

los mismos colombianos ha hecho que estos se ocuparan de él estudiando y gestionando la construcción de caminos de hierro, así como la canalización de algunos de sus ríos, pero hasta el presente, estos plausibles esfuerzos no han alcanzado á dar más que la construcción de 110 kilómetros de vía en todo el país. De esta escasa longitud ferro-viaria, 33 kilómetros de ella corresponden al ferro carril del Cauca que debe poner á la ciudad de Cali en comunicación con el puerto Buenaventura situado en el Pacífico, 16 al ferro-carril de Antioquia que va de Berio á Medellin, 25 al ferro-carril de Bolivar, que va de Savanilla á Barranquilla y 38 que corresponden al camino de hierro que pondrá en comunicación á Cacuta con el puerto de San Buenaventura.

Ultimamente se ha empezado á construir un ferro-carril que ponga en comunicación el alto Magdalena con el bajo, y otro de Bogotá á Girardot, hablándose formalmente de la construcción de una *línea del Norte* que uniría con el Magdalena los tres Estados de Cundinamarca, Boyaca y Santander.

Si las diferentes vías férreas que acabamos de citar se construyeran activamente, y se emprendieran algunos trabajos hidráulicos para canalizar debidamente la arteria comercial más importante de Colombia que lo es sin duda alguna el Magdalena, no cabe dudar que esta federación daría un gran paso hácia el progreso y el bienestar para los cuales tantos elementos atesora. El Magdalena es en efecto un gran río que recorre unos 1,800 kilómetros del país; y es actualmente la única vía por donde desagua el comercio de los tres Estados citados últimamente, así como el de las provincias de Bolivar, Magdalena y Tolima. En este comercio se ocupan unos 24 vapores que miden de 60 á 250 toneladas, y hacen el trayecto de Barranquilla á Honda. Desgraciadamente en la época del estiaje, este río no es en ciertos puntos bastante profundo para que puedan navegar por él las embarcaciones mayores, y de ahí la necesidad de canalizarlo, como lo practicamos con uno de sus brazos, nosotros los españoles, hace más de 230 años.

Examinando la administración de correos y telégrafos de la federación que nos ocupa hallamos que en 1879-80 circularon 463,832 cartas, 413,350 impresos y 150,204 telégramas. El valor de las remesas de plata fué de 2.283,974 pesos sin contar 4,920 kilogramos de oro y 14,348 de plata.

La longitud de los alambres telegráficos media en el expresado ejercicio 2,960 kilómetros.

Comercio.

Años,	Total de importación y exportación.
1869-70	69.605,000 francos.
1870-71	70.552,000 »
1871-72	83.404,000 »
1872-73	117.381,000 »
1873-74	107.381,000 »
1874-75	84.666,000 »
1875-76	109.133,000 »
1876-77	83.790,000 »
1877-78	99.095,000 »
1878-79	122.495,000 »
1879-80	120.959,000 »
1880-81	139.542,000 »
1881-82	151.348,000 »

En estas cifras hay un hecho digno de observación porque desde luego parece anunciar que los Estados-Unidos de Colombia se disponen á recorrer rápidamente el camino del progreso recobrando á fuerza de actividad el tiempo durante tantos años perdido en la apatía y la inacción. Este consiste en que, mientras el termino medio de su comercio anual fué de 1869 á 1878 de 91.667,000 francos, ha sido durante los últimos cuatro años de 134.336,000 francos.

El reparto de las exportaciones verificadas en 1880, que equivalieron á la suma de 69.024,000 francos, fué el siguiente:

Segun los países de destino.

PAÍSES	Francos.
Estados-Unidos.	22.826,000
Inglaterra.	21.631,000
Francia.	9.855,000
Alemania.	8.244,000
Antillas.	2.780,000
Curacao y Venezuela.	1.520,000
Los demás países.	2.168,000

Segun los artículos exportados.

