

FERROCARRIL DEL NORTE.

Artículos publicados en el "Diario de Cundinamarca."

PORTE PRIMERA

ASPECTO FINANCIERO

Francisco Santos

1874

BOGOTÁ

IMPRESA DE GAYTAN

FERROCARRIL DEL NORTE.

(Artículos publicados en el "Diario de Guandamarca.")

Señor Director del *Diario de Guandamarca*.

La necesidad de dar amplio ensañamiento a las condiciones de locomoción i al cambio de los productos en nuestro país, es sentida por todos, i no es ni pudiera ser materia de discusión pública. La manera de acometer la resolución de este vasto i entupido problema, sobre todo si se trata de buscarla en grandes i costosas vías férreas, si es una de las más graves cuestiones políticas, financieras e industriales que pueden presentarse al estudio de nuestros compatriotas. Creyendo un deber mío, como miembro del Congreso, dar cuenta a mis constituyentes de mis opiniones i mi conducta en esta ocasión, acepto reconocido el campo que me ha permitido usted en las columnas de su *Diario*, para presentar en extracto las ideas que, solo con el más sincero deseo de contribuir a la investigación de la verdad, emití en la discusión de la Cámara de Representantes en los quince últimos días del mes de mayo.

I.

La cuestión que allí se ventilaba no era la de resolver si debía darse principio o no a los trabajos del ferrocarril del Norte. Respetando la decisión del Congreso en tres años consecutivos, desde 1871, i la opinión que parece bien pronunciada del país, opínaba en favor i voté los artículos del proyecto que daban autorizaciones al Poder Ejecutivo para acometer los trabajos i continuar la ejecución paralización de la obra, por medio de empréstitos sucesivos; en cuyo procedimiento naturalmente habían de consultarse siempre los recursos crecientes del país i el estado de su crédito en el exterior.

El punto controvertido era únicamente el de dar al Poder Ejecutivo autorización para contratar de un golpe un empréstito de veinte millones de pesos al 7

por 100 de interés, o para contratar de una sola vez la ejecución de toda la línea de Bogotá a Carare mediante emisión de \$ 20,000,000 en bonos del 7 por 100, que viene a ser lo mismo.

La investigación de este asunto comprende las siguientes fases:

1.^a Capacidad financiera del Tesoro público para cumplir las obligaciones que le impondría este empréstito.

2.^a Capacidad productiva de las poblaciones que va a recorrer la línea para darle tráfico suficiente para cubrir los gastos i pagar intereses.

3.^a Comparación entre la utilidad nacional de la línea i el gravamen nacional que va a imponer al país su ejecución.

4.^a Examen de las obras públicas de carácter nacional que la situación de la República exige con urgencia, para decidir si el ferrocarril de Carare es la primera en importancia.

5.^a Peligros que de la renovación frecuente del gobierno ejecutivo pueden resultar en la contratación de grandes empréstitos.

6.^a Naturaleza del trazado de la línea entre Saboyá i el Carare.

7.^a Situación en que va a quedar el Gobierno, con relación a los demás departamentos del servicio público, por consecuencia de los gravámenes que el ferrocarril de Carare va a imponer al Tesoro.

8.^a Investigación sobre la influencia que los desembolsos del Tesoro público exigidos por el ferrocarril de Carare, puede ocasionar en el movimiento de las ideas políticas en los Estados no favorecidos inmediatamente por el ferrocarril.

9.^a Naturaleza de las obras que la configuración de nuestro suelo i la manera como sobre él está distribuida la población, parecen más adecuadas para desarrollar nuestros recursos, ligar en-

tre sí a las diversas secciones i asegurar la integridad nacional.

10.ª Ejemplos que nos suministran las países hispano-americanos que han acometido la ejecución de vías férreas de considerable estension.

