

354.8621

C218m

1874

# MEMORIA

DEL

## SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO

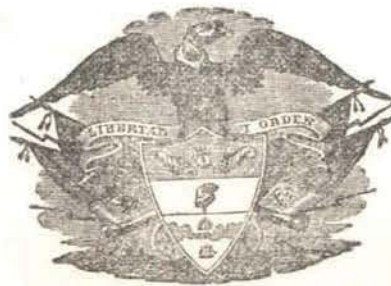
DIRIJIDA

AL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

PARA EL

CONGRESO DE 1874

*Secretaria de Hacienda i Fomento*  
*Seccion 3<sup>a</sup>*



INVENTARIADO  
No. 02161  
PROPIEDAD DEL MINISTERIO DE HACIENDA

BOGOTÁ

IMPRENTA DE GAITÁN

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

1441 - X 24 - 47 - 4500 - 2

# ÍNDICE.



Páginas.

Introducción.....	1
-------------------	---

---

## PARTE PRIMERA—Hacienda.



SECCION I—ADUANAS.....	2
Incremento de la renta i sus causas.....	2
Progreso de la industria.....	8
Solvencia del Tesoro.....	9
Aduana de Sabanilla.....	10
Aduana de Santamarta.....	11
Aduana de Buenaventura.....	11
Aduana de Cartajena.....	14
Aduana de Cúcuta.....	14
Aduana de Riohacha.....	15
Tumaco i Carlosama.....	15
Impuesto sobre el consumo de mercaderías extranjeras.....	16
Tarifa.....	19
Conviene reformar la tarifa?.....	27
Parte estadística.....	29
Buque guarda-costa.....	41
Descuento de obligaciones por derechos de aduana.....	41
SECCION II—SALINAS.....	42
Contratos.....	49
PORMENORES RELATIVOS A ALGUNAS SALINAS.....	50
Cipaquirá.....	50
Nemocon.....	50
Chita.....	50
Recetor, Cocuachó i Gualivito, Sirguasá i Sismosá.....	51
Cumaral i Upin.....	54
SECCION III—TIERRAS BALDÍAS.....	54
Explotación de bosques nacionales.....	60
Minas de esmeraldas de Muzo.....	61
SECCION IV—CASAS DE MONEDA.....	63
Monedas de cobre.....	64
SECCION V—CONTABILIDAD.....	65

## PARTE SEGUNDA-Fomento.

INMIGRACION.....	67	67	67
Imposibilidad de la inmigracion espontánea a Colombia.....	67	67	67
Colonizacion con extranjeros.....	69	69	69
Colonias de hindús en el Carare.....	71	71	71
Qué puede hacer el Gobierno para estimular la inmigracion.....	72	72	72
REDUCCION DE SALVAJES A LA VIDA CIVIL.....	74	74	74
Dificultad de la en presa.....	74	74	74
Necesidad de emprender la labor de civilizar los salvajes.....	77	77	77
Observaciones sobre los medios de ejecucion.....	78	78	78
NAVEGACION DE LA BOCA DE CENIZA.....	81	81	81
FAROS.....	83	83	83
Inconveniencia de la lei de 7 de junio de 1856 "sobre establecimiento de fanales".....	83	83	83
Faros de Panamá, Buenaventura i Tumaco.....	83	83	83
Faro de Sabanilla.....	84	84	84
FÁBRICA DE ÁCIDO SULFÚRICO.....	84	84	84
MEJORAS VARIAS.....	86	86	86
Camino de San Buenaventura.....	86	86	86
Camino del Castigo.....	88	88	88
Dique de Cartajena.....	89	89	89
Proyecto de un ferrocarril entre el Cármen i Zambrano.....	89	89	89
Camino del Meta.....	90	90	90
Camino de Garcia-Rovira a Casanare.....	92	92	92
Navegacion del alto Magdalena.....	92	92	92
Ferrocarril entre el alto i el bajo Magdalena.....	92	92	92
Ferrocarril entre Santamarta i el rio Magdalena.....	93	93	93
FERROCARRIL DE BOLÍVAR.....	94	94	94
Remolcadores i bingos.....	96	96	96
Gastos de construccion.....	96	96	96
Inconveniencia de prolongar el ferrocarril hasta Nisperal.....	97	97	97
FERROCARRIL DEL CAUCA.....	98	98	98
Entrega del camino de herradura de Buenaventura a Cali.....	98	98	98
Estado de la empresa.....	100	100	100
Contrato reformatorio del de 6 de julio de 1872.....	101	101	101
FERROCARRIL DEL NORTE.....	103	103	103
Objeciones hechas al proyecto.....	106	106	106
Objeciones políticas.....	106	106	106
Objeciones económicas.....	108	108	108
Capacidad productiva del suelo.....	111	111	111
Objeciones fiscales.....	124	124	124
Otras objeciones fundadas en los resultados de algunos ferrocarriles.....	128	128	128
Ferrocarril de Panamá.....	128	128	128
Ferrocarriles del Perú.....	129	129	129
Direccion de la línea.....	134	134	134
Medidas dictadas por el Poder Ejecutivo en ejecucion de la lei 89 de 1873.....	137	137	137
Estado actual de la negociacion.....	138	138	138
CONCLUSIONES.....	139	139	139
APÉNDICE.....	141	141	141

*Ciudadano Presidente de la Union.*

**E**L producto de las rentas nacionales en el año económico anterior, fué de cuatro millones de pesos, distribuidos así :

Aduanas.....	\$ 2.775,450
Salinas .....	799,213
Ferrocarril de Panamá.....	250,000
Correos.....	67,609
Bienes nacionales.....	72,595
Casas de moneda (aproximacion).....	18,000
Telégrafos.....	10,627
Bienes desamortizados (aproximacion).....	6,506
Total.....	\$ 4.000,000

I el monto de los gastos imputables al mismo período fiscal, alcanzó a la suma de \$ 3.150,000, conforme al siguiente pormenor :

Gastos reconocidos i por reconocer, correspondientes a la Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores, cuyos comprobantes han sido presentados. \$	518,775
Id. a la de Hacienda i Fomento.....	739,050
Id. a la de Guerra i Marina.....	651,527
Id. a la del Tesoro i Crédito nacional.....	1.060,700
Gastos cuyos comprobantes están por presentarse (aproximacion).....	179,948
Total.....	\$ 3.150,000

Total producto de las rentas.....	\$ 4.000,000
Suma de los gastos.....	3.150,000

Saldo a favor del Tesoro.....\$ 850,000

Mas, para poder apreciar con toda esactitud la situacion fiscal de la República, debe tenerse en cuenta que entre las partidas que forman el pasivo del Tesoro hai varias por gastos finales, como son todos los que se han hecho en pago de antiguas deudas, compra de armamento, ejecucion de obras públicas &.<sup>a</sup> cuyo monto alcanza a una suma de mucha consideracion ; de donde puede inferirse que, si los ingresos fiscales del presente año no son inferiores a los del anterior, i si no ocurren gastos imprevistos ni estraordinarios que afecten el Presupuesto actual, el excedente de las rentas sobre los gastos al fin del corriente año será de mas de un millon de pesos, sin incluir, por supuesto, el saldo referido.

## PARTE PRIMERA.

## Hacienda.

## SECCION I

## ADUANAS.

INCREMENTO DE LA RENTA I SUS CAUSAS—Motivo de satisfaccion para el Poder Ejecutivo es el poder anunciar, bajo la seguridad de los resultados numéricos, que la renta de aduanas, la mas cuantiosa de la Union i la única susceptible de grande incremento en lo porvenir, ha entrado en un período de verdadera rejeneracion, signo inequívoco del progreso moral i material que vamos alcanzando.

Dos son, en efecto, los elementos constitutivos de esta nueva situacion: aumento progresivo del comercio de importacion — elemento económico; — reduccion de las operaciones de contrabando — elemento moral. Ambos traen su orijen del mantenimiento de la paz, fuente de industria i ejida de la sancion pública en los países libres i civilizados; pero uno i otro tienen ademas causas especiales, que el lejislador debe estudiar atentamente, a fin de fomentar el desarrollo de cada una de ellas i de asegurar la efectividad de su accion.

El contrabando con mercaderías extranjeras es probablemente tan antiguo entre nosotros como el establecimiento mismo de las aduanas. Durante la primera época de esta institucion fiscal, el contrabando pudo ser considerado como un arma defensiva contra la espoliacion que la Corte de España ejercia, en éste como en los demas países de América sujetos a su dominio; i si a esto se agrega la escandalosa corrupcion de la mayor parte de los encargados de recaudar el impuesto en aquel tiempo, puede decirse sin temor de incurrir en exajeracion, que el contrabando a la renta de aduanas es uno de los funestos legados que nos dejó la colonia.

Obtenida la independendencia nacional, él hubo de continuar sin embargo, ya en fuerza de la antigua e inveterada costumbre, ya a favor de las elevadas tarifas que rijieron en los primeros tiempos de la República, i del absurdo sistema *especifico*, sobre el cual todas o la mayor parte de ellas

fueron calcadas ; sistema que, teniendo por base la imposicion de altos derechos sobre artículos de gran valor pero de fácil ocultacion, dejaba al contrabando todo el aliciente i los medios de ejecucion que ántes tenia.

No fué sino al cabo de algunos años de un noviciado costoso, cuando se vino en conocimiento de dos principios que hoy se reputan fundamentales en todo buen sistema rentístico, a saber : que la cuota de los impuestos, bien sean éstos directos o indirectos, tiene un límite natural, que no es permitido esceder sin llegar a resultados contrarios a los que se buscan ; i que, en materia de impuesto aduanero, este límite lo determinan principalmente la naturaleza de las instituciones, las condiciones jeográficas i la riqueza de cada pais. Síguese de aquí que en paises pobres como el nuestro, dotados de estensas i despobladas costas, i en donde la accion administrativa es débil por lo comun, i en algunos casos completamente ineficaz, la aplicacion de una alta tarifa aduanera trae indefectiblemente el decrecimiento de la renta, por disminucion de los consumos i por aumento del contrabando. Esto sin contar la paralización de todas aquellas industrias cuya subsistencia o desarrollo necesita del concurso de algun producto extranjero.

Penetrados nuestros legisladores de estas verdades, hoy sencillas i triviales, hubieron de introducir reformas sucesivas en la tarifa aduanera, que la hicieron cada vez mas adaptable a las peculiares condiciones del pais ; i como con estas reformas coincidió el establecimiento de la navegacion trasatlántica por buques de vapor, el contrabando habria quedado reducido a un campo relativamente estrecho, si no hubiese venido la franquicia del Istmo de Panamá a ofrecerle nuevos puntos de escala, mucho mas cómodos i seguros que el que antiguamente tenia en Jamaica, i que el que aun conserva en la isla de Curazao, especialmente para obrar sobre la costa de Riohacha.

Entre los grandes bienes que ha traído el establecimiento de líneas de vapores trasatlánticas, cuéntase indudablemente la indirecta proteccion que han prestado a las aduanas en todos los paises, i con especialidad en el nuestro, cuyas costas abiertas i desguarnecidas eran visitadas frecuentemente por buques de vela, destinados desde los puertos de su procedencia a hacer el contrabando. Fundadas con enormes capitales, administradas por personas o compañías de alta posicion mercantil, i sujetas a itinerarios fijos, las empresas marítimas de navegacion por vapor son enteramente inadecuadas para servir a un contrabando cuyas operaciones exigen tiempo i oportunidad, — tiempo sobre todo, que para aquellas empresas es de un valor inestimable. No pudiendo haber nada oculto en la marcha i operaciones de buques que traen siempre a bordo pasajeros de distintas procedencias i con diversos destinos, el menor amago de fraude les haria

perder el crédito i la confianza, que son la base fundamental de su existencia i prosperidad. Además, el comiso de uno solo de sus grandes i valiosos buques, les ocasionaria una pérdida de imposible resarcimiento por medio de las ganancias que les dejase un contrabando de menor cuantía relativa, como es el que puede hacerse por nuestras costas.

No es, pues, admisible ni aun la posibilidad de que esta clase de contrabando se haga en buques de vapor, i creo que no ha llegado el primer caso de que suceda. Pero estos mismos buques, denegándose como lo han hecho, por motivos mas o ménos razonables, a presentar en Colon facturas certificadas de los cargamentos destinados a este puerto, i esquivando toda inspeccion conducente a evitar el contrabando, — por cuanto ésta implicaria retardos perjudiciales a la rapidez de su marcha i a la precision de sus itinerarios, — estos mismos buques contribuyen, sin propósito para ello, a facilitar esta operacion fraudulenta por nuestras costas adyacentes a las del Istmo de Panamá. De aquí ha venido a resultar que el servicio prestado por Colombia al comercio del mundo, franqueando el paso por el Istmo, no solo es gratuito sino gravoso para su Tesoro, por cuanto la renta que retira del ferrocarril no basta a compensar la pérdida que hizo de la de aduanas en Panamá, los gastos correspondientes a la obligacion contraida de dar seguridad al tránsito por aquella parte de su territorio, i la disminucion en el producto de las aduanas de ámbos mares, por el aumento del contrabando, a que ha dado origen la mencionada franquicia.

Este medio de hacer el contrabando desde nuestros puertos francos, reembarcando en buques menores parte de las mercaderías recibidas allí i destinándolas a otros lugares de nuestro litoral, ha llegado a regularizarse de tal modo, que ya no es un privilegio para determinados comerciantes de la Costa, sino que está a disposicion de cuantos comerciantes del interior quieren aprovecharse de él. A este efecto se han fundado casas de consignacion con el encargo de hacer por su cuenta todas las operaciones conducentes a la introduccion del contrabando i a su internacion hasta un lugar convenido, a orillas del Magdalena, comunmente Calamar, donde puedan recibirlo a bordo los buques que navegan este rio. Estas factorías o casas de consignacion cuentan con sus respectivas agencias en otros puntos de la Costa, i tienen establecida una tarifa, naturalmente mas baja que la del Gobierno, pero calculada para obtener una buena remuneracion por sus gastos i por su industria. I es así como nuestros puertos francos del Istmo han venido a servir de asidero al contrabando, con mas ventajas para éste que las que pudieran ofrecerle los puertos francos de algunas de las Antillas.

Sin que pueda decirse que los hechos que acabo de relacionar son del

dominio público, al ménos en el interior, es de creerse que aunque lo fuesen no llegarían nunca a ser delatados ante la autoridad; ya porque son raras las personas que se resuelven a arrostrar la enemistad de los particulares en servicio de los intereses públicos, ya porque los que se hallan en posesion de los comprobantes necesarios del hecho son quizá los mismos interesados en la continuacion del fraude. Pero una vez que estos hechos llegan a conocimiento de un funcionario público, es deber de éste denunciarlos en la ocasion oportuna, para que el Congreso los tenga en cuenta al legislar sobre la materia, i para que la opinion pública ejerza su accion saludable en contra de ellos.

Mas no es éste, como se sabe, el único medio de defraudar la renta de aduanas: hai otro que ha estado quizá mas en práctica, i del cual habló estensamente en mi informe del año anterior; lo cual motivó la reforma de algunas disposiciones penales del Código de aduanas, que léjos de reprimir eficazmente el contrabando, lo alentaban por decirlo así. Ese medio *civilizado*, como lo llamó un antiguo empleado del ramo, consiste en la presentacion de manifiestos falsos, en lo relativo al contenido de cada uno de los bultos que se presentan a la aduana.

Hasta tal punto llegó a jeneralizarse esta operacion fraudulenta, con los efectos destinados al espendio en algunas plazas comerciales de la Costa, que al fin dejó de ser un buen negocio, es decir, una especulacion escepcionalmente lucrativa, cual se requeria que lo fuese para compensar los riesgos de incurrir en la pena legal, — bien que ésta fuese, como realmente era, mui moderada, — i para indemnizar al contrabandista de las muchas socaliñas, afrentas i humillaciones (si en esto último cabe indemnizacion) a que lo dejaba espuesto una operacion como aquella, que debia ejecutarse en muchos casos con conocimiento de los acarreadores de mercancías; individuos moralmente irresponsables, i de suficiente malicia para hacerse pagar su complicidad a precio de circunstancias, i para comprender que una operacion de estas dejaba constituido a su favor, i a cargo del introductor contrabandista, una especie de censo vitalicio.

Una vez colocados los introductores, como tenia que suceder al fin, *sobre un pié de perfecta igualdad* con relacion a la aduana, la competencia en la venta de mercaderías vino a ser tan efectiva como pudiera serlo si por todas ellas se hubiesen pagado religiosamente los derechos de importacion.

El fraude no cedia ya, pues, en beneficio de sus ejecutores, sino en el de los que consumian los efectos así introducidos. En tal situacion, hubieron aquellos de comprender que lo que mas convenia a sus intereses era prescindir simultáneamente de esa clase de operaciones, i entrar

resueltamente en la via del comercio lícito. Así parece que lo acordaron ; i sea que hayan llevado o no a efecto tan laudable propósito, es por lo ménos evidente que algunos de esos comerciantes, conocedores prácticos del negocio, han suministrado informes a la Secretaría de Hacienda con el objeto de prevenir la continuacion del fraude por el medio indicado, acreditando así su decidido interes en que se estinga.

Del esceso mismo del mal surgió, pues, el remedio, al ménos por este lado ; pero no por esto debe perderse de vista que al resultado jeneral del progreso de la renta de aduanas, hecho complejo proveniente así de la disminucion del contrabando como del aumento de las importaciones, han contribuido mui eficazmente todas aquellas reformas de la lejislacion aduanera en que se han consultado, con mas o ménos propiedad, las siguientes condiciones :

1.<sup>a</sup> El estado de pobreza de las masas consumidoras, que hace *contraproducentem* la imposicion de altos derechos sobre los artículos de uso mas jeneral, como los tejidos ordinarios de algodón, por ejemplo.

La escelencia de esta reforma, iniciada por la anterior Administracion i vigorosamente sostenida en las Cámaras por mi ilustrado antecesor, el señor Camacho Roldán, está hoi prácticamente demostrada. En efecto, la importacion *lejítima* de aquellos artículos ha tenido un aumento de consideracion, durante el corto espacio de tiempo que lleva de vijencia la indicada reforma : ha sucedido en este caso lo que raras veces acontece en asuntos fiscales : que la sancion de los hechos ha venido inmediatamente a demostrar la esactitud del principio que sirvió de norma para lejislar.

2.<sup>a</sup> Las tarifas vijentes en los paises vecinos con quienes se hallan en relacion comercial nuestras poblaciones fronterizas, i de los cuales no nos separan límites naturales o arcifinios : tales son Venezuela i el Ecuador.

Tan digna es esta circunstancia de tenerse en cuenta para la formacion de la tarifa aduanera de cada uno de esos paises, así como del nuestro, que ella deberia ser motivo suficiente de buena intelijencia entre ellos, si no existiese, como felizmente existe, mancomunidad de intereses de un órden mucho mas elevado, ante los cuales toda consideracion financiera, por importante que se la suponga, viene a ser de interes secundario.

La falta de acuerdo o conformidad en las tarifas de las tres naciones, ha producido ya males de no poca consideracion, que fueron parte a determinar entre nosotros la reforma de 1870, a que he aludido. Para no citar hechos cuya rigurosa esactitud pudiera controvertirse, emplearé, en demostracion de mi aserto, una simple suposicion. Si, por ejemplo, en el Ecuador solo estuviese gravado con 20 cs. el kilógramo

de zarazas, a tiempo que entre nosotros causase uno de 45 cs, ¿no es evidente que esta diferencia en las tarifas daría márgen a un activo contrabando con dicho artículo, por la frontera del sur, abierta i estensa como es? I supongamos tambien, respecto de Venezuela, pero invirtiendo los términos, un caso semejante: aquí es donde se cobran 20 cs. por kilogramo de zarazas, i allá 45 cs: ¿podrá nuestra vecina impedir de algun modo la entrada fraudulenta a su territorio de aquel artículo, introducido a la aduana de Cúcuta i declarado allí para el consumo? cosa sería esta mui difícil, si no imposible.

Resulta de todo esto, que ni nuestros vecinos de allende el Táchira i el Carehi, ni nosotros, debemos legislar enteramente *ad libitum* en materia de tarifa, esto es, sin consultar nuestros mutuos intereses; i que Colombia ha obrado con prevision al tomar en cuenta para la reforma de su tarifa la circunstancia aludida.

3.<sup>a</sup> La mayor proporcionalidad posible entre el costo orijinario de cada producto o artefacto que se importe, i la cuota de impuesto con que se le grave en la aduana.

