

DIARIO OFICIAL.

Año XXIII.

Bogotá, viernes 8 de Abril de 1887.

Número 7,007.

CONTENIDO.

	Página
PODER LEGISLATIVO.	
Consejo Nacional Legislativo — Ley 51 de 1887 por la cual se aprueba un contrato.....	389
Ley 55 de 1887, que decreta varios auxilios.....	389
Informe de una Comisión.....	389
MINISTERIO DE HACIENDA.	
Exenciones de derechos de Aduana.....	390
Cuadros estadísticos del movimiento comercial.....	391
Relaciones de los productos y gastos de varias Aduanas.....	392
MINISTERIO DE FOMENTO.	
Invitación á contrato.....	392
OFICINA GENERAL DE CUENTAS.	
Autos.....	392

Poder Legislativo.

CONSEJO NACIONAL LEGISLATIVO.

**LEY 51 DE 1887
(27 DE MARZO).**

por la cual se aprueba un contrato.
El Consejo Nacional Legislativo,
Visto el contrato celebrado entre S. S. el Gobernador del Departamento del Magdalena y los señores Roberto A. Joy y Manuel J. de Mier, el 24 de Noviembre de 1886, para la prolongación del Ferrocarril de Santa Marta al cerro de San Antonio, hasta el punto del Banco, que á la letra dice:

“Contrato por el cual se modifica el celebrado con los señores Roberto A. Joy y Manuel J. de Mier, para la construcción y explotación de un Ferrocarril desde la ciudad de Santa Marta hasta la Ciénaga del cerro de San Antonio.

“Luis S. Cotes, Gobernador del Departamento nacional del Magdalena, por una parte, y Roberto A. Joy y Manuel J. de Mier, quienes se denominarán en adelante “Contratistas,” por la otra, han convenido en las siguientes modificaciones al contrato celebrado con el Gobierno del extinguido Estado del Magdalena el 1.º de Abril de 1881, el cual fué aprobado por la Ley nacional 53 de 17 de Junio de 1881.

“Art. 1.º Los Contratistas se comprometen con el Gobierno del Departamento á extender el Ferrocarril de Santa Marta, actualmente en construcción, hasta el puerto nombrado el Baucó en la Provincia del Sur.

“Art. 2.º En consecuencia queda sin efecto la obligación de los Contratistas de llevar el expresado Ferrocarril hasta la Ciénaga del cerro de San Antonio.

“Art. 3.º En lugar del término de seis años á que se obligaron los Contratistas á llevar á cabo la obra hasta el cerro de San Antonio, se comprometen á extenderla en el de diez años contados desde el día en que se dió principio á los trabajos del Ferrocarril.

“Art. 4.º Queda á voluntad de los Contratistas usar durmientes ó traviesas de madera, hierro ó acero.

“Art. 5.º El capital social de la empresa se considera representado en la suma de ochocientos mil libras esterlinas (£ 800,000).

“Art. 6.º Los materiales, útiles, herramientas, máquinas, enseres &c. que se introduzcan para la construcción del camino de hierro estarán exentos de todo derecho de importación, tonelaje, peaje ó cualesquiera otros impuestos que existan en el país, durante el término de la concesión.

“Se hace extensiva esta exención á los víveres y medicinas que hayan de necesi-

tarse para la empresa y sus empleados, previa presentación en las Aduanas de las respectivas facturas.

“Art. 7.º El Gobernador del Departamento se compromete á solicitar del Gobierno nacional, conceda á los Contratistas la cantidad de cien mil hectáreas (100,000) de tierras baldías, á título gratuito, en los lugares que designen éstos, como adición al subsidio concedido por el artículo 12 del contrato primitivo.

“Art. 8.º Los Contratistas tendrán derecho á que les sean adjudicadas de preferencia, de acuerdo con la legislación sobre la materia, las minas que descubran en las tierras concedidas.

