

354.8621
C65H



MEMORIA

DEL

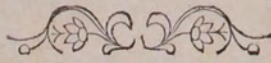
SECRETARIO DE HACIENDA

DIRIGIDA AL PRESIDENTE DE LA UNION

PARA

EL CONGRESO DE 1884.

aut. 6/9/50



BOGOTÁ.

IMPRESA, PLAZA DE SANTANDER-EDITOR, N. TORRES.

BANCO DE LA REPUBLICA
BIBLIOTECA

367-

ÍNDICE GENERAL.

INTRODUCCION.....	3
FERROCARRIL DE BOLÍVAR.....	3
Invitacion á contrato de arrendamiento.....	5
Acta de licitacion.....	10
Contrato de arrendamiento... ..	12
Contrato adicional y aclaratorio.....	20
Constitucion de fianza	21
Anticipacion del arrendamiento de un semestre	22
Constitucion de la Compañía.....	23
Entrega del ferrocarril á la Compañía arrendataria.....	24
CARBONERAS DE RIOHACHA.....	28
Carta del Presidente al Secretario de Hacienda.....	29
Contrato con el Ingeniero John May.....	30
Documentos relativos al descubrimiento de las minas en 1865	31
Informe del Ingeniero May, en 1879.....	36
Reivindicacion y defensa de las minas	40
Opinion del abogado, doctor Emigdio Palau.	49
Memorial de algunos vecinos de Barrancas y resolucion.....	53
Exposicion del Ingeniero May en Nueva York.....	56
Nota de la casa del señor Miguel Camacho Roldan.....	63
Decreto por el cual se provee al mantenimiento de la posesion de las minas	64
Documentos á que se refiere el anterior decreto.....	65
CUESTIONES PENDIENTES CON LA COMPAÑÍA DEL CANAL.....	71
Firmán de concesion del Canal de Suez.....	76
Nota del Senado y dictámen del doctor Rubio.	78
Nombramiento del doctor Colunje como Agente fiscal.	81
Carta credencial.....	82
Instrucciones.....	83
Correspondencia del doctor Colunje.	87
Mensaje del Presidente á las Cámaras	95
Continúa la correspondencia del doctor Colunje.....	96
Proyectos y contraproyectos de convenio.....	100
Continuacion de la correspondencia.	107
Correspondencia con el señor de Lesseps	111
A última hora.....	125

Gastos de la guarnicion del Istmo	125
Convenio <i>ad referendum</i>	139
Nota del Senado.....	141
NUESTRA SITUACION FISCAL.	142
ADUANAS.....	151
Productos y gastos.	151
Tarifa	155
Tarifa de los Estados.....	156
Tarifa propiamente dicha.....	162
Proyecto de ley	165
Proyecto de ley pendiente en las últimas sesiones.....	166
Franquicias.....	172
Decreto ejecutivo gravando los artículos libres	176
Pormenores de administracion.....	179
Jurado de Aduanas.....	179
Comercio entre los puertos francos y los habilitados.....	179
Comercio por el Caquetá.	179
Bahía Honda.	180
Guarda Costas.....	180
SALINAS.....	181
Productos y gastos. ...	181
Internacion de sal.....	184
Libre elaboracion	185
Clasificacion y precios de venta de la sal.	189
Informe del Administrador principal de Salinas.....	191
CASAS DE MONEDA. ...	195
Productos y Gastos.....	196
Amonedacion	196
Informe del Administrador de la Casa de Moneda de Bogotá.	198
TIMBRE NACIONAL.	200
FERROCARRIL DE BOLÍVAR.....	201
TIERRAS BALDÍAS.....	202
CONTABILIDAD	204
CONCLUSION	206

SEÑOR PRESIDENTE DE LA UNIÓN

Cumplo con el deber de daros cuenta, para servir al Congreso de 1884, del curso que han seguido durante el último año económico, y del estado en que se encuentran los asuntos de este Departamento.

Toda administracion de negocios se divide, ó puede dividirse en dos partes: una que llamaremos *activa*, y que consiste en las medidas destinadas á introducir modificaciones ó cambios sustanciales en la condicion de los negocios, para hacerlos más fecundos ó más productivos, y en el estudio, la iniciativa y la creacion de nuevas fuentes de ingreso; y otra que llamaremos *ordinaria y pasiva*, reducida á las medidas apénas indispensables para conservar los bienes en buen estado ó impedir su deterioro ó su ruina.

Ni vuestro carácter apasionado por el progreso, ni el mio, me permitian reducirme al último papel, y bien ó mal, con más ó ménos buen éxito, siempre bajo vuestra vigilante y patriótica direccion, se han iniciado por este Departamento importantes medidas destinadas á mejorar diversos ramos de la Hacienda Nacional, y á promover la creacion de nuevas fuentes de ingreso para el Tesoro.

FERROCARRIL DE BOLIVAR.

El primero de estos asuntos fué el estudio serio que se emprendió de la situacion en que se encontraba el Ferrocarril de Bolívar, que la Nacion compró en 1875 á la Compañía alemana que lo habia construido, y cuya administracion era un desastre en manos del Gobierno.

El contrato de arrendamiento celebrado en licitacion pública con el señor Luis G. Rivas, á despecho de todos los inte-

reses vinculados al parasitismo oficial, debe considerarse como uno de los más bellos triunfos de la opinion en la administracion de la Hacienda nacional. Lo único que temo es que el contrato sea demasiado bueno para el Tesoro, y que vaya á desacreditarse y á determinar una reversion de la empresa á manos del Gobierno, por las pérdidas ó muy exiguas ganancias del contratista.

La empresa dejaba por término medio un producto líquido anual de \$ 14,000 en manos del Gobierno. El contrato asegura al Tesoro un arrendamiento fijo de \$ 30,650, y uno eventual de 6 por 100 del producto bruto, que no bajará de \$ 12,000. Unidos ámbos guarismos al valor de los jornales de los peones que el arrendatario está obligado á dar por el artículo 9.º para el servicio de la Aduana, puede computarse el producto libre del arrendamiento en \$ 55,000 anuales.

Todavía no es esta la medida fundamental ó radical que debe adoptarse, sino la de la venta de este inmueble, para aplicar su producto á la construccion del ferrocarril de Girardot.

Miéntas que el Ferrocarril de Bolívar pertenezca al Gobierno, sus productos volverán, bajo diversos pretextos, á ser devorados por condescendencias y concesiones injustificables é indebidas. No tardarán en aparecer, estoy de ello seguro, las leyes de exencion de fletes y pasajes, mandándolos deducir del importe del arrendamiento.

Naturalmente muchos han clamado contra la medida en las poblaciones inmediatamente servidas por el Ferrocarril: son todos aquellos á quienes se han retirado las larguezas, las condescendencias y los descuidos de la administracion oficial. Pero bastará sostenerse con firmeza en los primeros meses contra aquella declamacion para que la medida surta sus buenos efectos.

Hay que moralizar la administracion de la Hacienda nacional, y entiendo por moralizarla *acostumbrar á los individuos y á los pueblos á que consideren los bienes de la Nacion con el mismo respeto con que se trata la propiedad particular.*

Como este asunto estará al orden del dia por muchos años, creo conveniente dejar aquí consignados los principales documentos oficiales que sirvieron para iniciar, estudiar y llevar á buen término esta importante reforma. Son los siguientes :

INVITACION A CONTRATO de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar.

Secretaría de Hacienda.—Bogotá, Febrero 28 de 1883.

El asunto más importante de administracion que tiene el Departamento de Hacienda, es el de desprenderse de la administracion directa del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, por todas las razones que se expresan en el correspondiente capítulo de la Memoria de Hacienda para el Congreso de 1883, y que por separado se reproduce para justificar esta medida.

Por la sola razón de que el Ferrocarril pertenece al Gobierno, todo el mundo se cree con derecho á usar de él gratuitamente. Las franquicias ya concedidas son tan considerables, que tienen reducida á insignificante suma la utilidad que de esta Empresa deriva el Gobierno, y algunas tan gravosas por el enorme peso de los bultos que trasportan, que han destruido una parte del material rodante.

El deber claro del Poder Ejecutivo es, pues, poner término á este mal, haciendo uso de la autorizacion que para dar en arrendamiento esta obra le confiere la ley 110 de 1873.

Estando reunido el Congreso, si él creyere que esta medida no es conveniente, bastará una simple excitacion de las Cámaras legislativas para suspenderla ; pero entre tanto el Poder Ejecutivo habrá cumplido con su deber.

Por tanto, de órden del Presidente se invita á licitacion para contrato de arrendamiento de la Empresa del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar en los términos del siguiente pliego de cargos. Las propuestas deberán dirigirse á esta Secretaría en pliego cerrado y sellado, hasta la una de la tarde del dia 31 de Mayo próximo, acompañadas de la respectiva fianza de quiebra.

El Secretario, ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Legislativo.—Secretaría del Senado de Plenipotenciarios.—Número 390.—Bogotá, 26 de Mayo de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de la Union.—Presente.

El Senado de Plenipotenciarios ha aprobado la siguiente proposicion en su sesion de ayer :

“El Senado excita respetuosamente al Poder Ejecutivo á suspender el arrendamiento del Ferrocarril de Bolívar por lo ménos hasta que se resuelva sobre el “proyecto de ley que le concede autorizacion para vender dicha Empresa.”

Tengo el honor de avisarlo á usted para su conocimiento y demás fines ; y me suscribo su atento servidor.

Clemente Sulazar M.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado en el Despacho de Hacienda.—Seccion 4.ª—Número 1,179.—Ramo de Contabilidad.—Bogotá, 28 de Mayo de 1883.

Señor Secretario del Senado de Plenipotenciarios.

He tenido el honor de recibir la nota de usted de 26 del presente, número 390, transcribiéndome la proposicion aprobada por el Senado, excitando al Poder

Ejecutivo á suspender el arrendamiento del Ferrocarril de Bolívar, por lo ménos hasta que se resuelva sobre el proyecto de ley que lo autoriza para vender dicha Empresa ; y en respuesta he recibido órden del ciudadano Presidente para suplicar al Senado se sirva reconsiderar dicha resolucion que el Poder Ejecutivo estima perjudicial á los intereses del Tesoro.

Introduciéndose, como se introducirá, en el contrato de arrendamiento la cláusula de que éste terminará, en caso de venta, todos los intereses se concilian, y no se pierde el tiempo precioso que debe ganarse para que el Gobierno se desprenda cuanto ántes de la Administracion de esta Empresa.

Hasta hoy se han presentado ya tres ofertas de propuesta fuera de dos anunciadas hoy por los señores Jorge Holguin y Ricardo Silva, las primeras aseguradas ya con respetable caucion de quiebra.

Al llegar aquí recibo otra de los señores Paúl y Brigard, asegurada con la fianza de los señores Leonidas Posada Gavia y Federico Díaz.

Por los datos privados que tengo puedo asegurar al Senado que no se obtendrá una suma menor de \$ 60,000 anuales como arrendamiento fijo, fuera de la participacion eventual que estipula el pliego de cargos.

¡ Qué responsabilidad tan grande, pues, la de ir á descomponer un negocio que, despues de cuatro meses de preparacion y de estudio, está á punto de producir tan benéficos resultados para el Tesoro !

En los 53 meses corridos de 1.º de Setiembre de 1878 á 1.º de Marzo último, cuyos pormenores tengo á la vista, ha gastado la administracion de esta Empresa en manos del Gobierno, la enorme suma de \$ 677,671-20 descompuesta así :

Personal.....	\$ 207,568 55
Material.....	470,102 65
Suma.....	\$ 677,671 20

El Ferrocarril de Bolívar solo mide 15 millas. En esta proporcion no habria tesoros con qué atender á los gastos de entretencion y conservacion de las vias férreas del mundo.

¿ Qué representa, pues, ese gasto ?

Representa la ineptitud inseparable de la Administracion gubernativa, y, debo decirlo á la Nacion y al Senado, la corrupcion oficial y política que quiere anidarse en esa Empresa. No se considera ya por muchas personas que el Ferrocarril sea una empresa comercial que deba administrarse con economía y órden, sino un elemento de influencias y de poder electoral que cerca, que asedia al Gobierno para conferir destinos y autorizar gastos.

Cortemos, pues, este elemento de corrupcion administrativa que, como dijo el ilustrado Senador Becerra, *principia á inocular su virus en la Administracion*, ó temamos que pronto se propague de allí á las Aduanas y Salinas y que dentro de poco el parasitismo y los intereses políticos de cada localidad hagan la cuenta de lo que produce cada Administracion de rentas para repartírselo en sueldos.

Tampoco es ahora el momento oportuno de vender esta Empresa porque no puede venderse en licitacion pública.