Es manifiesto, como creo haberlo demostrado en mi informe del año anterior, que los fuertes derechos sobre artículos de poco valor relativo constituyen una verdadera prima en favor del contrabando, en razon de ser pequeña la pérdida que en caso adverso puede hacer el contrabandista, comparada con la ganancia que obtiene si el resultado de la operacion llega a ser feliz. Cuando las *domésticas* causaban un derecho de 45 cs. por kilogramo, era con este artículo con el que se hacia principalmente el contrabando. Bajaron a la clase 3.<sup>a</sup> de la antigua tarifa, i entónces los contrabandistas las reemplazaron con los licores, que inconsideradamente se dejaron en la clase 4.<sup>a</sup> Así se ha visto que los artículos preponderantes del contrabando durante la vijencia de la tarifa anterior, fueron los vinos i licores.

Inútil sería tratar de demostrar que la *proporcionalidad* absoluta es inasequible entre nosotros como base del impuesto, a causa de la carencia de un buen servicio consular, i, faltando este medio de fiscalizacion, de la de buenos caminos en el interior, que permitiesen la apertura de un gran número de bultos en la aduana, sin riesgo de deterioro o avería en el tránsito para el interior. En tal conflicto, hase apelado al sistema misto que hoi rije, el cual, habiendo dado los mejores resultados conocidos, debe conservarse, hasta tanto que la construccion de ferrocarriles en el interior haga posible el registro de un número considerable de bultos en la aduana, i consiguientemente la adopcion del sistema *ad valorem*, que debe ser nuestra meta en materia de impuesto aduanero.

4.<sup>a</sup> El mayor interes de parte de los empleados de las aduanas en

celar el contrabando; interes que se ha estimulado con la fijacion de sueldos eventuales; i

5.<sup>a</sup> Finalmente, el conocimiento que se tiene de que la principal fuente del contrabando está en Colon, a virtud de lo cual se ha creado allí un empleado de categoría, que ausiliado como lo será bien pronto por un vapor guarda-costa en el Atlántico, i mas tarde por el cable submarino entre Colon i Sabanilla, contribuirá eficazmente a poner término al tráfico escandaloso que hoy se hace partiendo de aquel lugar.

Tales son las principales circunstancias que, como dije ántes, se han tenido en cuenta para las reformas que han ido haciéndose en la lejislacion aduanera. Si ellas no se pierden de vista, i si por el contrario, se consultan cada vez con mayor esmero i propiedad, puede asegurarse que dentro de poco el contrabando estará reducido a las menores proporciones a que puede llegar; que la renta de aduanas será representada por la cifra que le corresponde, atendida la importancia de nuestro comercio exterior; i que el presupuesto de rentas nacionales, aunque siempre mui modesto, será uno de los mas desahogados de Sur América.

Examinemos ahora la cuestion desde otro punto de vista.

PROGRESO DE LA INDUSTRIA—El incremento de algunos de los principales ramos de nuestra industria, tales como la agricultura, la estraccion de productos naturales, i el comercio de importacion i esportacion; el aumento consecuencial de casi todos los valores, i la mayor suma de bienestar difundida en las diversas clases de la sociedad, son hechos tanjibles que nadie se atreveria a negar.

Sin entrar en investigaciones abstractas, quizá impropias de este lugar, pueden señalarse como causas de esta feliz trasformacion, las siguientes:

1.<sup>a</sup> Alza considerable en el precio de la mayor parte de los productos naturales i agrícolas destinados a la esportacion, con especialidad de la quina, artículo que ha dado extraordinarias ganancias a algunos esportadores, i cuyo principal productor ha venido a ser nuestro pais; i

2.<sup>a</sup> Estado de perfecta solvencia del Tesoro nacional, a virtud del reciente arreglo de las deudas interior i exterior.

Del primero de estos dos hechos han emanado lójicamente las siguientes consecuencias:

1.<sup>a</sup> Equilibrio entre los valores esportados e importados, que ha hecho innecesario el envío de dinero para saldar la cuenta de importacion.

2.<sup>a</sup> Abundancia relativa de la moneda en circulacion, —dinero o papel— i baja proporcional del interes de este ajente de cambio.

3.<sup>a</sup> Alza en el precio de los salarios.

4.<sup>a</sup> Aumento de consumos, i por consiguiente, aumento de las importaciones i del valor de los productos nacionales, así como de las propiedades rústicas i urbanas.

5.<sup>a</sup> Finalmente, mayor actividad en las transacciones.

SOLVENCIA DEL TESORO—Del segundo de los hechos apuntados ha surjido un resultado mui notable, que me atreveré a llamar el complemento práctico de la garantía de la propiedad; garantía que es a la industria lo que el aire a la vida animal: el primer elemento de subsistencia.

De dos maneras ejerce el Gobierno su accion en favor de esta garantía constitucional: directamente, mediante leyes protectoras de la propiedad, fielmente ejecutadas; e indirectamente, por medio del orden i regularidad en el sistema fiscal, de manera que el estado de la hacienda pública no entrañe una amenaza indirecta a la propiedad particular.

Estraña parecerá tal vez a primera vista esta apreciacion; pero a poco que se medite se comprenderá que ella tiene toda la esactitud i la aplicacion que le he atribuido. En efecto, si la mala situacion pecuniaria de nuestros íntimos relacionados suele inducirnos a limitar nuestras transacciones retirando prudentemente de la circulacion una parte de nuestro capital ¿qué efecto no produciria en nuestros negocios la insolvencia del Gobierno, quien ademas de los medios coercitivos de que dispone para la esaccion o el despojo, goza en el mayor número de casos de completa inmunidad? La esperiencia de lo acontecido durante la época en que el *déficit* representaba la situacion normal del Erario público, responde perentoriamente a esta cuestion.

Durante ese largo período, una parte del capital en numerario salió del pais en busca de una modesta pero segura colocacion; otra mui considerable se destinó a las operaciones del ajio, con detrimento de casi todas las industrias, que iban siendo descuidadas a medida que crecia el aliciente de aquella especulacion usuraria; i otra en fin, no despreciable, se mantenía oculta a causa de la inseguridad: tal era, el aspecto económico i fiscal de la Nacion ántes de celebrarse el arreglo de la deuda pública, medida redentora a que somos deudores de la actual situacion financiera, así como tambien de la perspectiva de paz i de progreso que alienta la industria.

Hoi, léjos de ocultarse, los capitales han entrado en activa circulacion; i con sorpresa se ha visto que existen en el pais los suficientes para fundar bancos, no solo de emision, i descuento, sino tambien hipotecarios; que hai con que acometer varias empresas industriales de las que

exijen fuertes gastos anticipados; i que queda un sobrante en numerario, para el cual se buscan con ahinco colocaciones del 5 i 6 por 100, como son las que se obtienen en la compra de predios, especialmente en Cundinamarca.

Trataré ahora de cada una de las aduanas en particular.

**ADUANA DE SABANILLA**—Hace apénas dos años que esta aduana era la cuarta en importancia por razon de sus productos: hoi, a influjo del ferrocarril que comunica aquel puerto con la ciudad de Barranquilla, es la principal de la Union. Sus rendimientos en el período fiscal de 1871 a 1872 solo fueron de \$ 665,009, al paso que los del último año económico subieron a la inesperada cifra de \$ 1.560,876.

El ferrocarril de Bolívar, ofreciendo al comercio exterior una via mas corta, fácil i segura que la de Los Caños, ha sido la causa de que el puerto de Santamarta, no obstante sus indisputables ventajas para el anclaje de los grandes buques, se halle hoi casi abandonado por el comercio de los Estados del interior, como lo fué hace mucho tiempo el de Cartajena, i del mismo modo que lo será no mui tarde el de Sabanilla, si, como se cree con fundamento, la Boca de Ceniza, por causas naturales cuya existencia apénas se sospechaba, llega pronto a ser navegable por buques marítimos de gran tonelaje. Entónces Barranquilla dejará de ser probablemente el primer puerto fluvial de la Union, como hace mucho tiempo dejó de serlo Mompos; i algun punto a la orilla del Magdalena, arriba de Barranquilla, vendrá a servir de fondeadero a los buques marítimos, i de asiento a una ciudad de primer orden en el país.

El desarrollo de las fuerzas productoras i la aplicacion de los nuevos inventos a la locomocion, suelen variar la direccion de las vias comerciales favoreciendo unas localidades con perjuicio de otras; resultado que en vano se esforzaría en contrariar la accion administrativa sin causar males mayores de los que se propusiese remediar: pueblos que ayer no más eran emporios de comercio o de industria, han cedido su puesto a otros de reciente fundacion, pero mas ventajosamente situados; i sería insensatez tratar de sostener los primeros como centros de transaccion o puntos de escala, cuando la corriente del tráfico ha variado de rumbo.

Doloroso es reconocerlo, pero tal parece ser la suerte que ha cabido a dos de nuestras mas bellas e importantes ciudades: Santamarta i Mompos. Si ellas no recobran por la agricultura, la ganadería, o la estraccion de productos naturales, como lo está haciendo Cartajena, la importancia mercantil que han perdido, es probable que no puedan recuperarla como

lugares de tránsito para el comercio del interior. Felizmente ámbas poblaciones cuentan con elementos naturales de mejora, que desarrollados con perseverancia i esmero, pronto les devolverán la posición i las comodidades que la ausencia del comercio les ha arrebatado. Cumple al Gobierno nacional i al de cada uno de los respectivos Estados, fomentar toda empresa que, prudentemente dirigida, tenga por objeto abrir esas fuentes de riqueza i prosperidad. Si en ello se procede con tino i prevision, los sacrificios que se hagan serán bien pronto remunerados.

ADUANA DE SANTAMARTA—De primera importancia como fué esta aduana durante largos años, ha pasado repentinamente a ocupar el segundo puesto entre las de la Union, por las mismas causas que han motivado el progreso de la de Sabanilla. Todavía en el año fiscal que terminó el 31 de agosto último sus productos alcanzaron a la cifra de \$ 547,168; pero es de preverse que si el servicio del puerto de Sabanilla mejora lo bastante para despachar los buques con la prontitud que exigen sus respectivos itinerarios i la economía en sus gastos, los productos de la aduana de Santamarta seguirán disminuyendo hasta un grado que no es fácil determinar por ahora; circunstancia que debe tenerse en cuenta para fijar el *máximum* del sueldo eventual correspondiente a los empleados de esta aduana.

ADUANA DE BUENAVENTURA—Como el rendimiento de esta aduana en el año económico de 1872 a 1873 ascendió a la suma de \$ 228,948, el aumento sobre el del año próximo pasado ha sido de \$ 51,051-65 centavos.

Haciendo abstraccion de la causa principal del incremento de la renta de aduanas, señalada en otro lugar de este informe, hai que notar que la mejora del camino que comunica el puerto de Buenaventura con el interior del Estado del Cauca, ha influido eficazmente en el progreso de esta aduana: demostracion práctica de que los gastos que se hacen en la apertura o mejora de caminos, especialmente los destinados a servir al comercio exterior, son esencialmente reproductivos; aunque, como en el caso presente, no hayan sido hechos en la ocasion mas propicia, ni con arreglo al mejor sistema, ni con la deseable economía. Se ha dicho, i demostrado alguna vez, que no hai camino caro; i ahora, a la luz de la experiencia, puede añadirse que éste es un axioma económico.

Con todo, tratándose de la aduana de Buenaventura, no debe perderse de vista que la cesacion de la franquicia que se habia concedido a aquel puerto, ha tenido tambien mucha parte en el mayor rendimiento de la aduana.

Después de lo que he manifestado al tratar incidentalmente de la franquicia del Istmo de Panamá, muy poco o nada debería agregar al ocuparme de la de Buenaventura; pero como se ha insistido con rara perseverancia en conservar la franquicia de este puerto, no será por demás añadir algunas consideraciones sobre el particular.

Sin tomar en cuenta el contrabando costanero, que puede hacerse desde Buenaventura lo mismo que se hace desde Panamá, hai que observar que aquella isla presenta mas de una facilidad para introducir directamente mercaderías de contrabando al interior del Cauca, segun tuve el honor de demostrarlo, con vista del mapa, cuando se discutió en la Honorable Cámara de Representantes el último proyecto sobre franquicia de Buenaventura i Tumaco.

Cuando los puertos francos i los lugares llamados a proveerse en ellos de mercaderías extranjeras, solo pueden comunicarse mediante la navegacion marítima, el contrabando es siquiera el negocio de unos pocos; pero cuando la comunicacion se hace por vias fluviales i terrestres, i cuando las poblaciones que gozan de la franquicia se hallan en contacto con otras escluidas de este beneficio, el contrabando viene a ser el negocio de todos, sirviéndole de excusa, desde el punto de vista moral, el espíritu de localidad, impropriamente llamado patriotismo. Hai por lo ménos imprudencia en crear tentaciones tan poderosas para el fraude, i sucede a la larga que los puertos o ciudades en que tal caso ocurre, acaban por convertirse en morada de contrabandistas.

Desde que las operaciones de importacion se han puesto al alcance de los pequeños capitales, así por las facilidades cada día mayores para obtener créditos en Europa, como por la competencia que se hacen entre sí las casas consignatarias, a virtud de la cual se reciben i despachan pedidos de poca monta; i desde que las operaciones de compra i empaque de las mercaderías, despacho en la aduana i transporte hasta el almacén del introductor se hacen con tal facilidad que el trabajo de éste se halla casi reducido a escribir unas cuantas cartas; desde que esto sucede, digo, las principales ventajas de los puertos francos, no siendo ya exclusivas, puede decirse que no existen; i como el depósito i espendio de mercaderías en los puertos francos implica gastos de alguna consideracion, que se resuelven en recargos sobre el precio de las mercaderías, no pudiendo ya ofrecer ellos como ventajas peculiares suyas las que se han apuntado, nada queda a su favor i sí mucho en contra suya. De esto suministra una prueba el comercio mismo del Cauca, con el hecho de importar directamente de Europa la mayor parte de las mercaderías que se consumen en el Estado, en vez de comprarlas en Panamá; i si todavía

se compran algunas en esta plaza, es de presumirse que a ello contribuye la posibilidad de introducir de contrabando, al ménos una parte de ellas.

Los partidarios de la franquicia del puerto de Buenaventura han creído seguramente que el establecimiento de un depósito de mercaderías en aquel lugar lo convertiría en punto de escala o centro intermediario para el comercio de importación de algunas Repúblicas del Pacífico, como lo fué en parte la isla de San Thomas para el comercio colombiano por el Atlántico; pero el haber abandonado nuestro comercio esta isla i lo que acontece respecto del puerto franco de Panamá, mucho mas ventajosamente situado para ese efecto que la isla de Buenaventura, está demostrando lo ilusorio de tales esperanzas.

Es que a los puertos francos en América les ha pasado su época: ellos debieron su antigua prosperidad al monopolio comercial que ejercía España; i si lograron conservarla en parte, durante algunos años despues de la independencia de América, esto se debió esclusivamente al establecimiento de los llamados derechos diferenciales, que dejaban todavía ancho márgen a las puertos francos de las Antillas para alimentarse del contrabando. Así fué como la isla de Jamaica se elevó a un grado de prosperidad asombroso, que no ha podido conservar desde que, con la independencia americana, vino la libertad del comercio.

I contrayéndome de nuevo al puerto de Buenaventura, aduciré como demostración práctica de lo dicho, el resultado de la experiencia. Durante treinta años continuos, de 1827 a 1857, gozó este puerto de una franquicia absoluta; i sin embargo de no haber tenido la competencia del puerto franco de Panamá en mas de la mitad de este período, los resultados de la libre importación no correspondieron allí de modo alguno a las esperanzas que en ella se habían fundado. Pasados tres años despues de abolida la primera franquicia, ésta fué restablecida, i subsistió hasta 1864, en que fué suprimida nuevamente. En 1869 se declaró puerto de depósito el de Buenaventura; i luego, en 31 de mayo de 1870, se le volvió a declarar puerto franco, carácter con que se mantuvo hasta 1872, en que fué derogada esta lei a solicitud del mismo Gobierno del Cauca i del Administrador de aduana de Buenaventura. Pero todavía el año pasado se presentó al Congreso un proyecto de lei con el objeto de obtener otra vez la mencionada franquicia; i aunque fué desechado con gran mayoría, despues de oída la opinion del Poder Ejecutivo en ambas Cámaras, no es por demas recordar este hecho, pues él es una prueba de que todavía hai alguna opinion respetable en favor de la franquicia.

De la comparación de los productos de la aduana de Buenaventura

durante el tiempo en que alternativamente ha gozado el puerto de franquicia i ha estado privado de ella, tiempo que comprende un período de once años, i en el cual ha rejido el impuesto sobre el peso bruto de las mercaderías, resulta lo siguiente :

En cinco años de franquicia i depósito, los productos de esta aduana fueron de.....	\$ 481,534
Durante seis años en que no hubo franquicia ni depósito, los productos de la misma aduana se elevaron a.....	691,015
Término medio de producto anual en los primeros cinco años.	96,306
Id. en cada uno de los seis últimos.....	115,169
Diferencia en favor de éstos.....	18,863

En vista de estos resultados, que son aplicables al puerto de Tumaco ¿ puede dudarse de la inconveniencia que hai en declararlos francos ?

Decididamente lo que conviene al Cauca no es la libertad de sus puertos, la cual, sin fomentar la industria, disminuye el producto de la renta de aduanas, sino la conservacion de estas i su mayor rendimiento, para que el Gobierno jeneral tenga medios de fomentar la construccion del ferrocarril del Pacífico i de ayudar a mejorar el camino que comunica las poblaciones del sur del Estado con el puerto de Tumaco. Así comprendo yo, al ménos, el verdadero interes de aquella hermosa i rica seccion de Colombia.

ADUANA DE CARTAJENA.—El incremento que de poco tiempo a esta parte han tenido en el Estado de Bolívar la agricultura, la ganadería i la estraccion de productos naturales, aumentando el consumo de efectos extranjeros, ha determinado un rendimiento mayor en la aduana de Cartajena ; pero como quiera que el desarrollo de tales industrias no ha podido verificarse de un año a otro en la proporción misma en que ha crecido el producto de la aduana, no cabe la menor duda de que este último tiene tambien por causa la disminucion del contrabando.

En el año económico de 1871 a 1872 produjo la aduana de Cartajena \$ 115,870, i en el de 1872 a 1873 se elevó este producto a la suma de \$ 207,365.

Se ve, pues, que el aumento en un año fué de \$ 91,495, equivalente a un 78½ por 100 sobre el del año anterior.

ADUANA DE CÚCUTA.—Tambien ha sido notable el mayor producto de esta aduana en el año económico próximo pasado, con relacion al que le precedió.

Las cifras son estas :

De 1871 a 1872.....	\$ 110,689
De 1872 a 1873.....	152,930
Aumento .....	42,241
O sea, un 38 por 100.	

El alza reciente én el precio del café, i la abundante cosecha de este artículo en el año anterior, esplican suficientemente el aumento en los productos de esta aduana.

ADUANA DE RIOHACHA—Ha seguido el movimiento progresivo de las anteriores.

Sus productos en 1871 a 1872 fueron de \$ 22,471 ; i en el de 1872 a 1873 subieron a \$ 31,624-75 cs.

Aumento en el último año, \$ 9,153-75 cs.

TUMACO I CARLOSAMA—Suprimidas las aduanas de Tolú, Riosucio, Arauca, San Andres i San Luis de Providencia, por improductivas, solo me resta hablar de las de Tumaco i Carlosama.

Destinadas una i otra a dar entrada a los efectos extranjeros que se consumen en los municipios del sur del Cauca, existe entre ellas una competencia, que ojalá termine pronto por la anulacion completa de la de Carlosama, cuyos rendimientos son cada dia mas exiguos. Los del año próximo anterior solo alcanzaron a la insignificante suma de \$ 1,064 ; al paso que los de la aduana de Tumaco, que en el año de 1871 a 1872 fueron de \$ 33,325, ascendieron a \$ 38,192, en el último año fiscal.

Esta aduana está llamada a prosperar considerablemente si se mejora el camino del Castigo, obra en que debe tomar intervencion directa el Gobierno nacional, como el medio mas eficaz de evitar el contrabando que se hace por la frontera del sur.

Segun lo informó a este Despacho el Ministro de la República en el Ecuador con fecha 3 de enero de 1871, las importaciones de contrabando procedente de aquel pais alcanzaron en 1870 a un valor de \$ 150,000 por lo ménos; i segun una nota dirigida a esta misma Secretaría con fecha 13 de junio de 1871 por nuestro Cónsul en Quito, el total de dichas importaciones podia estimarse en mas de \$ 300,000. Adoptando un término medio entre estas dos cifras, puede calcularse en mas de \$ 200,000 el monto de tales importaciones; i como ellas consisten en tejidos de algodón gravados en nuestras aduanas con un impuesto que se calcula en 30 por 100 sobre el valor de las facturas en Europa, haciendo las deducciones correspondientes a la diferencia del precio de las mercaderías en las plazas de Europa i en las del Ecuador, no es aventurado computar en \$ 30,000 el producto que esas importaciones habrian dado al Tesoro, si hubieran sido hechas lejitimamente.