El ferrocarril de Carare, de cuya ejecución se trata, deberá tener, según el trazado hecho por la comisión de ingenieros anglo-colombianos presidida por Mr. Ridley, 66½ leguas de a 2,000 metros, o sea 332½ kilómetros. Empieza en las inmediaciones del parque de San Diego, en esta ciudad, pasa por los distritos de Uaoquea, Obia, Capiotá, Capiquirí, Cogua, Nampocon, Ubató, Cucunabá, Guachetá, Chiquinquirá, Saboyá i Bolívar, cuya población es de 110,000 habitantes. A dos leguas de distancia, poco mas o ménos, i con posibilidad de ligarse con el ferrocarril por caminos de ruedas, quedan las poblaciones de Tshío, Tocacipá, Sueca, Tausa, Lenguazaque, Jesus Maria, i tal vez Sisa i Vélez, que contienen unos 50,000 habitantes. Su término sobre el Carare dista diez a doce leguas de la desembocadura de este río en el Magdalena, i ciento cincuenta del primer puerto marítimo. La mitad de su estension total, desde Bogotá hasta Saboyá, es una llanura horizontal, sin mas interrupción que la de las cordilleras bajas de Tausa i Zona. Desde Bolívar hasta el puerto sobre el Carare hai un desierto completo de 23 leguas, en que no se alcanzaria a encontrar 500 habitantes en toda la estension.

Entre la altiplanicie de Chiquinquirá i el valle del Magdalena hai una diferencia de nivel de 3,500 metros; mas, como la línea tiene frecuentes pendientes negativas, puede estimarse en 3,000 metros, por lo ménos, la diferencia de nivel entre los dos puntos expresados. La línea proyectada se desarrolla en una estension de 130,000 metros, o 28 leguas; de suerte que, si el descenso fuese uniforme en toda la estension, daría una gradiente constante de 2½ por 100. Siendo esto imposible, las gradientes varían en este trecho, desde la horizontal, hasta 3 por 100, que se encuentra entre los kilómetros 52 i 49, poco antes de llegar al valle del Carare.

El costo de esta obra está calculado por Mr. Ridley, el ingeniero principal que dividió el trazado, en L. 3,329,090, o

sea \$ 17,665,000, i acerca de esta línea espresó el ingeniero William Martineau el siguiente concepto general:

“La línea puede dividirse, poco mas o ménos, en dos partes iguales: la una atraviesa un terreno que ofrece facilidades para la construcción de la obra; la otra, uno que presenta DIFICULTADES MUY INSUPERABLES.”

“Justo es que manifieste a ustedes que, *vez cual fuere el sistema que se emplee, los gastos de un ferrocarril que atraviese pendientes como las que aquí se presentan, no pueden ménos de ser muy súbitos.*”

Pues bien; con relación a esta proyectada línea, con referencia a la idea espresada de contratarla para su inmediata ejecución o de levantar en una sola operación un empréstito de veinte millones de pesos destinados a pagarla;—punto a que se refiere el artículo primero del proyecto de autorizaciones especiales al Poder Ejecutivo,—me el honor de exponer en la Cámara de Representantes:

Que en mi concepto nuestro Tesoro no tiene capacidad financiera para responder por un empréstito de \$ 20,000,000 al 7 por 100 anual; con 1½ por 100 de fondo de amortización.

Que entre los tres Estados de Guandimaros, Boyacá i Santander no hai comercio interior, o destinado al exterior, que pueda hacer uso de esta línea en cantidad suficiente para pagar con sus intereses los intereses del capital invertido en la obra, i ni siquiera para cubrir en ocho o diez años los meros gastos de conservación i servicio del ferrocarril.

Que la utilidad directa de este ferrocarril no favorecería mas de la décima parte de la población de la República, en tanto que las cargas impositivas por su ejecución al Tesoro público absorberían la mitad, o poco ménos, de la totalidad de las rentas de la Unión, o la totalidad de éstas, deducidos los gastos mas indispensables del servicio puramente administrativo del Gobierno federal.

Que considerando las diversas necesidades del país en materia de vías de comunicaciones, tal vez no puede sostenerse que el ferrocarril de Carare sea la primera en importancia nacional ni la mas urgentemente reclamada por consideraciones de un orden político o económico.