Como el Senado sabe, los productos del Ferrocarril están pignorados á favor del señor Jorge Holguin, para la prolongacion de la misma via hasta Puerto-Belillo. Miéntras no se disponga, pues, de este compromiso, no podria venderse el Ferrocarril sino al señor Holguin, y el ilustrado Senado comprende toda la diferencia que hay para los intereses fiscales de la República, entre que una valiosa propiedad nacional no tenga sino un solo licitador ó que tenga á todo el mundo.

Por estas razones el ciudadano Presidente me encarga suplicar muy respetuosamente al Senado de Plenipotenciarios se digne en su alta ilustracion revisar la proposicion á que aludo y confiar en que el Poder Ejecutivo estipulará en el contrato de arrendamiento todas las condiciones necesarias para dejar bien asegurados los intereses fiscales de la Nacion.

Ruego á usted someta hoy mismo esta nota á la deliberacion del Senado y acepte los sentimientos de distinguida consideracion personal con que tengo el honor de suscribirme su atento servidor y compatriota,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Legislativo.—Secretaría del Senado de Plenipotenciarios.—Número 399.—Bogotá, 30 de Mayo de 1883.

Señor Secretario de Hacienda.

Tengo el honor de participar á usted que el Senado de plenipotenciarios, en sesion de hoy, aprobó por unanimidad de votos la proposicion que sigue :

“ Dígase al Poder Ejecutivo que el Senado retira la excitacion que le dirigió para que suspendiera la celebracion del contrato de arrendamiento del Ferrocarril de Bolívar ; pero que en atencion á la importancia del negocio, es muy conveniente, si se celebra algun contrato, que éste no se lleve á efecto sin posterior aprobacion del Congreso.”

Soy de usted muy atento seguro servidor,

Leonidas Flórez.

Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del despacho de Hacienda.—Seccion 1.^a—Ramo de negocios generales.—Número 60.—Bogotá, 31 de Mayo de 1883.

Señor Secretario del Senado de Plenipotenciarios.

He tenido el honor de recibir la nota de usted de esta fecha, número 399, en que usted se sirve participarme que el Senado de Plenipotenciarios revocó por unanimidad de votos la proposicion en que se habia excitado al Ejecutivo á suspender el contrato de arrendamiento del Ferrocarril de Bolívar.

La condicion de que dicho contrato, tanto por su magnitud como por contener estipulaciones graves é importantes relacionadas con las operaciones del comercio de importacion y exportacion por la principal aduana de la República, debe ser sometido á la definitiva aprobacion del Congreso, se expresa así en el respectivo pliego de cargos ; por lo mismo me es grato informar á usted que estaba de antemano acatada la voluntad del Senado á este respecto.

Estuve presente á la lectura del luminoso informe del señor Senador Zapata que precedió á la resolucion, el cual fué implícitamente aprobado por el

Senado. El Ejecutivo tendrá presentes las juiciosas indicaciones que en él se hacen para el manejo y administracion de este negociado. Todo esto confirma al Presidente en la práctica administrativa de buscar en el Senado de Plenipotenciarios que es su natural consejero, luz para la acertada direccion de los negocios delicados y de grave importancia confiados al Ejecutivo.

Dando las gracias al Senado por su cooperacion, tengo el honor de suscribirme de usted atento servidor y compatriota,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Número 1,181.—Seccion 4.ª.—Ramo de Contabilidad.—Bogotá, 4 de Junio de 1883.

Señor Secretario del Senado de Plenipotenciarios.

Correspondiendo á la confianza del Senado, me es grato informarle que el dia 31 de Mayo último se surtió en esta Secretaría la licitacion á que con 3 meses de anticipacion se habia invitado para el contrato de arrendamiento del Ferrocarril de Bolívar.

Hacia muchos años que no se verificaba en los grandes contratos celebrados por el Gobierno, una licitacion tan numerosa y lucida como la que tuvo lugar para la adjudicacion de este contrato. Llevóse á efecto entre la competencia de 7 proponentes, á cual más respetables, que lo fueron los señores :

Luis G. Rivas, con fianza de quiebra otorgada por el señor Eugenio González Benito ;

Jorge Holguin, con fianza de los señores Alberto Urdaneta y Julio Arboleda ;

Felipe F. Paúl y Juan de Brigard, con fianza de los señores Leonidas Posada G. y Federico Díaz S. ;

Fred. A. Simmons, con fianza del señor José M. de Francisco ;

Isaac Montejo, con fianza del señor Manuel Z. de la Espriella y \$ 20,000 en pagarés del Tesoro ;

Jimeno Hermanos de Barranquilla, con fianza del señor Ricardo Silva.

El precio obtenido de \$ 30,650 como arrendamiento fijo y 6 por 100 del producto bruto de la Empresa, debe considerarse, no sólo como equitativo, sino como muy liberal, y el Poder Ejecutivo no vacila en recomendar á las Cámaras la pronta aprobacion del contrato. Como sabe el Congreso, por los datos publicados en la página 69 de la Memoria de Hacienda de este año, el Ferrocarril sólo ha producido, por término medio, en manos del Gobierno, una suma de \$ 21,828 anuales hasta el último año económico de 1881 á 1882.

En el primer semestre del año económico en curso, los resultados de la Empresa han sido desastrosos, como lo exhiben estos guarismos :

Producto bruto.....	\$ 77,726 15
Gastos.....	71,749 ...
	<hr/>
Producto líquido.....	\$ 5,977 15
	<hr/>

La incompetencia y la ineptitud de la Administracion oficial, y la inconveniencia política de que esta Empresa continúe en manos del Gobierno, han sido superabundantemente demostradas, y por lo mismo debemos considerar como una medida feliz la que acaba de obtenerse con la celebracion del contrato de arrendamiento.

Como no hay negocios buenos, comercialmente hablando, sino aquellos que son ventajosos para ambas partes, y como un Gobierno, ménos que nadie, debe aspirar á celebrar contratos aleatorios ó usurarios que no estén basados en la equidad y la justicia, que no dejen liberal remuneracion y estímulo á la capacidad y al trabajo de los empresarios, no debe ocurrírse nos que el precio obtenido por el arrendamiento del Ferrocarril deba ser mayor del que se ha conseguido. Demasiado satisfecho debe quedar el Gobierno con cambiar la complicada y ruinosa administracion de una Empresa que en los mejores tiempos apénas ha alcanzado á producirle el 3.12 por 100 de interes sobre el capital originario de \$ 680,000 que ella representa, por una renta libre y fija de \$ 54,650 en que computo el precio de arrendamiento, así :

Arrendamiento fijo.....	\$ 30,650
6 por 100 producto bruto que no puede calcularse sobre ménos de \$ 200,000 en manos de un empresario particular.....	12,000
Valor de los jornales de peones que deben suministrarse á la Aduana de Barranquilla, conforme al artículo 9.º del contrato.....	12,000

Suma.....	\$ 54,650

Otra faz no ménos importante de la negociacion es esta :

Siendo el principal elemento para la avaluacion de los capitales la renta que ellos producen en relacion con sus cualidades de duracion, si el Gobierno hubiera ido á vender esta Empresa ántes del 31 de Mayo, se habria visto obligado en buena fe, á exhibir sus libros al comprador, y de ellos, por el término medio de su producto líquido, resultaria que ella no podia estimarse en más de \$ 300,000, puesto que en esta clase de empresas el capital no puede contentarse con ménos de un 7 por 100 anual distribuido entre 5 por 100 de interes y 2 por 100 para fondo de amortizacion.

Hoy, despues del contrato de arrendamiento, la Empresa ha elevado su valor á \$ 750,000.

Toca, pues, al Congreso resolver en su ilustracion si rescatamos para el Tesoro nacional el valor de esta obra ó si continuamos llevándola á su destruccion y ruina sólo por el interes altamente corruptor de mantener en ella lo que algunos llaman un elemento de influencia política y de poder electoral en los Estados del Atlántico.

Vamos, pues, á hacer el ensayo, de cuyos buenos resultados no puede dudarse, de entregar esta ruinosa Empresa á la accion inteligente del interes particular. Vamos á ponerla en manos de uno de estos jóvenes que se levantan llenos de fe y esperanzas en el progreso del país, que demuestran poseer las principales condiciones de inteligentes empresarios, y á los cuales debe estimularse, porque son

elementos indispensables á la accion administrativa de un Gobierno, lanzado como el nuestro en el vasto y fecundo campo de las mejoras materiales.

Somete, pues, el Poder Ejecutivo dicho contrato á la aprobacion del Congreso, por conducto del Senado de Plenipotenciarios, con quien ha estado entendiéndose sobre este negocio, y espera confiadamente que las Cámaras participarán de las mismas opiniones expresadas en esta nota.

Soy de usted atento seguro servidor,

ANÍBAL GALINDO.

ACTA DE LA LICITACION del contrato de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar.

En Bogotá, á 31 de Mayo de 1883, siendo la hora llegada para la licitacion del contrato sobre arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, para la cual se convocó en aviso y pliego de cargos publicados en el número 5694 de *Diario Oficial*; y reunidos en el Despacho del señor Secretario de Hacienda, el Secretario, el Jefe de la seccion 4.^a y los licitadores, fueron abiertos y leídos los pliegos de propuestas presentadas préviamente con los correspondientes documentos de fianza.

Los licitadores consultaron al señor Secretario si se deberia fijar hora para cerrar la licitacion, y éste resolvió, de acuerdo con aquéllos, fijar las seis de la tarde como plazo improrogable para hacer pujas y repujas, hora en la cual se adjudicaria definitivamente el contrato.

1.^a Procedióse en seguida á abrir las propuestas que se habian recibido, cubiertas ya con sus respectivas fianzas de quiebra, á saber:

La del señor Federico A. Simmons asegurada con la fianza de quiebra otorgada por el señor José M. de Francisco, en la cual, aceptando en su totalidad el pliego de cargos, ofrece como arrendamiento fijo \$ 25,000 anuales, y el 2 por 100 del producto bruto;

2.^a La del señor Isaac Montejo, asegurada con la fianza de quiebra del señor Manuel Z. de la Espriella y \$ 20,000 en pagarés del Tesoro, en la cual hace modificaciones muy sustanciales al pliego de cargos, y con esas condiciones ofrece \$ 24,000 de arrendamiento anual y el 10 por 100 del producto líquido, pero dependiendo todavía de varias condiciones. El Secretario declaró que esta propuesta era inadmisibile por no estar aceptado el pliego de cargos. En este estado manifestó el señor Montejo que aceptaba el pliego de cargos, y que, por tanto, tenia derecho á hacer pujas y repujas.

3.^o La del señor Luis G. Rívas, asegurada con la fianza del señor Eugenio González Benito, en la cual aceptando el pliego de cargos, ofrece \$ 28,000 de arrendamiento anual y 5 por 100 del producto bruto, como arrendamiento eventual;

4.^o La del señor Jorge Holguin, asegurada con la fianza de quiebra de los señores Alberto Urdaneta y Julio Arboleda en la cual acepta el pliego de cargos y

ofrece \$ 13,000 de arrendamiento fijo anual y el 2 por 100 del producto bruto como arrendamiento eventual ;

5.º La de los señores Felipe F. Paúl y Juan de Brigard, asegurada con la fianza de quiebra de los señores Leonidas Posada G. y Federico Díaz S. en la cual ofrecen \$ 26,000 de arrendamiento anual y el 6 por 100 del producto bruto como arrendamiento eventual ;

6.º La del señor Rufo Urueta asegurada con la fianza de quiebra del señor Julio Barriga, en la cual acepta el pliego de cargos y ofrece \$ 30,000 de arrendamiento fijo anual y el 6 por 100 del producto bruto, como arrendamiento eventual ; y

7.º La de los señores Jimeno Hermanos, de Barranquilla, asegurada con la fianza de quiebra del señor Ricardo Silva, en la cual no se acepta el pliego de cargos, razon por la cual el señor Secretario la declaró inadmisibile. Ofrecen con ciertas condiciones \$ 12,000 de arrendamiento fijo anual y el 2 por 100 del producto bruto. En este estado manifestó el señor doctor Ricardo Silva que aceptaba el pliego de cargos por lo cual declaró el Secretario que podia hacer pujas y repujas.