Todavía en el año a que se refieren los informes citados, contribuía a facilitar las operaciones comerciales entre los municipios del sur del Cauca i el Ecuador la circulacion en este último de nuestra moneda feble de talla menor; pero ese aliciente ha desaparecido desde que por decreto ejecutivo de 23 de abril de 1871 se mandó amortizar en aquel país la moneda colombiana de talla menor, i se declaró que nuestras piezas de 8 décimos no serian ya recibidas en las oficinas de recaudacion. No teniendo el comercio del sur del Cauca otro artículo que la moneda para dar en cambio de las mercaderías compradas en el Ecuador, aquella medida no ha dejado de producir embarazo en las transacciones comerciales de los dos países, i es probable que haya contribuido a disminuir su importancia; lo cual no es de lamentarse, atendida la manera ilícita como se practica la importacion en el nuestro.

En cambio de esta favorable circunstancia, si así puede calificársela por motivos puramente fiscales, tenemos el impuesto sobre el consumo de mercaderías extranjeras establecido por el Gobierno del Cauca, que gravando las mercaderías que se introducen por Tumaco, i no pudiendo hacerse estensivo a las que proceden del Ecuador, cuya introduccion se hace clandestinamente, ha venido a constituir una prima en favor del contrabando. Mas éste es un punto que merece tratarse separadamente.

IMPUESTO SOBRE EL CONSUMO DE MERCADERÍAS ESTRANJERAS—Habiéndose establecido esta contribucion por algunos Estados, en uso del derecho que se reservaron en el pacto de union, me parece oportuno hacer sobre él algunas observaciones, no con motivo de la influencia que dicho impuesto tiene en la ejecucion del contrabando por la frontera del sur, —hecho aislado i de no mui grande importancia fiscal, — sino en consideracion a otros resultados de mayor trascendencia.

En mi opinion, este derecho de los Estados puede producir a la larga un conflicto entre estos i el Gobierno jeneral, i ser causa a la vez de una notable decadencia en la renta de aduanas.

Sabido es que ningun sistema tributario que no consulte la proporcionalidad entre el valor de la materia imponible i la cuantía del respectivo gravámen, tiene probabilidad alguna de ir en progreso; i esta proporcionalidad no puede consultarse fácilmente en el caso de que dos o mas Gobiernos ejerzan simultáneamente la facultad de gravar con impuestos un mismo objeto o industria: de ahí el peligro de decadencia de la renta. En cuanto a la posibilidad de una colision entre las entidades administrativas que sacan recursos de una misma fuente, él es tan manifiesto que no necesita explicacion.

Cuando la posesion o usufructo de una cosa cualquiera no tiene el carácter de derecho esclusivo, el interes por la conservacion e incremento de la cosa que se posee o utiliza deja de ser tan solícito como conviene que sea; i es ésta justamente la gran razon económica en que se funda el derecho de propiedad. Así, pues, la unidad del impuesto sobre determinados objetos o industrias, es una de las condiciones esenciales de todo buen sistema rentístico: sin ella es difícil, casi imposible, dar a éste la mejor organizacion de que es susceptible.

En vano seria, por ejemplo, que el Gobierno jeneral rebajase el impuesto aduanero que grava ciertos artículos, con la mira de estender el consumo de ellos i aumentar por este medio, cada dia mas acreditado, el producto de la misma renta, o con el objeto de favorecer el desarrollo de alguna industria nacional; en vano seria esto, repito, si los Gobiernos seccionales por su parte elevasen las respectivas cuotas de impuesto en la misma proporcion en que el Gobierno jeneral hubiese disminuido las suyas.

Puede suceder tambien, — i ya ha ocurrido el caso respecto de dos artículos de importacion, — que el impuesto municipal sea mayor que el nacional. Si tal cosa se repitiese, seria mui de temerse un conflicto entre el Gobierno federal i los de los Estados.

Pero no hai necesidad de ir tan léjos en la via de las suposiciones, para hacer palpar la inconveniencia de este dualismo en la percepcion del impuesto que grava los productos de la industria extranjera en el pais. Basta examinar lo que realmente sucede, no como escepcion sino por regla jeneral, i tomar esto como fundamento para una suposicion. Hoi cobra Cundinamarca en su camino de occidente \$ 8 por cada carga de licores extranjeros que entra a Bogotá, i que la lei da por este solo hecho como destinada al consumo del Estado. Supongamos que Boyacá, que se provee en esta misma plaza de casi todos los efectos extranjeros que consume, gravase tambien los licores con un impuesto igual al que cobra Cundinamarca; el recargo sobre el impuesto nacional alcanzaria entónces en Boyacá a \$ 16 por carga, o lo que es lo mismo, a cerca de un 60 por 100. I ¿no es evidente que en tal caso el consumo de este artículo disminuiria en Boyacá con perjuicio de la renta nacional?

Pero esta cuestion tiene otra faz, quizá mas delicada que la anterior. El impuesto que cobra Cundinamarca sobre las mercaderías extranjeras que entran a su territorio para salir luego a los del Tolima, Boyacá i Santander en busca de espendio, no grava el consumo de tales mercaderías, sino el tránsito o depósito, i es por lo mismo inconstitucional. La palabra *consumo* en su acepcion económica, que es la que tiene en la

Constitucion, significa destruccion o trasformacion de los objetos, i nada de esto ocurre en el caso que nos ocupa.

A esto se observa que Cundinamarca, al construir un camino costoso como el de occidente, ha contribuido a abaratar el transporte de las mercaderías que se introducen a Bogotá i van luego a ser consumidas en los Estados vecinos; i que, por consiguiente, la contribucion que cobra Cundinamarca sobre tales artículos no constituye un impuesto, sino simplemente la remuneracion de un servicio. Desde luego que esta explicacion seria enteramente satisfactoria si la cantidad en que consiste la remuneracion del servicio, en vez de fijarse por Cundinamarca, fuese señalada de comun acuerdo entre el Estado que la cobra i los que están sujetos a su pago. De otro modo es fácil incurrir en abusos que a la larga ocasionarán graves desavenencias entre los Estados. Si el peaje se cobra realmente como mera remuneracion de un servicio, no hai duda que debe haber estricta equivalencia entre uno i otro, puesto que donde termina la indemnizacion justa empieza la esaccion indebida, i nunca el Estado que cobra el impuesto puede ser competente por sí solo para fijar ese limite.

No pretendo hacer con esto un cargo al Gobierno de Cundinamarca, que con el hecho de destinar íntegramente el producto de los peajes a la mejora i conservacion de aquellos caminos de que se sirven los Estados colindantes, ha justificado moralmente el cobro de la contribucion. Lo he tomado como ejemplo para dar una demostracion práctica de que el derecho que se reservaron los Estados de gravar las industrias sobre que el Gobierno jeneral tiene constituida una renta, ademas de ser inconveniente en sí, se presta a grandes abusos.

Al constituirse la Union Colombiana por medio del pacto federal celebrado en Rionegro, los Estados cedieron al Gobierno jeneral las dos únicas rentas cuantiosas que ha tenido la Nacion desde la abolicion del monopolio del tabaco: la de aduanas i la de salinas. I no podria haberse hecho otra cosa, puesto que ademas de los considerables gastos de administracion federal, quedó a cargo del Gobierno de la Union el pago de una enorme deuda, i puesto que, destituido éste de jurisdiccion en los Estados, no le seria posible establecer ninguna otra contribucion con seguridad de hacerla efectiva.

Quedaron, pues, los Estados en la necesidad de crear nuevas rentas, cosa difícil en todas partes, i mucho mas en un pais como éste, cuya poblacion se halla tan diseminada i cuya industria se halla en un estado de atraso incomparable.

Desde luego, tal dificultad ha sido mas grave para unos que para

otros Estados, en razon de la diversidad de condiciones económicas i sociales que son peculiares a cada uno de ellos; de manera que los primeros pasos dados en la vida autonómica, han sido para unos difíciles, para otros casi imposibles, resintiéndose todos de la falta de un sistema rentístico que tuviese a su favor la sancion del tiempo, o sea de la costumbre.

Todavía despues de diez años, este importante problema está por resolver en algunos Estados; i seria por tanto cuestion difícil la de decidir si conviene o no retirarles, mediante una reforma en la Constitución, la facultad de imponer contribuciones sobre los objetos que el Gobierno jeneral tiene gravados. Pero lo que no admite duda es la conveniencia de poner algun límite a ese derecho en lo que respecta a la cuantía del impuesto, i tal vez en cuanto al tiempo de duracion de esa facultad; pues miéntras los Estados pueden apelar a este fácil recurso no se interesarán como es debido en la organizacion de un sistema fiscal que tenga por base la riqueza propia de cada uno de ellos; i la situacion precaria en que hoi se hallan bajo el aspecto rentístico, se prolongará indefinidamente.

#### T A R I F A.

La gran trascendencia que para la industria tienen todos los impuestos, i la diversidad de opiniones en cuanto a la esactitud de los principios económicos aplicables a este ramo de lejislacion, i aun a veces hasta sobre la intelijencia que debe darse a un mismo principio, son causa, sin duda, de que en materia de tarifa para el cobro de derechos de aduana no hayamos llegado a satisfacer todas las aspiraciones lejítimas que pueden considerarse dominantes, i de que éste sea un punto de discusion permanente.

No habia trascurrido un mes desde que se puso en vijencia la tarifa de aduanas espedida por el último Congreso, cuando la Lejislatura de Antioquia acordó solicitar su reforma, apoyándose precisamente en el mismo principio, consultado en parte por la del año anterior: el de proteccion a la industria nacional.

Dos escuelas económicas, aparentemente antagonistas, han venido disputándose el campo a propósito de esta interesante cuestion: la individualista, basada en el principio de que cada uno es el mejor juez de sus propios intereses; i la socialista, basada en el no ménos fecundo principio de la *solidaridad*. Establécese por aquella que la accion del Gobierno debe limitarse a mantener la armonía entre los derechos e intereses

de los individuos, o lo que es lo mismo, a dar seguridad; i sostiene la otra que el poder público debe encargarse de gestionar un gran número de los negocios que acaso pudieran dejarse a la iniciativa individual. El primero de estos dos sistemas solo se ha ensayado, al ménos que yo sepa, en el Estado de Santander, con notables restricciones i por corto tiempo; el segundo es el de aplicacion jeneral como corolario de la centralizacion del poder.

Hai una tercera escuela, que podria llamarse ecléctica, la cual preconiza la coexistencia de aquellos dos grandes principios, dando a cada uno de ellos una aplicacion mas o ménos estensa, segun las condiciones sociales de cada pais. Así por ejemplo, donde quiera que el principio de asociacion ha adquirido un gran desarrollo práctico dentro de la esfera de accion individual, allí la intervencion del Gobierno en negocios que pueden ser de la competencia de los particulares, debe ser proporcionalmente reducida; i al contrario. Esta teoría económico-social, si así puede llamarse, es la que ha venido a tener universal aceptacion. Conforme a ella, en todos los paises donde la iniciativa individual en materia de asociacion es nula o casi nula, como sucede entre nosotros, los Gobiernos se han encargado de suplirla, especialmente en lo relativo a ciertos servicios que se reputan de vital importancia para el progreso de la sociedad, como son la instruccion primaria i las vias de comunicacion; i esto es esactamente lo que ha sucedido entre nosotros.

Con el objeto de proveer a estas dos grandes necesidades sociales, se ha tratado de aumentar el producto de la renta de aduanas, única entre las del Gobierno que se presta para ello. Esto solo puede obtenerse jeneralizando el impuesto sobre los artículos que se introducen al pais, de manera de comprender en él algunos de los que han gozado siempre de franquicia, i aumentando prudentemente el impuesto sobre otros de los que se hallaban gravados; i esto fué lo que se hizo en la última reforma de la tarifa de aduanas.

Mas, como los artículos que gozaban de franquicia pertenecen a la clase de los reproductivos, ha creido la Lejislatura de Antioquia que, gravándolos, se cometió un grave error, i así lo manifiesta el Presidente de esa Corporacion, en oficio dirigido al Congreso con fecha 20 de setiembre último, publicado en el número 602 del Boletin Oficial de aquel Estado.

La respetabilidad de este documento, sobre el cual está llamada a emitir concepto la actual Administracion, por haber ella contribuido, eficazmente a la última reforma del arancel de aduanas; i la circunstancia de ser ésta quizá la única ocasion que se le presenta de tomar parte en el debate que con tal motivo habrá de suscitarse en las Cámaras, me deter-

minan a examinar detenidamente el citado documento, aun a riesgo de alargar demasiado este capítulo de mi informe.

¿ Por qué se han gravado los instrumentos de la producción i se ha conservado el precio de los artículos de lujo? Encarecer la barra, la hoz i el arado, i mantener intacto el precio de las sederías i los encajes, es desconocer los principios de la ciencia i contrariar los intereses bien entendidos de la sociedad, ha dicho el Presidente de la Lejislatura de Antioquia, en el oficio aludido.

Tratándose de un impuesto indirecto, i acaso mas particularmente del impuesto sobre los cambios con el extranjero, nada es mas fácil que hacer objeciones no solo al impuesto en jeneral sino a cada uno de sus pormenores. Se dice, i con razon: ¿ por qué gravar el cambio, cuando si no cambiamos nuestros productos por los del extranjero nos privaremos de objetos sumamente necesarios para la vida, para la industria? Qué pais en el mundo puede pasarse sin los productos de los otros, i ménos uno incipiente? Toda la escuela de Manchester está ahí para condenar esa clase de impuestos, i a fe que con observaciones tales, que en realidad no pueden contestarse sino con ésta: la necesidad de una renta para la subsistencia del Gobierno.

I descendiendo a los pormenores, son mui pocos los artículos de la tarifa respecto de los cuales no puedan hacerse objeciones incontestables. Porqué gravar las drogas medicinales? No es eso especular con las dolencias de la humanidad? Cómo gravar los arados, las azadas, las barras, &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup>? No es eso atacar la industria? Cómo gravar las telas ordinarias? No es eso atacar al pueblo pobre? Cómo gravar las máquinas de vapor, los alambres, &.<sup>a</sup>? ¿ Cómo gravar los vinos, cuando no los producimos, i cuando acaso en la zona tórrida son mas necesarios para la salud por causa de la falta de hierro en la sangre? ¿ No se ataca la instruccion, gravando los tipos i el papel de imprenta? I así de todo. Todas estas objeciones son fundadas. Nadie niega que convendria suprimir las aduanas i crear un impuesto directo en pago de la seguridad que da el Gobierno, i otro para el fomento de las obras de interes colectivo; pero tambien es forzoso reconocer que, no siendo posible llegar por ahora a ese estado de perfeccion, tenemos que resignarnos a cometer injusticias semejantes; bien que combinándolas de manera que sean productivas al fisco, para no quedarnos, como se dice vulgarmente, con el pecado i sin el jénero.

Debe observarse ademas que no son todos los instrumentos del trabajo los que se han gravado en la nueva tarifa, sino solamente aquellos cuyo valor, con relacion al peso, se presta para la imposicion de un lijero

gravámen; i que éste se ha establecido, no por interes fiscal, en el sentido mas riguroso de la palabra, sino con un interes verdaderamente industrial. Se ha tratado de obtener, mediante el impuesto, aquello mismo que la Lejislatura de Antioquia cree conseguir por medio de la franquicia: la baratura de los productos de la industria estranjera que tienen aplicacion a la nuestra; pero una baratura suficiente para que nuestra industria pueda levantarse de la postracion en que se halla.

Creyó, sin duda, el Lejislador que la proteccion dispensada hasta ahora a la industria nacional mediante ciertas franquicias en la aduana, es estéril e impotente para comunicar a la produccion todo el impulso que necesita; i que el medio eficaz de llegar a este resultado es el de fomentar la apertura de buenos caminos; porque el beneficio que puede recibir la industria con la construccion de vias férreas, es incomparablemente mayor que el que pudiera obtener con la libre importacion al país de cuantos artículos reproductivos pueda ella necesitar. I esto es tan obvio, que parece inútil demostrarlo: trataré sinembargo de hacerlo valiéndome para ello de un ejemplo. Sea el hierro en bruto, el artículo reproductivo por escelencia, que habiendo estado libre durante muchos años, fué gravado en la última tarifa con un derecho de 2 cs. por kilogramo, o lo que es lo mismo, un peso por quintal. El transporte de esta cantidad de hierro desde un puerto del Atlántico a la capital de la Union, cuesta, por término medio, seis pesos, esto es, cinco veces más que el importe de los derechos con que se le ha gravado en la aduana. Si hubiera un ferrocarril que comunicase esta ciudad con la ribera del Magdalena, el precio de transporte del quintal de hierro no excedería de la cuarta parte de lo que hoy cuesta; i en ese caso nuestra principal industria, la agricultura, recibiria una proteccion realmente provechosa i eficaz.

Se observará en contra de esto que con lo que produzca el impuesto sobre el hierro no es posible hacer un solo ferrocarril. Esa es la verdad; pero con lo que produce el impuesto sobre todos los artículos que se hallan en el caso del hierro, por su aplicacion a la industria, sí se puede pagar una parte considerable de intereses del capital que se invierta en la construccion de un ferrocarril; i sobre todo, se puede obtener el equilibrio en los presupuestos, base sólida de crédito para el Gobierno, i que pone a éste en capacidad de obtener el capital necesario para la obra. Es con la reunion de pequeñas sumas como de ordinario se crean cuantiosos fondos.

Por otra parte ¿puede sostenerse que el impuesto de 2 cs. por kilogramo de hierro en bruto, que apenas produce un recargo de 2 a 3 cs. en el precio del azadon i el machete que se fabrican en el

pais, es un impuesto ruinoso para la agricultura? De ningun modo, a mi entender.

Es mui sencilla la esplicacion del hecho de no haberse aumentado el gravámen sobre los artículos de lujo, i no obstante haberla dado en la Memoria del año anterior i reproducídola en otra parte de la presente, insistiré en repetirla, con alguna mas estension.

No se elevó en la nueva tarifa el impuesto sobre los artículos de lujo, porque se creyó, con sobra de razon, que al hacerlo así, la introduccion de estos artículos se haria en su mayor parte de contrabando. En efecto, si los tejidos de seda, por ejemplo, se gravasen con un derecho proporcional al que se ha establecido para los de algodón, la suma a que montaria el impuesto sobre cada bulto ordinario de los primeros, escederia de \$ 200; i puede asegurarse que desde que tal cosa se hiciera, no volveria a venderse en ningun mercado del pais una vara de cinta o de terciopelo lejitimamente introducida por la aduana.

A esto se observará tal vez que no es precisamente en proporcion al valor de estos artículos ni en relacion al impuesto con que están gravados los de algodón, como se desea el aumento en el derecho fijado a los primeros; pero en tal caso ¿por qué no se indicó la rata de este aumento, i la manera de clasificar la inmensa variedad de artículos de lujo, cuyos valores son tan diversos, o por qué no se dió siquiera una regla jeneral de posible aplicacion en el particular? La Asamblea de Antioquia pudo i debió hacerlo; i absteniéndose de ello ha privado al Gobierno del continjente de sus luces para resolver con acierto tan intrincada cuestion.

En cuanto a mí, como autor del proyecto de tarifa que se acompañó a la Memoria de Hacienda del año anterior, debo manifestar que tuve presentes al redactarlo las siguientes consideraciones:

1.º Necesidad fiscal, comprendiendo en ella el fomento de algunas mejoras materiales indicadas por la opinion pública como de urgente necesidad.

2.º Naturaleza de los consumos, teniendo en cuenta la division que de ellos se ha hecho en productivos e improductivos.

3.º Gastos de produccion de los diversos artículos que se introducen al pais, considerándolos como indicante de las necesidades que dichos artículos están destinados a satisfacer, i dividiendo estas, en cuanto es posible hacerlo con aproximada esactitud, en naturales i facticias.

4.º Perjuicios que resultarian al comercio con la apertura de un gran número de bultos de mercaderías en la aduana; i

5.º Dificultades con que se tropieza para celar eficazmente el contrabando.

I precisamente en consideracion a esta última circunstancia, demasiado notoria, me abstuve de proponer aumento alguno de derecho sobre los artículos reputados de lujo. Creí entónces, i creo todavía, que si se llega a gravar un artículo cualquiera de los comprendidos en la tarifa con un impuesto que alcance a la suma de sesenta u ochenta pesos por bulto ordinario de 70 a 80 kilogramos, ese artículo entrará al país, en sus tres cuartas partes por lo ménos, sin pagar derechos de importacion, como sucedia hasta hace poco con los licores.