“Art. 9.º Los Contratistas tienen el deber de vender al Gobierno el Ferrocarril y todas sus anexidades, en estos términos:

“Por ochocientos mil libras esterlinas (£ 800,000) á los treinta años después de ofrecida la vía al público;

“Por seiscientos mil libras esterlinas (£ 600,000) á los cincuenta años á contar desde la época dicha;

“Por cuatrocientas mil libras esterlinas (£ 400,000) á los sesenta años, siempre á contar desde el día en que se ofrezca la obra al servicio público; y

“Por último, por doscientas mil libras esterlinas (£ 200,000) á los setenta años después de principiada la explotación de la obra, debiendo entenderse que en todos los casos á que se refiere esta cláusula, el pago ha de ser de contado y en libras esterlinas.

“Art. 10. El 10 por ciento (10%) á que tenía derecho en las utilidades de la empresa el extinguido Estado del Magdalena lo tendrá ahora el Departamento del mismo nombre, pero sobre la suma líquida que quede después de deducir los gastos de reparación, explotación y el interés del 5 por ciento (5%) sobre el capital invertido.

“Art. 11. La empresa tendrá su domicilio en Londres.

“Art. 12. En los términos dichos, quedan modificados los artículos 1.º, 5.º, cláusula X del artículo 6.º, 10, 11, (cláusulas I y II), 12, 16 y 17 del contrato primitivo.

“Art. 13. En todo lo demás que no haya sufrido modificación, se cumplirán por parte de los Contratistas y del Gobierno, sin variación alguna, todas las demás disposiciones del contrato en referencia.

“Art. 14. El presente contrato será sometido á la aprobación del Poder Ejecutivo nacional, sin lo cual no podrá llevarse á efecto.

“Santa Marta, 24 de Noviembre de 1886.

“Luis S. Cotes—R. A. Joy—Manuel J. de Mier.

“Gobierno nacional—Bogotá, Diciembre 20 de 1886.

“Apruébase este contrato, con excepción de lo establecido en la parte 2.ª del artículo 6.º, y en el artículo 7.º; pero sus estipulaciones no podrán llevarse á efecto sino en el caso de que sean aprobadas también por el H. Consejo Nacional Legislativo.

“J. M. CAMPO SERRANO.

“El Ministro de Hacienda, encargado del Despacho de Fomento,

ANTONIO ROLDÁN.”

DECRETA:

Artículo único. Apruébase el contrato preinserto, con las siguientes modificaciones:

Los artículos 6.º, 7.º y 11 así:

Art. 6.º Los materiales, útiles, herramientas, máquinas, enseres, &c. que se introduzcan para la construcción del camino de hierro, estarán exentos de todo derecho de importación, tonelaje, peaje, ó cualesquiera otros impuestos que existan en el país, durante el término de la concesión.

Art. 7.º El Gobierno concede á los empresarios cien mil hectáreas de tierras baldías, á título gratuito, en lotes alternados y dentro del territorio del Departamento del Magdalena, que les serán adjudicadas conforme á las leyes y como adición al subsidio decretado por la ley 53 de 17 de Junio de 1881.

§ La adjudicación de las tierras baldías se hará por décimas partes, á medida que se vayan poniendo en servicio iguales porciones del Ferrocarril.

Art. 11. La empresa tendrá su domicilio en Londres; pero estará obligada á constituir un representante con residencia en Santa Marta; y las cuestiones que se susciten sobre la inteligencia y cumplimiento de este contrato, serán decididas por los Tribunales de la República.

Impruébanse los artículos 8.º y 9.º

Dada en Bogotá, á veintidós de Marzo de mil ochocientos ochenta y siete.

El Presidente, JUAN DE D. ULLOA.—El Vicepresidente, JOSÉ MARÍA RUBIO FRADE.—El Secretario, Roberto de Narváez. El Secretario, Manuel Brigard.

Gobierno Ejecutivo—Bogotá, Marzo 27 de 1887.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) ELISEO PAYÁN.

El Ministro de Fomento,

J. CASAS ROJAS.

LEY 55 DE 1887

(1.º DE ABRIL),

que decreta varios auxilios.

El Consejo Nacional Legislativo

DECRETA:

Art. 1.º Auxiliase con la suma de cinco mil pesos (\$ 5,000) en el presente bienio económico, de los fondos del Tesoro nacional, la obra del templo dedicado al culto del Sagrado Corazón de Jesús que se está construyendo en la plaza de los Mártires de la capital de la República.