Que en medio de la renovación frecuente del personal de la administración ejecutiva federal, la contratación de empréstitos cuantiosos envuelve peligros muy serios para la buena ejecución de las obras, para la moralidad de los partidos i hasta para el orden público mismo.

Que el proyecto de ferrocarril a Carare apenas está en estudio, revela inconvenientes de ejecución práctica de gravedad i no permite todavía adaptar respecto de él medidas que conduzcan a su ejecución inmediata.

Que la ejecución rápida de una obra de esta magnitud exigiría un número de jornaleros tal, que haría triplicar o cuadruplicar inmediatamente la tasa de los salarios i causaría una perturbación muy grave en todas las empresas o trabajos hoy existentes, en un radio de cincuenta leguas al rededor de la línea del ferrocarril.

Que si la construcción de éste no ha de ser tan rápida ni tan inmediata, no hai necesidad de autorizaciones tan considerables i definitivas como las que se piden en el artículo 1.º del proyecto.

Que si la ejecución inmediata de la obra le impone de una vez a la Nación todas las cargas que el servicio de intereses i el fondo de amortización supieran, quedará el Gobierno nacional destituido de todo medio de acción en cualquiera emergencia grave que, como una guerra interior o exterior, pueda surgir.

Que la concentración de todos los recursos del país en beneficio considerable de un solo Estado i muy restringido respecto de otros dos, con abandono absoluto de los intereses de todos los demás, enajenaría indudablemente un espíritu de descontento i acaso de separación en las secciones de la Unión no favorecidas o totalmente desuvidadas.

Que la diseminación de nuestras escasas poblaciones en un territorio muy vasto, parece mas bien exigir la construcción de un sistema de vías comerciales mucho mas económico que el de los ferrocarriles, o si se admite la construcción de éstos, debería ser únicamente en líneas de muy poca estension.

Que el ejemplo de los países hispano-americanos, en materia de ferrocarriles, debe ser para nosotros una lección que nos haga pensar mucho antes de lanzar-

nos en la situación difícil i peligrosa en que se encuentran el Perú, Bolivia, Honduras i Costa-Rica, i decidimos a seguir mas bien la vía lenta pero segura de Chile, que en veinte años de trabajos no ha gastado mas de veintidos millones de pesos en sus ferrocarriles, apesar de que su situación financiera es tres o cuatro veces mejor que la de nuestro tesoro federal i su riqueza productora dos o tres veces tambien mayor que la de nuestro país.

Que los ferrocarriles han sido, en lo jeneral, en los países en que existen, efecto mas bien que causa del progreso.

Que los ferrocarriles no pueden proporcionar, como la varilla cacautada de un mango, las condiciones intelectuales, morales i económicas de los pueblos. Su acción es lenta, i necesita el trascurso de una generación de hombres, o lo ménos, para mostrar resultados bien tanjibles.

Que el aumento de valor que dan a las tierras contiguas a la línea, se produce tambien con lentitud, en una larga serie de años, i a costa de la decadencia en el valor de otras tierras, de donde la población emigra a situarse en la vecindad del ferrocarril.

Que la acción de estas obras no es absoluta, es decir, no es la misma en todas partes, sino relativa a las condiciones del lugar en que se las emplea. Muy útiles en Bélgica, en Inglaterra, en Francia, serian inútiles en el centro del Africa o en el corazón desierto de las llanuras orientales de América, i relativamente poco o apenas medianamente útiles, en un territorio estenso i poco poblado como el nuestro.

Que nuestra falta de experiencia en todo lo que se refiere a estas vastas i complicadas empresas, es un peligro demasiado serio, cuya magnitud debemos limitar, reduciendo con prudencia las proporciones de los primeros trabajos que hayan de emprenderse.

Que por lo mismo que deseamos con ansia ver realizados en nuestro país progresos de tanta significacion, no debemos comprometer el porvenir de largos años en la posibilidad de una gran catástrofe financiera, que produciría, en el juicio imprensable de nuestras poblaciones, una reacción contra los ferrocarriles igual, por lo ménos, al entusiasmo que ahora se manifiesta por su realización.