Tales son las objeciones principales hechas a la tarifa en el memorado oficio del señor Presidente de la Lejislatura de Antioquia, i tal es la manera como he creído deber contestarlas. Al ocuparme de las restantes, que se refieren a detalles mas o ménos importantes de la misma tarifa, se me escusará el que me limite a hacer breves observaciones a continuacion de cada una de ellas. Por este medio podré consultar mejor la precision en la réplica i la brevedad en la esposicion.

Hé aquí dichas objeciones:

La tarifa no consulta la justicia, por cuanto favorece con la esencion de derechos una gran parte de los objetos que consumen los habitantes de la República que moran en el litoral o en la cercanía de rios navegables que desaguan en el mar.

Esta objecion se refiere espresamente a los siguientes artículos, libes de derechos.

1.º *Animales vivos*.—No sé que éstos se introduzcan esclusivamente para la Costa, i por el contrario, me inclino a creer que la mayor parte de los que se traen al país vienen destinados al mejoramiento de las crias en el interior, que es donde esta industria tiene mayor importancia.

- Habria sido por otra parte mui estraño que al mismo tiempo que la Lejislatura de Cundinamarca, obrando con prevision e intelijencia jeneralmente reconocidas, acababa de decretar premios a favor de los que introduzcan nuevas razas de ganado, caballos &ª la lei nacional, contrariando tan sábia providencia, hubiese gravado la importacion de esos mismos animales.

2.º *Arroz, maiz i su harina, legumbres &ª*.—En lo jeneral estos artículos se producen en el litoral con igual o mayor abundancia que en las tierras altas; constituyen la base de alimentacion de la clase pobre, i su precio es tan bajo, que si se les llegara a gravar en la aduana, solo se introducirían del extranjero en caso de pérdida de las cosechas en la Costa.

¿Habria justicia en reagrar los efectos de una calamidad pública con la esaccion de un impuesto ?

3.º *Carbon mineral*.—Este es un artículo que puede ser aplicado a la navegacion del Magdalena, en la cual se halla mas interesado el comercio del interior que el de la Costa. Es mui digno de notarse que sin embargo de haber estado siempre libre de derechos este artículo, no haya podido hasta ahora competir con la leña. El mas lijero gravámen que se le impusiese tendria, pues, el efecto de una prohibicion. Su valor es por otra parte tan insignificante (12 o 15 pesos la tonelada) que el impuesto mínimo establecido en la tarifa seria mayor que su costo de produccion.

4.º *Heno i tamo*. No vale la pena de gravarlos, sea en atencion a su costo de produccion, o a la cantidad que de ellos se importa al pais.

5.º *Maderas de construccion*. Por rareza se traen del extranjero ; i al contrario, este artículo empieza ya a figurar entre los de esportacion.

6.º *Materiales de construccion, como piedra, ladrillo, cemento romano, &c.* Ninguno de estos artículos puede soportar el impuesto mínimo establecido en la tarifa. Se descaria el establecimiento de una nueva clase para ellos ?

7.º *Hielo, huano, semillas, barbados de plantas, &c.* Solo el primero de estos artículos puede reputarse destinado esclusivamente al consumo de la Costa, i tal vez lo sea principalmente para usos medicinales en aquellos climas deletéreos ; pero sea de esto lo que fuere, es tan limitado el consumo que de él se hace todavía, que el Tesoro nada pierde con que haya dejado de incluirsele entre los artículos gravados.

Tal es la lista de artículos libres a los cuales se refiere el cargo de injusticia hecho a la nueva tarifa.

Veamos ahora otros pormenores de la mencionada solicitud.

*Máquinas apropiadas para la minería*. Si éstas, con todos sus adherentes, inclusive los pisonos, pesan mas de mil kilogramos, como es probable, están esentas de derechos, i si pesan ménos, causarán un derecho que no puede esceder de \$ 20 para cada una de ellas ; i como el transporte de una de esas máquinas al interior de Antioquia cuesta por lo ménos \$ 200, puede decirse que el impuesto aduanero no es parte a encarecerlas, i que su excesivo costo proviene de la falta de vias carreteras por donde conducirlas. Ademas, estas máquinas se emplean en una de las empresas reputadas como mas lucrativas en el pais.

No obstante, si los pisonos se introducen separados de las máquinas de que hacen parte, como realmente sucede en muchos casos, quedan sujetos a un impuesto de 10 cs. por kilogramo, que es ciertamente desproporcionado a su valor. Pero sobre esto debo observar que fué por

mera inadvertencia por lo que se les dejó sujetos a tan fuerte gravámen. De ello es prueba el que se hubiesen colocado en la 2.<sup>a</sup> clase, que solo causa 2 cs. de impuesto, los fondos o calderos de hierro fundido. ¿Qué razon habria habido para no hacer lo mismo con los pisones, compuestos de la misma materia i fabricados de igual modo? Ninguna absolutamente; i habria bastado una simple indicacion durante el debate en las Cámaras para que se hubiera evitado ese error involuntario.

Mas sobre este particular se lee en el oficio citado lo siguiente:

“Por la antigua tarifa todas las máquinas apropiadas para la minería estaban esentas de derechos; por la nueva solo se exime de ellos a las que pesan mas de mil kilogramos. Esto dice claramente que solo se conserva la esencion en favor de los habitantes del litoral i de los valles recorridos por rios navegables, porque máquinas de ese peso no pueden ser conducidas por los ásperos caminos de herradura al traves de las montañas.”

Esplicado el motivo por que se gravan las máquinas pequeñas, resta examinar el que se tuvo en cuenta para conservar la esencion respecto de las máquinas de gran peso, destinadas por lo comun al establecimiento de industrias nuevas, como la fabricacion del mascabado, por ejemplo.

Para que las poblaciones de la Costa puedan competir en la produccion i venta de este artículo con las de las Antillas, necesitan servirse de esas grandes máquinas cuyo peso no se mide por kilogramos sino por toneladas. El impuesto mínimo de 2 cs. aplicado a ellas, haria tal vez imposible o retardaria al ménos por muchos años el establecimiento de esa nueva industria en el pais. Verdad es que estas máquinas no pueden ser importadas al interior miéntras no haya ferrocarriles para trasportarlas; pero ¿será ésta buena razon para impedir o dificultar su establecimiento en las poblaciones del litoral? De ninguna manera.

No se ha tenido, pues, en mira, al conservar la esencion de derechos para esas grandes máquinas, hacer una injusta i odiosa diferencia en favor de las poblaciones de la Costa, sino simplemente facilitarles el establecimiento de una nueva industria, a que su situacion jeográfica i la naturaleza de su suelo se prestan ventajosamente. Cuando las utilidades de esa industria estén prácticamente demostradas, cesará el motivo de la esencion, i entónces podrán gravarse en la aduana todos los materiales o instrumentos de procedencia extranjera aplicables a ella.

Por lo demas, cada pais i aun cada provincia tiene respecto de otros sus ventajas naturales, así como tambien sus inconvenientes. Gocen las poblaciones del litoral de las que les brinda su posicion jeográfica i la nivelacion natural del suelo que habitan, así como disfrutamos nosotros, acá

en las rejiones altas, de la suavidad de un clima que nos hace soportable hasta el mas rudo trabajo.

*Mercurio.*—Por resolucion ejecutiva de 10 de enero de 1871 (Diario oficial, número 2161) se declaró que este artículo pertenece a la clase de los líquidos, para el efecto del pago de derechos en la aduana. No puede ser, por tanto, gravado con 45 centavos por kilogramo, como parece temerlo la Lejislatura de Antioquia, sino solamente con 20 centavos; i como este es un artículo relativamente valioso, me inclino a creer que no es excesivo el derecho con que se le ha gravado.

*Aparatos para el alumbrado por gas.*—Prescindiendo de la cuestion, que mui bien podria suscitarse, de si el alumbrado público es ciertamente artículo de lujo, como lo ha calificado la Lejislatura de Antioquia, o si es mas bien artículo de primera necesidad para los objetos de policia en las grandes ciudades, bastará a mi propósito observar que, no obstante la franquicia de derechos de que gozan los aparatos destinados a este efecto, la única ciudad de la República donde se ha establecido este sistema de alumbrado es en Panamá. Dejemos crear siquiera la necesidad de esa clase de alumbrado, i luego lo gravaremos, si no con mayor razon que ahora, al ménos con probabilidad de obtener algun resultado fiscal.

Hasta aquí las objeciones hechas a la nueva tarifa por la Lejislatura de Antioquia. Fuera de ellas solo se han hecho algunas en un periódico de Barranquilla, que no me ocuparé en contestar por temor de alargar demasiado este escrito i de darle un aire de polémica que no debe tener.

CONVIENE REFORMAR LA TARIFA?—Armonizar en lo posible los intereses fiscales con los de la industria, es, en mi concepto, resolver el problema de una buena tarifa para el cobro de derechos de aduana. Hasta qué punto hayamos llegado nosotros en la solucion de esta dificultad, no es cosa fácil de determinar; pero lo que no admite duda es que la base adoptada para el impuesto aduanero, consistente en la combinacion del peso bruto de las mercaderías con el valor de ellas, por medio de su division en cuatro clases i de la asignacion de un gravámen distinto para cada una de ellas, es la que mejor ha conciliado hasta ahora esos dos grandes intereses, esencialmente antagonistas.

Si a esto se agrega la consideracion, mui grave por cierto, de que toda reforma de carácter fundamental en la tarifa trae profundas perturbaciones al comercio, i produce el desequilibrio en los presupuestos,



habrá de convenirse forzosamente en que ninguna reforma que tenga aquel carácter es por ahora conveniente. Mas esto no implica el que debamos abstenernos de un modo absoluto de introducir variaciones en la tarifa: enmiendas parciales, lijeros retoques, si así puedo espresarme, conviene desde luego hacer en ella; i no por una ni dos veces, sino sucesivamente, hasta obtener al cabo de algunos años un arancel que satisfaga cumplidamente nuestras necesidades fiscales, sin comprometer los intereses de la industria.

Este medio de reforma no solo está esento, en mi opinion, de los inconvenientes apuntados, sino que reúne mayores probabilidades de acierto que cualquiera otro. No es lo mismo entrar de lleno en una reforma, suscitando alarma en los gremios industriales, produciendo desconfianzas en los Estados, i abriendo un campo para la lucha de los partidos, que ir tentando reformas parciales, sugeridas por la práctica, i susceptibles de una discusion desapasionada i tranquila.

Hai sinembargo un peligro que debería prevenirse, i es el de que, con ocasion de una reforma parcial cualquiera, se pusiese en tela de discusion toda la tarifa. Este seria sin duda un mal de gran trascendencia; pero podría evitarse con la previa expedicion de una lei en que se fijara un procedimiento especial para la reforma de la tarifa, en el cual se dispusiese, por ejemplo, que en ningun caso pudiese alterarse por un solo acto lejislativo en mas de cinco por ciento, supongamos, el gravámen establecido sobre los artículos comprendidos en la tarifa. Con esta i otras precauciones que la sabiduría del Lejislador podría sugerir en el debate, se infundiría al comercio la confianza que necesita a este respecto, i se le pondría en camino de ayudar con sus conocimientos a la reforma de la tarifa, libre ya del temor, que hoi lo retiene tal vez, de provocar una crisis comercial con cada reforma.

Guiado por este pensamiento, que acaso podría empezarse a poner en práctica en el presente año, dirijí a los Administradores de aduana la circular que se registra en el volúmen de documentos anexo a este informe. En ella se les escita, de órden del Poder Ejecutivo, para que hagan un estudio cuidadoso de las disposiciones de la nueva tarifa al tiempo de ponerla en ejecucion, i para que comuniquen a la Secretaría de Hacienda cuantas observaciones crean conducentes a una reforma. Hasta la fecha en que escribo esta parte de mi Memoria no se ha recibido indicacion alguna sobre el particular, sin duda porque no ha trascurrido el tiempo necesario para ello; pero cuantas se reciban hasta el 31 de marzo próximo serán puestas por mi conducto en conocimiento del Congreso.

Aparte de la inclusion de los pisonos de hierro en la 3.<sup>a</sup> clase de la

tarifa, se cometió indudablemente un error grave, que tambien deberia repararse cuanto ántes, i fué el de haber gravado las especias con 24 centavos por kilógramo. El costo de produccion de este artículo es inferior en lo jeneral al gravámen que se le ha impuesto; i es por tanto de temerse que él sea objeto de contrabando, especialmente con destino a las ferias de Magangué.

PARTE ESTADÍSTICA.

La diferencia entre el producto de las aduanas en el último año económico i la cantidad presupuesta, aparece de la siguiente comparacion:

Producto de la renta.....	\$ 2.775,450-38½
Cantidad presupuesta.....	2.090,000 --
	-----
Diferencia.....	685,450-38½

Comparados estos mismos productos con los de los dos años precedentes, resultan estas diferencias a favor del último año económico:

Sobre el de 1871 a 1872 la diferencia es de \$ 736,000-17½, i sobre el de 1870 a 1871 de \$ 1.214,368-26¼.

El año de mayores rendimientos en todo el tiempo trascurrido hasta 1872, fué el de 1868 a 1869, en que produjeron las aduanas..... \$ 2.089,065-81¼

Comparada esta suma con la producida el año anterior, resulta una diferencia a favor de éste de..... 686,384-57

Observando el movimiento de la renta desde la fundacion de la República, se viene en conocimiento de que todo aumento extraordinario de productos, ocurrido en cualquier año, con escepcion del de 1872 a 1873, ha tenido por causa la paralización de los negocios comerciales en el tiempo inmediatamente anterior, de manera que esos aumentos no han sido sino una compensacion de los desfalcos sufridos en cada uno de los años precedentes. No sucede lo mismo con el del último año económico, que solo puede atribuirse a estas dos causas permanentes: movimiento progresivo del comercio exterior, i disminucion del contrabando. De donde resulta que dicho producto puede servir de base para calcular el aumento de la renta en los años siguientes.

El pormenor de los productos en el último año económico es el siguiente :

ADUANAS.	DERECHOS DE IMPORTACION.					Multas i re- cargos por castigo.	Produc- tos de los comisos.	Otros productos.
	De sal.	De 2.ª clase.	De 3.ª clase.	De 4.ª clase.	TOTAL.			
Riohacha...	...	8,428-75	8,892 ...	13,582-60	30,903-35	17-35	.....	704-05
Santamarta.	5,571-20	75,486-25	165,295-60	297,361-65	543,714-70	827-40	.....	2,626-35
Sabanilla...	13,281-85	204,285-55	410,224-05	927,531-20	1,555,322-65	2,707-55	.....	2,846-15
Cartajena...	.....	57,911-58½	51,470-06½	86,328-21	195,709-85½	1,117-82½	8,155-10	2,383-21
Tolú.....	.....	399-77½	2,013-20	2,194-20	4,607-17½	98-64	.....	1,308-89½
Riosucio....	72-80	106-54	106-54	106-57	392-45	27-94	157-25	.....
San Andres i San Luis de Providencia	.....	.....	.....	.....	687-65	.....	.....	.....
Buenaventura.	16,011-95	26,896-10	48,622-40	132,403-15	223,933-60	3,074-50	212-25	1,727-65
Tumaco....	4,561-49	8,421-70	10,400-45	12,021-75	35,405-39	1,112-55	442-15	1,231-95
Carlosama..	261-80	426-35	296 ...	.....	984-15	.....	80 ...	.....
Cúcuta.....	13,885-50	28,828-10	46,281-10	63,100-80	152,095-50	288-10	.....	547-05
Arauca.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	53,646-59	411,190-69½	743,601-40½	1,534,630-13	2,743,756-47½	9,271-85½	9,046-75	13,375-30½

Comparados los productos de cada Aduana con los del año anterior resulta :

ADUANAS.	AÑO DE 1871 A 1872.	AÑO DE 1872 A 1873.	AUMENTO.	DIMINUCION.
Riohacha.....	22,471 ..	31,624-75	9,153-75	
Santamarta.....	911,851-35	547,168-45	.....	364,682-90
Sabanilla.....	665,009-25	1,560,876-35	895,867-10	
Cartajena.....	115,870-06	207,365-99½	91,495-93½	
Tolú.....	1,365-30	6,014-71	4,649-41	
Buenaventura.....	177,896-35	228,948 ..	51,051-65	
Tumaco.....	33,325-25	38,192-04	4,866-79	
Carlosama.....	972-40	1,064-15	91-75	
Cúcuta.....	110,689-25	152,930-65	42,241-40	
	2,039,450-21	2,774,185-09½	1,099,417-78½	364,682-90

Diferencia en mas..... 734,734-88½

El progreso o la decadencia de cada Aduana pueden estimarse mejor en vista de los cálculos que siguen :

ADUANAS.	Tanto por ciento de aumento o disminución en el último año con respecto al anterior.	Tanto por ciento de aumento o disminución en el último año con respecto al de mayores productos en los ocho anteriores.	Tanto por ciento de aumento o disminución en el último año con respecto al término medio de productos en los ocho anteriores
Riohacha.....	Aumento 40½ por 100	Aum <sup>to</sup> . con respecto, a 71 a 72, 40½ pr. 100	Aumento..... 87½ por 100
Santamarta.....	Disminucion 40 por id.	Disminucion .. a 68 a 69, 64 por id.	Disminucion.. 47½ por id.
Sabanilla.....	Aumento 134 por id.	Aumento.. .. a 71 a 72, 134 por id.	Aumento..... 802½ por id.
Cartajena.....	" 78½ por id.	" " a 68 a 69, 18 por id.	" 55½ por id.
Tolú.....	" 340½ por id.	" " " "	" " "
Buenaventura.....	" 28½ por id.	" " a 71 a 72, 28½ por id.	" 110½ por id.
Tumaco.....	" 14½ por id.	Disminucion .. a 70 a 71, 28½ por id.	" 5 por id.
Carlosama.....	" 9½ por id.	" " a 70 a 71, 54 por id.	" " "
Cúcuta.....	" 38 por id.	Aumento .. a 65 a 66, 36 por id.	" 91½ por id.

De los datos precedentes resulta que la Aduana de Santamarta es la única cuyos productos van en disminucion. La causa de esta decadencia, que está en relacion con el progreso de la de Sabanilla, se ha explicado ya en otro lugar de este informe.

GASTOS.—Los gastos de las Aduanas fueron :

ADUANAS.	Sueldos de los empleados de la Aduana.		Sueldos del Resguardo i de los vijias.		Sueldos de los Indirectos i prácticos.	Gastos de material.	Gastos varios.	TOTAL.
	FIJOS.	EVENTUALES.	FIJOS.	EVENTUALES.				
Arauca.....	991-65	.....	1,020 ...	.....	.....	66-66	.....	2,078-31
Buenavent. <sup>a</sup>	4,294-55	2,290-70	13,434-90	6,863-55	.....	1,824-80	1,373-35	30,081-85
Carlosama...	1,152 ...	26-27	2,263-80	54-23	.....	216 ...	30 ...	3,742-30
Cartajena...	5,403-45	2,535-90	12,395-60	5,786-70	1,508 ...	437-40	1,429-37	29,496-42
Cúcuta .....	5,548-90	2,776-20	8,358-15	4,994-85	.....	10,314-60	.....	32,022-70
Riohacha.....	2,931-10	573-21	5,196-85	1,016-79	199-80	1,008 ...	322-40	11,248-15
Riosucio.....	2,208 ...	12-43½	3,553-52	20-02½	.....	108-81	136-45	6,039-24
Sabanilla....	6,632-55	13,700-05	6,700-35	13,744-40	376 ...	1,272 ...	.....	42,425-35
Santamarta.	9,177-95	4,846-60	11,527-95	6,093-65	250 ...	499-80	.....	32,395-95
Tolú.....	3,243-85	204-70	4,092-75	273-75	.....	399-10	119-70	8,333-85
Tumaco .....	2,915-97½	819-41½	8,268-67½	2,226-06	.....	10,739-20	636-02½	25,625-35
San Andres i San Luis de Providenc. <sup>a</sup>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	687-65
	44,499-97½	27,785-48	76,812-54½	41,074-00½	2,333-80	26,936-37	4,047-29½	224,177-12

Comparados estos gastos con los del año anterior resulta :

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

ADUANAS.	Sueldos de los empleados de la Aduana.		Sueldos del Resguardo i de los Vijas.		Gastos de material.		Otros gastos.		Diferencia líquida.	
	Eventuales.		Eventuales.		Mas. Ménos.		Mas. Ménos.		Mas. Ménos.	
	Mas.	Ménos.	Mas.	Ménos.	Mas.	Ménos.	Mas.	Ménos.	Mas.	Ménos.
Buenaventura..... \$	93-25	246-10	2,599-85	1,818-85	688-10	.....	567-55	.....	5,827-20	.....
Carlosama.....	.....	.....	.....	2-13	.....	.....	.....	101-90	.....	100-60
Cartajena.....	833-40	1,039-15	3,241-17½	2,948-89½	27-00	.....	.....	2,42-983	5,660-39	.....
Ócúta.....	.....	882-19	.....	1,355-01	9,629-60	.....	.....	474-40	11,224-65	.....
Riohacha.....	15-10	138-46	2,337-65	274-79	210 ..	.....	248-65	.....	3,224-65	.....
Riosucio.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,235-76
Sabanilla.....	2,158-60	4,548-70	260 ..	1,042-30	312-40	.....	.....	8 ..	8,314 ..	.....
Santamarta.....	16-35	.....	175-05	.....	.....	158-80	.....	1,342-95	.....	4,064-25
Toldi.....	.....	160-45	710-85	233-50	299-50	.....	.....	162-65	704-20	.....
Tumaco.....	43-22½	57-16½	1,145-72½	335-66	9,419-85	.....	482-07½	.....	11,483-70	.....
	3,066-67½	7,072-21½	10,470-30	8,011-13½	20,587-05	158-80	1,298-27½	4,519-78	46,438-79	1,500-61
	2,383-22½	5,645-18½	10,355-30	6,683-43½	20,428-25		3,221-45½		39,938-18	

El aumento de gastos procede principalmente de la compra de dos edificios, uno para la Aduana de Tumaco i otro para la de Cúcuta, i de haberse aumentado el resguardo en todas las aduanas.

