

“En consecuencia, estése definitivamente a lo resuelto por el Poder Ejecutivo en este asunto, i a lo estipulado para cada caso en el respectivo contrato.”

Insistió al fin el señor González de un modo mas apremiante, en lo solicitado en sus anteriores memoriales (12 de junio de 1877), anunciando que el dia 17 próximo *suspenderia irremisiblemente* los trabajos de conservacion del camino, i observando, ademas, que la responsabilidad por las consecuencias de ese hecho pesaria exclusivamente sobre el Gobierno. Este correspondió a la insistencia del contratista reforzando la resolucion dictada al principio, la que se comunicó oportunamente (22 de junio), a la Junta de caminos, a fin de que se hiciese cargo de las reparaciones necesarias en éste.

Tambien se comunicó a la respectiva Junta (10 de setiembre), el mal estado en que se hallaba el puente de hierro sobre el Rio Negro, segun informe del Alcalde de Quetame (25 de agosto); i esa Corporacion manifestó en respuesta (25 de octubre), que atenderia debidamente la obra que se le recomendaba.

X.

BARCAS EN EL RIO MAGDALENA.

El señor José Hernández U., a quien se concedió privilegio (13 de julio de 1877), para construir una barca de cables sobre el

rio Magdalena entre el puerto del "Retiro," en la ciudad de Honda, i el chorro de "Arranca-plumas," elevó al Gobierno un memorial documentado, por medio del cual comprueba que habia empezado los trabajos ántes de la época de su compromiso, los que habia suspendido por causa de la guerra; i pide que, en consecuencia, se le prorogue el término del contrato hasta seis meses despues de terminada la revolucion, ofreciendo mantener las embarcaciones necesarias para el paso del rio durante el tiempo que se esté construyendo la barca, bajo las mismas condiciones del privilejio. Sobre dicho memorial recayó (30 de abril de 1877), la siguiente resolucion :

"Prorógase hasta el 30 de octubre próximo el término concedido al señor José Hernández U. para concluir la construccion i poner al servicio público la barca sostenida por cables entre las bandas oriental i occidental del rio Magdalena, de que trata el privilejio que fué concedido a dicho señor por resolucion de 13 de julio de 1876, publicada en el número 3795 del *Diario Oficial*; pero es entendido que dicha próroga quedará sin efecto en cualquier tiempo anterior al citado 30 de octubre, en que el Poder Ejecutivo tenga conocimiento de que los trabajos de construccion i establecimiento de dicha barca no siguen el curso necesario para su conclusion, en debida forma, en tal fecha.

"Tambien quedará sin efecto la próroga, si el interesado no manifestase a la Secretaría de Hacienda i Fomento dentro de 30 dias contados desde hoi, que se compromete a responder a los pasajeros i a los dueños de los efectos que transiten por la mencionada barca, de los valores que se pierdan i de los perjuicios que sufran por consecuencia de falta de cumplimiento de aquél a las condiciones 4.^a i 5.^a de dicho privilejio.

Dicha próroga no induce novedad en cuanto a la fecha desde la cual debe comenzar a contarse la duracion del privilejio, ni respecto de los demas puntos de la referida resolucion de 13 de julio."

El señor Hernández contestó oportunamente (10 de mayo), manifestando que se someteria a las condiciones fijadas en la resolucion anterior.

XI.

COLONIZACION DEL TERRITORIO DEL CAQUETÁ I NAVEGACION POR VAPOR
DE LOS RIOS NAPO I PUTUMAYO.

La solicitud que los señores Fernando i Manuel Ponce habian elevado al Gobierno, pidiendo concesiones para abrir un camino de herradura entre los Estados del Cauca i Tolima, fué resuelta negativamente (7 de setiembre de 1877), en los siguientes términos:

“Vista la solicitud hecha por los señores Fernando i Manuel Ponce para obtener del Gobierno nacional ciertas concesiones con el objeto de llevar a cabo la apertura de un camino de herradura que comunique entre sí los Estados del Cauca i el Tolima, el Poder Ejecutivo observa :

“1.º Que los empresarios tienen privilegio esclusivo de los Gobiernos de dichos Estados para la construccion de la via mencionada, segun aparece del respectivo espediente.

“2.º Que ademas de este privilegio, pretenden obtener del Gobierno nacional las concesiones de que trata el artículo 4.º de la lei 53 de 1874, “por la cual se fomenta la colonizacion del Territorio del Caquetá i se promueve la navegacion de los rios Putumayo i Napo,” fundándose especialmente en que el espresado camino facilitará la comunicacion de aquellos Estados con el Territorio aludido.

“3.º Que en cambio de dichas concesiones (la facultad esclusiva de esplotar por cinco años una porcion determinada de los bosques i terrenos baldíos de la Nacion, i la propiedad de sesenta mil hectaras de tierras baldías en el mismo Territorio) los empresarios solo se comprometen a abrir el camino de que se ha hecho mencion, a presentar el plano i perfil de él con todos los datos i reconocimientos que se obtengan respecto del territorio que atravesase, i a comprender a las tropas, correos i efectos de la Nacion en las mismas esenciones acordadas a los Estados concesionarios del privilegio ;

"4.º Que en 24 de noviembre de 1875 fué resuelta negativamente, i con razones incontestables, una solicitud hecha por los señores Elías Réyes i Hermanos, de Popayan, con el fin de obtener las mismas concesiones arriba indicadas, no obstante que estos señores se comprometian, mediante una fianza de \$ 20,000, a establecer dos colonias en las riberas de los rios Putumayo i Napo, con todos los edificios, útiles i elementos necesarios, i a establecer, ademas, la navegacion de los espresados rios por medio de buques de vapor i de los demas vehículos indispensables para facilitar el tráfico en la mayor escala posible ;

"5.º Que una vez negada la solicitud de los señores Réyes i Hermanos serian injustificables las concesiones que se hicieran a los señores Ponce, caso de resolver favorablemente esta peticion, puesto que el auxilio que unos i otros han pretendido obtener es esactamente igual, al paso que es mui considerable la diferencia que existe entre la compensacion ofrecida por los dos solicitantes, si se atiende a las notables ventajas de la propuesta formulada por los primeros, respecto de la cual puede decirse que llenaba el objeto principal de la lei sobre la materia ; i

"6.º Que las mismas razones aducidas para negar la solicitud de los señores Réyes i Hermanos son aplicables con mayor propiedad a la de que ahora se trata, i en consecuencia deben tenerse como reproducidas en este lugar,

" SE RESUELVE :

"No se accede a lo solicitado por los señores Fernando i Manuel Ponce sobre concesiones a favor de la empresa de abrir un camino de herradura entre los Estados del Cauca i el Tolima. Póngase esta resolucion en su conocimiento, con los antecedentes a que se refiere."