Estando igualadas todas las propuestas sobre la base de la aceptacion del pliego de cargos, el Secretario declaró que para la estimacion del precio que se ofrece y de las pujas y repujas, era preciso avaluar la unidad del arrendamiento eventual, y que tomando el producto bruto del Ferrocarril en los últimos diez años, de 1872 á 1882, que ha producido \$ 1,440,248 ó sean \$ 144,024 por año declaraba que la unidad del producto bruto para todas las ofertas se estimaba equivalente á \$ 1,440. Sobre esta base se abrió la licitación :

Las propuestas hechas son, pues, iguales á las siguientes cantidades :

La del señor Simmons á.....\$ 27,880

La del señor Montejo á..... 28,320

habiendo declarado que convierte el 10 por 100 de utilidad líquida en 3 por 100 del producto bruto ;

La del señor Rivas á 35,200

La del señor Holguin á..... 15,880

La de los señores Paúl y Brigard á..... 34,840

La del señor Urueta á..... 38,640

Y la de los señores Jimeno Hermanos á..... .. 14,880

Siendo la más alta la del señor Urueta, se tomó ésta como base de licitacion hasta las seis de la tarde, pero advirtiéndose que las pujas deberian continuar sobre la base mixta de un arrendamiento fijo y un arrendamiento eventual ó se a \$ 30,000 el arrendamiento fijo y 6 por 100 el eventual.

Y las ofertas fueron :

Holguin.....\$ 30,050 y el 6 por 100.

Paúl 30,100 id. id.

Montejo..... 30,120 id. id.

Paúl..... 30,130 id. id.

Rivas..... 30,200 id. id.

Holguin..... 30,250 id. id.

Rivas..... 30,300 id. id.

Urueta.....	30,350	y el 6	por 100.
Paúl.....	30,360	id.	id.
Simmons.....	30,370	id.	id.
Paúl.....	30,380	id.	id.
Urueta.....	30,400	id.	id.
Holguin.....	30,410	id.	id.
Rivas.....	30,450	id.	id.
Urueta.....	30,500	id.	id.
Holguin.....	30,505	id.	id.
Paúl.....	30,510	id.	id.
Urueta.....	30,520	id.	id.
Holguin.....	30,525	id.	id.
Paúl.....	30,530	id.	id.
Holguin.....	30,535	id.	id.
Urueta.....	30,540	id.	id.
Montejo.....	30,550	id.	id.
Urueta.....	30,560	id.	id.
Rivas.....	30,600	id.	id.
Holguin.....	30,605	id.	id.
Rivas.....	30,620	id.	id.
Urueta.....	30,625	id.	id.
Rivas.....	30,650	id.	id.

En este estado, aunque no eran sino las tres de la tarde, habiendo declarado los licitadores presentes que no estaban dispuestos á mejorar su última propuesta y que iban á retirarse, como se habian retirado ya los señores Simmons y Silva como representante el último de los señores Jimeno Hermanos de Barranquilla, el Secretario declaró adjudicado el contrato al señor Rivas.

Procedióse á extenderlo en forma para la aprobacion ejecutiva y la del Congreso.

Firmar esta diligencia el señor Secretario, el Jefe de la seccion 4.^a y los interesados.

ANÍBAL GALINDO—*Luis G. Rivas—Jorge Holguin—Isaac Montejo—F. F. Paúl & Juan de Brgiard—Rufo Urueta—Enrique Restrepo G.*

CONTRATO de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar.

Habiéndose adjudicado ayer treinta y uno de Mayo, en licitacion pública, al señor Luis G. Rivas, conforme á la licitacion y pliego de cargos publicados en el *Diario Oficial* desde el 28 de Febrero, el contrato de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, procede á extenderse en la forma legal como á continuacion se expresa.

Aníbal Galindo Secretario de Hacienda de la Unión, en nombre del Gobierno Colombiano, por una parte, y Luis G. Rivas vecino de Bogotá, en su propio nombre, por otra parte, hemos celebrado el siguiente contrato :

ENTREGA, RECIBO Y DEVOLUCION DE LOS VALORES QUE CONSTITUYEN

LA EMPRESA.

Artículo 1.º Luis G. Rivas toma en arrendamiento la Empresa del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar con todas las anexidades que la constituyen como adelante se expresará, bajo las bases siguientes :

1.ª Luis G. Rivas recibirá el material fijo del Ferrocarril, es decir, la via propiamente dicha, los puentes, pontones, muelle de Salgar, estaciones, edificios, &ª &ª por riguroso inventario, al cual se acompañará una diligencia en la que conste de una manera clara y precisa el estado en que estén los valores que se entregan á Luis G. Rivas. Esta diligencia será firmada por dos peritos nombrados uno por el Gobierno y otro por Luis G. Rivas. Los peritos declararán tambien en esta diligencia, y en vista del estado del material fijo, el tiempo durante el cual podria hacerse uso de él, sin renovarlo en todo ó en parte.

2.ª Luis G. Rivas devolverá, al terminar este contrato, los valores de que trata el artículo anterior, en el mismo número y estado en que los recibió, practicándose al efecto nuevo inventario, y extendiendo una nueva diligencia pericial en la cual se manifieste el estado en que Luis G. Rivas devuelve al Gobierno el material fijo, y el tiempo durante el cual éste podrá prestar los servicios para que está destinado, sin necesidad de ser renovado en todo ó en parte. Si el material fijo ha tenido demérito, los peritos avaluarán ese demérito, y fijarán la suma que sea necesario gastar para reponer las cosas al estado que tenían cuando el Gobierno las entregó á Luis G. Rivas. Si el material fijo ha sido mejorado, se expresará así en la diligencia pericial y se pagarán á Luis G. Rivas las mejoras que resulten, segun el valor que le fijen los peritos y siempre que hayan sido hechas con anuencia expresa del Gobierno. Sin esta última condicion, Luis G. Rivas perderá el valor de las mejoras que haya hecho, cualesquiera que sean. Tanto la diligencia pericial de que se habla en este inciso, como la de que trata el anterior, se harán poniendo por separado todas y cada una de las fincas especificadas en la primera parte del inciso 1.º de suerte que pueda saberse con precision y claridad en qué estado entrega el Gobierno la via propiamente dicha y en qué estado la recibe : en qué estado entrega cada uno de los edificios y en qué estado los recibe, y así de los demas.

3.ª Luis G. Rivas, recibirá el material rodante, es decir, las locomotoras, carros de pasajeros, carros de carga y en general todo lo que se denomina así en esta clase de empresas, por riguroso inventario y avalúo, justipreciando separadamente cada uno de los valores expresados. Deberá hacerse constar tambien en una diligencia pericial, el estado de todas y cada una de las cosas que se entregan á Luis G. Rivas, y esta diligencia se repetirá cuando las devuelva al Gobierno. Si las devuelve en el mismo estado en que se le entregaron le serán recibidas sin más responsabilidad para él ; si hubiere demérito éste se justipreciará y su valor será cubierto por Luis G. Rivas en dinero de contado ; si tienen mayor valor que no provenga de cambio comercial de precios sino de mejoras verificadas por Luis G. Rivas ó de adquisiciones hechas por él, le será abonado este mayor valor si las mejoras ó adquisiciones de que proviene han sido hechas con anuencia expresa del Gobierno. En caso contrario no se abonará nada.

4.^a La línea telegráfica, con los aparatos, muebles, útiles, sustancias, y en general con todo lo que le pertenezca, excepto los edificios que están ya comprendidos en el inciso 1.^o será objeto de un avalúo total, y respecto de ella y sus anexidades expresadas, regirá también lo dispuesto en el inciso 3.^o en cuanto al modo de entregar á Luis G. Rivas y recibir de él lo que contiene este artículo y en cuanto á la responsabilidad que adquiere Luis G. Rivas.

5.^a La fragua, con sus máquinas de vapor y de mano, tornos, útiles y enséres, y en general cuanto le pertenezca (excepto el edificio que está ya comprendido en el inciso 1.^o) será también objeto de un avalúo total, con las mismas condiciones en cuanto al estado de las cosas y á la responsabilidad que contrae Luis G. Rivas, que quedan expuestas en los incisos 3.^o y 4.^o

6.^a Los tanques y el molino y lo demás que resulte de naturaleza análoga, se avaluarán separadamente y respecto de esto regirán las condiciones del inciso 2.^o

7.^a Los útiles de repuesto y los que se necesiten para la explotación y conservación que tenga almacenados la Empresa, como aceite, pintura, alquitrán, lona, cables, maderas, rieles, ruedas, resortes, muelles, carbon de piedra, &^a &^a serán objeto de un avalúo total, y su valor será pagado de contado por Luis G. Rivas al recibirlos del Gobierno, en dinero sonante. Se incluirán, sin embargo, en el inventario general (expresándose por supuesto que han sido pagados) para el solo efecto de poder saber hasta qué suma, representada en esta clase de útiles, está obligado el Gobierno á recibir. El Gobierno pagará también, en dinero de contado, los que, al terminar este contrato, posea Luis G. Rivas, y que equivalgan por su calidad, utilidad y valor, á los que el Gobierno le entregó.

8.^a Los remolcadores, bongos y demás embarcaciones que pertenezcan á la Empresa, serán avaluados separadamente, cada vehículo con sus accesorios, como velas, remos, anclas, cadenas, &^a &^a y en esto regirán también las estipulaciones del inciso 3.^o, en cuanto á las condiciones de entrega y recibo de los objetos y á la responsabilidad que Luis G. Rivas contrae.

9.^a Luis G. Rivas se obliga no sólo á entregar todo lo que constituye la Empresa en el mismo estado en que lo recibe, sino también á conservarlo y mantenerlo permanentemente en perfecto estado de servicio, á cuyo efecto tendrá constantemente en la línea el suficiente número de trabajadores provistos de los instrumentos y útiles necesarios para que se ocupen diariamente en la conservación de la vía, reponiendo los rieles y durmientes que estén en mal estado, balastándola, examinando la situación y solidez de los puentes y pontones, del muelle de Salgar, y trabajando, en fin, en todo aquello que tienda á impedir la paralización del tráfico aun por pocos momentos y á mejorar en vez de destruir la línea.

10. Luis G. Rivas hará examinar diariamente el estado del material rodante á fin de conservarlo también en perfecto estado de servicio, y de prevenir accidentes desgraciados; y, por lo ménos, una vez al mes hará examinar los edificios, estaciones, depósitos, fragua, muelle de Salgar, &^a &^a y hará componer inmediatamente lo que aparezca deteriorado.

La entrega de todo lo especificado en el anterior artículo se hará tomando por base el inventario que se formuló para recibir las obras de la COMPAÑÍA VENDEDORA, más lo adquirido posteriormente por el Gobierno, según facturas, excepto los objetos que se compruebe han sido consumidos, destruidos ó perdidos.

OBLIGACIONES QUE COMO PORTEADOR CONTRAE ESPECIAL Y
FORMALMENTE LUIS G. RÍVAS.

Art. 2.º Luis G. Rivas, en su calidad de arrendatario, se obliga á administrar como cosa propia, y á explotar por su cuenta y riesgo la Empresa del Ferrocarril, ajustándose en un todo á las leyes, decretos y resoluciones ejecutivas hoy vigentes, á los reglamentos de la Empresa y á las necesidades del tráfico.

Art. 3.º Luis G. Rivas es responsable no sólo por los valores de que se compone la Empresa que va á administrar, sino tambien por todo lo que reciba para trasportar, bien sean valores del Gobierno ó de particulares. Y para mayor claridad en este punto, y á pesar de que ya está estipulado que Luis G. Rivas observará puntualmente todas las leyes, decretos, reglamentos, y resoluciones que rigen la Empresa, se estipula lo siguiente :

1.º Las planillas ó documentos en que consten los efectos de cualquier naturaleza entregados á Luis G. Rivas para ser trasportados por el Ferrocarril, serán los documentos legales y títulos suficientes para reclamar de Luis G. Rivas en caso de cualquier pérdida y avería y por su contenido se decidirán las diferencias que ocurran entre el Gobierno y Luis G. Rivas, sin admitirse otras excepciones en contrario que las de falsedad ó error involuntarios y patentes en su redaccion.

2.º La responsabilidad que aparejan á Luis G. Rivas estos documentos ó planillas no cesará sino cuando Luis G. Rivas compruebe ante el empleado que corresponda, que ha entregado en el lugar de su destino todos los efectos ó valores que constaban en la planilla ó documento, en el mismo estado y número en que los recibió. Esta entrega la comprobará Luis G. Rivas, con el recibo puesto al pié de la planilla ó documento por quien tenga facultad para ello.

3.º Luis G. Rivas trasporta todos los efectos ó valores que se le entreguen por su cuenta y riesgo, y en consecuencia, está obligado á ponerlos en el lugar de su destino y en poder de quien corresponda, en el mismo estado y número en que los recibió, sin desfalco, detrimento ni menoscabo alguno, y, en caso contrario, pagará lo que falte ó el demérito de lo que entregue en mal estado, en la cuantía que fijen dos peritos evaluadores nombrados uno por el Gobierno y otro por Luis G. Rivas.