Que, sin embargo de todo, como el estado tan satisfactorio de la paz pública i el entusiasmo que parece haberse propagado en el país por esta clase de trabajos, son circunstancias propias para inaugurar en gran cambio de frente en la dirección de los espíritu, i en el campo de acción para la actividad inquieta de nuestra raza, — no debe perderse la ocasión de aprovechar estas felices circunstancias para entrar con prudencia i con un gasto que no exceda de un millón de pesos anuales, e lo mas, — sea desarrollar tan pronto los trabajos ya acomidos en materia de educación popular, — en este nuevo camino de progreso, que, desarrollando los recursos materiales del país, abra un era de conciliación i de paz; bienes inestimables, superiores a todos los otros, porque a lo ménos no llevan consigo merced alguna de mal.

II

Capacidad financiera del Tesoro público para responder por un empréstito de \$20,000,000 al 7 por 100 anual.

Las obligaciones que nos impondría la construcción de un ferrocarril de 66 leguas de extensión mediante un empréstito de \$20,000,000, no parecen bien comprendidas por nuestros conciudadanos i merecen un estudio mas detenido del que hasta ahora hayamos hecho. Ellas deben considerarse bajo diversos puntos de vista.

- 1.º Monto de las sumas que anualmente deberíamos pagar.
- 2.º Rentas con que contamos para hacer frente a ese desembolso.
- 3.º Gastos anuales que exige imprudencialmente el servicio de la administración federal.
- 4.º Obligaciones que pesan ya sobre nuestro Tesoro, procedentes de deudas i compromisos anteriores.
- 5.º Prospecto de aumento o disminución de los gastos nacionales.
- 6.º Prospecto de aumento de las rentas públicas emanado del desarrollo de nuestras industrias.

Entramos en esta exámen:

GRAVÁMENES DEL EMPRÉSTITO.

Los intereses de \$ 20,000,000 al 7 por 100 anual ascienden a.....\$ 1,400,000

Pasan.....\$ 1,400,000

Vienen.....\$ 1,400,000

Un fondo de amortización anual de solo 1½ por 100, que es el *minimum* fijado en la lei 99 de 1878, vale..... 300,000

Total.....\$ 1,500,000

Pero no es esto solo.

Un ferrocarril de 66 u 70 leguas de extensión exige para su conservación i servicio anual gastos crecidísimos que afectamos ignorar. Si el tráfico del ferrocarril no prodijese, — como ha sucedido i sucede en muchas de estas obras en otros países, aun en Inglaterra misma, — lo suficiente para cubrir esos gastos, la diferencia surta otra carga mas para nuestro Tesoro.

Esos gastos de conservación i servicio no bajan, de ordinario, de una suma igual al 10 por 100 del costo de construcción del ferrocarril, como adelante manifestaré; pero suponiendo que, por un favor de la Providencia, entre nosotros solo alcanzasen al 5 por 100, el de Carare orijinaría, por este capítulo, un gasto de \$ 1,000,000. Si la tarifa de fletes i pasajes no prodijese, — como no crea que prodigirá, en los seis u ocho primeros años siguientes a su inauguración, — mas de \$200,000, * la Nación tendría que cubrir la diferencia de \$ 500,000 anuales, i el gravámen anual de esta empresa subiría a \$ 2,200,000.

Tercer, sin embargo, por acordado, en gracia de dimensión, que todo el desembolso anual quedase reducido a un millón setecientos mil pesos.

Para bien; esta cifra es igual al doble del producto anual de las Aduanas de la Unión en el decenio de 1850 a 1860: al producto medio anual de la misma contribución en el quinquenio de 1867 a 1872: al doble del valor de monopolio de la sal que se vende en todas las salinas nacionales: *cumbrá veces mayor que el producto neto de la renta de salinas; i equivalente a la mitad de todas las rentas de la Nación en la actualidad.*

* Adelante estudiaré con detenimiento esta punto. Por ahora baste decir que el ensaio de fletes, cuyo tráfico anual no excederá que el que tendría el ferrocarril de Carare en los seis primeros años despues de su instalación, no prodiga entre fletes i pasajes, oniculado a 25 centavos por carga i por legua, \$ 400,000.