XII.

PUENTE COLGANTE SOBRE EL RIO MAGDALENA.

En señor Aníbal Galindo, teniendo en cuenta que en la última lei de Presupuestos se habia votado una partida de \$ 100,000

para la construccion de un puente colgante sobre el rio Magdalena en el puerto de Jirardot, dirijió al Gobierno (6 de julio de 1877), en su propio nombre i en el del señor Manuel Laverde, una propuesta de contrato para la ejecucion de la obra sobre las siguientes bases:

“1.^a El Gobierno nacional autoriza a los señores Aníbal Galindo i Manuel Laverde para organizar una Compañía empresaria para la construccion del puente colgante sobre el rio Magdalena, en el punto de Jirardot, la cual Compañía deberá suscribir \$ 40,000 del capital de 100,000 presupuesto para la obra;

“2.^a El Gobierno nacional entra como socio comanditario por el resto del capital presupuesto hasta la suma de \$ 60,000;

“3.^a La obra se ejecutará con la debida comprobacion de los gastos i mediante el pago de instalamentos proporcionales al capital suscrito entre el Gobierno i la Compañía;

“4.^a El Gobierno concede a la Compañía la propiedad del puente por el término de 79 años, a cuya espiracion la obra pasará a ser gratuitamente propiedad nacional;

“5.^a El capital del Gobierno tendrá derecho a recibir 7 por 100 de interes i 2 por 100 de fondo de amortizacion, despues de que el capital de la Compañía se cubra de 15 por 100 de interes anual i 2 por 100 de fondo de amortizacion;

“6.^a Manuel Laverde, que desde ahora se obliga a suscribir por la suma de \$ 10,000, suministrará, ademas, gratuitamente a la empresa todas las maderas i demas materiales de construccion que se encuentren en sus tierras de Santana;

“7.^a El Gobierno admite desde ahora, entre los \$ 40,000 del capital de la Compañía, \$ 5,000 de acciones liberadas que se emitirán en favor de Aníbal Galindo por su trabajo de iniciacion de la obra, organizacion de la Compañía, i demas servicios que preste en la direccion de la empresa i ejecucion de la obra, hasta su terminacion; i

“8.^a La tarifa de pasajes será fijada de comun acuerdo entre el Gobierno i la Compañía.”

El Poder Ejecutivo, en vista de la situacion financiera del

país, se abstuvo de aceptar tanto esta propuesta como la que el señor José Gooding hizo (4 de diciembre), sobre la misma materia.

XIII.

CAMINO DE RIELES ENTRE LOS RIOS CAUCA I SAN JUAN.

El señor Manuel D. Camacho dirigió al Gobierno (30 de octubre de 1877), una propuesta de contrato de garantía para la construcción de un camino de rieles entre los ríos Cauca i San Juan pasando por la montaña de Tamaná, para poner uno o mas vapores pequeños en el primero desde Anserma hasta un poco arriba de Cali, i un vapor de quilla que navegase desde la estación del camino en San Juan hasta el puerto de Panamá; pero como ya se habia celebrado (24 de setiembre), con el señor Enrique N. Ross un contrato sobre inspección del camino de Cali a Buenaventura, con el objeto de ver si el Gobierno toma a su cargo la construcción de este ferrocarril, proyecto que si se lleva a cabo absorberá todos los recursos de que se puede disponer para mejoras materiales en el Estado del Cauca, i que, si no se realiza, dará márgen a un contrato de la misma especie entre el señor Jeneral Julian Trujillo, que ha sido ampliamente autorizado para ello (7 de noviembre), i el señor Benjamin Cisnéros, se resolvió (13 de noviembre), no aceptar la propuesta indicada, por estar todavía pendientes estas negociaciones.

XIV.

EDIFICIO DE HIERRO PARA LA ADUANA DE CÚCUTA.

La construcción de esta interesante obra se contrató (25 de agosto de 1877), con el señor Felipe Zapata, el cual, para garantizar el cumplimiento de lo estipulado, se comprometió a prestar dos clases de seguridades:

“1.° Una jeneral de \$ 10,000 que ingresarán al Tesoro na-

cional, en calidad de multa e indemnizacion de perjuicios, en caso de que el contratista no cumpla todas i cada una de las obligaciones que ha contraido ; i

“2.ª Una seguridad especial que garantice al Gobierno el reintegro de las sumas que deben anticiparse al contratista en Lóndres i en San José de Cúcuta, en caso de que el contrato no se cumpla, o de que el edificio no reuna todas las condiciones especificadas en el contrato i en los planos respectivos.”

El pago de los diez mil pesos que constituyen la seguridad jeneral se garantizará con un depósito de una suma equivalente en bonos o vales de deuda nacional computados al precio corriente en el mercado, o con pagarés otorgados a favor del Tesoro por dos o mas personas de notoria responsabilidad, cuyas firmas sean abonadas por los Bancos de Bogotá o de Colombia para que los pagarés puedan ser descontados en dichos Bancos, llegado el caso.

La anticipacion que debe hacerse en Lóndres, i que para el solo efecto de cubrir el riesgo de naufragio o pérdida del material, debe garantizarse con la consignacion de la póliza de seguro otorgada a favor del Gobierno, se asegurará para todo otro efecto con un depósito previo de \$ 25,000 en dinero, o en bonos o vales de deuda nacional interior o exterior, computados al precio corriente en el mercado ; o con un depósito en dinero o bonos o vales de la misma deuda que, computados al precio corriente del mercado, alcancen a completar la suma de \$ 25,000.