4.º Luis G. Rivas responde en todo caso y de un modo absoluto de todos los efectos ó valores que se le entreguen, á ménos que la pérdida ó demérito provengan de caso fortuito inevitable, de violencia insuperable, ó de naturaleza y vicio propios de los mismos efectos ó valores : causas todas que Luis G. Rivas comprobará en forma legal y suficiente. Luis G. Rivas deberá probar tambien de una manera fehaciente, que estas causas no provinieron de negligencia suya, ni de que hubiera omitido las precauciones que la prudencia y la naturaleza de las cosas aconsejan, ni de ineptitud.

Art. 4.º Es entendido que tanto la carga como la descarga de los efectos ó valores que deban trasportarse por el Ferrocarril, se harán bajo la inmediata vigilancia y con la intervencion de los empleados de la aduana de Barranquilla que designe el Gobierno y en la forma y modo que por decretos posteriores se determinen.

CONDICIONES GENERALES.

Art. 5.º Luis G. Rivas pagará al Gobierno como precio de este arrendamiento la suma de treinta mil seiscientos cincuenta pesos, (\$ 30,650) anuales y el seis por ciento de producto bruto de la Empresa.

El precio fijo se pagará en esta ciudad. en dinero sonante, al Tesorero general de la Union, por trimestres anticipados. El tanto por ciento eventual se pagará, por meses vencidos al Administrador tesorero de la aduana de Barranquilla en letras pagaderas á la vista en esta ciudad en dinero sonante, y giradas á favor del mismo Tesorero general.

La demora por más de quince dias en el pago de cualquiera de estos contados, hará incurrir á Luis G. Rivas en una multa igual al diez por ciento del importe del contado que esté en mora. Luis G. Rivas deberá dar un fiador á satisfaccion del Secretario de Hacienda que responderá con Luis G. Rivas de mancomun y solidariamente por el valor del arrendamiento fijo, del eventual y de las multas. El fiador deberá ser persona abonada á satisfaccion del Secretario de Hacienda, domiciliada en cualquier parte de la República.

Art. 6.º Luis G. Rivas garantiza ademas el cumplimiento de todas y cada una de las estipulaciones de este contrato, con una fianza hipotecaria por valor de treinta mil pesos (\$ 30,000) á satisfaccion del Secretario de Hacienda, otorgada con todas las formalidades legales. La finca hipotecada deberá estar libre de todo gravámen, y tener un valor por lo ménos de cincuenta mil pesos (\$ 50,000). Luis G. Rivas podrá dar tambien en vez de la hipoteca una prenda consistente en documentos de crédito contra el Tesoro, á satisfaccion del Secretario de Hacienda, que represente un valor efectivo de treinta mil pesos (\$ 30,000) al precio del mercado.

Art. 7.º La tarifa de fletes y pasajes será fijada por Luis G. Rivas, pero en ningun caso excederá á la que rige actualmente, la cual no podrá ser modificada ni elevando los fletes y pasajes, ni disminuyendo con perjuicio del comercio las unidades de peso que hoy constituyen carga.

Art. 8.º Es entendido que Luis G. Rivas queda en completa libertad para organizar el personal de los empleados y trabajadores que deban intervenir en la administracion, explotacion y conservacion de la Empresa como á bien tenga, sujeto únicamente á la suprema vigilancia é inspeccion del Gobierno, y sin más condicion que la de la exacta y puntual prestacion de los servicios que quedan enumerados.

Art. 9.º Luis G. Rivas dará á la Aduana de Barranquilla los peones que diariamente pida el Administrador de ella para la descarga y arrumaje de los cargamentos y para el despacho de éstos en las secciones de reconocimiento.

Art. 10. Cuando el tráfico se interrumpa por cualquier causa que no sea de fuerza mayor, incurrirá Luis G. Rivas en una multa de diez pesos á quinientos, impuesta por el Inspector que se expresará adelante y con apelacion al Tribunal de árbitros que establece este contrato.

Art. 11. En todo caso de paralización del servicio del Ferrocarril y de los remolcadores y bongos, que vaya á causar graves perjuicios al comercio de importacion y exportacion y á la renta de Aduanas, la Aduana de Barranquilla ó los

agentes que designe el Gobierno quedan autorizados para ocupar todo lo que en la Empresa necesite para prestar dicho servicio, siendo de cargo de Luis G. Rivas los gastos, daños y perjuicios.

Art. 12. Luis G. Rivas se obliga tambien : 1.º A trasportar gratuitamente por el Ferrocarril y embarcaciones los efectos que gocen hoy de franquicia y que el Poder Ejecutivo no pueda retirar ; 2.º A trasportar tambien gratis todos los efectos del Gobierno general, la fuerza pública nacional y los empleados nacionales en ejercicio de sus funciones.

Art. 13. El Gobierno por su parte se obliga : 1.º A eximir del servicio militar en paz y en guerra, á todos los empleados de la Empresa ; 2.º A dar á Luis G. Rivas proteccion pronta y eficaz, y el auxilio de la fuerza pública cuando lo necesite ; y 3.º A preferir á Luis G. Rivas, en igualdad de circunstancias, para la celebracion de un nuevo contrato.

Art. 14. La caucion constituida por el artículo 6.º servirá igualmente para garantizar que á la terminacion del contrato, todos los elementos de la Empresa se encontrarán en estado de prestar sus servicios, sin necesidad de renovacion, por un tiempo igual, cuando ménos al que se garantizó de duracion de servicio á Luis G. Rivas al tiempo de hacerle la entrega de ellos por los peritos de que trata el artículo 1.º

CAUSAS DE RESCISION Y TRIBUNAL DE ÁRBITROS.

Art. 15. El Gobierno nombrará un Inspector que vigile todas las operaciones que se ejecuten en la Empresa, y que informe al Gobierno del estado de la línea, del material rodante, de las embarcaciones y en fin, de todo aquello que haga ver de una manera clara é imparcial el modo como Luis G. Rivas está dando cumplimiento al presente contrato. Luis G. Rivas considerará á este Inspector como representante del Gobierno para las reclamaciones, comprobaciones, solicitudes, &ª &ª y será en fin, el órgano de comunicacion entre Luis G. Rivas y el Gobierno.

Art. 16. Serán causas de rescision de este contrato, á juicio del Poder Ejecutivo : 1.ª La interrupcion del tráfico por más de cuarenta y ocho horas ; 2.ª La frecuencia de las interrupciones cortas, y la mala prestacion del servicio en general ; 3.ª El notorio abandono, negligencia ó ineptitud de Luis G. Rivas en el cumplimiento de los deberes que ha contraido y que dén por resultado el desmejoramiento y deterioro manifiesto de la línea, edificios, embarcaciones, material rodante &ª &ª ; 4.ª El fraude ó la tentativa de fraude hecho á las rentas nacionales ; y 5.ª Las demoras frecuentes en el pago de los contados del arrendamiento fijo y eventual.

Art. 17. Todas las controversias á que diere lugar la inteligencia y cumplimiento de este contrato, serán resueltas por un jurado de árbitros arbitradores amigables componedores, compuesto del Secretario de Hacienda ó del que haga sus veces, y de un representante de Luis G. Rivas. Estos nombrarán, en caso de desacuerdo, un tercero en discordia, y si para este nombramiento no pudieren tampoco ponerse de acuerdo, lo nombrará por ellos el Procurador general de la Nacion. Luis G. Rivas está obligado á mantener en Bogotá un representante suyo

debidamente autorizado ; y si llegado el caso de una reunion del Jurado, no estuviere en Bogotá el representante de Luis G. Rivas, ó no hubiere sido nombrado, lo nombrará por él el mismo señor Procurador, para que pueda tener lugar la reunion. El tercero en discordia deberá ser siempre un comerciante respetable con casa de comercio establecida en la capital de la República, y de la cual sea gerente ó socio principal. Las decisiones de este Tribunal, que serán irrevocables, se extenderán tambien hasta fijar en cada caso la suma líquida que Luis G. Rivas deba pagar por multas ó indemnizaciones por falta de cumplimiento del contrato.

Art. 18. Este contrato durará hasta el dia en que sea entregada la obra de prolongacion del Ferrocarril, contratada con el señor Jorge Holguin, pero en ningun caso excederá el término de nueve años contados desde el dia de su aprobacion definitiva.

Art. 19. Este contrato necesita para llevarse á efecto, de la aprobacion del Poder Ejecutivo y de la del Congreso, si esta honorable corporacion juzgare que la necesita.

Art. 20. La fianza de quiebra otorgada por Luis G. Rivas subsistirá mientras se constituye para asegurar el cumplimiento total del contrato, la estipulada en el artículo 6.º

Dicha fianza se prestará en el término de los quince dias siguientes á la aprobacion legislativa del contrato.

Art. 21. Es claridad de la naturaleza y condiciones del presente contrato, que el arrendatario queda sustituido al Gobierno como representante de esta propiedad nacional, y que en tal virtud el capital y la renta representados en dicha Empresa, lo mismo que los útiles, aparatos y enséres que se introduzcan ó lleven para su conservacion y reparacion están exentos del pago de toda contribucion ó impuesto nacional, del Estado ó municipal.

En fe de lo cual firmamos dos ejemplares de un tenor en Bogotá, á primero de Junio de mil ochocientos ochenta y tres.

Aníbal Galindo.—Luis G. Rivas.—E. González Benito.

Poder Ejecutivo nacional.—Bogotá, Junio 1.º de 1883.

Aprobado.

JOSÉ E. OTÁLORA.

El Secretario de Hacienda, ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Número 68.—Seccion 1.ª Ramo de Negocios generales.—Bogotá, Julio 7 de 1883.

Señor Secretario del Senado de Plenipotenciarios—Presente.

Tengo orden del Presidente para dirigirme á esa Honorable Corporacion, por el conducto de usted, con el fin de suplicarle se sirva tomar en consideracion, con la importancia que el asunto merece, el contrato de arrendamiento del Ferrocarril de Bolívar.

Seria muy sensible que por no prestar á este asunto la debida atencion, fuera á quedar sin efecto el ventajoso contrato que el Gobierno obtuvo despues de haber consagrado muchos meses al estudio y preparacion de este negocio.

Continúan haciéndose gastos extraordinarios en la Administracion de esta Empresa, á los cuales, como comprende el Senado, no hay medio de poner término, pues todos ellos vienen siempre presupuestos con el carácter de instantáneos y urgentes, amenazando con que se suspenderá el tráfico de la via si no se autorizan. ¿Qué puede hacer el Secretario de Hacienda para fiscalizar la administracion de la Empresa? ¿Se trasladará á Barranquilla cada vez que se le presente un presupuesto de quince, veinte ó treinta mil pesos para reparacion y reconstruccion de la via y del material rodante, con el objeto de cerciorarse de la necesidad y exactitud del gasto? ¿Someterá las operaciones del Administrador al exámen de otro empleado, para producir de esta manera un conflicto en la marcha expedita de una Empresa que debe estar constantemente en ejercicio?

No queda otro medio sino el que se ha puesto, consistente en desprenderse de la administracion de este ferrocarril para entregarlo al cuidado de un empresario particular, interesado en su buena marcha y en su económica administracion.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

CONSULTA y resolucion del Senado.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado en el Despacho de Hacienda.—Seccion 4.ª—Ramo de Contabilidad.—Número 1,284.—Bogotá, 27 de Setiembre de 1883.

Señor Secretario del Senado de Plenipotenciarios.

En nombre de los intereses fiscales de la República, tan deprimidos, tan menoscabados hoy por el cúmulo de desastres que sobre ellos han pesado de largos años atras, me atrevo á suplicar al Senado se sirva no levantar sus sesiones sin tomar en consideracion el contrato de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, pendiente en esa Honorable Cámara.

La administracion oficial de esta empresa, imposible de fiscalizar desde esta Secretaría, es un desastre, una ruina, un verdadero cáncer de la Hacienda pública.

Para que el Senado pueda juzgar hasta dónde son rigurosamente exactos los precedentes conceptos, someto á su consideracion los gastos hechos en esta empresa durante los años de 1880 á 1883, de que hay constancia en esta Secretaría

Legalizado de 1.º de Setiembre de 1880 á 30 de Junio de 1883 :

(Personal).....	\$ 58,253 15
(Material)	131,506 95
Por legalizar :	
Ocho meses de 1881 á 1882 (P.).....	4,237 35
	(M.) 85,869 60
De 1880 á 1881 (P. y M.).....	93,382 95

\$ 373,250 ..

Faltando todavía por conocer y legalizar los gastos en personal de Julio y Agosto últimos y los de material correspondientes á Abril, Mayo, Junio, Julio y Agosto.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Legislativo.—Secretaría del Senado de Plenipotenciarios.—Número 178.—Bogotá, 6 de Octubre de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de la Union.—Presente.