RENTAS NACIONALES.

Las de salinas, ferrocarril de Panamá, correos i monedas tienen un producto normal que varía muy poco de un año para otro; pero la de Aduanas, a causa de los frecuentes cambios en la tarifa, está sometida a grandes oscilaciones, en virtud de las cuales se requiere tomar el término medio de un quinquenio siguiente, para averiguar su producto verdadero.

El último quinquenio de esta renta da las cifras siguientes:

| | |
|-------------------|--------------|
| 1866 a 1869. | \$ 2.090,062 |
| 1869 a 1870. | 1.573,201 |
| 1870 a 1871. | 1.591,082 |
| 1871 a 1872. | 2.022,150 |
| 1872 a 1873. | 2.774,185 |

Total de cinco años \$ 10,030,680

Término medio anual. . . . \$ 2.007,336

Calculamos un cemento de 10 por 100 para el presente año 200,733

Producto calculado en la actualidad. \$ 2.208,729

Las rentas de la Nación son, pues, las siguientes, en números redondos:

| | |
|----------------------------------------|--------------|
| Aduanas. | \$ 2.200,000 |
| Salinas. | 800,000 |
| Ferrocarril de Panamá. | 250,000 |
| Correos. | 60,000 |
| Monedas. | 30,000 |
| Telégrafos. | 10,000 |
| Aprovechamientos (sa di- uro). | 15,000 |
| Bienes nacionales. | 15,000 |

\$ 3.391,000

Calculamos, en embarga, a las Aduanas un producto de \$ 2.315,000 i tendremos, en la suposición antes desfavorable, una renta anual de \$ 3.500,000.

GASTOS NACIONALES.

Es esta una materia en que tanto el Congreso como el Poder Ejecutivo se ha formado ilusiones que la realidad no permite abrigar, i acerca de la cual se necesita un exámen algún tanto minucioso.

Los gastos nacionales pueden dividirse en dos grandes capitales: gastos fijos i gastos eventuales.

Para comodidad de la investigación los primeros pueden descomponerse así:

GASTOS FIJOS.

A. Deuda pública.

La anterior ocasiona un desembolso anual, según el último arreglo, de intereses \$ 450,000 i cambio de moneda \$ 10,000, poco mas o ménos (hoi cuesta una) \$ 460,000

Interes i fondo de amortización del empréstito de 1863, a razón de \$ 27,000 anuales. 135,000

La anterior se descompone en las siguientes cifras:

Amortización de la renta al portador. 860,000

Interes de la renta nominal privilegiada (establecimientos de instrucción i beneficencia) que hoí alcanza a mas de 1.800,000 pesos; pero que con los reconocimientos que faltan por hacer subirá a \$ 2.000,000, al 6 por 100. 120,000

Renta nominal de iglesias i demás establecimientos desamortizados, que hoí pasa de \$ 3.000,000; pero que puede calcularse, con los nuevos reconocimientos, en 3.322,000 pesos, al 3 por 100. 100,000

Bonos flotantes (1.500,000 pesos) cuyo fondo de amortización es insuficiente i a la que habrá que señalar alguno nuevo, indemnizaciones a extranjeros &c.^a. 75,000

Total. 1.250,000

B. Congreso.

Válidos. \$ 60,000
Dietas en 120 días de sesiones 65,000
Secretaría, material i gastos varios. 5,000 130,000

C. Justicia. Corte Suprema, Procurador, establecimientos de castigo, conducción de reos, &c.^a. 30,000

D. Presidente de la Unión i las cuatro Secretarías de Estado (Presidente, \$ 13,500; \$ 10,000 cada una de las tres Secretarías de lo Interior,