La anticipacion que debe hacerse en San José de Cúcuta, a la llegada del material del edificio, se asegurará en los mismos términos en que se asegura el pago de los derechos de importacion. Dicha anticipacion no se hará sino despues de que el Administrador de la Aduana de Cúcuta se haya cerciorado de que el material del edificio reune todas las condiciones especificadas en el contrato i en los planos respectivos ; i si el material no es de tales condiciones, el contratista perderá la suma de \$ 10,000 que constituyen la seguridad jeneral, i deberá reintegrar las sumas anticipadas en Lóndres, con los intereses legales de la demora, esto sin perjuicio de que el material importado se mantenga

depositado en la Aduana hasta que se haya verificado dicho reintegro i pagado los correspondientes derechos de importacion."

Trascurridos sesenta dias sin que persona alguna hubiese hecho una propuesta mas ventajosa para el Gobierno, era llegado el caso, conforme al artículo 6.º del referido contrato, de proveer al pago de los \$ 25,000 que, segun el artículo 5.º, debian entregarse en Lóndres al contratista, o a sus cesionarios, a la presentacion de los manifiestos de embarque de todo el material para el edificio, i así se manifestó (2 de noviembre), al señor Secretario del Tesoro i Crédito nacional para lo de su cargo.

Tambien se pasó al señor Zapata un oficio en idéntico sentido, haciéndole presente al propio tiempo la obligacion en que se hallaba de otorgar la fianza personal exigida por el artículo 7.º del contrato, i ademas, la de alargar cuarenta piés el edificio en los términos del artículo 10.

El señor Secretario del Tesoro i Crédito nacional comunicó (19 de noviembre), que la nota dirigida por este Despacho a esa Oficina la habia trascrito al señor Tesorero jeneral de la Union, a fin de que éste situase oportunamente en Lóndres, en poder del Cónsul jeneral de Colombia en esa ciudad, los \$ 25,000 aludidos, por medio del "Banco de Bogotá."

Era de todo punto indispensable la celebracion de este contrato dentro del menor término posible, porque habiendo sido destruido el edificio de la Aduana, i no habiendo locales aparentes para depositar las mercancías, sobre todo la sal, se hacia un contrabando enorme de este artículo, verificándose así un gran desfalso tanto en la renta de Aduanas como en la de salinas.

XV.

COMPANÍA DE ALUMBRADO POR MEDIO DEL GAS.

Para fomentar esta empresa tan necesaria para la capital de la República, el Gobierno tomó, cuando se formó la Compañía, 200 acciones que están cubiertas íntegramente. Segun los infor-

mes obtenidos del Tenedor de libros de la Compañía i del representante del Gobierno en ella, su situacion es bastante regular. Cuenta con local propio para la fábrica; con los aparatos necesarios para la produccion del que hoy se consume i mucho mas; con una mina de carbon en la falda de la cordillera, i con mas de \$ 30,000 en acciones reservadas. Circunstancias escepcionales, entre las cuales figura la última guerra civil, han entorpecido un poco su desarrollo; pero es de esperarse que no muy tarde esos obstáculos sean removidos i que el alumbrado se establezca definitivamente en toda la ciudad. Los establecimientos i calles servidos en la actualidad por la Compañía con esta clase de alumbrado, lo están con toda la puntualidad que puede desearse, i dentro de poco ese servicio se estenderá mucho mas.

XVI.

MINERALES I ABONOS EN TERRENOS DE PROPIEDAD NACIONAL.

Los señores "Bodero, Campbell i C.," con quienes se celebró el contrato de 6 de abril de 1876, "sobre exploracion de terrenos en el Estado de Bolívar i explotacion de minerales i abonos que en ellos se encuentren," se dirijieron al Gobierno (7 de marzo de 1877), pidiendo se concediese a los socios, empleados i jornaleros de la Compañía pasaje gratis por el ferrocarril, i ademas, la facultad de trasportar en los carros desocupados de éste, hasta el muelle Salgar, las piedras destinadas para la esportacion, sin pagar derechos de transporte durante diez años.

El Gobierno resolvió la peticion negativamente (14 de mayo), aduciendo para ello las siguientes razones:

"1.ª El Poder Ejecutivo estima suficientes las concesiones que se le otorgaron a la Compañía en el contrato;

"2.ª La concesion del pasaje gratis por el ferrocarril de Bolívar a los empleados i jornaleros de la Compañía, si bien es verdad que disminuiriá los gastos de esta empresa, aumentando por tanto las ganancias líquidas que hubieran de repartirse entre el Gobierno i los demas socios, produciría, por otra parte, el efec-

to de disminuir al propio tiempo, i en mayor escala, las entradas que correspondieran al mismo Gobierno en el ferrocarril, como empresa de su propiedad; no habiendo, en tal virtud, conveniencia alguna en hacer esta concesion. Igual cosa puede decirse respecto de la exencion de derechos por el transporte de las piedras destinadas a la esportacion; i

“3.º Aun en el caso de no existir el inconveniente de que se ha hablado, siempre redundarian en perjuicio del Gobierno las concesiones espresadas, pues éstas darian lugar a que la empresa del ferrocarril no quedase para el público tan bien servida como debe estarlo, por los obstáculos i las dificultades que naturalmente habrian de presentarse al hacerlas efectivas.”

En cuanto a las muestras de piedras que habian enviado para su análisis, se les devolvieron (17 de febrero), despues de verificado éste.

Habiendo manifestado los señores “Bodero, Campbell i C.ª” (7 de marzo), temores de que el Administrador de la Aduana de Barranquilla, señor Joaquin María Palacio, no quisiese representar al Gobierno en la diligencia de posesion de los terrenos adjudicados a la Compañía para la esplotacion de los minerales i abonos, el Poder Ejecutivo resolvió (23 de marzo), que en caso de que dicho empleado no asistiese a tal acto, se considerase como nombrado para representar en él al Gobierno, al Administrador principal de Hacienda nacional en la misma ciudad, i en defecto de éste, al Superintendente del ferrocarril de Bolívar.