Tengo la honra de trascribir á usted, para conocimiento del Poder Ejecutivo que el Senado de Plenipotenciarios, en sesion de hoy, aprobó esta resolucion :

“El Senado de Plenipotenciarios ha examinado el contrato de arrendamiento del Ferrocarril de Bolívar celebrado por el Poder Ejecutivo con el señor Luis G. Rivas, y encuentra que ese contrato ha sido celebrado y está arreglado á lo que dispone el artículo 3.º de la ley 110 de 1873 y al artículo 962 del Código Fiscal, y no considera necesaria, por la naturaleza del contrato, la aprobacion del Congreso para que se lleve á efecto ; pero en atencion á la importancia del negocio recomienda al Poder Ejecutivo que recabe del arrendatario las adiciones y enmiendas de ciertas cláusulas del contrato en los términos indicados por la Comision especial que preparó para segundo debate el proyecto aprobatorio del contrato mencionado en las últimas anteriores sesiones, á cargo del honorable Senador doctor Ricardo Becerra.”

Soy de usted atento servidor,

MANUEL DE J. FLÓREZ.

CONTRATO adicional y aclaratorio del de 1.º de Junio.

Despacho de Hacienda.—Bogotá, Octubre 8 de 1883.

En vista de la resolucion aprobada por el Senado de Plenipotenciarios en la sesion del 6 del presente declarando que en concepto de aquella Honorable Cámara, el contrato de arrendamiento del Ferrocarril de Bolívar, celebrado con el señor Luis G. Rivas el 1.º de Junio último, no necesita de la aprobacion del Congreso, por haberse hecho en virtud de la autorizacion conferida por la ley 110 de 1873, y estar ajustado á las prescripciones del artículo 962 del Código Fiscal, declárase perfeccionado dicho contrato con las siguientes modificaciones, favorables todas á los intereses del Gobierno :

1.ª En vez de nueve, redúcese el término fijo del arrendamiento de que habla el artículo 18, á cinco años, contados desde el dia en que se haga la entrega formal de la Empresa, conforme á las estipulaciones del contrato.

2.ª Exceptúanse de las anexidades de la Empresa que se dan en arrendamiento á Luis G. Rivas, conforme al artículo 1.º, las piezas y almacenes que el dia primero de Junio último tenian ocupados, para su servicio, la Aduana y el Resguardo en Barranquilla y Salgar.

3.ª Siendo un deber del Gobierno prestar los auxilios de que dispone en sus puertos y costas para el salvamento de las naves ó embarcaciones, en casos de naufragios y otros siniestros, Luis G. Rivas prestará el auxilio de los remol-

cadores, como lo ha hecho hasta ahora el Gobierno, para el socorro de las naves que esten en peligro de naufragar ó hayan naufragado en las Bocas de Ceniza, á inmediaciones de la bahía de Sabanilla. Por estos servicios Luis G. Rivas queda autorizado á cobrar los gastos estrictos de salvamento y una indemnizacion equitativa, segun la importancia de los valores salvados. Las interrupciones que por este servicio se ocasionen, no son imputables á Luis G. Rivas para ninguno de los efectos de este contrato.

4.^a Luis G. Rivas queda obligado á hacer conducir gratuitamente el agua potable que de Barranquilla se lleva para el Celador del puerto y los empleados de la estacion Salgar.

5.^a El número 2.^o del artículo 12, así: “ 2.^o A trasportar tambien grátis todos los efectos del Gobierno general, la fuerza pública nacional, los empleados nacionales en ejercicio de sus funciones y los empleados de la administracion de justicia en desempeño de sus funciones legales.”

6.^a La segunda de las causales de rescision del artículo 16, así: “2.^a Las interrupciones cortas que se repitan por más de tres veces en una quincena, y la mala prestacion del servicio en general.”

7.^a La quinta del mismo artículo, así: “5.^a Dos demoras sucesivas en el pago de los contados del arrendamiento fijo y eventual.”

8.^a El tercero en discordia del Jurado establecido por el artículo 17, será nombrado por la Corte Suprema federal en los casos en que, conforme á dicho artículo, debia nombrarlo el Procurador general.

Aníbal Galindo.—Luis G. Rivas.

Poder Ejecutivo nacional.—Bogotá, 13 de Octubre de 1883.

Aprobado.

JOSE E. OTÁLORA.

El Secretario de Hacienda,

ANÍBAL GALINDO.

CONSTITUCION de confianza.

Secretaría de Hacienda de la Union.—Bogotá, 27 de Octubre de 1883.

La parte final del artículo 5.^o del contrato de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar celebrado con el señor Luis G. Rivas el 1.^o de Junio último, dice así:

“Luis G. Rivas deberá dar un fiador á satisfaccion del Secretario de Hacienda, que responderá con el señor Luis G. Rivas de mancomun y solidariamente por el valor del arrendamiento fijo, del eventual y de las multas. El fiador deberá ser á satisfaccion del Secretario de Hacienda.”

En tal virtud, y habiendo presentado el señor Luis G. Rivas por tal fiador al señor Eugenio González Benito, varon mayor de edad y comerciante domiciliado en esta ciudad, el Poder Ejecutivo lo acepta y el señor González Benito declara: que se compromete á responder de mancomun y solidariamente con el señor Luis G. Rivas por el importe de las sumas que éste cause á deber al Tesoro nacional por el valor del arrendamiento fijo, del eventual y de las multas que cause

á deber dicho señor Rivas, conforme al contrato de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, de 1.º de Junio del presente año, y al adicional de 8 del presente mes, aprobados respectivamente por el Poder Ejecutivo, en 2 de Junio y 13 del presente mes. Al efecto Luis G. Rivas y Eugenio González Benito se obligan á pagar por la via ejecutiva las sumas que liquide y libre á su cargo la Tesorería general de la Union. En fe de lo cual firman el presente con el Secretario de Hacienda y testigos que suscriben en Bogotá, á veintisiete de Octubre de mil ochocientos ochenta y tres.

Luis G. Rivas.—Eugenio González Benito.

Testigo, *Luis Patiño*—Testigo, *Luis L. Noguera.*

Ante mí. El Secretario de Hacienda,

ANÍBAL GALINDO.

Bogotá, Octubre 27 de 1883.

Como Gerente del Banco de Colombia hago constar que he recibido del señor Luis G. Rivas la suma de 30,000 pesos, valor nominal en Pagarés del Tesoro, 2.ª emision, la cual tendré en depósito á la orden de la Secretaría de Hacienda de la Union ó de la autoridad competente, para los efectos del artículo 6.º del contrato de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar celebrado por el señor Luis G. Rivas en 1.º de Junio y aprobado definitivamente el 13 de los corrientes. El Banco de Colombia se constituye depositario de esta suma con las obligaciones legales, y en defecto de la especie responde de ella por su valor nominal en dinero sonante.

Dionisio Mejía.

ANTICIPACION del arrendamiento de un semestre.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Seccion 1.ª—Ramo de Negocios generales.—Número 1,608.—Bogotá, 13 de Octubre de 1883.

Señor Tesorero general de la Union—Presente.

El Poder Ejecutivo ha aprobado hoy definitivamente, de acuerdo con la resolucion del Senado que declaró que no necesitaba de la aprobacion del Congreso, el contrato de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar. Conforme á él el arrendatario señor Luis G. Rivas debe pagar, como arrendamiento fijo, fuera del 6 por 100 del producto bruto, la suma de \$ 30,650 como arrendamiento fijo, por trimestres anticipados.

El Poder Ejecutivo usando de la autorizacion que le confiere la ley de Presupuestos para la vigencia en curso, que le permite tomar hasta \$ 800,000 como empréstito ó suplemento para atender á los gastos del servicio corriente, hasta con 12 por 100 de interes anual, ha descontado al arrendatario la renta de los dos primeros trimestres, contados por aproximacion desde el 15 de Noviembre próximo en que se calcula que habrá tenido lugar la entrega formal del ferrocarril.

La operacion del descuento es la siguiente :

Valor del primer trimestre.....	\$ 7,662 50
Id. del segundo id.....	7,662 50
	\$ 15,325 ...

A deducir :

Intereses de la anticipacion sobre el primer trimestre en 30 dias al 12 por 100.....	\$ 76 62 ½	
Id. id. del segundo trimestre en 120 dias.....	306 50	383 12 ½
		Líquido.....\$ 14,941 87 ½

Sírvase usted, pues, recibir del señor Luis G. Rivas dicha suma de catorce mil novecientos cuarenta y un pesos ochenta y siete y medio centavos (\$ 14,941-87 ½ cs.) y describir en sus libros las operaciones del suplemento y del descuento en los términos arriba anotados.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia.—Tesorería general de la Union.—Número 291.—Bogotá, 16 de Octubre de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de la Union.

De acuerdo con la nota de usted de esta fecha, número 1,608, Sección 1.º, el señor Luis G. Rivas ha consignado en esta Tesorería la cantidad de catorce mil novecientos cuarenta y un pesos noventa centavos (\$ 14,941-90), producto líquido del arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar en dos trimestres.

Soy de usted muy atento servidor,

Por el Tesorero general, el Contador-interventor,

Venancio Díaz Granados.

CONSTITUCION de la Compañía.

Compañía del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar.—Gerencia.—Número 1.º—Bogotá, 23 de Octubre de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de la Union—Presente.

Habiéndose organizado por escritura pública número 1,377, otorgada en Bogotá el 17 de los corrientes ante el Notario 3.º señor Francisco Ramírez Castro, la "Compañía del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar" y cedido á favor de dicha Compañía todas mis acciones, derechos y obligaciones, contraídas en virtud de los contratos celebrados por mí en ese Despacho para el arrendamiento de dicho ferrocarril, el 1.º de Junio y el 13 de Octubre del presente año, definitivamente aprobados por el Poder Ejecutivo de la Union.

La cesion expresada no altera en manera alguna la consignacion hecha en la Tesorería general ni la fianza verificada por mí á la orden del Gobierno en el Banco de Colombia y en documentos de crédito público.

Al instalarse la Compañía hizo, en votacion secreta, los siguientes nom-

bramientos, de acuerdo con sus estatutos, que tengo la honra de poner en conocimiento de usted:

Para Gerente y Presidente de la Compañía al señor Luis G. Rivas ;

Para Vicepresidente al señor Eugenio González Benito ;

Para Revisor al señor Isaac Montejo ; y

Para Secretario al señor Felipe F. Paúl.

No dudo que el Gobierno mirará con agrado la organizacion de la nueva Compañía y el personal que la forma, y que el señor Secretario aceptará la cesion y traspaso mencionados.

Soy de usted, señor Secretario, atento servidor,

Luis G. Rivas,

Gerencia de la Compañía.

Felipe F. Paúl, Secretario.

Despacho de Hacienda.—Bogotá, Octubre 27 de 1883.

Contéstese que el Poder Ejecutivo ve con satisfaccion que la Compañía arrendataria del Ferrocarril de Bolívar se componga de personas tan respetables como las que aquí se mencionan, y que se dará á la Compañía toda la proteccion que necesite para el cumplimiento del contrato, á fin de que la medida de haber confiado esta Empresa á la accion inteligente del interes particular sea tan benéfica para el comercio como para el Fisco.

GALINDO.

NOTAS relativas á la entrega del Ferrocarril á la Compañía arrendataria.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Seccion 4.^a—Número 1,317.—Ramo de Contabilidad.— Bogotá, 30 de Octubre de 1883.

Señor doctor Rufo Urueta Administrador del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar.

Remito á usted un ejemplar del número 5,737 del *Diario Oficial* en que se halla el contrato de arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar que se celebró el 2 de Junio último, y copia auténtica del contrato adicional de aquél, fecha 27 del presente mes ; los cuales tienen el carácter de definitivos por haber declarado el Senado de Plenipotenciarios que no necesitan de aprobacion legislativa para llevarse á efecto ; y por haber prestado el arrendatario, señor Luis G. Rivas, la correspondiente fianza.

El Poder Ejecutivo dispone, en cumplimiento de tales contratos, que se verifique sin demora alguna la entrega de los objetos arrendados á dicho señor, observándose puntualmente todas y cada una de las estipulaciones pactadas, en las cuales se encuentra detallada la manera como ha de procederse. No obstante, si algun vacío que no haya podido preverse desde aquí, se presentare, habrá de llenarse al hacer la entrega, en el sentido que más claridad y pormenores dé sobre lo que se pone á disposicion del contratista, y su estado, valor &c. Esto no implica que en algun caso pueda desatenderse en lo mínimo lo determinado en el contrato, para sustituirlo con un procedimiento distinto ; pero bien puede complementarse lo que se halla de acuerdo con el contrato, con aclaraciones que

usted estime necesarias ó convenientes. En suma, el Gobierno juzga que la manera como llenará usted este encargo será completamente satisfactoria.