ARTÍCULOS	Francos.
Quina.	16.145,000
Café.	15.257,000
Tabaco en rama.	6.419,000
Cueros y pieles sin curtir.	5.045,000
Bueyes.	2.640,000
Cautchuc.	1.773,000
Marfil vegetal.	1.426,000
Maderas tintóreas y preciosas.	667,000
Cocos, batatas y plantas.	975,000
Algodón en rama.	362,000
Cacao.	319,000
Sombreros de paja.	312,000
Indigo.	310,000
Dividivi.	184,000
Barras y lingotes de oro y plata.	13.837,000
Minerales concentrados de oro y plata.	1.363,000
Minerales de oro y plata.	1.210,000
Productos varios.	1,374

Y la notable diferencia que se observa en el movimiento mercantil colombiano englobando su exportación y su importación, no es ciertamente menos si comparamos el total exportado en 1870 con la exportación de 1880. En efecto; el valor de las distintas exportaciones realizadas por el comercio de Colombia en 1870 fué de 41.652,000 francos, mientras que ascendió á 69.024,000 en 1880. De manera que en solos diez años ha obtenido un aumento de 27 millones de francos. Por otra parte, el comercio de importación representado en 1870 por una suma de 31.928,000 francos lo estuvo en 1880 por la de 51.935,000 alcanzando por lo tanto un aumento de 20 millones. Estas importaciones consistieron principalmente en tejidos, metales obrados, quincallería, material de ferro-carriles, vinos, espíritus, cervezas y calzado.

Los principales países importadores con respecto á Colombia son por orden de mayor á menor; Inglaterra, que importó por valor de 20.750,000 francos, Francia cuya importación fué de 12.492,000, Estados-Unidos, que figura con 9.241,000 y Alemania con 2.910,000. Bien quisiéramos continuar aquí la importación española, más por desgracia es tan insignificante que habríamos de continuar antes que ella una serie de Estados y naciones que siendo mucho más insignificantes que nuestra patria, han sabido no obstante abrirse paso en los mercados colombianos y hacerse en ellos un lugar que los españoles no hemos sabido ó no hemos podido conseguir.

He ahí un cuadro bastante completo del movimiento mercantil exterior durante el quinquenio de 1869 á 1874 en el cual figura nuestra patria si bien por una suma insignificante.

NACIONES	Exportación		Importación	
	Kilogramos.	Valor en pesos.	Kilogramos.	Valor en pesos.
Alemania.	41.218,247	11.260,867	5.901,988	2.401,413
América Central.	207,331	11,877		
Inglaterra.	42.704,669	15.625,869	29.274,971	21.135,252
Antillas.	7.896,372	1.300,038	8.186,436	1.227,919
Colombia (1).	1.995,821	435,664	2.828,892	849,244
Ecuador.	882,380	115,280	1.699,647	531,411
España.	8,000	96	451,535	98,971
Estados- Unidos.	21.614,615	5.543,176	18.465,009	4.045,137
Francia.	10.147,301	5.860,121	10.618,008	6.689,699
Italia.	779,895	21,615	313,872	33,610
Países Bajos.	234,792	57,465	442,519	4,113
Perú.	1.783,374	188,475	1.334,150	129,517
Portugal.	242,790	9,750		
Venezuela.	24.785,801	2.929,890	7.224,843	3.295,614
Los demás países.	11.633,765	2.369,026	8.475,584	3.485,884
Totales.	166.126,353	45.729,229	95.197,454	43.867,784

Hacienda.

Digamos ahora algunas palabras sobre la Hacienda colombiana.

La liquidación de cuentas del ejercicio de 1881-82 dió por resultado para los ingresos, una suma total de 4.650,061 francos, al paso que los gastos no importaron más que 4.410,638. Hubo pues un sobrante de 239,423 que aun cuando no muy considerable en sí, lo es con relación al total de ingresos puesto que excede del 5 por 100 en los mismos, y no pocas naciones envidiarían semejante saldo de presupuestos. Los que se notaron para el ejercicio de 1882-83 consignaban para los ingresos la suma de 5.917,000 francos y de 9.429,547 para los gastos; de manera que se presuponia un déficit de 3.512,547 francos, el cual había que enjugar con recursos extraordinarios; pero debe tenerse en cuenta que este notable aumento en los gastos se hizo con el objeto de emprender algunas de las obras públicas cuya necesidad hemos nosotros mismos indicado.

La deuda pública de los Estados- Unidos de Colombia era en 31 de Agosto de 1882, la siguiente:

	Francos.
Deuda exterior, empréstito consolidado de 1873.	9.570.500

Deuda interior.