Luego (8 de agosto), comunicaron los referidos señores que el 28 de julio anterior habian hecho embarcar, con destino a Hamburgo, 14 toneladas de piedras que contenian fosfato.

Mas tarde (8 de noviembre), se celebró con el señor Luis María Restrepo un contrato sobre esplotacion de minerales i abonos en terrenos de propiedad nacional de la costa atlántica, esceptuándose espresamente en esta adjudicacion los terrenos cedidos a la Compañía Bodero, Campbell, &c, en 6 de abril de 1877.

Como por el artículo 5.º de este nuevo contrato se comprometió el señor Restrepo a avisar qué parte o partes designaba

para empezar los trabajos, éste manifestó al Gobierno (17 de noviembre), que por entónces tomaria para explorar las siguientes porciones de terreno :

“1.^a Desde Morro-Hermoso al N. O. siguiendo al lado de la costa hasta el punto denominado “Cabrero,” o sea el cerro de “La Popa”;

“2.^a Desde la pequeña poblacion de Pasa-caballos en direccion norte, siempre costeano, hasta las bocas del rio Sinú”; i

“3.^a Partiendo desde las bocas del Sinú hasta dar a la boca del rio Atrato.”

XVII.

MINERALES I ABONOS EN BALDIOS NACIONALES.

Habiendo manifestado el señor Tesorero jeneral de la Union (28 de junio de 1877), a excitacion de esta Secretaría (18 de junio), que el señor Lázaro María Pérez no habia prestado la fianza de \$ 5,000 prescrita por el artículo 6.^o del contrato celebrado con él en 30 de abril de 1874, “sobre explotacion de minerales i abonos en ciertos baldíos nacionales,” se dictó i publicó (*Diario Oficial* número 3971), la consiguiente resolucion sobre caducidad del contrato.

Despues (4 de mayo), el encargado de la Legacion de la República en Paris, señor Andres R. Santamaría, dirijió al Gobierno un oficio, avisando que los señores Flament & C.^a banqueros de esa ciudad, habian depositado en su poder, el 30 de abril, 25,000 francos a título de fianza del contrato espresado, en el cual ya habia sustituido la Compañía Flament & al señor Pérez, en virtud de nuevo contrato celebrado entre el apoderado de éste, señor José María Tórres Caicedo, i el apoderado de aquélla, señor Cárlos Flament.

En la nota del encargado de la Legacion vino incluida en copia una declaracion relativa al referido contrato de 30 de abril de 1874, en la que la citada Compañía aseguraba no haber hecho

antes el depósito, porque la guerra civil en que se encontraba Colombia hacia imposible el envío del dinero a Bogotá.

En consideracion a esto, se dictó otra resolución (11 de julio), por la cual se suspendian los efectos de la anterior.

Luego informó el Prefecto del Territorio de San Andres i San Luis de Providencia (10 de agosto), a solicitud del Gobierno, que en el mes de octubre de 1874 habia estado allá el señor Pérez, quien a los pocos dias de llegar habia partido para Colon; que durante su corta permanencia en aquel Territorio, fletó una goleta para ir a los diversos *bayos*, de donde llevó muestras de huano, i que desde entónces no habia vuelto, ni habia mandado ajente alguno.

La Compañía Flament & se dirigió al Gobierno el 6 de setiembre, pidiéndole suspendiera los efectos de ambas resoluciones referentes al contrato "Pérez Sescan," i observando que la guerra constituia un caso de *fuera mayor* que eximia de toda responsabilidad. Manifestaba, en fin, que se hallaba dispuesta a dar principio a los trabajos, terminada la revolucion, pero argüia al mismo tiempo, que el plazo de un año fijado por el contrato para empezar la obra, no estaba comprendido en el de la próroga dada posteriormente por el Poder Ejecutivo respecto al otorgamiento de la fianza, i que el año indicado debia contarse, en estricta justicia, desde la fecha en que se habia efectuado el consabido depósito.

Por último, en atencion a todo lo espuesto, se dictó la resolución definitiva sobre caducidad del contrato (9 de octubre), i se celebró otro sobre la materia (5 de noviembre), con el señor Teodoro Valenzuela, segun el cual le corresponde a la Nacion el 25 por 100 de los productos.

XVIII.

PROPUESTAS DEL CONDE DE GAALON BARZAY.

El señor Conde de Gaalon Barzay, miembro de la sociedad de agricultura de Francia, dirigió al Gobierno (12 i 17 de julio),

por conducto del señor José Triana, Cónsul jeneral de Colombia en Paris, tres propuestas de contratos.

La primera, referente a la explotacion de las minas de carbon de Barrancas (Estado del Magdalena), contiene las siguientes bases :

“1.^a Adjudicacion por el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, en virtud de la cláusula espresada en el artículo 2.^o, a una Compañía francesa representada por mí, de dichas minas con los terrenos, bosques i accesorios dependientes de éstos i tales como están, lo mismo que de los terrenos adyacentes de ambos lados del camino que se haga para el establecimiento de las vias férreas u otras, como tambien el sitio del puerto i del muelle, indispensables tanto para la explotacion como para las necesidades de la navegacion ;

“2.^a En reciprocidad la Compañía entregará anualmente al Gobierno, quien encargaria a una Agencia oficial de la inspeccion de los productos de la explotacion, una suma máxima de veinte por ciento (20 por 100) de la utilidad neta, es decir, de los dividendos repartibles despues del servicio de los intereses del capital empleado ;

“3.^a Despues de firmado el contrato en Francia, se le concederia un plazo de dos años al adjudicatario (reservándose éste, ademas, la facultad de obrar lo mas pronto posible), tanto para reconocer la naturaleza i la importancia de los depósitos del mineral i de los trabajos que deberian ejecutarse, como tambien para comenzar la explotacion ya minera, de los bosques o agrícola. Siendo entendido, ademas, que si la explotacion no pudiera ser sino agrícola o florestal, la cifra de 20 por 100 del Gobierno deberia ser de comun acuerdo disminuida equitativamente ;

“4.^a Cumplido el pago susodicho sin haber comenzado la explotacion, el contrato quedará rescindido por este solo hecho, a ménos que el adjudicatario haya tenido impedimentos independientes de su propia voluntad ;

“5.^a La naturaleza i la urjencia de los diversos trabajos que se ejecuten, serán apreciadas i decididas por la Compañía sola, quien entendiendo quedar dueña de sus actos i determinaciones,

desea, no obstante, hacer dicha explotación en la mayor escala posible.