La grande importancia de este asunto y lo delicado de la operacion que usted va á ejecutar, hacian pensar á algunas personas que era indispensable enviar un comisionado especial que interviniera en la entrega ; pero la plena confianza que el Gobierno tiene en la probidad y patriotismo de usted, así como en su inteligencia, actividad y firmeza, le han hecho juzgar que aquello es innecesario y que basta que usted obre á nombre de los intereses nacionales para que nada quede que desear en el particular. Entre otros motivos que tiene el Gobierno para pensar así y depositar en usted toda su confianza, están los decididos esfuerzos de usted en favor de la buena administracion de esa Empresa en el tiempo en que ha estado á su cargo.

Porsupuesto que hasta tanto que no esté perfeccionada definitivamente la entrega, no cesará usted en su destino de Administrador, en ejercicio del cual y en virtud de la presente autorizacion, es que usted ejecutará tal acto ; y que entre tanto tambien habrán de continuar, y ayudar á usted en lo que estime necesario para la perfecta y oportuna entrega, los demas empleados del Ferrocarril y del Telégrafo que á su juicio sean necesarios.

Terminada la entrega usted entrará en el ejercicio del destino de Inspector de la Empresa de que se trata, en virtud del nombramiento que al efecto ha hecho el Gobierno en usted y que tengo la satisfaccion de comunicarle por el mismo correo que lleva este pliego.

El Gobierno aguarda sus informes, y se anticipa á dar á usted las gracias por la manera como, segun espera, desempeñará usted este encargo, cuya gravedad hace que esté fija en él la atencion pública, y cuyos buenos resultados influirán poderosamente en los que en general tendrá el contrato, pues es obvio que nada significaría que el Gobierno obtuviese, como va á obtener, una renta relativamente considerable por el arrendamiento, si en cambio hubiera de sufrir una gran pérdida en su capital, por malos avalúos ú otro descuido cualquiera al entregar la Empresa.

La circunstancia de no interrumpirse la intervencion oficial de usted en los asuntos relacionados con la Empresa de que se trata, pues es Administrador y será Inspector de ella, facilita los arreglos necesarios para que la transicion en el inmediato manejo del Ferrocarril y Telégrafo no ocasione ningun perjuicio al Gobierno ni al público ; y para preparar las cosas de modo que en lo sucesivo, léjos de notarse desmejora en el servicio ó en los bienes que se arriendan, ó medios de hacer el fraude á las rentas nacionales, se adviertan el orden, la oportunidad, la eficacia, el interes decidido por la Empresa, y la absoluta ausencia de cualquier procedimiento indebido respecto de los intereses nacionales ó del comercio. Repito á usted que de la manera de ejecutar el contrato depende en mucho su buen éxito, y que por lo mismo la responsabilidad de los empleados que van á intervenir en el asunto, sólo se mide por la alta confianza que en ellos está depositada. Así, pues, usted procederá á hacer los arreglos necesarios, despues de estudiar detenidamente el contrato y de prever todos los hechos que habrán de ocurrir en lo sucesivo ;

poniéndose al mismo tiempo de acuerdo con el señor Administrador de la Aduana, quien tambien ha tenido y continuará teniendo hasta cierto punto intervencion en la referida Empresa, pues ha sido su Superintendente, y en su carácter de Administrador de la Aduana, habrá de continuar, porsupuesto, con la ingerencia debida para impedir el contrabando, en cuanto aquella no se oponga á los términos del contrato y á las funciones de usted como Inspector. Confía el Poder Ejecutivo en que los arreglos que usted, en union de tan respetable empleado harán, cada uno en cuanto le compete, y de consuno para que todo quede acorde, serán tan benéficos y eficaces como se requieren. El Poder Ejecutivo autoriza á ustedes para llevar á efecto los respectivos reglamentos que dicten, sin aguardar la aprobacion superior; y espera que éstos y sus informes para determinar en definitiva lo que haya de observarse de un modo permanente, se remitan oportunamente á esta Secretaría.

Con sentimientos de distinguida consideracion personal, me suscribo de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Seccion 4.^a—Número 1,318.—Ramo de Contabilidad.—Bogotá, 30 de Octubre de 1883.

Señor Joaquin María Palacio, Administrador de la Aduana de Barranquilla.

El contrato sobre arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar va á ponerse en inmediata ejecucion, y el Gobierno ha autorizado para la entrega de los bienes que constituyen aquella Empresa á su respectivo Administrador. La persona que desempeña este cargo continuará con el carácter de Inspector, teniendo la ingerencia que determina el contrato.

Natural es que quien es responsable de lo existente sea el que entregue, y así lo prescribe por regla general la ley; y del mismo modo debe intervenir con su inspeccion, pues sus trabajos en la Aduana no le permiten más, quien ha estado sirviendo á la Empresa, siempre á entero contentamiento del Gobierno, en su carácter de Superintendente.

Por tanto, el Poder Ejecutivo espera que usted coopere en cuanto le sea posible al buen éxito de las operaciones de entrega; y que desde que reciba este oficio se sirva ponerse de acuerdo con el actual Administrador del Ferrocarril para preparar y ejecutar las cosas de manera que la transicion en el manejo inmediato de la Empresa no acasione entorpecimientos ni perjuicio alguno al Gobierno ni al comercio, y, sobre todo, no se preste ni remotamente á fraudes á la renta que usted administra con celo nunca desmentido. Ningun cuidado tiene el Gobierno á este último respecto, desde el momento que ha resuelto autorizar á usted para que en union del señor Administrador del Ferrocarril dispongan las cosas de modo que el servicio no dé lugar al contrabando, como lo comunicará á usted aquel empleado trasmitiéndole la parte correspondiente del oficio que le dirijo hoy, la cual no reproduzco aquí en obsequio de la brevedad. La larga experiencia de usted, sus especiales conocimientos y el decidido empeño que siempre ha toma-

do en secundar las miras del Gobierno en cualquier asunto que se le recomienda, de suerte que aquéllas queden completamente satisfechas, son motivos para confiar en que los reglamentos y demás medidas que se dicten y ejecuten y que se sometan despues á la aprobacion de esta Secretaría, harán conocer en la práctica la bondad del referido contrato. Usted sabe que la manera de ejecutar cualquier propósito entra por mucho en su buen ó mal éxito; y que por tanto la responsabilidad moral es, ó por lo ménos debe ser, solidaria hasta cierto punto entre el que dispone y sus naturales cooperadores; y sobre todo comprende cuanto aguarda de sus aptitudes y especialmente de su patriotismo el Poder Ejecutivo.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Seccion 1.^a—Ramo de Negocios generales.—Número 1,639.—Bogotá, 30 de Octubre de 1883.

Señor Secretario general del Estado de Bolívar.—Cartagena.

Tengo el honor de poner en conocimiento del Gobierno de ese Estado, que el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el Senado de Plenipotenciarios, ha aprobado definitivamente el contrato celebrado con el señor Luis G. Rivas "sobre arrendamiento del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar," publicado en el número 5,737 del *Diario Oficial*, correspondiente al 10 de Junio último, y las modificaciones hechas á él con fecha ocho del presente, de las cuales adjunto á usted una copia.

Espero que el Gobierno de ese Estado encontrará que el Poder Ejecutivo ha realizado una operacion á todas luces provechosa para los intereses nacionales, si se tiene en cuenta que apénas hemos llegado á tiempo para evitar el desastre de esa Empresa. Tal desastre hubiera sido inevitable por varias causas, entre las cuales deben enumerarse: 1.^a los nombramientos de empleados subalternos, hechos comunmente por exigencias políticas, sin tener en cuenta las aptitudes individuales, haciendo así ineficaz la laboriosidad, buenos deseos y honradez de los Administradores de la Empresa. El señor Eusebio Grau, por ejemplo, viendo que sus esfuerzos eran totalmente inútiles, renunció irrevocablemente el puesto y se separó de él, y el actual Administrador, señor doctor Rufo Urueta, participa á esta Secretaría, con fecha 16 del actual, lo que sigue: "Con empleados, si no inútiles, sí faltos de idoneidad para los trabajos activos de la Administracion honrada de la Empresa, vendrá ésta á adquirir su más alto desarrollo de descomposicion y desorganizacion, que en vano se procuraría impedir, porque con tales elementos, todos los esfuerzos que se hicieran serian impotentes. Y como el temperamento y hábitos del actual Administrador no le permiten aceptar ni aún tolerar pacientemente ciertas cosas que juzga inconvenientes, desde ahora se permite anunciar su separacion del puesto que le confió el Poder Ejecutivo actual, si se continúa la práctica de que se habla;"—2.^a la circunstancia de que, por ser el Ferrocarril una Empresa oficial, el número de exenciones de fletes crecia de tal modo, que indudablemente habria llegado á anular los productos de este Ferrocarril.

Pero superior á estas causas era, sin disputa, la creencia ya establecida, de que esta Empresa debia principalmente conservarse en manos del Gobierno como

elemento de influencia política. ¿Qué quedaría de la Hacienda nacional si tan desastrosas ideas se llevaran á la Administracion de las Aduanas, de las Salinas y, en general, á donde quiera que el Gobierno tiene un numeroso cuerpo de empleados para la recaudacion de sus rentas?

La Compañía comercial á quien el Poder Ejecutivo ha adjudicado en arrendamiento el Ferrocarril de Bolívar, se compone de personas de alta posicion social, honorables y de responsabilidad, cuyo Gerente, el señor Luis G. Rivas, me ha manifestado que, al hacerse cargo de esa Empresa, desea mantenerse en la mejor inteligencia con el Gobierno de Bolívar. El Poder Ejecutivo nacional espera, pues, á su turno, que el de ese Estado, por su parte, lo mirará con simpatía y le prestará toda la proteccion que necesite para el puntual cumplimiento del contrato. Los \$ 500 de la subvencion que el Estado recibe de la Empresa, seguirán pagándose puntualmente del seis por ciento del producto bruto estipulado como arrendamiento eventual.

Con sentimiento de distinguida consideracion soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

CARBONERAS DE RIOHACHA.

Puede decirse que desde la expedicion de la famosa ley de 23 de Mayo de 1848, por la cual se decretó que desde 1.º de Enero de 1850 seria libre en toda la República el cultivo y comercio del tabaco, no se ha hecho trasfusión de nueva sangre en las venas de la Hacienda Nacional. Todas nuestras finanzas de los últimos 33 años han estado reducidas á encarecer el precio de la sal, á elevar los derechos de importacion sobre las mercancías extranjeras, y á descontar el porvenir, consumiendo por anticipacion el producto de largos años de los impuestos y rentas nacionales.

Pero hay que detenerse en este camino; hay que pensar en algo que no sea encarecer la vida, paralizar el trabajo y esterilizar la industria con la reagravacion de los impuestos que por todas partes la detienen y la abruman; hay que esforzarse en poner en actividad nuevas fuentes de recursos para el Tesoro, que no sean una deduccion al necesario físico de la existencia individual.

En esto pensaron, sin duda, las leyes de 15 de Mayo de 1868 y 19 de Abril de 1873, que han reservado como renta nacional la explotacion de todos los depósitos de carbon, guano y demás abonos que se encuentren en los terrenos baldíos de propiedad nacional.

El más valioso de éstos lo constituyen las ricas minas de carbon *cannell* del Departamento de Padilla, en la antigua Provincia de Riohacha, ubicadas en terrenos desiertos é incultos, y por lo mismo reputados baldíos y de propiedad nacional, conforme á las leyes, miéntras no se pruebe lo contrario.

La Secretaría de Hacienda, servida por el señor Tomas Cuenca, dictó la resolucion de 16 de Octubre de 1865, mandando poner en explotacion, por cuenta de la República aquellas minas; pero entorpecidos y contradichos los derechos de la República por el señor Antonio Amaya Daza, nada habia podido hacerse en el curso de 18 años.

En virtud de la carta oficial que tuvisteis á bien dirigirme con fecha 9 de Abril de 1883, este Despacho se ha ocupado activamente en esclarecer los derechos de propiedad de la República, en dictar las medidas conducentes para reivindicar, como lo ha hecho, la posesion de dichos terrenos y minas, que habia sido usurpada al amparo de disposiciones subrepticias de las autoridades del Estado del Magdalena, y en promover en Nueva-York la organizacion de una compañía de capitalistas que viniera á explotar dichas minas en asocio del Fisco nacional.

La muerte del distinguido ingeniero señor John May, que gestionaba el asunto, ha paralizado, miéntras se le reemplaza, la negociacion que se seguia en aquella ciudad con el opulento capitalista Cyrus W. Field.