La proporcion entre los productos i gastos de las aduanas es la siguiente :

ADUANAS.	Tanto por 100 de gastos con relacion al producto bruto.	
	EN 1871 A 1872.	EN 1872 A 1873.
	Arauca .....	-----
Buenaventura .....	13-63	13-13
Carlosama .....	395-19	351-66
Cartajena .....	20-57	14-22
Cúcuta .....	18-79	20-93
Riohacha .....	35-70	35-56
Riosucio .....	-----	-----
Sabanilla .....	5-12	2-71
Santamarta .....	3-99	5-92
Tolú .....	558-83	138-55
Tumaco .....	42-43	67-09
San Andres i San Luis de Providencia .....	-----	100 --

El producto líquido de las aduanas fué :

ADUANAS.	En 1871 a 1872.		En 1872 a 1873.	
	Producto.	Déficit.	Producto.	Déficit.
Arauca .....	-----	-----	-----	2,078-31
Buenaventura .....	153,641-70	-----	198,866-15	-----
Carlosama .....	-----	2,870-50	-----	2,678-15
Cartajena .....	92,034-03	-----	177,869-57½	-----
Cúcuta .....	89,886-90	-----	120,907-95	-----
Riohacha .....	14,447-50	-----	20,376-60	-----
Riosucio .....	-----	8,375 --	-----	5,461-60
Sabanilla .....	630,897-90	-----	1,518,451 --	-----
Santamarta .....	875,391-15	-----	514,772-50	-----
Tolú .....	-----	6,264-35	-----	2,319-14
Tumaco .....	19,183-60	-----	12,566-69	-----
San Andres i San Luis de Providencia } .....	-----	-----	-----	-----
	1,875,482-78	17,509-85	2,563,810-46½	12,537-20
	1,857,972-93		2,551,273-26½	

## PESO DE LAS MERCADERÍAS IMPORTADAS:

ADUNAS.	1.ª CLASE.		2.ª CLASE.		3.ª CLASE.		4.ª CLASE.		SAL.		TOTAL.	
	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.
Arauca.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Buenaventura.....	166,381	.....	438,207	.....	222,178	.....	249,334	.....	800,597	500	1,876,697	500
Carlosama.....	96,310	.....	8,527	.....	1,480	.....	.....	.....	13,089	.....	119,406	.....
Cartajena.....	774,098	519	1,179,940	150	265,239	600	193,176	961	.....	.....	2,412,455	230
Cúcuta.....	438,728	325	576,507	.....	231,409	250	140,220	.....	694,234	250	2,081,098	825
Riohacha.....	423,627	.....	166,562	.....	44,347	.....	30,009	.....	.....	.....	664,545	.....
Riosucio.....	3,642	.....	2,130	.....	535	.....	.....	.....	.....	.....	6,304	.....
Sabanilla.....	2,395,351	750	4,085,711	.....	2,051,120	250	2,061,180	.....	774,920	.....	11,368,283	.....
Santamarta.....	1,520,145	920	1,509,725	050	826,478	.....	660,803	650	278,561	.....	4,795,713	620
Tolú.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tumaco.....	201,730	.....	168,696	500	51,665	.....	26,816	.....	228,072	500	676,980	.....
San Andres i San Luis de Providencia.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	6,020,014	514	8,136,005	700	3,694,452	100	3,361,539	611	2,789,474	250	24,001,483	175

Comparado el peso de cada clase con el de las mercaderías importadas en el año anterior, resulta :

ADUANAS.	1.ª CLASE.		2.ª CLASE.		3.ª CLASE.		4.ª CLASE.		S. A. L.		DIFERENCIAS LIQUIDAS.		
	Diferencia.		Diferencia.		Diferencia.		Diferencia.		Diferencia.		Diferencia.		
	En mas.	En ménos.	En mas.	En ménos.	En mas.	En ménos.	En mas.	En ménos.	En mas.	En ménos.	En mas.	En ménos.	
	Kmos.	Gs.	Kmos.	Gs.	Kmos.	Gs.	Kmos.	Gs.	Kmos.	Gs.	Kmos.	Gs.	
Arauca.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Buenavent.ª.....	.....	14,401	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Carlesana.....	49,811	500	4,345	.....	828	.....	.....	.....	2,879	.....	57,853	500	
Cartajena.....	200,138	769	282,946	600	156,466	600	110,539	338	.....	521,986	288,105	307	
Cúcuta.....	71,731	075	177,516	.....	83,201	100	39,846	700	.....	49,369	322,925	125	
Riohacha.....	4,742	.....	78,746	.....	.....	510	13,863	.....	.....	49,454	47,387	.....	
Riosucio.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Sabanilla.....	846,871	750	1,724,938	.....	1,193,091	250	1,264,814	.....	233,108	.....	5,252,823	.....	
Santamarta.....	669,791	304	.....	326,389	509	.....	.....	641,366	890	135,086	.....	709,018	
Tolú.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Tumaco.....	185,374	.....	97,081	500	9,293	500	6,525	500	.....	276,482	19,792	.....	
San Andrés i San Luis de Providencia	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
	2,088,460	598	14,401	2,492,125	600	326,389	509	1,442,880	450	1,474,271	538	641,376	890
	2,074,059	598	2,165,736	091	1,153,265	398	832,894	648	911,985	750	5,313,969	785	

Debe advertirse que los datos sobre peso de las mercaderías importadas por las aduanas de Buenaventura, Cúcuta i Tumaco, no guardan la debida proporcion con el producto de dichas aduanas, lo que implica necesariamente algun error de estadística.

Para apreciar mas fácilmente los resultados que preceden, los resumiré, así:

1. <sup>a</sup> clase,	52	por 100	de aumento.
2. <sup>a</sup> “	36	“	“
3. <sup>a</sup> “	49	“	“
4. <sup>a</sup> “	32	“	“
Sal	24	“	de disminucion.

Como se ve, las importaciones de la 1.<sup>a</sup> clase han aumentado, sin exceptuar ni aun la Aduana de Santamarta, cuyas entradas han disminuido en las otras clases.

VALOR DE LAS MERCADERÍAS IMPORTADAS :

ADUANAS.	AÑO DE 1872 A 1873.	DIFERENCIAS EN EL ÚLTIMO AÑO.	
		EN MAS.	EN MENOS.
Buenaventura .....	\$ 730,973-65	.....	\$ 43,783-10
Carlosama .....	115,699-44	41,271-54	.....
Cartajena .....	767,682-15	386,489-02	.....
Cúcuta .....	1.427,169-80	845,073-65	.....
Riohacha .....	130,601-74	32,760-81	.....
Sabanilla .....	7.012,631-54	4.578,797-54	.....
Santamarta .....	2.135,543-07	.....	1.837,969-49
Tolú .....	.....	.....	.....
Tumaco .....	195,338-17	91,287-74	.....
	12.515,639-56	5.975,680-30	1.881,752-59
		4.093,927-71	

Este aumento, que casi equivale a un 33 por 100, es ciertamente extraordinario. Desde 1864 hasta 1871 el valor de las importaciones fluctuó apenas entre cinco i siete millones. En 1871 a 1872 fué de \$ 8.045,982; i ántes de 1864 las cifras estuvieron mui distantes de llegar a \$ 5.000,000.

## NATURALEZA DE LAS MERCADERÍAS IMPORTADAS.

ARTÍCULOS.	AÑO DE 1872 A 1873.		AÑO DE 1870 A 1871.	
	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.
Alimentos preparados.....	835,210	500	258,958	056
Alimentos sin preparar.....	2.894,098	700	1.342,100	928
Alumbrado.....	730,999	780	320,819	750
Armas, pólvora, fulminantes i demas ele- mentos de guerra.....	360,716	500	117,252	700
Artículos de calzado.....	15,567	500	3,994	500
Artículos para vestido, escepto telas sin cortar.	468,211	500	207,544	629
Calzado de todas clases.....	92,971	250	33,662	750
Caucho manufacturado.....	17,092	750	16,947	919
Cerveza.....	448,965	750	163,362	277
Condimentos.....	210,922	500	159,238	830
Cristales i vidrios.....	481,305	250	103,652	487
Drogas i medicinas.....	665,006	450	266,571	214
Herramientas.....	267,476	..	79,420	980
Instrumentos de música.....	44,212	500	13,929	970
Instrumentos de otras clases.....	18,945	500	27,224	..
Licores.....	357,938	750	330,938	167
Loza.....	833,244	750	191,010	607
Materiales de construccion.....	523,620	500	802,355	200
Máquinas.....	228,994	750	176,445	245
Menaje de casa.....	130,268	750	84,188	612
Metales manufacturados.....	1.272,393	650	1.135,815	300
Metales sin manufacturar.....	528,132	..	432,182	798
Monedas de oro i plata.....	18,924	875	4,613	399
Objetos de arte (Bellas artes).....	65,916	500	7,774	..
Objetos para el aseo.....	354,912	280	393,059	375
Objetos para la enseñanza.....	33,511	..	28,046	..
Materiales de ferrocarriles, telégrafos &. <sup>a</sup> &. <sup>a</sup>	178,961	420	116,979	505
Porcelana.....	5,660	..	1,332	500
Sal.....	1.212,948	500	2.345,989	..
Telas de todas materias.....	4.916,417	910	3.236,362	772½
Utiles de escritorio.....	371,754	750	67,889	850
Vinos.....	1.064,992	..	351,795	410
Objetos varios.....	3.582,061	910	3.156,172	026

ESPORTACIONES—El peso i el valor de las esportaciones fueron los siguientes:

ADUANAS.	Esportaciones en el año económico de 1872 a 1873.				Diferencias con respecto al año anterior.							
					EN MAS.				EN MENOS.			
	Peso.		Valores.		Peso.		Valor.		Peso.		Valores.	
	Kmos.	Gs.	Pesos.	Cs.	Kmos.	Gs.	Pesos.	Cs.	Kmos.	Gs.	Pesos.	Cs.
Riohacha.....	3.899,836	...	239,226	40	....	....	20,940	35	1.911,866	....	....	....
Santamarta....	3.460,863	263	823,902	53	....	....	....	....	1.325,731	655	1.996,507	08
Sabanilla.....	16.335,581	....	7.104,859	72	4.648,087	....	4.251,863	72	....	....	....	....
Cartajena.....	3.199,770	....	482,976	60	....	....	....	....	1.553,029	....	57,335	....
Tolú.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Riosucio.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Buenaventura..	1.361,169	....	728,377	....	106,860	500	126,359	20	....	....	....	....
Tumaco.....	1.309,995	451	260,289	71½	206,450	313	....	....	....	....	80,858	58½
Carlosama.....	194,480	....	37,235	40	118,280	....	26,592	90	....	....	....	....
Arauca.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Cúcuta.....	5.191,830	250	1.283,740	75	....	...	417,155	75	1.277,309	750	....	....
	34.953,524	964	10.960,608	11½	5.079,677	813	4.842,911	92	6.067,936	405	2.134,700	66½

Estas esportaciones se hicieron con destino a los países que se espresan en seguida :

D E S T I N O D E L A S E S P O R T A C I O N E S.	Esportaciones en el año económico de 1872 a 1873.				Diferencias con respecto al año anterior.							
					EN MAS.				EN MENOS.			
	Peso.		Valores.		Peso.		Valores.		Peso.		Valores.	
	Kmos.	Gs.	Pesos.	Cs.	Kmos.	Gs.	Pesos.	Cs.	Kmos.	Gs.	Pesos.	Cs.
Alemania.....	9.579,181	400	2.689,465	30	2.451,898	200	813,483	95	....	....	....	....
América Central..	585,701	....	14,181	....	380,337	....	5,993	10	....	....	....	....
Antillas.....	886,425	....	307,644	12	....	....	89,450	32	547,244	....	....	....
Bélgica.....	250	....	780	....	....	....	220	....	2,550	....	....	....
Brasil.....	....	....	....	....	....	....	....	....	232	....	69	60
Ecuador.....	362,597	....	47,110	40	215,841	....	33,896	10	....	....	....	....
Estados Unidos de América....	3.910,628	301	1.316,498	67½	....	....	53,263	39	1.594,432	463	....	....
Francia.....	2.068,611	820	1.568,254	58	....	....	305,019	29½	864,473	859	....	....
Holanda.....	3,282	....	1,288	....	3,282	....	1,288	....	....	....	....	....
Inglaterra.....	10.639,081	353	3.437,304	74	....	....	685,156	96½	78,356	591	....	....
Italia.....	361,708	....	17,663	60	294,068	....	16,545	60	....	....	....	....
Perú.....	307,249	....	82,319	15	....	....	73,026	15	110,399	500	....	....
Portugal.....	....	....	....	....	....	....	....	....	242,558	....	9,680	....
Venezuela.....	5.191,846	250	1.283,790	75	....	....	415,767	75	1.277,719	750	....	....
Diversos destinos .	1.056,963	840	194,307	80	339,281	371	37,413	65	....	....	....	....
	34.953,524	964	10.960,608	11½	3.684,707	571	2,530,524	27	4.717,966	163	9,749	60

Dedúcese de este cuadro que el progreso ha sido considerable en el comercio para Alemania, Inglaterra i Francia, sin que haya dejado de aumentar el que se hace con destino a los demas países a donde se han dirijido nuestros productos, escepto el Brasil i Portugal, que en el año anterior recibieron una pequeña cantidad de artículos colombianos.

## NATURALEZA DE LOS ARTÍCULOS ESPORTADOS.

ARTÍCULOS.	PESO.				VALORES.			
	En 1871 a 1872.		En 1872 a 1873.		En 1871 a 1872.		En 1872 a 1873.	
	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.	Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.
Aguardiente.....	56,363	...	585	...	8,972	..	104	---
Algodon.....	843,246	500	807,438	500	253,858	..	262,534	04
Añil.....	168,582	...	123,846	850	492,302	50	390,120	25
Azúcar.....	300,847	...	96,694	...	25,282	..	18,044	60
Balsamo.....	24,638	...	5,435	...	16,465	..	4,484	80
Café.....	8.009,181	---	7.364,353	500	1.264,122	80	1.930,730	70
Caucho.....	1.084,943	500	195,251	...	395,842	38	159,096	70½
Cedro.....	327,454	---	516,295	...	10,028	..	18,077	...
Cocos.....	424,209	---	26,853	...	14,381	..	733	...
Cueros de cabra.....	27,805	500	54,740	500	17,945	69	32,763	80
Cueros de res.....	1.537,571	---	1.270,254	500	376,342	45	462,581	75
Dinero.....	---	54	---	10	---	2,625	23,785	...
Dividivi.....	3.477,961	---	2.605,269	...	122,250	20	82,292	30
Minerales.....	118,011	---	160,972	...	71,095	---	69,670	---
Oro i plata.....	9,559	975	1,335	064	1.696,881	21	2.636,900	63
Palo brasil.....	879,938	---	539,331	...	25,740	95	17,501	...
Palo mora.....	5.368,224	---	4.484,016	...	78,224	---	57,368	73
Panela.....	609,433	500	105,700	...	36,334	62	9,027	...
Piedras preciosas.....	---	17	---	500	---	9,200	---	3,000
Quina.....	3.309,281	500	4.149,582	---	1.297,786	46	1.752,619	16
Reses.....	---	---	---	---	17,607	..	59,645	80
Sacos de fique.....	22,622	---	12,209	...	9,529	..	5,519	...
Semillas de algodón.....	1.493,166	---	1.117,312	...	25,346	80	16,470	60
Sombreros.....	40,527	---	28,589	..	296,375	40	260,943	...
Tabaco.....	4.474,530	---	5.732,927	500	1.516,083	20	2.044,225	93
Tagua.....	1.865,389	---	1.516,071	...	67,570	50	76,084	30
Otros artículos.....	1.513,228	581	4.038,454	550	105,614	75	566,284	02
	35.986,783	556	34.953,524	964	8.253,806	86	10.960,608	11½

Este cuadro da lugar a las siguientes observaciones :

1.ª Que el peso de las mercaderías esportadas en el año económico de 1872 a 1873 es inferior al de las esportadas en el año económico de 1871 a 1872, en cerca de 1.000,000 de kilógramos ; i 2.ª que no obstante esta disminucion en el peso, el valor de los artículos esportados en el último año económico escedió al del anterior en la suma de 2.708,211

Este resultado se explica por el aumento en la esportacion de meta-

les preciosos (oro i plata), que se acerca a \$ 1.000,000, si hemos de dar crédito a las cifras que aparecen en los cuadros remitidos por las aduanas; pues a la verdad sorprende un aumento tan considerable en la estraccion de estos metales, cuando por otros conductos no se tiene conocimiento de él; así es que me inclino a creer que hubo deficiencia en los datos producidos en el año de 1871 a 1872. Esta inesactitud en los cuadros estadísticos se confirma por el hecho de aparecer disminuida la esportacion del café en cerca de 1.000,000 de kilogramos, cuando es notorio que la produccion de este artículo ha ido en aumento.

Por lo demas, el mayor valor de los otros artículos esportados (quina i café por ejemplo) i el aumento que ha tenido la esportacion de tabaco, que es otro artículo de los mas valiosos, esplican esta gran diferencia en el valor de las esportaciones i compensan en parte la disminucion que ha habido en la esportacion del añil.

Nótase tambien en este cuadro una disminucion considerable en la esportacion de los productos de la caña de azúcar, con especialidad del aguardiente; pero esto se esplica por el aumento de valor que han tenido estos artículos en el pais.

El número i el porte de los buques que han entrado a los puertos habilitados, son los siguientes:

ADUANAS.	Entradas de buques en el año de 1872 a 1873.		Diferencia con respecto al año anterior.			
	Número.	Toneladas.	NUMERO.		TONELADAS.	
			DIFERENCIA.		DIFERENCIA.	
			En mas.	En ménos.	En mas.	En ménos.
Riochacha.....	163	14,952	13	-----	5,464	-----
Santamarta.....	138	77,313	-----	24	-----	41,492
Sabanilla.....	201	204,998	41	-----	50,946	-----
Cartajena. (No hai datos.)	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Tolú. (No hai datos.)	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Riosucio.....	30	933	-----	8	-----	188
Buenaventura.....	109	27,880	12	-----	5,997	-----
Tumaco.....	113	27,677	3	-----	6,403½	-----
Cúcuta.....	256	7,403	-----	13	318	-----
	1,010	361,156	69	45	69,128½	41,680

De este cuadro se deduce:

Que solo a Santamarta llegó un número menor de embarcaciones, como era natural por haber pasado a Sabanilla el comercio que se hacia por aquel puerto; i

Que el aumento fué de veinticuatro buques, con 27,448½ toneladas.

La clase de embarcaciones fué :

De vapor, 281, con 314,459 toneladas.

De vela, 729, con 46.697 toneladas.

BUQUE GUARDA-COSTA.—En uso de la autorizacion conferida al Poder Ejecutivo por la lei de Presupuestos para el año económico próximo pasado, que asignó una cantidad para la compra de buques guarda-costas con el fin de impedir el contrabando a la renta de Aduanas, se han dictado por esta Secretaría las medidas conducentes a obtener uno que tenga todas las condiciones necesarias para que preste ese servicio en la costa del Atlántico.