Art. 2.º Auxiliase al Hospital de San Juan de Dios, de la ciudad de Mompos, con la suma de mil quinientos pesos (\$ 1,500) anuales por el término de cuatro años, como indemnización de los servicios que prestó en la última guerra.

Art. 3.º Auxiliase al Hospital de la ciudad de Neiva, por una sola vez, con la suma de tres mil pesos (\$ 3,000).

Art. 4.º Auxiliase al Hospital de Santa Rosa de Viterbo con la suma de mil pesos (\$ 1,000) anuales por el término de cuatro años.

Art. 5.º Concedése á la Municipalidad de Bogotá el auxilio de diez mil pesos (\$ 10,000) para el establecimiento de una plaza de mercado en el barrio de las Nieves.

Art. 6.º Las sumas por auxilios de que trata esta ley, se considerarán incluidas en los Presupuestos correspondientes á cada bienio de las vicencias respectivas, comenzando por la presente.

Dada en Bogotá, á treinta de Marzo de mil ochocientos ochenta y siete.

El Presidente, JUAN DE D. ULLOA.—El Vicepresidente, JOSÉ M. RUBIO FRADE.—El Secretario, Roberto de Narváez. El Secretario, Manuel Brigard.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, á 1.º de Abril de 1887.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) ELISEO PAYÁN.

El Ministro de Instrucción pública, encargado del Despacho del Tesoro,

CARLOS MARTÍNEZ SILVA.

INFORME DE UNA COMISION.

HH. Delegatarios.

He examinado el proyecto de ley que aprobásteis en primer debate, por el cual se eximen de derechos de importación, por el término de cinco años, la semola de trigo, los cortes de madera para cajas, el papel ordinario de envolver y el azafrán que introduzca el señor Anselmo Pérez para el exclusivo uso de su fábrica de pastas alimenticias que está fundando en la ciudad de Cartagena.

El objeto de la exención es proteger la industria del país, que no puede surgir por la competencia de las manufacturas extranjeras; y como el proyecto coincide con las ideas que de mucho tiempo atrás vengo defendiendo, no vacilo en apoyarlo decididamente.

Generalmente se dice que el proteccionismo pugna con los principios de la ciencia, en lo cual veo una lamentable confusión; pues la economía política puede ser considerada como ciencia cuando demuestra las causas y condiciones del estado de riqueza de las sociedades; pero cuando investiga los medios generales de aumentar esa misma riqueza, es un arte que se llama Ergonomía; y adoptando el sistema de libre cambio ó el de proteccionismo, en nada se lesionan los principios generales de la parte científica de la economía política.

En este país nunca se ha ensayado con entusiasmo el sistema proteccionista, y muy al contrario, parece como si la tarifa de Aduanas hubiera sido siempre formada para servir de barrera inexpugnable al desenvolvimiento de la industria nacional. Hemos vivido copiando nuestras instituciones de las de otros países, y queriendo mejorarlas llegamos hasta el extremo de publicar una Constitución que solo fué una demostración de liviana grandeza de nuestro temperamento político; pero en materia de tarifa de Aduanas y policía de nuestros puertos hemos rodado envueltos en la voluptuosa pereza que necesariamente nos ha traído ruina para nuestro comercio y atraso para nuestra industria. Si nuestra antigua Constitución no era otra cosa sino lo que arriba hemos expuesto, nuestra tarifa de Aduanas y la policía de nuestros puertos continúa siendo un testimonio de honorable candidez comercial.

Hemos copiado mucho de la estructura política de los Estados Unidos del Norte; pero no nos hemos fijado jamás en los escritos de Washington, Madison y muchos otros distinguidos ciudadanos americanos en favor del proteccionismo, ni en los resultados que la práctica de este sistema ha dado en los países en que se ha implantado. Compárese el progreso de los Estados Unidos en los años de 1824 á 1832 á la sombra de la tarifa proteccionista que entonces rigió, con la decadencia que sufrió en los años de 1833 á 1846, época en que se reformó la tarifa buscando el libre cambio; véase después cómo adelantaron las manufacturas y cómo subió el precio de jornal de los obreros, nuevamente, desde 1861, en que pasó en el Congreso la tarifa proteccionista que está todavía vigente; examínense, aquí mismo en nues-