Como este importante asunto, que es materia de ruidoso liligio, tambien estará por muchos años al órden del dia en este Despacho, deben dejarse consignadas en esta Memoria las principales piezas justificativas de los derechos de propiedad que sobre dichos terrenos y minas reclama y mantiene la República. Son las siguientes :

Bogotá, Abril 9 de 1883.

El Presidente de la Union.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda.--Presente.

Hace cerca de veinte años que el distinguido ingeniero civil señor May dió al Gobierno un extenso é importante informe sobre las carboneras de Riohacha, y nadie que yo sepa le ha hecho caso. Si lo grande puede compararse á lo pequeño, el señor May ha estado ofreciendo este tesoro á todos los Gobiernos de Colombia como Colon la América á todos los Reyes de Europa.

He leído recientemente el luminoso informe del señor May, que usted hallará publicado en el número 471 del *Diario Oficial* correspondiente al 31 de Octubre de 1865.

Si desde entónces se hubiera dado importancia á este negocio, la República podria ya estar en posesion de una renta de muchos millones.

Vale la pena de gastar algunos pesos en la prosecucion de esta empresa.

Apodérese usted, pues, del asunto con su genial actividad é impúselo á su destino.

JOSE E. OTÁLORA.

CONTRATO sobre explotacion de las carboneras de Riohacha.

Despacho de Hacienda.—Mayo 8 de 1883.

CONSIDERANDO :

Que desde 8 de Octubre de 1865 dió el Ingeniero civil señor John May un informe luminoso acerca de varias minas de carbon descubiertas á orillas del “ Rio Hacha ” y sus afluentes, las cuales explotadas producirian, segun sus cálculos, un rendimiento casi fabuloso y, por tanto, una renta crecida á la República ;

Que desde 16 del mismo mes resolvió el Poder Ejecutivo (*Diario Oficial* número 471) poner en explotacion tales minas, y comisionar al mismo señor May para que promoviera en el país ó en el extranjero la organizacion de una Compañía que acometiera los trabajos necesarios con tal objeto ; y

Que durante más de diez y ocho años nadie se ha acordado de dar el debido impulso á una empresa de tanta magnitud y de la cual derivará, probablemente, considerables proventos el Erario nacional ; de órden del Poder Ejecutivo se celebra el siguiente

CONTRATO :

Aníbal Galindo, Secretario de Estado del Despacho de Hacienda, debidamente autorizado por el Presidente de la Union, y John May, Ingeniero civil, han celebrado el siguiente contrato :

1.º May se compromete á partir inmediatamente á los Estados Unidos, con todos los informes, planos y demas datos científicos que posee, para formar allí una Compañía de capitalistas que exploten, en asocio del Gobierno nacional, las minas de carbon situadas á las orillas del “ Rio Hacha ” y sus afluentes en territorio del Estado del Magdalena, y que acometan la construccion de un Ferrocarril que comunique las minas con el mar ;

2.º El Gobierno hará pagar del Tesoro nacional á May la suma de tres mil pesos (\$ 3,000) en oro americano por sus gastos de viaje, así : mil pesos (\$ 1,000) despues de firmado y aprobado este contrato, y dos mil pesos (\$ 2,000) en una letra girada sobre New-York á favor de May, apenas se tenga noticia oficial de la llegada de May á dicha ciudad ;

3.º En caso de que May obtenga un resultado favorable ; que mediante sus esfuerzos se forme la Compañía que acometa la explotacion de las minas, y que dicha explotacion se lleve á efecto, May confía en la equidad y liberalidad del Gobierno nacional para darle á él ó á sus legítimos representantes una justa indemnizacion.

Este contrato necesita para llevarse á efecto de la aprobacion del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual lo firman por duplicado en Bogotá, á ocho de Mayo de mil ochocientos ochenta y tres.

Aníbal Galindo—John May.

Poder Ejecutivo nacional—Bogotá, Mayo 9 de 1883.

Aprobado.

JOSÉ E. OTÁLORA.

El Secretario de Hacienda,

ANÍBAL GALINDO.

DESCUBRIMIENTO de una mina de carbon en Riohacha, por el Ingeniero civil John May.

Bogotá, Octubre 8 de 1865.

Señor Tomás Cuenca, Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Fomento.

SEÑOR :

En una comunicacion que para intelegencia del ciudadano Presidente de la República, señor M. Murillo Toro, le dirigí con fecha 12 de Agosto de 1864, dije, entre otras cosas, que se podian descubrir abundantes minas de carbon en las sabanas que rodean la base de la Sierra Nevada de Santamarta: tambien habia anunciado previamente el mismo hecho, en una comunicacion que dirigí en 26 de Marzo de 1862 á la Asociacion de tierras Neo-granadinas, y que poco tiempo despues se publicó en Lóndres.

El 7 de Mayo último, miéntras hacia en la antigua Provincia de Riohacha ciertas exploraciones para las que fuí comisionado, tuve la fortuna de descubrir enormes depósitos de carbon betuminoso; y lo que hace más importante el descubrimiento del carbon, es que pertenece á la especie del llamado "cannel," que generalmente vale en el comercio de dos á tres veces tanto como el mejor carbon de Newcastle. Las minas están situadas á orillas del rio Serrejon, cerca de cinco leguas de Barranca, y están equidistantes de las ciudades de Riohacha y Maracaibo, cerca de catorce leguas; el suelo es perfectamente igual en todas direcciones. y por consiguiente muy á propósito para la construccion de un ferrocarril. El carbon está tambien rodeado de minas de hierro igualmente extensas tales como la hematita rubia, mineral nudoso de hierro y ocre rojo. La formacion del país es de piedra de cal secundaria que cubre una piedra arenisca antigua, cuya extratificacion ha sido muy turbada, siendo en algunas partes horizontal, y en otras vertical. Hay tambien muchos lechos de carbon ó "lignite" en un estado quebradizo, con restos de pejes, y hermosas muestras de senelitas ó yeso trasparante. Observé tambien pizarra betuminosa en el lecho del rio Palomino, afluente, como el Serrejon, del Riohacha.

A fin de que el Gobierno pueda apreciar la importancia de este descubrimiento, presentaré algunos detalles que expliquen los usos á que se aplica el carbon "cannel;" éstos no son muy conocidos, y no se encuentra su descripcion en los tratados de Mineralogía.

El carbon "cannel" es conocido en la Mineralogía como mineral negro,

comunmente con un ligero tinte gris; su contextura es compacta, su fractura pareja ó convexa, con grandes cavidades; su lustre es resinoso i relumbroso, es suficientemente sólido y duro para poderse labrar y pulir, siendo la especie de carbon ménos deleznable. Su gravedad específica varía 1.23 á 1.27: contiene, segun Kirwan, carbon 75.2, betúmen 21.68, hidrógeno 21.6, nitrógeno 13.7. Arde sin reblandecerse, con una llama grande y brillante de poca duracion, dejando una sustancia como hollin; y si la combustion es completa, queda un residuo terroso de 3 por 100 cuando ménos. Su fuerza para calentar es igual á la de "coke." (a) Su olor, como el del azabache, no es desagradable. Cuando se coloca en el fuego, decrepita repetidas veces y se rompe en fragmentos angulares. Se halla en Inglaterra, en Wigan y Whitehaven, tambien en Gilmeston, en Escocia; se dice tambien que hay una mina en Cabo Breton, y algunas otras de poca importancia en los Estados Unidos. Se usa como azabache para hacer tinteros, juguetes &c. Cuando es de buena calidad no ensucia los dedos, y se enciende y arde como vela. (b) En Inglaterra y en los Estados Unidos se usa como combustible en las casas de los ricos, ya solo, ya mezclado con otro carbon. Es el mejor carbon conocido para hacer gas, y seria generalmente usado para este objeto y para la extraccion del "kerosine," que dá en abundancia, si no fuera por su escasez y alto precio. Es peculiarmente adaptado para calentar los calderos de las locomotoras y todas las demas clases de máquinas de vapor, porque arde con una llama libre. Cuando los ingenieros hayan hecho cuanto puedan, agotando su habilidad é imaginacion para perfeccionar la maquinaria de los vapores, sustituyendo carbon "cannel" al combustible comunmente empleado, lograrán para sus buques de 20 á 25 por 100 más velocidad. El peso y la cantidad de carbon "cannel" que se necesita para lograr un efecto dado, son muy inferiores á los que hay que emplear en el caso del carbon comun, ya solo, ya mezclado con otros combustibles, siempre que deseen obtener una gran velocidad.

Para la más fácil inteligencia de los hechos que contiene el resumen anterior, presentaré algunos ejemplos tomados de personas competentes. En la gran carrera entre el "Vanderbilt" y el "Oregon," en 1852, el único combustible que emplearon ámbos buques, fué el carbon "cannel." En la carrera entre el "George Washington" y "Willian Selden" en el Potomac, en 1853, se empleó el carbon "cannel" mezclado con nudos de pino. Se emplea el carbon "cannel" en el Ferrocarril "Erie," mezclado con leña de haya y roble. El "Alida," en el gran viaje que hizo por apuesta desde Nueva York á Albany, hizo uso de "antrácito" mezclado con cannel. En esta ocasion navegó contra una fuerte corriente 160 millas en siete horas 20 minutos, ó más de 20 millas por hora. Los vapores más veloces que pasan entre Nueva York y Albany, en un dia, llevan siempre una porcion de este carbon, para usar de él en caso de apuro. En años pasados, los vapores del paso del rio en Nueva York empezaron á emplear el carbon "cannel;" pero el costo resultó ser excesivo. El gas que se emplea en la ciudad de Nueva York se hace de una mezcla de carbon comun y de "cannel," y se emplearía éste exclusivamente, si se le pudiera bajar el precio. Todos los vapores de transporte

(a) Carbon de piedra carbonizado artificialmente.

(b) Por eso es que se llama "cannel," corrupcion "candle," vela—N. del T.

que empleó el Gobierno de los Estados Unidos de América durante la última guerra civil, emplearon carbon "cannel" traído de Inglaterra.

El precio por mayor en Nueva York, del carbon "antrácito," ántes de la guerra, fué el de \$ 5-50 por tonelada. El del de Liverpool, de \$ 6 por tonelada, y el "cannel" de \$ 12 á \$ 14 tonelada, y estos precios relativos continúan todavía. El Kerosine se saca del carbon "cannel" de la manera siguiente: se pone el carbon en montones sobre tubos calentados por vapor; así se le hace sudar el betúmen, y de éste se extrae el kerosine del comercio por destilacion. Existe algun secreto respecto de los detalles de esta manipulacion; pero creo que consiste en el uso de ácido sulfúrico.

De lo expuesto arriba, y de muchas otras circunstancias que podrian citarse, es indudable que el carbon "cannel," si se pudiera obtener en cantidad suficiente y á precio moderado, se subrogaría enteramente á todas las clases de carbon comun de que se hace uso ahora.

El consumo de carbon en el mundo es cosa casi increíble, y su tráfico es la base del poder y prosperidad de Inglaterra. Segun un proyecto que tengo á la vista, concebido por una Compañía recientemente establecida, parece que la sola ciudad de Lóndres consume 5 millones de toneladas al año, de las cuales 2 millones le llegan por Ferrocarril y 3 millones por agua; y existe un déficit constante para el consumo, que alcanza á 50,000 toneladas por semana. Casi todo el carbon que se exporta para el consumo en el extranjero, se compra en Inglaterra. En el año de 1845 el producto total de las minas británicas fué cerca de 35.000,000 toneladas; el del año de 1861 fué de 86 millones de toneladas, pero de la cantidad que se exportó no he encontrado informe alguno, sino es que una sola ciudad de Sur-América, Rio Janeiro, compra anualmente 250,000 toneladas. Desde los años á que me refiero, el tráfico se ha aumentado mucho. Pero, sin entrar en minuciosos detalles estadísticos, es evidente que si la Nueva Granada posee minas de carbon de la calidad y abundancia de las que aseguro haber descubierto, sitas tambien á una distancia cómoda del mar, tiene en su mano el poder para la creacion de una renta que, una vez desarrollada y organizada, no puede ménos que establecerle el crédito que ahora le falta, desde el momento en que se sepa el hecho; y elevarla al rango de la República más rica y más importante de Sur-América.

Para utilizar las minas recientemente descubiertas, habrá que construir un ferrocarril hasta el mar. La distancia es casi de 42 millas, y el terreno, como ya se ha dicho, llano. Semejante ferrocarril, con el muelle en la costa y el tren para el camino, podría costar, en números redondos, como 60,000 pesos por milla, ó sean \$ 2.520,000. Supongamos que el costo del ferrocarril con su manejo, en el primer año, alcanzara á \$ 3.000,000. Supongamos tambien que 1.000,000 de toneladas de carbon se produzcan y vendan en cada año. El costo para extraerlas seria como \$ 1 por tonelada, y la conduccion al mar y embarque \$ 2 más, ó sea en todo como \$ 3 por tonelada. Esto alcanza á \$ 3.000,000, miéntras que, vendiéndose la cantidad de 1.000,000 de toneladas al ínfimo precio de \$ 6 por tonelada, produciría \$ 6.000,000, es decir, que el costo del Ferrocarril se pagaria con la venta de 1.000,000 de toneladas de carbon, ó, en otros términos, que apénas llegue á construirse, su costo se podría cubrir.