Panamá. . . . \$ 1.410,000

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|
| Vienen..... | \$ 1,410,000 | |
| Guerra i Tesoro, i la de Haciendas) | \$ 30,000 | 100,000 |
| M. Territorios nacionales, caminos que deben construirse en ellos, civilizacion de indigenas, &c. (Hoi son 8 territorios, pero en breve seran ocho o diez) | | 150,000 |
| F. Gastos diplomaticos, \$ 50,000, i consulares \$ 30,000. | | 80,000 |
| G. Instruccion publica primaria | \$ 200,000 | |
| Universidad | 60,000 | |
| Academia Vasquez, Biblioteca, Observatorio astronomico, Museo, auxilios especiales i Escuela de artes i oficios... | 56,000 | 310,000 |
| H. Beneficencia i recompensas. Auxilio a la renta de dos Estados | 50,000 | |
| Elefanticos, hospitales de diversos lugares, auxilio a los inmigrantes extranjeros &c. | 48,000 | |
| Pensiones, con las nuevas..... | 230,000 | 328,000 |
| I. Ejercito. Para 1,200 hombres..... | | 300,000 |
| J. Correos. Administraciones del ramo. | 60,000 | |
| Id. Salarios de conductores..... | 164,000 | 220,000 |
| K. Telégrafos. Conservacion i servicio. | 30,000 | |
| L. Construcciones de nuevas lineas..... | 30,000 | |
| Id. Liceos maritimos en el Atlantico i el Pacifico..... | 40,000 | 120,000 |
| L. Aduanas. Personal i material (incluyendo construccion de local para la de Sabaniña, i sin incluir resguardo ni buque guarda-costa ni descuento por anticipacion de derechos..... | | 185,000 |
| Pasan..... | \$ 3,218,000 | |

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------|
| Vienen..... | \$ 3,213,000 | |
| M. Resguardo nacional, personal | \$ 140,000 | |
| Guarda-costa, tripulacion i seguro &c. | 60,000 | 200,000 |
| N. Administraciones de aguilas (pers. i mat.) .. | 55,000 | |
| Elaboracion de estas | 168,000 | 223,000 |
| O. Monedas. Personal i material de las casas..... | | 60,000 |
| P. Tesoreria general, oficina general de cuentas, bienes demeritizacion &c. | | 30,000 |
| Q. Obras publicas, Capitulo i reparacion de edificios i mobiliario..... | | 125,000 |
| Gastos varios, como impresiones oficiales, fiesta nacional, i otras semejantes..... | | 50,000 |
| Total de gastos fijos..... | \$ 3,898,000 | |
| GASTOS EVENTUALES. | | |
| Fomento. En esta capitulo mencionaremos las siguientes obras en que pueda gastarse o dejarse de gastar: | | |
| Participacion de los Estados en la renta de minas para las vias de comunicacion..... | \$ 66,000 | |
| Camino de Cúcuta al Magdalena..... | 50,000 | |
| Camino del Cauca al Atrato..... | 20,000 | |
| Camino del Castigo | 10,000 | |
| Trocha del Carare | 100,000 | |
| Trocha de Sieta-Vueltas a Conejo y Guarumo | 65,000 | |
| Excavacion del canal del rio Magdalena. | | |
| Puentes sobre el rio Magdalena, en el Estado del Tolima..... | | |
| Mejora del camino del Quindío para conservacion del telégrafo. | 5,000 | |
| Ornitología de Garafa | | |
| Revista a Casanare... | 10,000 | |
| Publicacion de la Flora colombiana... | 2,000 | |
| Pasan..... | \$ 347,000 | 3,898,000 |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Vienen... \$ 247,000 | 3,388,000 |
| Fomento a la navegacion del aho Magdalena..... | 8,000 |
| Gastos varios en diversos departamentos, gastos suplementarios e i extraordinarios &c. | |
| Total.... \$ | 3,663,000 |
| I las garantias ya concedidas a las siguientes empresas | |
| Ferrocarril del Cauca al Pacifico | \$ 210,000 |
| Id. de Medellin al Magdalena..... | 100,000 |
| Id. de Honda a la Dorsda..... | 105,000 |
| Id. de Patavia... .. | 150,000 |
| Id. del Caransa a Sambrano..... | 64,000 |
| Lique de Cartajena | 21,000 |
| Obras en el Estado de Panama..... | 14,000 |
| Ferrocarril de Santamaria al rio Magdalena..... | |
| Total..... | 653,000 |
| Total jeneral | 4,916,000 |