“6.ª El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia se compromete, ahora i en lo sucesivo, a proteger constantemente los intereses i el personal de la Compañía; i

“7.ª El material entero de la Compañía, tanto en explotación como en producto, estará a la entrada como a la salida, exento siempre de todo derecho de aduana u otros, i la empresa no será jamás sometida a ninguna contribucion local o jeneral, bajo ningún nombre o pretesto.”

En la segunda propuesta, relativa a la explotación de las minas de plata de Santana i La Manta (Estado del Tolima), fija el señor Gaalon Barzay las mismas bases que en la anterior, i ofrece, además, pagar al Gobierno, durante el tiempo de la explotación, el 10 por 100 de la renta neta, es decir, de los dividendos repartibles.

Por último, la tercera, sobre construcción de un ferrocarril de Bogotá al río Magdalena, está concebida en los siguientes términos:

“1.º Adjudicación por 99 años de la construcción i explotación del ferrocarril, en línea directa de Bogotá al río Magdalena;

“2.º Cesión perpetua de *todas* las tierras baldías que *pudieran encontrarse en el trayecto de la línea*, i facultad absoluta de explotar los terrenos i sus *productos de toda especie*;

“3.º Garantía del siete por ciento a razón de doscientos mil francos *calculados para cada milla* i para el material rodante, estaciones, &c;

“4.º La garantía empezará a producir su efecto *ad valorem*, en cada sección terminada, desde que una i cada una de ellas sea puesta por la Compañía a disposición del público;

“5.º El Gobierno asegura el interes o garantía con los \$ 225,000 de la renta del ferrocarril de Panamá, i con la renta de las salinas de Cundinamarca i Boyacá;

“6.º Las tarifas se fijarán de comun acuerdo entre las partes;

“7.º La garantía del Gobierno cesa desde que el ferrocarril o su producto dé, durante tres años seguidos, con qué pagar el interes del capital;

“8.º El Gobierno podrá rescatar la línea despues de cinco años de explotacion, pero con estas condiciones : 1.ª de avisarle dos años ántes a la Compañía; 2.ª de pagar las acciones a la par, mejoradas con la prima que tengan entónces en el mercado europeo; i 3.ª de aplicar siempre la tarifa belga a los productos que provengan de la explotacion de las tierras mencionadas en el artículo 2.º i cuyos diversos productos permanecian, lo mismo que las importaciones correspondientes que sean necesarias para obtenerlos, exentos siempre de todo derecho de Aduana i de cualesquiera otros;

“9.º La Compañía podrá hacer pasar la nueva línea ya por Anolaima, Chumbamui i Calamoima, ya en otra direccion;

“10. En caso de disolucion, la Compañía reembolsará al Gobierno el valor, estimado por peritos, del material que ella tenga;

“11. Las condiciones jenerales de proteccion previstas en las bases 6.ª i 7.ª de la proposicion relativa al depósito de carbon de Barrancas, serán igualmente aplicables al contrato que resulte de la presente propuesta, i todo el terreno de la línea será entregado gratuitamente a la Compañía; i

“12. Para que este contrato pueda llevarse a efecto, los trabajos deberán comenzar, a lo mas tarde, quince meses despues de firmado en Francia.”

El Gobierno contestó (27 de setiembre), al señor de Gaalon Barzay, que, respecto de la explotacion de las minas de carbon de Barrancas, i de las de plata de Santana i La Manta, estaria dispuesto a hacer cualquier arreglo conveniente para ambas partes, i que en consecuencia se le permitiria enviar ingenieros para explorarlas; pero que, en cuanto al ferrocarril al Magdalena, se habia celebrado ya con el señor Enrique F. Ross un contrato que dejaba satisfechos los deseos del Poder Ejecutivo en el particular.

XIX.

AUSILIO A LAS PRODUCCIONES LITERARIAS.

La solicitud que el señor Nicolas Esguerra, en calidad de cesionario del señor Joaquin Esguerra Ortiz, elevó al Gobierno

(2 de agosto de 1877), pidiendo la celebracion de un contrato en ejecucion de la lei 41 de 18 de mayo del mismo año, "por la cual se concede un auxilio para la publicacion de un Diccionario jeográfico de Colombia," fué resuelta negativamente a consecuencia de las apremiantes circunstancias del Tesoro.

Por esta misma causa fueron contestados en igual sentido dos memoriales del señor José Ignacio Aranza (8 de mayo i 6 de agosto), en los cuales exijia se le pagasen 125 ejemplares de su "Diccionario aritmético," de conformidad con el artículo 6.º, capítulo 13, Departamento de Gastos de Hacienda del Presupuesto de 1876 a 1877.

El contrato de préstamo de \$ 4,000 al señor Nicolas González en ejecucion de la lei 83 de 1876, fué celebrado por este Despacho, porque entónces se hallaba votada la partida correspondiente en el Departamento de Gastos de Hacienda, capítulo 13, artículo 5.º del Presupuesto de 1876 a 1877; pero como despues se incluyó este crédito en el Departamento de Beneficencia i Recompensas, pasó a ser de la incumbencia de la Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores, i así se comunicó a esa oficina (6 de octubre), haciéndole presente, ademas, que segun el artículo 2.º de dicho contrato, en ese mes debia recibir el señor González el primer contado de \$ 1,000.

XX.

FERROCARRIL DE OCCIDENTE.

Esta empresa, la mas importante de las acometidas por el Gobierno de Cundinamarca, i que debe mirarse como complementaria de la del ferrocarril central, ha tenido, apesar de la guerra, una marcha progresiva que hace esperar su realizacion.