Renta consolidada.	5.588,301
» flotante.	425,388
Deuda » al 3%	1.313.250
» sin interés.	580.710
Ferrocarriles de Antioquia y Girardot.	578.500
Bonos del Tesoro.	26.338
Obligaciones hipotecarias de salinas y renta de Aduanas.	1.165.049
Otras obligaciones.	1.668.011
Indemnización á los extranjeros.	253.450
Compra del ferrocarril de Barranquilla.	420.000
Total.	21.589.527

En cuanto al sistema tributario y rentístico de Colombia, es actualmente muy sencillo y cada día se nota una tendencia más marcada á simplificarlo en un sentido ampliamente liberal; así es que, el monopolio de la sal, el cual sin embargo ha venido constituyendo hasta el presente uno de los mejores rendimientos de este Estado, como podrán ver nuestros lectores en los datos que luego daremos sobre esta renta, está hoy casi abolido, puesto que últimamente parece que el Gobierno ha accedido á permitir su libre elaboración.

(1) Estas partidas corresponden al comercio entre los puertos francos y aquellos en que hay aduanas nacionales.

Pero es de suponer que para sustituir los ingresos que el estanco de la sal ha dado al Tesoro colombiano hasta hace poco, habrá necesidad de crear un crecido impuesto sobre las minas de sal ó sobre su consumo, toda vez que casi puede decirse que la sal y las Aduanas son las únicas fuentes rentísticas de Colombia.

Estas rentas desde la disolución de la antigua Colombia y su constitución en Estados federados, han ido progresando de una manera bastante regular, como puede verse en los siguientes números:

Ingresos de Aduanas.

Años.	Duros.
De 1831 á 1840	6.094,276
» 1841 » 1850	6.386,533
» 1851 » 1860	8.653,622
» 1861 » 1870	11.317,244

Minas de sal.

Años.	Duros.
De 1831 á 1840	1.958,887
» 1841 » 1850	3.866,111
» 1851 » 1860	4.960,862
» 1861 » 1870	6.856,547

Creemos de algun interés los siguientes datos sobre la fabricación de moneda.

Desde 1831 hasta 1873, el número de monedas de oro que se habían acuñado era el siguiente:

	Duros.
En Bogotá.	102.974,214
» Popayan.	63.808,790
» Medellín.	1.912,780
Total.	168.695,784

También se fabricaron las siguientes piezas de plata.

	Duros.
En Bogotá.	5.963,486
» Popayan.	2.719,050
» Medellín.	194,420
Total.	8.876,956

De manera, que durante los citados años, las tres casas de moneda de la federación colombiana dieron á la circulación 177.572,736 duros en monedas de oro y plata, correspondiendo 108.937,700 á Bogotá, 66.527,840 á Popayan y 2.107,200 á Medellín.

El resultado de los ingresos durante el ejercicio de 1880-81, fué el siguiente:

CONCEPTOS.	Duros.
Aduanas.	4.292,835 ²² / ₁₀₀
Sal.	1.384,490 ⁵⁵ / ₁₀₀
Ferrocarril de Panamá.	260,000 ⁰⁰ / ₁₀₀
id. de Barranquilla.	162,088 ¹⁵ / ₁₀₀
Timbre federal.	51,709 ²⁰ / ₁₀₀
Correos y telégrafos.	89,638 ⁰¹ / ₁₀₀
Impuesto sobre la navegación fluvial.	79,950 ⁷⁵ / ₁₀₀
Venta de bienes nacionales.	6.320,111 ⁹⁸ / ₁₀₀
Acuñaación de moneda.	2.203 ⁵² / ₁₀₀
Ingresos varios.	649,632 ²⁷ / ₁₀₀
Total.	7.019,091 ³³ / ₁₀₀

El presupuesto para 1882-83 se calculó de la siguiente manera con arreglo á los diferentes ramos de la administración pública.