Para mayor acierto se consultó con varias personas que tienen conocimientos especiales en la materia, entre ellas el respetable señor T. Moor, quien suministró al Gobierno datos mui útiles, como el de que el buque puede ser de vela i de vapor, para que navegue ordinariamente sin gasto de combustible, i solo use de éste cuando alguna circunstancia haga necesaria la celeridad en su movimiento. Diéronse en consecuencia al Ministro de la República en Lóndres las instrucciones del caso para la adquisicion del buque ; i se instruyó al mismo tiempo al señor Gregorio Obregon para cooperar en el asunto, en cuanto el encargado de la Legacion lo creyese necesario. Tambien se dispuso que el Administrador de la Aduana de Sabanilla indicara a la Legacion las condiciones especiales que en su concepto debe tener el buque, ademas de las determinadas por esta Secretaría. Los espresados funcionarios i el señor Obregon han cumplido su encargo satisfactoriamente, i el buque se halla ya contratado.

Las instrucciones a que se ha hecho referencia son las siguientes :

1.<sup>a</sup> Que el buque sea adecuado para navegar alternativamente por medio de velas i por medio del vapor. 2.<sup>a</sup> Que navegue al vapor con una velocidad de 15 millas por hora ; 3.<sup>a</sup> Que tenga una capacidad de 80 toneladas, poco mas o ménos ; 4.<sup>a</sup> Que tenga montado un cañon hácia la proa ; 5.<sup>a</sup> Que el camarote para el Capitan sea cómodo i decente ; 6.<sup>a</sup> Que su valor no esceda de \$ 30,000, puesto en cualquiera de los puertos de Santamarta o Sabanilla.

DESCUENTO DE OBLIGACIONES POR DERECHOS DE ADUANA.—Mientras subsistió el *déficit*, la autorizacion para descontar los pagarés por derechos de importacion pudo considerarse como una operacion de Tesorería, justificada por la necesidad de recibir fondos anticipados ; pero desde que

hai un sobrante de consideracion en las cajas públicas, que ha de permanecer depositado en el Banco de Bogotá sin ganar interes alguno, tal operacion no puede dar otro resultado que una pérdida de 40 a 50 mil pesos anuales para el Tesoro.

Por tal motivo creo que debe derogarse el artículo 170 del Código fiscal.

## SECCION 2.

### SALINAS.

Tres causas de disminucion del producto de esta renta se pusieron en accion durante el año económico próximo anterior :

La eliminacion del derecho de internacion de sal marina ;

La reduccion en los precios de la sal vijua i de la de grano de caldero ; i

La franquicia concedida en el tratado público que se celebró últimamente con el Perú, a favor de la sal procedente de ese pais que se introduzca por los puertos habilitados del Pacífico.

I sinembargo, léjos de haber disminuido el producto de la renta en el último año económico, tuvo un aumento de \$ 8,022-70 cs. sobre el del año anterior, segun aparece de los cuadros estadísticos que se encontrarán adelante.

Verdad es que las causas de disminucion de la renta que quedan mencionadas, en especial las dos primeras, son mas aparentes que reales: la reduccion en el precio de la sal vijua ha tenido su compensacion en la mayor venta que de ella se ha hecho ; i la eliminacion del derecho de internacion de sal marina no podia influir considerablemente en los productos de la renta, por haber sido una disposicion dictada *ex post facto* ; pues es bien sabido que el pago de ese impuesto era eludido desde hacia algun tiempo por los introductores de sal marina al interior.

Sinembargo, no por eso dejó de disminuirse la venta de sal compactada en el año próximo pasado en la cantidad de 1.100,603 kilogramos con

respecto al año anterior; i como el aumento en la venta de sal vijua no alcanzó a compensar la baja ocurrida en la de sal compactada, por ser el precio de ésta mucho mayor que el de la otra, el aumento en el producto jeneral de la renta no puede esplicarse satisfactoriamente por la mayor venta de sal vijua. Por tal razon llegué a dudar a primera vista de la esactitud de los cuadros formados en las administraciones de salinas; pero despues de un momento de reflexion comprendí que ese hecho podia esplicarse por la cesacion de los contratos de elaboracion de las salinas del Departamento de Tundama, en el Estado de Boyacá, los cuales se denegó a renovar el Poder Ejecutivo, no obstante el empeño que hubo por parte de algunos individuos i aun de poblaciones enteras del Estado de Boyacá para que se continuasen elaborando esas salinas. La simple comparacion de las utilidades que producía al Gobierno la sal elaborada en ellas con la que obtiene sobre esa misma cantidad de sal elaborada en las salinas de Cundinamarca, que ha ido a reemplazar la que se producía en las salinas de Tundama, basta para esplicar satisfactoriamente el hecho referido, segun se demostrará adelante.

Así pues, las providencias tomadas durante esta Administracion en lo relativo al ramo de salinas, han dado por resultado:

1.º Disminucion del impuesto en favor de la clase pobre consumidora de la sal del Gobierno, que ha podido sustituir i ha sustituido en efecto el uso de la sal compactada, cuyo valor es de 80 cs. la arroba, por el de la vijua, que solo cuesta 30 cs.;

2.º Fomento indirecto de los caminos de que se sirven las poblaciones del Norte de Santander i del Cauca para comunicarse con los rios navegables, por cuanto la introduccion libre de sal marina, aumentando la carga de retorno por dichos caminos, abarata los fletes i facilita la esportacion;

3.º Satisfaccion de una necesidad hijiénica de ciertas poblaciones de Santander; i

4.º Incremento de la ganadería.

Todo esto sin menoscabo para la renta de salinas.

Mas ya se hace indispensable otra medida, que probablemente se dictará por esta misma Administracion: la de bajar el precio de la sal compactada a 60 cs. los 12½ kilogramos. Esta medida se funda principalmente en que la gran diferencia que existe entre el precio actual de la vijua i la compactada da lugar a que los particulares fabriquen esta última con la vijua que compran al Gobierno, lo cual será un mal de trascendencia miéntras subsistan los contratos de elaboracion en virtud de los cuales el Gobierno tiene obligacion de recibir determinada cantidad de sal compactada.

Los empresarios de compactacion por medio de prensas hidráulicas tambien podrian hacer al Gobierno una fuerte competencia en la venta de sal compactada, si no fuera porque la sal de caldero, que es la única de que pueden hacer uso, se produce en mui corta cantidad, segun lo estipulado en el contrato con los elaboradores de sal en Cipaquirá; competencia que seria mas efectiva si la sal de caldero se les vendiese perfectamente seca, como debe ser; pues es de suponerse que la conversion de cada arroba de sal de grano en sal compactada no alcance a costar mas de dos o tres es.; i como el precio de la sal de caldero es de 40 es, i el de la compactada de 80, es claro que conservando este último precio para la compactada que vende el Gobierno, éste dejaria de vender de la que recibe de los contratistas, una cantidad equivalente a la en que se aumentase la compactada por medio de la prensa. Previendo todo esto, el Poder Ejecutivo recomendó por mi conducto al Congreso anterior que se le conservase la autorizacion de rebajar a 60 es. el precio de la sal compactada, cuando lo creyese conveniente; rebaja en favor de la cual obra igualmente la consideracion de que el aumento en el consumo, consecuencia natural del mas bajo precio, compensará en mucha parte el efecto inmediato de la disminucion de éste.

I a propósito de máquinas de compactacion de sal, creo de mi deber hacer presente al Congreso que, segun informes privados que he recibido, los dueños de la que existe en Cipaquirá se consideran en uso de un *privilejio esclusivo*, concedido por el Gobierno para usar de esa clase de máquinas en el pais. Si realmente existe ese privilejio, la libertad de compactar sal, concedida por la lei 17 de 1873 para cuando terminen los actuales contratos de elaboracion, seria completamente ilusoria; i por tanto deberia facultarse al Poder Ejecutivo para que suspenda la ejecucion de tal medida hasta que el Gobierno rescate dicho privilejio o llegue el tiempo en que éste debe caducar, pues seria un verdadero chasco el que sufriria la Nacion desprendiéndose del monopolio de la compactacion de sal para ponerlo en manos de un particular.

En cuanto al porvenir de la renta de salinas, no hai duda que las disposiciones dictadas por el último Congreso en lo relativo a ella tienden a disminuirla notablemente, como es justo que suceda, desde que la única razon que ha podido apoyar el monopolio — la necesidad fiscal — va desapareciendo.

En mi concepto no debe volverse atras en este camino, sino en el caso de que la conservacion e incremento de esta renta lleguen a ser indispensables para atender a la construccion del ferrocarril del Norte, obra que indemnizará con usura a las poblaciones que consumen la sal

del Gobierno, del sacrificio que hagan volviendo a pagar este artículo a los precios que tenía hasta ahora un año, i aun a otros todavía mayores. Sobre este particular hice en mi Memoria del año pasado una estensa esposicion, a la cual me permito hacer ahora referencia.

Pero una vez puesto en servicio el mencionado ferrocarril, debería el Gobierno estudiar esta cuestion: por qué medio puede ausiliarse la empresa de un modo mas conveniente i eficaz: pagando como garantía de intereses los \$ 200,000 a que alcanza el fondo especial de salinas destinado a ese efecto por la lei, o rebajando el precio de la sal hasta el punto de que con este artículo se pueda hacer un tráfico diez, quince o veinte veces mayor por el mismo ferrocarril.

Fijando en 40 cs. el precio de cada quintal de sal vijua, cuando el transporte de esta misma cantidad pueda hacerse en el ferrocarril, a razon de un centavo por legua, es probable que la sal del Gobierno, no solo vaya a competir en Antioquia i el Norte de Santander con la sal marina, i las de otras procedencias, sino que se emplee en grandes cantidades para abono de las tierras adyacentes a la línea del ferrocarril.

Los bancos de sal de Cipaquirá i Nemocon se consideran inagotables; pero aunque no lo sean, es por lo ménos indudable que resistirán por muchos siglos una esplotacion veinte veces mas activa que la que de ellos se hace actualmente; i con el hecho de estenderlos sobre nuestros valles interandinos para fertilizar las dehesas i aumentar los productos de la agricultura, no haríamos sino anticipar el usufructo de esta gran riqueza, de que hoi no aprovechamos ni una cien millonésima parte. Pero esta es una cuestion que apénas es permitido iniciar desde ahora.

El movimiento de la especie en el año de 1872 a 1873, comparado con el de 1871 a 1872, fué el siguiente:

SALES VENDIDAS.	AÑO DE 1871 a 1872.		AÑO DE 1872 a 1873.		PRODUCTOS de 1871 a 72.		PRODUCTOS De 1872 a 73.	
	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.	Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.
En Cipaquirá.....	5,652,860	500	6,476,040	...	331,984	90	344,144	40
En Nemocon.....	4,244,050	...	3,934,350	...	190,271	70	149,084	10
En Tausa.....	682,350	...	635,500	...	45,353	20	42,204	..
En Sesquilé.....	386,075	...	792,625	..	20,699	30	44,137	80
En Gachetá.....	47,800	...	22,175	...	6,315	30	5,874	10
Total en Cundinamarca...	11.013,135	500	11.860,690	...	594,624	40	585,444	40.

SALES VENDIDAS.	AÑO DE 1871 a 1872.		AÑO DE 1872 a 1873.		PRODUCTOS de 1871 a 72.		PRODUCTOS De 1872 a 73.	
	Kilógramos.	Gs.	Kilógramos.	Gs.	Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.
En los almacenes en Sogamoso	824,906	250	998,343	750	66,409	55	80,607	55
En Chita i Muneque.....	1.617,258	750	1.816,763	...	107,046	45	123,020	25
En Sirgnasá i Sismosá .....	521,943	750	103,393	750	9,000	..	1,187	80
En Recetor, Cocuachó i } Gualivito..... }	440,612	...	75,456	250	8,577	20	1,769	95
En Pajarito .....	.....	...	44,650	...	.....	..	1,072	..
Total en Boyacá .....	3.404,720	750	3.038,606	750	191,033	20	207,657	55
En Cumaral i Upin.....	111,381	...	129,637	500	2,532	95	3,111	30
En Coello.....	101,975	...	100,750	...	3,000	..	3,000	..
Total en Salinas varias....	213,356	...	230,387	500	5,532	95	6,111	30
RESUMEN JENERAL.								
En Cundinamarca.....	11.013,135	500	11.860,690	...	594,624	40	585,444	40
En Boyacá .....	3.404,720	750	3.038,606	750	191,033	20	207,657	55
En Salinas varias.....	213,356	...	230,387	500	5,532	95	6,111	30
Totales.....	14.631,212	250	15.129,684	250	791,190	55	799,213	25

Las sales vendidas en el último año económico,  
incluyendo la venta en Coello, montan a----kgs. 15, 129,684-250  
I en el año de 1871 a 1872 se vendieron----kgs. 14.631,212-250

Aumento en el último año sobre el anterior...kgs. 498,472 --

O sea 3-407 milésimos por 100, aproximadamente.

El producto de las ventas en 1872 a 1873 fué de \$ 799,213-25  
I en el año económico anterior, de----- 791,190-55

Aumento en el último año económico-----\$ 8,022-70

Hé aquí en resumen el pormenor de las ventas.

En las salinas situadas en el Estado de Cundinamarca :

COMPACTADA.

De 1.º de setiembre de 1872 a 15 de abril último .....	kgs. 3.566,975	...	a 0,068 el kg.	\$ 242,554-30
De 15 de abril a 31 de agosto.....	kgs. 2.626,800	...	a 0,064 el kg.	\$ 168,115-20
Decomisada vendida a diversos precios.	1,265	...	.....	80-05
Total.....	kgs. 6.195,040	...	.....	\$ 410,749-55

## CALDERO.

De 1.º de setiembre de 1872 a 15 de abril último..... kgs.	53,475 ... a 0,050 el kg.	\$ 2,994-60
De 15 de abril a 31 de agosto ... kgs.	68,400 ... a 0,032 el kg.	2,188-80
Total..... kgs.	121,875 ..	\$ 5,183-40

## VIJUA.

De 1.º de setiembre de 1872 a 15 de abril último..... kgs.	2.838,675 ... a 0,036 el kg.	\$ 102,192-30
De 15 de abril a 31 de agosto..... kgs.	2.705,100 ... a 0,024 el kg.	\$ 64,922-40
Total..... kgs.	5.543,775 ...	\$ 167,114-70

## AGUA SALADA.

De 1.º de setiembre de 1872 a 31 de mayo último..... kgs.	125,175 ... a 0,016 el kg.	\$ 2,002-80
De 1.º de junio a 31 de agosto..... kgs.	30,775 ... a 0,012 el kg.	\$ 369-30
Total..... kgs.	155,950 ...	\$ 2,372-10
Vehículos rematados .....		\$ 24-65

## RESUMEN.

Compactada .....	kgs. 6.195,040 ...	\$ 410,749-55
Caldero.....	id. 121,875 ...	5,183-40
Vijua.....	id. 5.543,775 ...	167,114-70
Agua-salada.....	id. ....	2,372-10
Vehículos.....	id. ....	24-65
Suma..... kgs.	11.860,690 ...	\$ 585,444-40

## En las Salinas situadas en Boyacá:

## COMPACTADA.

En los Almacenes en Sogamoso.. kgs.	624,050 ... a 0,084 el kg.	\$ 52,420-20
En id. id..... kgs.	16,993-750 a 0,088 el kg.	1,495-45
En id. id..... kgs.	204,668-750 a 0,092 el kg.	18,829-52½
En id. id. (pedazos) kgs.	2,418-750 a 0,064 el kg.	154-80
En id. id. (polvo).. kgs.	4,937-500 a 0,032 el kg.	158 ..
En Chita i Muneque..... kgs.	1.803,237-500 a 0,068 el kg.	122,620-15
En id. id. (polvo)..... kgs.	12,350 ... a 0,028 el kg.	346-30
En id. id. (decomisada) kgs.	1,175-500 diversos precios	53-80
En Pajarito (decomisada)..... kgs.	31-250 Por	1-15
En Recetor, Cucuachó i Gualivito kgs.	75,456-250 Por	1,769-95
En Sirguasá i Sismosá..... kgs.	103,393-750 Por	1,187-12½
Total..... kgs.	2.848,713 ...	\$ 199,037-12½

## VIJUA.

En los almacenes en Sogamoso	kgs. 138,843-750 a 0,052 el kg.	\$ 7,219-87½
En id. id. id.	kgs. 5,162-500 a 0,056 el kg.	\$ 289-10
En id. id. (polvo).....	kgs. 1,268-750 a 0,032 el kg.	40-60
En Pajarito.....	kgs. 44,618-750 a 0,024 el kg.	1,070-85
Total .....	189,893-750 .....	\$ 8,620-42½

## SALINAS VARIAS.

## VIJUA.

En Cumaral i Upin.....	kgs. 129,637-500 a 0,024 el kg.	3,111-30
------------------------	---------------------------------	----------

## CALDERO.

En Coello.....	kgs. 100,750 ...	Por	3,000 ...
----------------	------------------	-----	-----------

## RESÚMEN JENERAL.

Compactada en Cundinamarca.....	ks. 6.195,040 ...	.....	\$ 410,749-55 .....	.....
Id. en Boyacá.....	ks. 2.848,713 ...	9.043,753 ...	199,037-12½	609,786-67½
Caldero en Cundinamarca.....	ks. 121,875 ...	.....	5,183-40 .....	.....
Id. en Coello.....	ks. 100,750 ...	222,625 ...	3,000 ...	8,183-40
Vijua en Cundinamarca.....	ks. 5.543,775 ...	.....	167,114-70 .....	.....
Id. en Boyacá.....	ks. 189,893-750 .....	.....	8,620-42½ .....	.....
Id. en Cumaral i Upin.....	ks. 129,637-500 .....	5.863,306-250	3,111-30	178,846-42½
Agua salada (kgs. 155,950).....	.....	.....	.....	2,372-10
Vehículos rematados.....	.....	.....	.....	24-65
Totales jenerales.....	ks. ....	15.129,684-250 .....	.....	\$ 799,213-25

La comparacion de productos i gastos es la siguiente :

SALINAS.	Producto bruto	Gastos.	Producto liquido.
	PESOS.	PESOS.	PESOS.
Cipaquirá.....	344,144-40	96,477-10	247,667-30
Nemocon.....	149,084-10	37,308-50	111,775-60
Tausa.....	42,204 --	8,167-85	34,036-15
Sesquilé.....	44,137-80	15,930-90	28,206-90
Gachetá.....	5,874-10	3,036-75	2,837-35
Almacenes en Sogamoso.....	80,607-55	47,209-17½	33,398-37½
Chita i Muneque.....	123,020-25	62,058-55	60,961-70
Recetor, Cocuachó i Gualivito.....	1,769-95	1,944-45	.....
Sirguasá i Sismosá.....	1,187-80	448 --	739-80
Pajarito.....	1,072 --	1,036-05	35-95
Cumaral i Upin.....	3,111-30	2,289-27½	822-02½
Coello.....	3,000 --	600 --	2,400 --
Totales.....	799,213-25	276,506-60	522,881-15

CONTRATOS—Estos deben terminar en las fechas que se espresan a continuacion :

El de Cipaquirá, en 11 de octubre de 1875.

El de Nemocon, en 1.º de diciembre de 1881. — *Verse D.O. n.º 2422 (Abril/71.)*

El de Sesquilé, en 15 de diciembre de 1875.

El de Tausa, en 11 de octubre de 1874.

El de Chita i Muneque, en 6 de enero de 1875.

El de Cumaral i Upin, en 15 de junio de 1876.

El de Pajarito, en 18 de ~~gasto~~ agosto de 1880. (*18 de agosto de 1880.*)

El de Coello (arrendamiento), en 4 de julio de 1874.

Como se ve, entre los contratos de elaboracion de las principales salinas, el de Cipaquirá es el que está mas próximo a concluir; pero no tanto que haya de corresponder a la actual Administracion la celebracion de uno nuevo.

Ademas de esto, mi opinion es que no debe celebrarse otro contrato de arrendamiento hasta que se hayan introducido ciertas reformas en el sistema de explotacion de la salina de Cipaquirá i se haya practicado el laboreo de esa salina por cuenta del Gobierno durante el tiempo necesario para que éste pueda saber con esactitud cuál es el verdadero gasto de produccion de la sal.

Segun tengo entendido, con abrir un nuevo socavon 40 o 50 metros debajo del actual, con hacer uso de carriles de hierro o de madera dentro de las nuevas galerías, para conducir en carros de mano hasta la boca del socavon toda la sal que se estraiga, i empleando el agua suficiente para verificar el corte de los bancos de sal jema, se podria obtener ésta al precio de un peso la tonelada, que es precisamente la *décima parte* de lo que hoi cuesta al Gobierno. El gasto que estas mejoras exigen es de poca consideracion, segun informes privados que he recibido sobre el particular; pero no por ello es de esperarse que algun contratista de elaboracion se resuelva a hacerlo de su cuenta.