De la bien elaborada Memoria del Secretario jeneral del Estado, señor Dámaso Zapata, presentada a la Asamblea lejislativa en 1877, aparece:

"1.º Que está terminado el trazo definitivo de toda la línea, el cual demuestra de la manera mas satisfactoria la practicabili-

dad de la obra, i que no se presentan dificultades de arte que hagan elevar el precio de ésta a una suma mayor que la que se presupuso orijinariamente en los contratos, esto es, a mas de \$ 6.000,000.

“ 2.º Que para mejorar el trazo se abandonó la línea primeramente explorada de Bogotá a “Pan de Azúcar,” que cortaba el “Roble” en la via del camino carretero, i que en lugar de trepar a la eminencia i descender de ella, se decidió atravesarla por medio de un túnel de 1,074 metros, a 29 millas de esta ciudad, que acorta la distancia, i cuya salida del otro lado de la montaña asegura curvas i gradientes fáciles.

“ 3.º Que el trazo sigue la línea de “Cambao” desde un punto donde ya han quedado atras las fuertes pendientes i las curvas estrechas, por cerca de 30 millas, hasta una milla mas allá de San Juan, punto desde el cual la línea toma al Norte cortando las faldas de las montañas por encima de Chaguaní, siguiendo la falda occidental de la cordillera al Occidente de Guáduas hasta el “Boqueron de Agua clara,” desde donde descende en pendientes suaves al valle del “Rio-seco,” i de allí sigue sobre la planicie hasta las bodegas de Bogotá sobre el rio Magdalena. Agrega que en ninguna parte de la línea se encuentran pendientes de mas del 4 por 100 ; i

“ 4.º Que los gastos hechos por la Compañía ascendian hasta fines de 1876 a la suma de \$ 81,500, i que llegan a \$ 16,920 los causados en el primer semestre de este año, haciendo un total de \$ 98,420, sin calcular intereses.”

El Gobernador del Estado, para cerciorarse de la efectividad de estos trabajos, celebró (17 de agosto), un contrato sobre verificación del trazo en el terreno, con los Ingenieros nacionales señores Roberto Anzola i Ruperto Ferreira, quienes, despues del respectivo estudio de la via, informaron favorablemente a la practicabilidad de la obra. Pocos dias ántes de celebrarse este contrato, el Gobierno del Tolima se dirigió al de Cundinamarca (14 de agosto), ofreciendo tomar parte en la empresa.

Despues (22 de setiembre), el señor Brown comunicó al Poder Ejecutivo de este último Estado, que en esa fecha habia em-

pezado definitivamente los trabajos de construcción por el Magdalena.

Ultimamente, a causa de los obstáculos que hai en la navegación de este río, el empresario hizo al Gobierno nacional, por conducto del de Cundinamarca, una propuesta para prolongar la línea del ferrocarril, cruzando el Magdalena por un puente de hierro entre Honda i Caracolí, i continuarla por la ribera occidental en territorio del Tolima, hasta inmediaciones de Buenavista, mediante la suscripción del Gobierno federal en la empresa por la cantidad de \$ 2.000,000, quedando así elevado el capital de toda la obra a \$ 8.000,000.

Mas, no obstante la íntima persuasión que abriga el Gobierno acerca de la importancia de esta obra, i mas todavía ensanchada en los términos propuestos por el señor Brown, pues así ejercería esta vía desde sus primeros tiempos una influencia poderosa en el desarrollo de la industria i de la riqueza de los Estados del Tolima i Cundinamarca; no obstante esto, digo, el Gobierno ha tenido que abstenerse por ahora de tomar en la empresa la participación que se le ofreció, a causa de la gravedad de los compromisos contraídos en relación con las otras mejoras materiales que se propone realizar.

Contando, como cuenta esta empresa, con tantas probabilidades de realización en la parte contratada, no es dudoso que, una vez construida esa porción, los capitales necesarios para su prolongación acudirán por sí solos a tomar colocación en ella; mientras que ahora, si ellos por timidez no se presentan, el Gobierno por prudencia no debe contraer compromisos que acaso no pudiera cumplir por falta de recursos, pues esto causaría graves perjuicios no solo a esta empresa sino también a las demás obras, i al Gobierno mismo.

XXI.

CAMINO ENTRE AGUA-LARGA I GUARUMO.

Habiendo insistido el señor Indalecio Liévano (5 de mayo de 1877), en solicitar la celebración de un contrato para el trazo del ferrocarril de la sabana de Bogotá a Guarumo i apertura del

camino de herradura previo, de acuerdo con el artículo 14 de la lei 31 de 1874, el Poder Ejecutivo resolvió (11 de mayo), no hacer uso por entónces de las autorizaciones sobre la materia, en atencion a la guerra i a que tal contrato demandaba fuertes e inmediatas erogaciones de dinero que la República se encontraba en incapacidad de hacer.

XXII.

OFERTA SOBRE CONTRATO DE EMPRÉSTITO EN EL ESTRANJERO.

Con motivo de haber manifestado el señor A. Brodin, de Paris (15 de julio de 1877), que si el Gobierno proyectaba contratar en el extranjero algun empréstito, él podria encargarse de la negociacion, se le dijo en respuesta (8 de setiembre), que habiendo sido comisionado para tal objeto el señor Enrique F. Ross, Injeniero civil de Inglaterra, residente en Lóndres, era con éste con quien debia entenderse en el particular.

XXIII.

FÁBRICA DE ÁCIDO SULFÚRICO.

No hai constancia oficial de que se hayan continuado los trabajos en este establecimiento. El señor Presidente de la Compañía no ha dado el informe que se le pidió (6 de noviembre), por este Despacho sobre el asunto.

XXIV.

FAROS.

Este negociado no ha tenido adelanto alguno en el año de 1877.

XXV.

ESPOSICION INTERNACIONAL EN CHILE.

El Presidente de la Comision colombiana en la Esposicion universal internacional de Chile en 1875, envió (13 de setiembre), el diploma con que el jurado calificador de los objetos exhibidos premió al Gobierno de Colombia por sus publicaciones sobre

instruccion pública, como tambien el diploma i la medalla concedidos al mismo por la seda en capullo. Estos dos últimos se remitieron (15 de setiembre), al señor Manuel Vicente de la Roche, espositor del objeto.