Todas las anteriores cifras están cuidadosamente tomadas del proyecto de presupuesto de gastos presentado al Congreso por el Poder Ejecutivo en sus actuales sesiones, i cualquiera persona medianamente versada en estas materias podrá comprender que las que se refieren a *gastos fijos*, son de naturaleza inderogable, en tales terminos, que seria muy difícil, por grande que sea el espíritu de economía que preside en la actual Administracion ejecutiva, reducirlos en la proporción siquiera en un 10 por 100.

Deñécesse de aquí que la actual situación financiera del país solo suministra recursos para hacer frente a los gastos astrosos de administracion, nunca para lanzarse en costosas i grandes empresas.

Tres millones i medio de rentas, tres millones i medio de gastos ordinarios. Tal es nuestra situación verdadera.

SUPERAVIT DE 1872 A 1873.

La grata sorpresa con que vió el Poder Ejecutivo el producto de la renta de aduanas, que en este año subió a

\$ 2,775,000, el mas alto desde la fundación de la República, i que superó en cerca de \$ 700,000 el rendimiento mas crecido de los años anteriores, le inspiró la idea de que ese aumento extraordinario consistia en *superavit disponible*, i así lo anunció a la Nacion i al Congreso, lleno de una patriótica ilusion de que ese seria ya un hecho común que se repetiría en el presente año por una suma de mas de un millón.

Por mi parte, confieso que en un principio participé tambien de esa grata esperanza, que pronto los hechos vinieron a disipar en mi espíritu. Viendo que las existencias en caja de la Tesoreria jeneral, desde diciembre hasta noviembre último, no pasaban de \$ 100 a \$ 150,000; que si momentáneamente subieron en febrero a \$ 300,000, bajaron a \$ 50,000 en esa mismo mes, con solo un gasto extraordinario de poco mas de \$ 200,000, invertidos en la amortizacion de renta sobre el Tesoro flotante, habíase forzosamente de hacer este raciocinio:

La República no tiene negocios comerciales ni agrícolas, no puede invertir sus fondos en otra cosa que en los gastos nacionales: - luego cualquier sobrante disponible que tenga, en la comparacion de sus rentas con sus gastos, debe existir en dinero sonante. Nuestro Tesoro recauda \$ 300,000 mensuales, poco mas o ménos, - de los que deducidos \$ 140,000 que se desembolsan directamente en las aduanas, las salinas i oficinas, correos de fuera de la capital, - \$ 200,000 vienen mensualmente a la Tesoreria jeneral: - luego no puede haber sobrante efectivo si en esta oficina no se encuentran, fuera de los \$ 200,000 de recaudos mensuales, una suma mayor. Si en el año de 1872 a 1873 hubo un sobrante de \$ 850,000, en la Tesoreria jeneral debían existir en la actualidad \$ 1,050,000 en dinero. Si en 1873 a 1874 hubiese continuado ese sobrante, en mayo, despues de corridos ocho meses del año económico, debían existir ya \$ 1,650,000. Si ese *superavit* ha sido efectivo, debe encontrarse acumulado en dinero en la Tesoreria, o lo que es lo mismo, en el Banco de Bogotá, que en su cajero: si allí no se encuentra, en *dinero*, no existe.

Si ese sobrante fuese real, podría disponerse de él enviándolo a Londres, sin

parajado para los gastos de la administración pública en los próximos tres meses, ¿Puede, — pregunté al señor Secretario de Hacienda el día 16 de mayo, puede enviarse hoy a Madrid una suma de \$ 200,000? — Si puede enviarse hoy, sin tomarse prestada, creo en el superávit: si no puede enviarse, permitiré en que tal superávit es una ilusión.