MINISTERIOS.	Duros.
De Estado ó negocios extranjeros.	203,873'00
De Instrucción pública.	579,928'40
Del Interior (justicia y territorios).	631,450'65
De Guerra y Marina.	1,369,948'95
De Hacienda.	1,714,617'60
De Obras públicas.	3,531,580'15
Del Tesoro.	3,587,621'85
Total.	11,619,020'60

VII—*El canal de Panamá.*

No dejaremos de la mano el Estado de que acabamos de ocuparnos sin decir cuatro palabras respecto de la segunda de las colosales concepciones de M. de Lesseps; la apertura del canal de Panamá; obra destinada á ensanchar de una manera inconmensurable los horizontes de los Estados-Unidos de Colombia así como los del comercio de Asia, América y Europa. La compañía constructora de esta obra que como la del canal de Suez está llamada á ocupar un puesto preferente en la historia del progreso y de la inteligencia humanos, está definitivamente constituida y inscritos 300 millones de francos. Los trabajos preparatorios ha ya tiempo que empezaron levantándose en el punto en que se ejecutaron hospita-les, iglesias y poblaciones. El canal no ha de tener esclusas y, según el proyecto, seguirá por regla general y en casi toda su longitud el ferro-carril que recorre hoy el istmo. Salien-do de Colon el canal ha de costear el Río Chagres, pues el afluente de este río, que lo es el Obispo, atraviesa á 20 kilómetros de Panamá la cresta de Culebra en las cordilleras y sigue el río Grande hasta el Pacífico. El coste del canal se ha presupuestado en 600 millones de francos, en 73 millones de metros cúbicos la tierra que ha de escavarse, en 73 kilómetros la longitud del canal, en 50 metros su latitud en los puntos llanos, y medida en la superfi-cie del agua, y de 28 metros en la parte montuosa. El sitio que tendrá mayor profundidad en toda la longitud del canal, medirá 87 metros. Las aguas del Chagres que en la estación de las lluvias alcanzan una altura de 14 metros serán detenidas por una presa cerca de Cruces y desaguarán lentamente en el mar. La elevación de la presa será de 40 metros, la anchura de su fondo de 900 á 1,000, la de la superficie de 1,600, y la capacidad total de 600 millones de metros cúbicos próximamente. El rompe-olas de Colon, tendrá una anchu-ra de 850 metros. La diferencia entre la altura de las mareas en el Pacífico y en el Atlántico es de $\frac{1}{100}$ á $\frac{3}{100}$ y la corriente del agua producida por aquellas en las bahías es de una á una y media millas marinas por hora.

Los Estados-Unidos de Colombia, están representados cerca de las demás potencias por los siguientes funcionarios de la carrera diplomática y consular.

ALEMANIA: Berlín, encargado de negocios, Breme, Francfort y Stettin, C.—Hambur-go, C. G.

ESTADOS-UNIDOS DE AMÉRICA: Baltimore, Nueva Orleans, Filadelfia, S. Francisco, Savan-nah, C.—Nueva Yorck, C. G.

AUSTRIA-HUNGRÍA: Trieste, C.—Viena, C. G.

BÉLGICA: Bruselas, M. R.—Ostende, C.

BRASIL: Bahía, C.—Rio Janeiro, M. R. y C. G.

CHILE: Coquimbo y Serena, C.

DINAMARCA: Colonia Santo Tomás, C.

REPÚBLICA DEL ECUADOR: Guayaquil, C. G.

ESPAÑA: Barcelona, Coruña, C.—Madrid, E. extr. y M. plenipotenciario.

FRANCIA: Burdeos, Havre, Marsella, C.—París, C. G.—Argel, C.

INGLATERRA: Birmingham, Douvres, Great, Grimsby, Liverpool, Manchester, Southamp-ton, C.—Londres, E. extr., M. R. y C. G.—Melbourne, C.—Gibraltar y Trinidad, C.

HAITI: Puerto Príncipe, C.

ITALIA: Génova, Liorna, Nápoles, Roma, Turin, y Venecia, C.

MÉJICO: Acapulco, C.—Méjico, C. G.

PAÍSES-BAJOS: Amsterdam, C. G.

PERÚ: Chiclayo, Moyobamba y Paíta, C.—Lima, C. G.

SUECIA Y NORUEGA: Kristiania y Gothenbourg, C.

REPÚBLICA DE VENEZUELA: Maracaibo, Puerto Cabello y San Antonio, C.