XXVI.

ESPOSICION UNIVERSAL INTERNACIONAL EN PARIS.

Habiéndose dirigido al ciudadano Presidente de la Union (21 de setiembre de 1877), el Comisario jeneral, Senador señor B. Krantz, reiterando la invitacion hecha a Colombia por el Gobierno frances en abril de 1876 para concurrir a la esposicion universal internacional en Paris en 1878, en atencion a las circunstancias del país consiguientes a la guerra, se le contestó sustancialmente así:

“Es cierto, como usted lo hace notar, que la funesta guerra que sufrió esta República cesó felizmente desde los primeros meses de este año; pero sus desastrosos efectos, entre los cuales se encuentran las profundas perturbaciones de la industria i los negocios en jeneral, se dejan todavía sentir, i es probable que duren aun por algun tiempo.

“Esta causa, unida a otras peculiares a los países tan distantes de Europa como el nuestro, impiden seguramente que los Estados Unidos de Colombia figuren en el gran certámen del progreso que la Francia prepara, con toda la importancia que el Gobierno desea i que la variedad i riqueza de los productos colombianos hicieran esperar. No obstante, el Gobierno, en su anhelo por corresponder a los deseos del Gobierno frances, ha resuelto excitar la iniciativa privada, dirigiéndose a los varios individuos i asociaciones que pudieron figurar como espositores, animándolos a hacerlo, i ofreciéndoles, de su parte, la cooperacion i apoyo que puedan creer necesarios.

“Me haré un deber de comunicar a usted el resultado que produzca esta medida.....”

Sinembargo, deseando atender en lo posible la invitacion, se envió a los Secretarios de Gobierno de los Estados una circular concebida en estos términos:

“En el *Diario Oficial* en que se publica la presente nota, verá usted la que el honorable Senador de la República francesa, B. Krantz, Comisario jeneral de la Esposicion universal internacional de 1878 en Paris, dirigió el 21 de setiembre último, a nombre de su Gobierno, al ciudadano Presidente, invitando a la Nacion a tomar parte en esa gran fiesta de la industria i de la civilizacion.

“Verá usted tambien en el mismo periódico la contestacion que se dió el 16 del corriente, por mi Despacho, a dicha nota.

“Bien conoce el Presidente que la desastrosa guerra que hemos sufrido ha empobrecido el país i colocádolo en situacion la ménos aparente para concurrir de un modo digno a la Esposicion universal; pero deseando atender en cuanto esté de su parte a la invitacion que se le hace por el Gobierno frances, me ha encargado llamar la atencion del de ese Estado para que se sirva excitar el patriotismo de los individuos i asociaciones que puedan cooperar al objeto en referencia; en el concepto de que ni la situacion del Tesoro nacional permite sufragar gastos de esta naturaleza, ni se cuenta con crédito abierto al efecto en el Presupuesto nacional; pero ofreciéndoles que se prestará por el Poder Ejecutivo federal i por el de ese Estado todo el apoyo que se necesite en cualquier otro sentido.

“Sírvasse usted ponerlo en conocimiento del señor Presidente i darme noticia del resultado para trasmitirla al honorable señor Krantz.”

XXVII.

CARRETERA DEL SUR DE BOYACÁ.

El Gobierno de Boyacá, deseando coadyuvar al buen éxito de la empresa del Ferrocarril Central, ha procurado utilizar para esta obra el camino carretero del sur del Estado; i a este respecto se ha dirigido al federal (26 de noviembre), en los términos que siguen:

“En vista del contrato que el Poder Ejecutivo nacional celebró en 24 de setiembre último con Mr. Ross, para la construccion del Ferrocarril Central, el señor Presidente del Estado, deseando

utilizar lo mas posible los trabajos de la carretera del Sur, dispuso que el ingeniero respectivo hiciera los estudios necesarios, con el fin de averiguar si era posible, sin mayor costo que el presupuesto ya para aquella obra, reducir las pendientes, de modo que no excedan del 4 por 100 i ampliar las curvas de manera que no bajen de ochenta metros de radio.

“Los trabajos se han principiado a ejecutar con éxito enteramente satisfactorio.

“El máximum de las pendientes, segun el trazo primitivo, no excedia del 5 por 100, i el radio de las curvas no bajaba de veinte metros; pero hoi este Gobierno cree que puede asegurar a usted que el trazo de la carretera del Sur de Boyacá se hará con las mismas condiciones con que Mr. Ross se comprometió a hacer el Ferrocarril Central, en cuanto a curvas i pendientes.

“Se han aprovechado muchas circunstancias naturales, i de ahí ha resultado que no habrá aumento de costo en la obra de la carretera.

“Habrá disminucion porque se han economizado, hasta ahora, tres kilómetros longitudinales.

“El señor Presidente, ántes de separarse, dejará un informe un poco mas detallado sobre esta obra.

“Parece, pues, que no habrá inconveniente alguno para que el Ferrocarril Central pase por esta carretera, i parece tambien probable que esto sea mui pronto.”

Algunos dias despues (30 de noviembre), remitió el mismo Gobierno los informes del ingeniero del Estado, señor Basilio Angueira, correspondientes a los cuatro meses trascurridos desde agosto hasta noviembre inclusive, observando que los trabajos de rectificacion del trazo demuestran que la nueva línea queda con todas las condiciones exigidas por el Presidente de la Union al señor Ross respecto de nivelacion i desarrollo para la construccion del Ferrocarril Central; i que por tanto será económico escojer dicha via para esta grande obra, por encontrarse ya en aquélla seis o siete leguas niveladas i en disposicion de recibir rieles.

XXVIII.

CARRETERA DE CUNDINAMARCA A BOYACÁ.

El informe dirigido (25 de agosto), al Gobierno de Cundinamarca por el Presidente de la Junta administradora de este camino, dice entre otras cosas :

“Si el Gobierno del Estado hiciera traer el puente de hierro para colocarlo en “Chinatá,” como lo dispuso la lei 86 de 17 de noviembre de 1875, la Junta haria un esfuerzo para construir el otro puente, aunque fuera de madera, i haria el banqueo necesario en la peña de Tilatá, con lo cual se podria cortar el pésimo camino por el cerro de San Vicente.