No porque sea un principio jeneral el de que los gobiernos son malos empresarios de industria, debe dejarse de hacer lo posible para que el nuestro adquiera un conocimiento esacto de lo que cuesta la estraccion de la sal en la salina de Cipaquirá, que es la mas importante de todas. Una vez obtenido este conocimiento práctico, se puede contratar la estraccion de la sal sin riesgo de pagar este servicio a un precio escesivo; pues ya se ha visto que la competencia en la celebracion de estos contratos es demasiado limitada para que pueda ser una garantía suficiente de que ellos se hacen con las mejores condiciones posibles para el Gobierno. Despues de haber elaborado éste las salinas por su cuenta

durante algun tiempo, se hallará en mejor aptitud para juzgar de las condiciones que se propongan por los contratistas i en situacion de no dejarse dar la lei por ninguno de ellos.

#### PORMENORES RELATIVOS A ALGUNAS SALINAS.

CIPAQUIRÁ—Hace algunos meses que está funcionando allí con buenos resultados una máquina para compactar sal de grano de caldero, establecida por los señores Enrique Grice i José María Davison, en uso del derecho concedido por la lei 17 de 1873. La compactacion de sal por medio de esa máquina no ha podido hacerse en grande, por ser limitada la produccion de sal de caldero, segun lo hice notar al principio de este capítulo.

Debiendo terminar con el contrato actual la compactacion de sal por cuenta del Gobierno, segun lo dispuesto en el artículo 5.º de la citada lei 17, i debiéndose limitar desde entónces la produccion de sal por cuenta del Gobierno a las clases denominadas grano de caldero i vijua, es indudable que el consumo de la primera crecerá enormemente. Previendo esto, el Gobierno ha contratado el establecimiento de dos calderos más en la salina de Cipaquirá.

Por separado se dará cuenta del contrato celebrado a este efecto.

NEMOCÓN—El Gobierno hizo traer dos calderos para montarlos en esta salina. Uno de ellos está ya en servicio.

CHITA—A causa de las condiciones topográficas de las poblaciones que consumen la sal de esta salina, i por efecto del mal estado de los caminos por donde se comunican con el Estado de Cundinamarca i el Norte de Santander, la sal procedente de Chita no tiene competencia posible dentro de su radio actual de consumo. Si a esto se agrega que el combustible es allí escaso i de propiedad de unos pocos, se comprenderá que la libertad de compactar sal en esa salina puede ser ilusoria, i que su resultado no será otro que la trasmision del monopolio de manos del Gobierno a las del primero que establezca allí una máquina de compactacion. Por lo mismo debe pensarse si convendrá establecer allí una máquina de presion por cuenta del Gobierno, sin perjuicio de dejar a los particulares en libertad de compactar sal por su cuenta. Luego que se conozcan las condiciones con las cuales pueda ejercitarse allí la libertad de esa industria, i se vea que la competencia es posible entre los particulares, el Gobierno podria abandonar la compactacion por su propia cuenta.

RECETOR, COCUACHÓ I GUALIVITO, SIRGUASÁ I SISMOSÁ—Concluidos los contratos de arrendamiento de estas salinas en el curso del año económico anterior, el Gobierno resolvió no celebrar otros nuevos, sino disponer que se cegaran las respectivas fuentes saladas, i se sustituyera la producción de sal de ellas con la explotación de la vijua en la Salina de Pajarito por el sistema de contrato, pero para venderla por cuenta de la Nación. Orijinó esta resolución del Gobierno el conocimiento de las pérdidas que anualmente sufría el Tesoro con la explotación de dichas salinas, lo cual se demuestra con el resultado de la producción i venta de sal en el año económico de 1871 a 1872, que se verá a continuación.

En Recetor, Cocuachó i Gualivito se produjeron 440,612 kilogramos, por los cuales recibió el Tesoro.....\$ 8,577-20

Los 440,612 kilogramos habrían costado al Gobierno, calculado su costo de producción por el de la sal de Nemocon, que es de 10 centavos por cada 12½ kilogramos, o sean ocho milésimos (0,008) por kilogramo, la suma de \$ 3,524-90

Los mismos 440,612 kilogramos llevados de Nemocon a Sogamoso, para los pueblos que consumían la sal de Recetor, Cocuachó i Gualivito, i vendidos al precio de 75 centavos los 12½ kilogramos, habrían producido al Tesoro \* .....\$ 26,436-70

Deduciendo los gastos de producción.....\$ 3,524-90

Habrían quedado como producto .....\$ 22,911-80

Se recibieron por el arrendamiento .....\$ 8,577-20

Pérdida sufrida.....\$ 14,334-60

En Sirguasá i Sismosá se produjeron a 521,943-750 kilogramos, por los cuales recibió el Tesoro.....\$ 9,000-00

Los 521,943-750 kilogramos habrían costado al Gobierno, al precio de elaboración de Nemocon.....\$ 4,175-55

Los mismos 521,943-750 kilogramos, llevados de Nemocon a Sogamoso, i vendidos a 75 centavos los 12½ kilogramos, o sea a 0,060 el kilogramo, habrían producido al Tesoro ... .....\$ 31,316-62½

Deduciendo los gastos de producción .....\$ 4,175-55

Habrían quedado como producto.....\$ 27,141-07½

Se recibieron por arrendamiento .....\$ 9,000-00

Pérdida sufrida .....\$ 18,141-07½

\* El precio de esta sal era el de \$ 1,05 los 12½ kilogramos; pero solo se ha computado a 75 centavos, porque la conducción a Sogamoso costaba a razón de 30 cvs.

## RESUMEN.

Pérdida en Recetor, Cocuachó &. <sup>a</sup> .....	\$ 14,334-60
Id. en Sirguasá i Sismosá .....	18,141-07½
Total .....	\$ 32,475-67½

Las salinas de Recetor, Cocuachó i Gualivito estuvieron arrendadas hasta el 16 de noviembre del año anterior, es decir, dos meses i medio del último año económico. En este tiempo se produjeron:

75,456-250 kilogramos por los cuales recibió el Tesoro.....	\$ 1,769-90
Los 75,456-250 kilogramos al precio de elaboracion de Nemocon habrian costado al Gobierno.....	\$ 603-65
Los mismos 75,456-250 kilogramos llevados de Nemocon a Sogamoso, i vendidos a 75 centavos los 12½ kilogramos, habrian producido al Tesoro.....	\$ 4,527-37½
Deduciendo los gastos de produccion.....	\$ 603-65
Se habria obtenido como producto.....	\$ 3,923-72½
Se recibieron por arrendamiento.....	\$ 1,769-95
Pérdida en los dos i medio meses.....	\$ 2,153-77½

Las salinas de Sirguasá i Sismosá estuvieron arrendadas hasta el 19 de setiembre de 1872, es decir, 19 dias del último año económico, i se permitió a los arrendatarios, por un contrato adicional, elaborar una hornada mas; en todo se produjeron 103,393-750 kilogramos por los cuales recibió el Tesoro.....

Los 103,393-750 kilogramos habrian costado al Gobierno al precio de elaboracion de Nemocon.....	\$ 827-15
Los mismos 103,393-750 kilogramos llevados de Nemocon a Sogamoso, i vendidos a 75 centavos los 12½ kilogramos, habrian producido al Tesoro.....	\$ 6,203-62½
Deduciendo los gastos de produccion.....	\$ 827-15
Habria quedado como producto.....	\$ 5,376-47½
Se recibieron por arrendamiento.....	\$ 1,187-80
Pérdida sufrida.....	\$ 4,188-67½

A causa de la elaboracion de las salinas de Recetor, Cocuachó i Gualivito, el Gobierno dejó de ganar en todo el año económico de 1871 a 1872 i dos meses i medio del de 1872 a 1873.....\$ 16,488-37½

I por la elaborada en Sirguasá i Sismosá en todo el año de 1871 a 1872, los 19 primeros dias de setiembre del año último i una hornada mas.....\$ 22,329-75

Lo que hace una pérdida total de.....\$ 38,818-12½

Tomando como base de cálculo de la pérdida hecha por la República en todo el tiempo que duró cada uno de los dos contratos, la que se hizo en el año económico de 1871 a 1872, puede obtenerse, por aproximacion, la pérdida total así:

El contrato de Recetor, Cocuachó i Gualivito duró 4 años i dos meses. En los 3 primeros, a \$ 14,334-60 en cada uno.....\$ 43,003-80

En el año de 1871 a 1872 i dos meses mas.....\$ 16,488-37½

Suma.....\$ 59,492-17½

El contrato de Sirguasá i Sismosá duró 5 años. En los 4 primeros, a \$ 18,141-07½ centavos.....\$ 72,564-30

En el año de 1871 a 1872 i la hornada mas.....\$ 22,329-75

Suma.....\$ 94,894-05

La pérdida en Recetor, poco mas o menos es de....\$ 59,492-17½

I la de Sirguasá i Sismosá, tambien por aproximacion.\$ 94,894-05

Pérdida total.....\$ 154,386-22½

No quiere esto decir que las condiciones de aquellos contratos fueran absolutamente inequitativas para el Gobierno, ni que los elaboradores hayan hecho ganancias proporcionadas a la pérdida que ha hecho el Tesoro: lo que de esto se deduce es simplemente que el Gobierno cometió un grave error al poner en elaboracion aquellas salinas en que sale tan caro el producto, teniendo otras incomparablemente mas ricas i en mejores condiciones para ser explotadas con provecho para el Tesoro i sin perjuicio para la jeneralidad de los consumidores. Tal es, entre otras, la de Pajarito, que se halla actualmente en explotacion.

Sustituido el consumo de la sal que se producía en aquellas salinas

por la compactada de Cipaquirá i Nemocon, por una parte de la de Chita i por la vijua de Pajarito al precio módico que tiene, no es dudable que ingresen al Tesoro las cantidades que ántes se perdian anualmente, sin perjuicio de los consumidores de Boyacá i de Casanare.

CUMARAL I UPIN—Estas salinas, que hasta ahora poco han estado en administracion, dejaban un déficit notable, por estar prohibida la venta de sus productos fuera del Territorio nacional de San Martin, i porque se carecia de almacenes en Villavicencio para hacer depósitos de sal durante el verano, que es la época en que pueden elaborarse estas salinas. Pero habiéndose igualado el precio de la sal vijua en todas las salinas nacionales, por disposicion del último Congreso, la prohibicion ántes mencionada quedó virtualmente suprimida, i la sal de Cumaral i Upin tiene hoi el radio de consumo que naturalmente le corresponde; i como se estipuló en el contrato de elaboracion de ellas celebrado últimamente que los contratistas establezcan los almacenes de que se ha hablado, es indudable que la elaboracion de estas salinas dejará de ser gravosa para el Tesoro, i aun es probable que produzca alguna utilidad.

### SECCION 3.

#### TIERRAS BALDIAS.

Las adjudicaciones hechas durante el año civil que terminó el 31 de diciembre próximo pasado ascendieron a 267,821 hectaras; cifra a que no se habia llegado en los años trascurridos desde 1827, en que se hicieron las primeras de que hai constancia en los archivos del Gobierno.

Derogada la lei que autorizó el arrendamiento de los bosques nacionales, al mismo tiempo que la esportacion de quinas tomaba grande incremento, la enajenacion de tierras baldias empezó a hacerse en mayor escala, i así ha continuado haciéndose hasta la fecha. A esto ha contribuido tambien, aunque en proporcion mucho menor, el proyecto de ferrocarril del Norte, que ha llamado la atencion de muchos especuladores en tierras baldias hácia las que se hallan dentro de la zona señalada para la ejecucion de la obra. Con efecto, las adjudicaciones hechas en el Territorio nacional de Bolívar alcanzaron a 19,324 hectaras 6,877 metros cuadrados en el curso del año próximo pasado, no obstante lo dispuesto por la lei 70 de 1873, que prohíbe la adjudicacion de baldíos situados a me-

nor distancia de dos miriámetros del trazo ejecutado para el ferrocarril. A esta lei, cuya espedicion me permití recomendar privadamente el año anterior, se debe el que no hayan sido adjudicados íntegramente todos los baldíos adyacentes a la mencionada línea; i se deberá por consiguiente el que la Nacion no se vea en la necesidad de comprar o espropiar tierras inmediatas al ferrocarril, para poder cumplir ciertos ofrecimientos hechos con anticipacion a la Compañía que se encargue de hacerlo.

Siempre imprevisor el Gobierno en materia de enajenacion de baldíos, dondequiera que ha emprendido la explotacion de una mina, la apertura de un camino, &c., allí se ha visto de repente sitiado por los particulares, en calidad de propietarios del suelo. I si hasta ahora la falta de valor de esas tierras puede disculpar tanta incuria, desde que los productos espontáneos de nuestros bosques han empezado a ser objeto de activa explotacion, i desde que el Gobierno ha acometido grandes empresas de mejora material, que habrán de cambiar la actual condicion económica de esa propiedad suya, nada hai que pueda excusar semejante abandono. La espedicion de una lei que reglamente la adjudicacion de tierras baldías a inmediacion de los caminos i de las propiedades que administra la Nacion, es, pues, de todo punto indispensable.

Pero aquí se presenta esta cuestion: ¿Convendrá fijar en absoluto un límite al derecho de adquirir i poseer en propiedad tierras baldías en estension continua, o deberá contraerse esta restriccion a las que se hallen comprendidas en cierta demarcacion, dentro de la cual haya de construirse un camino o emprenderse cualquiera obra de intereses jeneral?

En mi opinion solo deberá hacerse esto último, i con el carácter de medida transitoria; de manara que, trascurrido cierto número de años, la prohibicion quede sin efecto. Esto bastaria a evitar en lo posible el que dichas tierras permanezcan por largos años despobladas e incultas, en perjuicio de las empresas a cuyo fomento pueden contribuir, si se hace de ellas una distribucion conveniente. Es sobremanera difícil establecer pobladores en las vias públicas que se construyen a traves de nuestros bosques, sin el aliciente de la propiedad para cada cultivador. Se abrirán grandes potreros en uno u otro punto del camino, pero la mayor parte de éste se mantendrá desierta por muchos años.

Fuera de estos casos, no estimo necesaria la limitacion del derecho de propiedad sobre los baldíos; pues no participo del temor, que a otros ha preocupado, de que la posesion de estensos terrenos por unos pocos propietarios llegue a ser con el tiempo un peligro para la libertad. En paises como éste, donde la propiedad es enajenable i divisible, i don-

de la idea democrática ha calado tan profundamente en las masas populares, no es de temerse, en mi concepto, la creación de una aristocracia territorial. El convencimiento de que la posición social i la riqueza que no se adquieren a esfuerzos propios no pueden conservarse sino a virtud de privilegios legales, de imposible restablecimiento en la actualidad, ha disminuido el interés, tan comun en otra época, de asegurar por medio de fundos territoriales la preponderancia de determinadas familias por una serie de jeneraciones; i hoi son pocos los que se desvelan por asegurar la fortuna de sus bisnietos. De otro lado, la mancomunidad social de intereses, que es una fuerza niveladora en el sentido de la civilización i del progreso, tiende visiblemente a hacerse cada dia mas efectiva al amparo de la libertad. La ignorancia de las masas, que fué en otro tiempo objeto de explotación para las clases priviejiadas, empieza a ser ya un motivo de temor para éstas, por cuanto se prevé, i con razon, que puede llegar un dia en que nadie tenga asegurado su derecho a lo superfluo, si el mayor número carece de lo necesario. De ahí viene en gran parte sin duda el decidido empeño que hoi se toma en abrir a las clases pobres, por medio de la instruccion, el camino de la riqueza i la dignidad moral.

Las leyes que arreglan el derecho de sucesion—cuando ordenan, como sucede entre nosotros, distribuir igualmente entre los hijos los bienes del padre—son el mejor correctivo de esa tendencia oligárquica del monopolio de la propiedad territorial. Véase si no lo que dice Tocqueville, sobre los efectos que en el Estado de Nueva York produjo la lei por la cual se dió a los hijos derecho a igual participacion en la herencia paterna:

“Pasó la primera jeneracion (después de espedita la referida lei) i empezaron a dividirse las tierras: a medida que el tiempo trascurria, la division fué acelerándose mas i mas, hasta el punto de que en la época presente, cuando apénas han trascurrido 60 años, es totalmente distinto el aspecto de la sociedad: las familias de los grandes propietarios territoriales se han refundido casi todas en la masa jeneral, con la cual se confundirán pronto las dos únicas que existen hoi en el Estado de Nueva York, donde habia un gran número de ellas. Hoi los hijos de esos ciudadanos opulentos son comerciantes, abogados, médicos; la mayor parte de los cuales son individuos enteramente desconocidos. No queda ya ni el menor vestijio de las estirpes i distinciones hereditarias: todo lo ha nivelado la lei sobre sucesiones.”

Por otra parte, es tan considerable la estension de nuestros baldíos, i tan escasa nuestra poblacion, que pasarán siglos ántes que esa propiedad del Gobierno tenga otro valor que el que le venga directamente del

cultivo; i como es indudable que éste no podrá jeneralizarse si no se dividen las tierras entre pequeños propietarios, no habrá mayor aliciente en conservar la propiedad de una grande estension de ellas. Se ha observado jeneralmente que despues de algunos años de labor en un terreno cualquiera, este no llega a valer, por su sola capacidad productiva, una suma mayor que la invertida en adaptarlo para el cultivo; de ahí i viene el que se reconozca como un principio económico el de que la tierra, en su estado natural, carece de valor.

Nada significa el que hasta ahora se hayan solicitado adjudicaciones de baldíos por miles de hectaras; porque eso se ha hecho con el objeto de aprovechar las riquezas vejetales que contienen. Una vez agotadas éstas, las tierras serán abandonadas por sus dueños, o cedidas en lotes alternados a nuevos pobladores, como el único medio de dar algun valor a las que se reserve el propietario. Por lo comun nuestros baldíos de las tierras altas no gozan de gran fertilidad; i los de los valles son poco apetecibles, a causa de su insalubridad.

No me preocupa, pues, lo repito, el temor de que la libre adquisibilidad de tierras baldías entrañe el menor peligro para las instituciones republicanas; pero sí estoi firmemente persuadido de que esa libertad ha sido causa de que algunos caminos de reciente apertura no se hallen tan poblados como podrian estarlo. No bien se ha llegado a indicar la conveniencia i practicabilidad de una via de comunicacion, cuando los poseedores de títulos de tierras baldías se han apresurado a solicitar la adjudicacion de cuantas limitan con el proyectado camino; no para cultivarlas, lo cual seria beneficioso para la obra, sino para revenderlas despues de que ésta se halle concluida. I ha sucedido con frecuencia que si el camino llega a abrirse, no se conserva por falta de poblacion; i que las pretendidas ganancias de los especuladores en tierras baldías han sido completamente ilusorias. Solo los agricultores pobres se resuelven a luchar con el clima i con los demas inconvenientes de la habitacion en medio de los bosques seculares; i éstos no se establecerán allí sino con calidad de propietarios del suelo que han de cultivar.

“En mi opinion,” decia el Jefe superior de Santander en su informe a la Asamblea lejislativa de 1858, tratando sobre este mismo negocio de caminos, “en mi opinion, si se quieren tener caminos es menester comenzar por estimular el establecimiento de jente laboriosa a sus intermediaciones, i eso no se conseguirá sino limitando la apropiacion de la tierra en la zona que comprende, es decir, procurando que haya muchos interesados por la propiedad en la apertura i conservacion de sus respectivas vias.

“En los desiertos no puede haber sino veredas inseguras. Los propietarios de mucha estension de tierra sobre las grandes vias no hacen de ordinario sino el papel del perro del hortelano. Es por ellos que en la mayor parte de los caminos no se encuentran posadas, potreros ni nada de lo que necesitan los viandantes. Apénas de trecho en trecho, chozas miserables de los esclavos de la gleba que cuidan las puertas de los potreros!”

En fuerza de estas consideraciones, soi de opinion que la lei en que se reglamente la adjudicacion de tierras baldías, debe contener disposiciones como las que paso a indicar :

1.<sup>a</sup> Prohibicion de adquirir en propiedad, ya sea directamente del Gobierno o de particulares, tierras incultas situadas a inmediacion de las vias públicas, en mayor cantidad que la que al efecto se determine en la misma lei ;

2.<sup>a</sup> Reglas precisas sobre la configuracion de cada lote que se adjudique, de manera que tenga una estension mayor, si es posible, hácia el fondo que por el lado del camino ;

3.<sup>a</sup> Prohibicion de adjudicar lotes continuos a los compradores de tierras ;

4.<sup>a</sup> Declaratoria espresa de que los lotes de tierras que no puedan enajenarse conforme a la lei, se destinan para cederlos en propiedad a nuevos pobladores ; i

5.<sup>a</sup> Reconocimiento a favor de éstos del derecho de adquirir, a título de cultivadores, hasta 25 hectaras de tierras por cada familia.