Desde luego que ese sobrante no se presentaba ni podía presentarse como un saldo real i efectivo en los libros de la Contabilidad General. Entre nosotros no hai ni ha habido nunca una cuenta verdadera del Presupuesto i del Tesoro, en cuyas cifras pueda tenerse ni mucha ni poca confianza; * aquella cifra expresaba un saldo *a priori*, no un hecho consumado; que, por otra parte, era imposible, puesto que aún no ha pasado el segundo año de la vigencia económica de 1872 a 1873. Lo que último es lo que, a mi ver, explica el error de la administración pasada, que ha tomado las ordenaciones de gastos legalizados durante el primer año como el resultado definitivo de la cuenta, sin advertirse de que la esperección demuestra que siempre queda por legalizar para el segundo año de la vigencia de los presupuestos, de un 25 a un 33 por 100 de los gastos hechos durante el primero; aseroin que, en parte, se comprueba con las crecidas listas de créditos adicionales al servicio del anterior, que todos los años se piden al Congreso. No pudiendo probar el señor Secretario de Hacienda esa milagrosa liquidación del servicio económico de 1872 a 1873 con las existencias mismas en numerario, ensayé hacerlo con el siguiente razonamiento:

En 1872, dijo, había un déficit confesado i notorio de medio millón de pesos; pero en 1873 las aduanas han producido \$ 700,000 mas que en 1872, i los gastos nacionales han disminuido en \$ 250,000, que hemos ahorrado con el nuevo arreglo de la deuda exterior, en \$ 100,000, que hemos rebajado de los intereses de la deuda de la desamortización, i en otros \$ 150,000 que han dejado de pagarse por deuda Makintohi, de indemnizaciones a extranjeras i a la empresa del

camino de Buenaventura, ya extinguidas, luego tenemos *superávit*.

A la verdad, estos hechos son una prueba innegable de que en 1873 mejoró la situación financiera del país en \$ 1,200,000 en esta forma:

| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Disminucion de los gastos. \$ | 500,000 |
| Aumento de las rentas.... | 700,000 |
| Total..... | \$ 1,200,000 |

Empero, olvidaba el señor Secretario que al descubrimiento de 1873 aparejaba un saldo adverso que debía afectar desfavorablemente el servicio del año de 1873, de manera que ese aumento de recursos tenía que destinarse:

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1.º A completar el servicio del año en curso..... | \$ 500,000 |
| 2.º A pagar los saldos pendientes del año anterior.... | 500,000 |
| 3.º A hacer frente al aumento de gastos decretados para 1873, aumento de gastos que no puede computarse en méritos de.... | \$ 500,000 |

Total de partidas que absorben el mayor producto de las rentas.....

| | |
|--|--------------|
| | \$ 1,500,000 |
|--|--------------|

El aumento de los gastos de 1873 lo comprueba con las siguientes partidas, entre otras que seria largo enumerar:

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Pago de una deuda al Gobierno americano..... | \$ 150,000 |
| Compra de armamento Remington..... | 200,000 |
| Aumento de 200 hombres en el ejército de guerra..... | 50,000 |
| Prolongacion de 50 leguas hacia el Norte en las líneas telegráficas..... | 30,000 |
| Anticipaciones pagadas a cuenta de las líneas telegráficas de la Mesa a Naiva i de Cali a Palmira..... | 20,000 |
| Gastos del trazado del ferrocarril del Norte..... | 60,000 |

Total..... \$ 530,000

| | |
|------------------------------|-----------|
| En otros términos: | |
| En 1873 hubo solo rentas. \$ | 8,000,000 |
| I gastos por..... | 3,500,000 |

Saldo adverso que pasa a gravar el servicio de 1873.. \$ 500,000

* A causa de las frecuentes variaciones en el personal de la Oficina i de la falta de medios correspondientes a los empleos, para obtener la cuenta de los responsables.