“I si el Tesoro nacional cubriera los \$ 44,000 que debe de los \$ 50,000 que se votaron en los años de 1874 i 1875 para la carretera hácia Boyacá ; si la Junta del camino del Norte pagara a ésta \$ 3,500 que le debe, pues solamente ha dado \$ 500, por lo dispuesto en el capítulo 5.º de la lei 17 de 22 de enero de 1874 ; i si la Junta de Occidente cubriera la suma de \$ 9,000 que adeuda a la que presido, por mandato de la lei 51 de 10 de noviembre de 1874, es claro que podriamos hacer todo lo que se necesita para comunicar la capital de la República, por Sopó, Tocancipá, Gachancipá i Sesquilé hasta la “Horqueta” ; i por Cipaquirá i Nemocon hasta el mismo sitio, i de allí, por el vecindario de Suesca, la cabecera del distrito de Chocontá i Hato-viejo, hasta dar con Boyacá.”

CONCLUSION.

Todo adelanto i mejora tienen por base el orden legal, o sea la obediencia que, así los ciudadanos como los Gobiernos, deben a las instituciones del país. Turbar el orden público, con cualquier motivo que no sea el de oponerse a la usurpacion violenta

del poder social, caso en el cual la resistencia es no solo un derecho sino el primero de los deberes del patriotismo, equivale en el orden político a volver la espalda al progreso i avanzar hácia la barbarie, i en el orden económico a celebrar un pacto con la pobreza i la impotencia.

Así, ni el alivio de la Hacienda, ni, por consiguiente, la realizacion de las mejoras materiales en que se fincan tantas esperanzas, serán otra cosa que una ilusion patriótica, mientras que los partidos no renuncien con sinceridad al funesto recurso de las luchas armadas; i sobre todo que aquel que pretende representar el orden, deje de dirigir sus miradas mas allá de las fronteras de la patria, hácia el altar político de Roma, que es para todas las naciones libres una causa de trastorno, un elemento de discordia civil i un estorbo, cuando nó una amenaza.

Durante vuestra Administracion no habeis podido conjurar esta calamidad, apesar de los esfuerzos de conciliacion que marcaron los primeros pasos políticos de vuestro Gobierno, encaminados a unir por la imparcialidad a la familia liberal, i a desarmar por la tolerancia a los adeptos del ultramontanismo. Pero si no pudisteis evitar la lucha, una vez provocado a ella, tivisteis la fortuna de hacer triunfar las leyes, sin ocurrir a violencias innecesarias, sin que la autoridad del Gobierno civil fuera en ningun caso menospreciada por los Jefes militares; i sobre todo, sin que al fin de la contienda, la gloria del triunfo, la funesta gloria de las luchas civiles, haya venido a reflejarse sobre el nombre de ninguno de esos caudillos que en tiempo de turbaciones suelen aparecer, pretendiéndose superiores a sus conciudadanos i árbitros de sus libertades.

Como cada dia tiene su labor, cada labor tiene tambien su recompensa. Cuando venga la época de los juicios serenos, no se podrán negar a la presente Administracion estos tres principales títulos al reconocimiento nacional: su moderacion para reconstruir una gran comunidad política, momentánea pero agriamente dividida; su perseverancia durante la contienda armada, para triunfar sin comprometer los intereses morales de la causa, i sin perder de vista las responsabilidades del porvenir; i luego, al

fin, su fe incontrastable en el progreso, comprobada por el solícito interes con que, apenas acabada la guerra, ha emprendido de nuevo las obras del fomento, i principalmente la del ferrocarril central. Algun honor me alcanza por este patriótico trabajo, pues que me hicísteis en él vuestro modesto colaborador. Os presento por ello la espresion de mi profunda gratitud, al propio tiempo que las excusas por lo incompleto de mis servicios. Ojalá que fueran graduados mas bien por el patriotismo i la buena voluntad con que los he prestado, que por mi falta de conocimientos especiales en tan importante ramo.

Ciudadano Presidente,

Luis Bernal.

Bogotá, 31 de diciembre de 1877.

BIBLIOTECA DEL GOBIERNO

SECRETARÍA

Colecciones del ex-Gobernador Regional de la...

DE LOS GOBIERNOS REGIONALES DE LA...

SECRETARÍA

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

CUADRO

DE LOS CONTRATOS RELATIVOS AL RAMO DE FOMENTO,
celebrados por el Gobierno nacional en el año de 1877.

CONTRATISTAS.	MATERIA DE LOS CONTRATOS.	Fechas de su celebracion.		Números del "Diario Oficial" en que se han publicado.
		MESES.	DÍAS.	
Pusey Jones & C. ^a	Adquisicion de dos remolcadores de fierro para la bahía de Sabanilla....	Abril	7...	3,946
F. Caicedo i D. E. Martin.....	Construccion de un puente colgante de alambre sobre el rio Dagua....	Junio	6...	4,015
Salomon Koppel.....	Compra de remolcadores i bongos p. ^a el servicio del ferrocarril de Bolívar	Id.....	22...	3,966
Nicolas González.....	Préstamo de \$ 4,000, en ejecucion de la lei 83 de 1876.....	Id.....	„	3,969
Felipe Zapata.....	Construccion de un edificio de hierro para la Aduana de Cúcuta.....	Agoste.....	25...	4,011
Enrique F. Ross.....	Construccion del ferrocarril central.....	Setiembre....	24...	4,024
Id.....	Inspeccion referente al ferrocarril del Pacífico.....	Id.....	„	4,026
Fergusson, Noguera i C. ^a	Colocacion de un motor de viento en la Estacion Montoya del ferrocarril de Bolívar.....	Id.....	„	4,038
Teodoro Valenzuela.....	Explotacion de minerales i abonos en ciertos baldíos nacionales.....	Noviembre...	5...	4,051
Luis María Restrepo.....	Explotacion de minerales i abonos en terrenos de propiedad nacional...	Id.....	8...	.....