Este derecho debe considerarse adquirido desde que una familia se establezca con casa i labranza en un punto cualquiera de los baldíos de la Nacion ; i solo para el efecto de enajenarlo debe exigirse al poseedor la mensura del lote, su alindamiento i demas formalidades que exigen las leyes vijentes para la expedicion del título de propiedad.

Partiendo del hecho de que nuestros baldíos no tienen otro valor que el que les da el cultivo, i de que este valor es bien reducido en el mayor número de casos, no debe imponerse a los nuevos pobladores la obligacion de hacer medir la tierra i levantar el plano correspondiente sino en el caso de que quieran enajenarlo ; pues ésta es una operacion costosa i sumamente difícil para jentes ignorantes, como lo son en lo jeneral los nuevos pobladores, a quienes esplotan luego los rábulas i gamonales de pueblo.

Interesado el Gobierno en el progreso de la agricultura, no debe regatear la tierra a los que intenten hacerla productiva. No se esplica sa-

tisfactoriamente el hecho de que, habiéndose ofrecido a los colonizadores extranjeros 25 hectaras de tierra por cada individuo, la concesion prometida a los nacionales esté reducida a poco mas de seis hectaras por familia; mayormente cuando para los primeros la promesa se quedará escrita por mucho tiempo todavía, al paso que los segundos sí podrian aprovecharla desde ahora.

En los archivos nacionales no hai constancia de todas las adjudicaciones de baldíos que ha hecho el Gobierno; i es indudable que convendria que la hubiese. Para obtenerla bastaria ordenar la revalidacion de títulos dentro de un término que la lei puede señalar; pero es indispensable que esto se haga con intervencion de los gobiernos seccionales, para que la lei tenga alguna sancion. Fúndome para creer que falta en los archivos la indicada constancia en que, al examinar el respectivo cuadro de adjudicaciones, he notado la falta de algunas de que tengo particular conocimiento. Este cuadro, formado de mi orden por la respectiva seccion de la Secretaría, espresa los nombres de los adjudicatarios, la fecha de cada adjudicacion i la cantidad de tierra respectivamente apropiada. Se le encontrará publicado entre los documentos anexos a este informe; pero de él se ha hecho, para insertarlo aquí, el extracto siguiente:

A Ñ O S.	Cantidades de tierras adjudicadas	
	Hectaras.	Metros cuadrados.
1827.....	2,710	2,400
1833.....	25,344	.....
1834.....	608	.....
1835.....	6,400	6,400
1837.....	16,640	.....
1852.....	.....	.....
1853.....	6,064	6,400
1854.....	9,687	400
1855.....	46,670	719
1856.....	13,598	8,230
1857.....	33,836	5,850
1858.....	1,012	9,320
1860.....	23,645	3,595
1864.....	13,089	4,600
1865.....	44,884	5,812
1866.....	72,336	.....
1867.....	8,366	2,335
1868.....	25,350	7,960
1869.....	58,861	4,473
1870.....	17,399	3,431
1871.....	36,913	7,557
1872.....	107,224	73
1873.....	267,821	9,982½
Totales.....	838,468	9,587½

## ESPLORACION DE BOSQUES NACIONALES.

La libertad de extraer los productos espontáneos de los bosques pertenecientes a la Nación, concedida en la lei de 6 de abril de 1870 es, en mi concepto, la medida mas acertada que ha podido dictarse en la materia : a ella se debe en gran parte el que esta industria haya podido reemplazar la de la produccion de añil, totalmente abandonada, i suplir la deficiencia que se nota en la del tabaco de Ambalema : sin ella la esportacion de productos del interior seria de un valor casi insignificante, i nuestro mercado monetario atravesaria hoi una situacion dificil.

El arrendamiento de los bosques, ademas de restringir considerablemente aquella industria, adolecia de un gravísimo inconveniente, que hice notar en mi Memoria del año anterior : el de que el Gobierno procedia siempre a oscuras en la celebracion de cada contrato ; de donde resultaba que al mas ínfimo precio enajenaba el derecho de explotar inmensas porciones de baldíos, comprendidas dentro de limites ideales.

No desconozco que estó último sucede tambien, por lo ménos en muchos casos, con las adjudicaciones que se hacen a título de compra ; pues es un hecho que la mayor parte de los planos son delineados a vista de pájaro, como ordinariamente se dice ; pero estas adjudicaciones se hacen siquiera en cumplimiento de una obligacion contraida, cual es la de amortizar los títulos emitidos.

Como el arrendamiento de los bosques nacionales en todo el tiempo que duró este sistema de administracion no produjo sino sumas insignificantes, solo se ha hecho despues, por los adversarios de la libre explotacion, el argumento de que, en uso de la libertad, los bosques serán talados, i aniquiladas todas las riquezas vejetales que encierran. Esto puede ser cierto, pero lo es tambien, que la manera de extraer las sustancias vejetales que contienen nuestros bosques no cambiará con la enajenacion de ellos a particulares, por la sencilla razon de que no hai medios de guardarlos con seguridad : no se planta un solo árbol industrial en la sabana de Bogotá, donde la propiedad está asegurada, i se iria a cultivar el de la quina en medio de las selvas, con tantas probabilidades de aprovechamiento por parte de quien lo beneficie como por la de cualquiera otro, el primero tal vez que lo encuentre a su paso !

En nuestro pais, al ménos en la época actual, toda industria que no da resultados inmediatos se desatiende o abandona ; pues parece que todo lo queremos para hoi i nada para mañana. Si esto sea efecto de una profunda modificacion en nuestro carácter, producida por la civili-

zacion moderna, o mas bien el resultado de la gran desproporcion que existe entre las crecientes necesidades de la vida i los medios de satisfacerlas, que no nos permiten mantener fondos improductivos por largo tiempo, no es cuestion que me incumbe dilucidar; pero no por eso dejaré de observar que miéntras en Inglaterra se cultiva el roble para obtener de él tablas al cabo de 50 o 60 años, i miéntras el industrioso i perseverante hijo de aquel pais se ocupa en trasplantar el árbol de la quina a las rejiones remotas del Oriente para formar allí estensos bosques, nosotros vacilamos en el cultivo del café, i abandonamos el del cacao, que es la mas rica planta con que la naturaleza dotó la zona que habitamos!

#### MINAS DE ESMERALDAS DE MUZO.

El contrato de arrendamiento de estas minas celebrado el 1.º de agosto de 1864 debe terminar el 1.º de abril de 1875. Es pues llegado el caso de resolver si deben seguir arrendándose como hasta ahora, o si conviene mas ponerlas en administracion o venderlas. Esto último es lo que debe hacerse, en mi concepto. Como para ello es indispensable averiguar cuánto valen actualmente, resultado que no puede obtenerse sino elaborándolas por cuenta del Gobierno durante algun tiempo, conviene adoptar esta medida cuando termine la vijencia del contrato actual. Adquirido este dato i cuando él se haya hecho del dominio público, podrá el Gobierno vender las minas, o bien arrendarlas nuevamente, si esto se creyere preferible; pero ya con conocimiento de lo que valen, i no a ciegas como se ha procedido hasta ahora en los contratos de arrendamiento.

Está en el interes de todo arrendatario de esas minas ocultar cuidadosamente al Gobierno i al público las ganancias que obtenga elaborándolas, cosa sumamente fácil, así por la naturaleza del producto, como porque éste no se vende en el pais; de donde se sigue que miéntras el Gobierno no se resuelva a elaborarlas por su cuenta, no llegará a conocer su verdadero valor ni aun aproximadamente, ni tendrá conciencia de si los contratos relativos a tales minas son convenientes o no para el fisco. Que no lo sean es lo mas probable, pues de las dos partes contratantes la que conoce bien el negocio no es ciertamente el Gobierno.

Aunque se sospecha que los actuales arrendatarios han obtenido cuantiosas ganancias a virtud del contrato de 1864, el Gobierno, que es la parte mas interesada en el negocio, no sabe nada absolutamente a ese

respecto. No son muchos tampoco los particulares que poseen datos exactos sobre la materia; i por esta razon no tendrán efecto alguno las publicaciones que haga el Gobierno para proporcionarse licitadores. La competencia en los remates será, pues, ilusoria.

Siendo notorio que las minas de esmeraldas de Muzo han producido millones, parece manifiesta la conveniencia de que el Gobierno ensaye algun medio de aprovechar esta riqueza, de que es dueño. ¿Témese que poniendo en administracion estas minas, lo defrauden sus ajentes? Este es ciertamente un peligro, pero mui remoto por fortuna, pues la Nacion cuenta entre sus ciudadanos, i especialmente entre los que hasta ahora han manejado la hacienda pública, muchos que pueden presentarse como modelos de probidad. Ni debe retraer al Gobierno de adoptar la idea de que me ocupo el temor de arriesgar la renta que produce el arrendamiento de las minas de Muzo; porque es casi seguro que, mediante ella, esa renta, que no es hoy cuantiosa, se aumentará considerablemente a vuelta de pocos años. Si las esmeraldas llegaran a agotarse, estando las minas en administracion, el Gobierno sufriria la pérdida; pero no debe olvidarse que lo mismo sucederia si este evento desgraciado ocurriese mientras estuviesen arrendadas, porque así lo exige la justicia.

Poco o nada puede esperarse de la competencia en los remates, hasta que se divulgue el conocimiento de que las minas dan tal o cual producto anual, por término medio, en una serie de ocho a diez años. Mientras tal conocimiento sea propiedad de unos pocos, es probable que si hai alguna tentativa de competencia, esta venga a parar en una connivencia entre los licitadores contra los intereses del fisco, i que el Gobierno se vea obligado a adjudicar el contrato, no al mejor, sino al único postor que se presente; i esto sin la menor responsabilidad de su parte, aunque haga el peor contrato imaginable, pues bastará que haya observado ciertas fórmulas prescritas por la lei o por los reglamentos dictados al efecto, para ponerse a cubierto de todo cargo. No sucederia lo mismo si el Poder Ejecutivo estuviese autorizado para vender, arrendar o elaborar esas minas, segun lo estimara mas conveniente; pues en tal caso tendria el campo suficiente para poner en accion todos los medios que su intelijencia i celo patriótico le sujiriesen para obtener el mejor resultado; i asumiendo una responsabilidad proporcionada a la amplitud de las facultades que se le hubiesen concedido, tendria un poderoso estímulo para obrar con la actividad i prudencia debidas.

I no debe temerse, en mi sentir, que el Poder Ejecutivo haga un uso indebido de tales autorizaciones: raros habrán sido los casos de colusion entre los altos funcionarios públicos i los particulares para defraudar el

Tesoro, si es que han ocurrido: dicho sea esto en honor del país. Si, como es probable, se han hecho algunos contratos poco ventajosos para el fisco, en jeneral esto ha sucedido en días de angustia para el Tesoro, o inmediatamente despues de una revolucion, cuando el Gobierno no siempre puede sustraerse a ciertas influencias personales propias de la ocasion. Las pérdidas que de esta suerte haya experimentado la Nacion deben añadirse a la cifra que representa los gastos causados por las contiendas intestinas. Por fortuna las circunstancias actuales en nada se asemejan a las que acabo de mencionar: la hacienda pública está mas desahogada que nunca, i el orden parece asegurado. La ocasion es, pues, propicia para ensayar algunas reformas en la administracion de los bienes nacionales, entre ellas la que acabo de indicar i la que dejo recomendada respecto de la salina de Cipaquirá.

## SECCION 4.

## CASAS DE MONEDA.

Entre los documentos adjuntos a esta Memoria se hallará un cuadro que manifiesta las introducciones i amonedacion de oro i plata, la cantidad de moneda lisa que se ha reacuñado durante el año económico anterior, i los productos i gastos de las casas de moneda de Bogotá, Popayan i Medellin en el mismo período. De dicho cuadro aparece que la amonedacion de oro i plata alcanzó:

En Bogotá, a.....	\$	124,870-825
En Popayan, a.....		121,591-700
En Medellin, a.....		287,208-500
Total.....	\$	533,671-025

i que los productos i gastos ascendieron:

	Producto bruto		Gastos.		Producto líquido		Déficit.	
	Pesos.	Mil <sup>cs</sup> .	Pesos.	Mil <sup>cs</sup> .	Pesos.	Mil <sup>cs</sup> .	Pesos.	Mil <sup>cs</sup> .
En Bogotá, a . . . .	10,079	633	11,665	202	.....	.....	1,585	569
En Popayan, a.....	5,053	834	4,918	189	135	645	.....	.....
En Medellin, a.....	6,531	370	12,227	835	.....	.....	5,696	465
Totales.....	21,664	837	28,811	226	135	645	7,282	034

Es de advertir que el déficit de la Casa de moneda de Medellín no grava al Tesoro nacional, porque ella se administra por cuenta del Gobierno de Antioquia; de modo que solo afecta al Tesoro el de \$ 1,585-569 ms, proveniente de la Casa de moneda de Bogotá.

El resultado fiscal de estos establecimientos ha sido el mismo de siempre: un gravámen para el Tesoro nacional. Habiendo tratado con alguna estension este asunto en mi Memoria del año anterior, i no ocurriendo nada nuevo que decir acerca de él, me limitaré a informar que ha disminuido la emision de monedas de plata, porque las minas de Santana, que eran las que en mayor cantidad producian este metal, no se hallan actualmente en esplotacion, pues el arrendatario considera su laboreo no solo improductivo sino sumamente gravoso. A consecuencia de esto, la escasez de moneda de plata se ha hecho sentir últimamente en mayor grado que ántes, no obstante la estensa circulacion que tienen los billetes del Banco de Bogotá i de otros establecidos recientemente. Para llenar este vacío en la circulacion monetaria, aquel establecimiento ha pedido a Europa \$ 200,000 en monedas de plata; i el valor de \$ 100,000 en barras del mismo metal, para hacer acuñar en la Casa de moneda de esta ciudad una cantidad equivalente de piezas de 50 centavos, para atender a las transacciones de poca entidad, con el objeto de evitar el gravámen que aparea la introduccion de monedas de plata extranjeras, pues debiéndose emitir las piezas de 50 centavos a la lei de 835 milésimos, es posible que esta diferencia en la lei alcance a compensar los gastos, i aún quizás a dejar una pequeña utilidad al introductor. Mas para que esta operacion pudiera llevarse a cabo, fué indispensable que el Poder Ejecutivo dispusiera que se recibiesen en la Aduana dichas barras de plata como importadas por cuenta del Gobierno, para que no pagasen derechos. Fué sin duda una omision involuntaria la de no haber incluido en la clase libre de la tarifa aduanera las barras de plata; sobre todo desde que, habiendo dejado de extraerse en el pais este metal casi en absoluto, hemos dejado subsistentes las Casas de moneda, fundados en el sofisma de que ellas prestan un servicio al público. Es esta la ocasion de recomendar al Congreso, como respetuosamente lo hago, la inclusion de la plata en barras entre los artículos de libre importacion.

MONEDAS DE COBRE—Pronto hubiera cumplido el Poder Ejecutivo la disposicion del artículo 5.º de la lei de 15 de mayo de 1872, "reformatoria de la de monedas," que prescribe se hagan acuñar hasta \$ 30,000 en moneda de cobre de uno i cuarto centavos, si no hubiera creído necesario obtener, ántes de hacerlo, los datos precisos para determinar con acierto el peso que deben tener las nuevas monedas, con el fin de evitar

el que, por un error sobre este punto, quedase sin efecto la lei, o que cumpliéndose, causara gravámen al fisco. Como las monedas que introdujera el Gobierno no causarían derechos en la Aduana, i si los causa el cobre que los particulares introducen en barras o planchas, dichas monedas se fundirian para destinar a usos industriales el cobre de que se componen, que es mas puro que el que ordinariamente se encuentra en el mercado, en el caso de que ellas no representasen un valor mayor que el de las materias de que están hechas i los gastos de amonedacion, que son insignificantes. Este caso se ha verificado ya entre nosotros. La fundicion de las monedas no ocasionaria perjuicio al fisco; pero impediria que se obtuviese el objeto de la disposicion citada, que es mantener en la circulacion las piezas de cobre que se necesitan para las transacciones en pequeño. Por otra parte, si la diferencia entre el valor intrínseco de las monedas i su valor legal fuese mui considerable, habria un estímulo poderoso para falsificarlas fuera del pais e introducirlas clandestinamente a él; de donde resultaria que el Gobierno, obligado como está por la lei a recibirlas en sus oficinas de recaudacion, seria defraudado en una cantidad tal vez mui considerable. Ocupábase el Poder Ejecutivo en inquirir de qué modo obviaria los inconvenientes que dejo señalados, cuando llegó a su conocimiento que en Chile corren monedas de nikel ligado con cobre, i que éstas son mas apropiadas que las del último metal para el fin a que se destinan, por su menor peso, mayor consistencia i mejor aspecto. Concibió entónces el Poder Ejecutivo el proyecto de hacer acuñar monedas de nikel; pero como es desconocido aquí el valor de ese metal, le pareció prudente no adoptar tal providencia sin tener a la vista algunos informes sobre el particular, que inmediatamente pidió a los cónsules de la República en Europa. Tan luego como lleguen estos informes (que será pronto, pues el del Cónsul de Liverpool debe estar ya en camino) se hará el pedido de las monedas.

#### CONTABILIDAD.

El día que me encargué del despacho de esta Secretaría, la cuenta estaba notablemente atrasada i no se llevaba la del año económico en curso. Dí las instrucciones del caso al Jefe de la seccion, i se han llevado los libros i formado los Balances que paso a enumerar:

1.º El Balance correspondiente al segundo año de la vijencia económica del Presupuesto de 1870 a 1871.

2.º El Balance comprensivo de todas las operaciones ejecutadas durante los dos años de la vijencia de 1870 a 1871. Este documento está anexo a la Memoria que dirijí al Presidente de la República i se presentó al Congreso en el año anterior.

3.º El Balance del Mayor de esta Secretaría, correspondiente al primer año de la vijencia económica de 1871 a 1872. Este documento se insertó en el "Diario Oficial" número 2,930.

4.º El Balance comprensivo de todas las operaciones ejecutadas durante los dos años de la vijencia del Presupuesto de 1871 a 1872. Este documento va anexo a esta Memoria.

5.º El Balance del Mayor de esta Secretaría, correspondiente al primer año de la vijencia económica del Presupuesto de 1872 a 1873. Este documento va tambien anexo a esta Memoria i se halla inserto en el "Diario Oficial" número 3,000.

En la fecha prevenida por los reglamentos, se abrió la cuenta del año de 1873 a 1874, que es el que está en curso, i se ha continuado la descripcion de las operaciones. Puedo informaros, pues, que la cuenta especial de esta Secretaría va al corriente.

En el manejo de los negocios públicos, i mui especialmente en el despacho de las Secretarías de Estado, es donde se palpan en toda su magnitud los inconvenientes de la carencia de una contabilidad jeneral propiamente dicha. De nada sirve, aun suponiéndola del todo arreglada, la contabilidad especial de una oficina de hacienda, si las cuentas de las demas oficinas no están al corriente i enlazadas hasta el punto que se requiere, para poder obtener en oportunidad i con esactitud los datos indispensables para administrar acertadamente los negocios públicos.

Como es considerable la distancia a que se hallan la mayor parte de las oficinas nacionales de hacienda, i grande la dificultad de establecer entre éstas i la Oficina central de contabilidad pronta comunicacion, no es posible obtener los datos relacionados con una cuenta cualquiera sino al cabo de algunos meses; pero seria de desearse que esta demora no fuese en ningun caso mayor de 90 dias, para que el 1.º de enero de cada año al empezarse a escribir la Memoria de Hacienda se pudiese saber con toda esactitud a qué cantidad ha montado el pasivo del Tesoro durante ese mismo año. Solo con este conocimiento se podria informar al Congreso sobre el estado de la Hacienda pública con toda la esactitud que debe haber en esta materia, i se evitarian los cómputos por aproximacion respecto de ciertos gastos, que hasta ahora han sido inevitables.

El mal viene probablemente de que las operaciones referentes al pasivo del Tesoro no se describen en la oficina central de contabilidad sino despues de que las cuentas enviadas por los responsables del erario se han examinado por la Corte de cuentas. Este inconveniente podria obviarse con exigir un extracto de cada una de ellas, que deberia enviarse directamente i sin pérdida de tiempo a la Oficina central.