Este cálculo parece llegar á lo fabuloso y hace titubear el juicio ; sin embargo, su exactitud no la puede negar hombre alguno práctico en los negocios. La suposicion de que sólo se venderian 1.000,000 de toneladas por año, es notoriamente ínfima, porque no se puede poner más límite á la demanda ni á la venta, sino el de la capacidad productora de las minas, y éstas no son, á mi juicio, inferiores en extension á todas las de Inglaterra reunidas. Además, en el Valle Dupar se descubren en la superficie capas de carbon suficientes para el consumo del mundo, durante muchos años, mientras que las de Europa hay que buscarlas á veces en grandes profundidades, de muchas centenas de yardas. Mucho más que 1.000,000 de toneladas se podrian vender cada año en la Habana, Jamaica, Panamá y Santhomas. El tráfico del carbon es muy lucrativo, y la renta anual de muchos individuos de Inglaterra que lo ejercen, es para algunos de ellos igual, y aun muchas veces superior, á la de todas las rentas públicas de la Nueva Granada.

El valor y los usos del carbon "cannel" son mejor conocidos de los americanos que por la generalidad de la gente de otros países. Algunos Capitanes é Ingenieros de los vapores que tocan en Santamarta, reconocieron mis muestras como de "cannel;" pero todos convinieron en declarar que no servía absolutamente para los vapores. Estos señores creen que el carbon barato del país de Gales es el mejor para producir vapor ; pero confesaron que si se pudiera poner á su disposicion un abasto de carbon bueno, sea de la clase que fuese, á precios equitativos, comprarian con el mayor gusto. Por supuesto que esto estaria de acuerdo con sus intereses. Un vapor grande necesita para el viaje redondo de Liverpool y Santamarta como 2,000 toneladas, y si pudiera conseguirse un abasto constante en Riohacha, se ahorrarian 1,000 toneladas de capacidad en su bodega, que se aplicarian á los fletes. Y tan pronto como estas ventajas sean efectivas, y las Compañías de vapores ingleses se persuadan que pueden contar con un abasto de carbon "cannel" en Riohacha, es más que probable que dejen de comprar el carbon barato é inferior de Inglaterra.

Las muestras con que hice mi experimento en la Casa de Moneda el dia 6 del corriente, en presencia de S. E. el Presidente y otros sujetos, fueron recogidas, del cauce del rio Serrejon, donde es probable que hayan estado lavadas continuamente por el agua y atacadas por la fuerza descomponedora de la atmósfera, muchos millares de años. Sin embargo se produjo una llama espléndida de gas, de cerca de 6 pulgadas de largo y 1 pulgada de diámetro, con el aparato más sencillo, la que habia durado una hora cuando se retiraron los presentes, y continuó ardiendo con más energía durante un tiempo de que no se llevó cuenta. La cantidad de carbon de que se usó en este experimento, no era más que $1\frac{1}{2}$ libras ; y el pedazo que se escogió no era muy á propósito, estando tan alterado y gastado por la accion corroedora de los elementos, que apenas podría reconocerse como carbon "cannel." En la mina, la capa sólida inferior se presentaba absolutamente impenetrable á los golpes más recios de una barra pesada, y sólo se podría romper á fuerza de taladros, operacion para la cual yo no tenia á mano lo necesario en aquel instante. Dispuse en Agosto último que se me sacaran muestras de esta calidad superior, y ellas deben hallarse ahora en Riohacha ; pero, por razon de los

disturbios recientes, es posible que los tercios hayan quedado en la mina. Incendiadas en una fragua, arden aún estas muestras tan pobres y gastadas por el agua con la decrepitation y llama brillante que caracterizan la combustion del carbon "cannel."

El Valle Dupar abunda en minas de carbon de hollin y lignito terroso; los que alguno anunció, hace algunos años, contenian oro. Los comerciantes de Riohacha y muchos habitantes del Valle empezaron inmediatamente á extraer este mineral, y se produjo una excitacion violenta en la materia. Es verdad que los ensayadores del país extrajeron oro, lo que es fácil concebir, si se tiene en cuenta que por cada ensaye se les pagaban cinco pesos: luego ellos mismos tenian interes en colocar el metal para probar su experimento. Ocurrieron tambien á los químicos de Europa y de los Estados Unidos con iguales resultados, aunque uno ó dos tuvieron el valor de declarar que el supuesto mineral de oro no era más que materia inútil. Despues de gastar muchos miles de pesos y embrollarse en innumerables querellas y pleitos sobre títulos &^a, los especuladores más avisados abandonaron el trabajo como absurdo. No parece, sinembargo, que ninguna de las eminentes autoridades que se consultaron haya descubierto la verdadera naturaleza del mineral. El lignito terroso se encuentra cerca de Colonia, y se hace uso de él para preparar la pintura conocida de los artistas como "tierra de Colonia." Siendo de naturaleza combustible, tal vez se podria aplicar ventajosamente á la fabricacion de ladrillos y loza comun, mezclándole con la arcilla. La mina de carbon "cannel" que he descubierto, tiene encima una capa del mismo carbon en polvo, de cerca de 13 pulgadas de espesor. Sinembargo de todo esto, faltaria á la buena fe y me haria culpable de engaño imperdonable, si dejara de mencionar que el suelo del país es aurífero, y que el comerciante más rico y emprendedor de Riohacha, de cuyo juicio y sinceridad no se puede abrigar duda alguna, me declaró, con mucha seguridad, que en su presencia se habian ejecutado ensayos productivos por personas de su entera confianza, y rechazó enteramente, y con desprecio, la insinuacion de que hubiera sido él víctima de algun engaño ó fraude.

Las minas de cobre de Valle Dupar, cuya existencia me consta, aunque no las he visto todavía, son numerosas y ricas. El mineral del cual me señalaron muestras, es el carbonato verde, y se encuentra regado en la superficie de la tierra, en terrones; no hay más que recogerlo y llevarlo á la Costa. El Cónsul americano, señor Danies, que es propietario de una de estas minas, y que la ha explotado, me informó que despues de pagar el costo de llevar el mineral en mulas, á la distancia de 60 ó 70 millas, y el flete á Inglaterra, la pérdida hecha en la especulacion habia sido tan sólo de un 10 por 100. Las minas de hierro parecen inagotables. El valle es llano, pero no ancho, y numerosos torrentes se arrojan de las vertientes de los Andes, la sierra nevada y los ramales que salen de ellos. El territorio del Valle Dupar contiene, pues, dentro de su seno todos los elementos que hasta el dia de hoy se han creido necesarios para el establecimiento de un gran distrito manufacturero, á saber: terrenos en que se pueden hacer buenos caminos con fácil acceso al mar, y con cal, carbon, maderas y agua como motor, todo en estrecha proximidad. Yo podria hablar de muchos otros productos de esta region extraordinaria y privilegiada, como palos de tinte, minas de oro y plata, y los preciosos mármoles y jaspes

de que abundan las montañas; pero ante la importancia de las minas de carbon, todas estas cosas vienen á parecer insignificantes, y no merecen ser mencionadas sino como razones adicionales para la inmediata construccion de un Ferrocarril, el que pronto se extenderia hasta el Banco sobre el Magdalena, y que vendria á ser la arteria principal de la República.

Tengo el honor de ser, señor, su muy obediente servidor,

John May, Ingeniero de los Estados Unidos de Colombia.

NOTA—En 1830 produjo Inglaterra 30 millones de toneladas de carbon. En 1851, 54 millones; y de acuerdo con el informe de la Oficina de documentos mineros, se sacaron 86 millones en 1861. El mayor abasto que se supone que las minas británicas puedan producir, se calcula en 100 millones de toneladas por año; y este máximo es insuficiente ya para la demanda del artículo. Véase el “*Quarterly Journal of Science*” para 1864. Tomo 1.º, página 38.

RESOLUCION.

Despacho de Hacienda y Fomento—Bogotá, á 16 de Octubre de 1865.

Visto por el Poder Ejecutivo el anterior informe del señor John May, Ingeniero civil al servicio del Gobierno, y atendidas su honradez y aptitudes, no vacila en dar crédito á la relacion que dicho informe contiene; y considerando que las minas de que en él se trata se hallan situadas en terrenos baldíos,

RESUELVE:

1.º Pónganse en explotacion, por cuenta de la República, las minas de carbon descubiertas á orillas del “*Riohacha*” y sus afluentes, en territorio del Estado del Magdalena, y procédase á la demarcacion del terreno necesario para los trabajos de explotacion y demas efectos accesorios;

2.º Comisionase al señor John May para que, de acuerdo con las instrucciones que se le comunicarán por esta Secretaría, promueva la organizacion en el país ó en el extranjero de una Compañía anónima que emprenda la construccion del Ferrocarril que debe comunicar las minas con el mar, y que acometa los consiguientes trabajos de explotacion.

Por el ciudadano Presidente,

El Secretario, CUENCA.

MINAS DE CARBON DEL VALLE DUPAR.

Bogotá, 28 de Enero de 1879.

Al General Julian Trujillo, Presidente de los Estados Unidos de Colombia, &ª, &ª, &ª

Señor: A principios del año de 1849, estando yo empleado como Ingeniero por la Compañía del Ferrocarril de Panamá, encargado, entre otras cosas, de la exploracion del territorio comprendido entre las ciudades de Portobelo y Panamá, dije en mi informe que probablemente algun dia se encontraría carbon en el Istmo. Algunos años despues la exactitud de esta opinion se puso en duda, por ser contraria á las teorías de ciertas autoridades científicas de alta categoría. En el dia la

existencia de carbon en toda la extension del Istmo, es una cosa averiguada, y si los depósitos de este precioso mineral no se han explotado, ha sido por la dificultad de trasporte, y por otras causas, siempre perjudiciales para esta clase de empresas.

Posteriormente supe por varios conductos, que no es del caso anotar, que en la orilla derecha del Magdalena abundaba el carbon. En 1855, inmediatamente despues de haber cumplido la promesa que hice al Gobierno de cubrir el rio de vapores, fuí comisionado, á instancia mia, para hacer ciertas averiguaciones en busca de carbon y otros objetos en la Sierra Nevada de Santamarta. A pocos dias de comenzar las operaciones se anuló mi contrato y se disolvió la expedicion. Despues estuve algunos años ocupado en dirigir las minas de carbon de Zipaquirá. En 1862 propuse á los acreedores ingleses que hicieran un arreglo con el Gobierno para trabajar las minas de carbon que supe existian en la antigua Provincia de Santamarta. Pero habiendo anteriormente rechazado dichos señores la oferta del Gobierno de Méjico de cederles el territorio de California en pago de sus reclamos, tampoco dieron paso alguno para aprovecharse de mis recomendaciones.

En 1864 el Gobierno me comisionó para levantar los planos de los caños de Puebloviejo, y despues de ejecutar este trabajo, pedí permiso para poner á prueba la exactitud de mis ideas respecto de la existencia de depósitos carboníferos en el Valle Dupar, y efectivamente el 7 de Mayo del año siguiente descubrí las minas de carbon de "cannel," situadas en las orillas del rio Serrejon, en el distrito de Padilla, contrariando así las opiniones muy en boga entre los geólogos de otros tiempos, que juzgaron que el carbon no podia existir en países donde abundaban los volcanes. Desde entónces la exactitud de mi informe sobre esta cuestion, inserto en el número 471 del *Diario Oficial*, ha sido confirmada por otros exploradores, y varias empresas se han iniciado con el objeto de explotar las nuevas minas, pero todos los esfuerzos en este sentido han fracasado. Ningun capitalista se atreverá á invertir su dinero en construcciones permanentes en un país amenazado constantemente, entre otros inconvenientes, por tribus belicosas y salvajes, y donde es tan difícil hacer efectivas las garantías individuales.

Para otros detalles que hagan referencia al descubrimiento indicado, me remito al informe original, donde los hechos referidos, por sorprendentes que parezcan, son muy inferiores á la verdad. Segun el informe de la Comision del Gobierno de los Estados Unidos, enviada á Europa en 1866, el carbon de "cannel" de Gáles valia tres veces más que el carbon ordinario. Con el objeto de comparar el carbon de "cannel" del Reino Unido con el del Serrejon, presento para el estudio de los interesados los siguientes análisis, uno hecho por el señor John Young, ingeniero de la fábrica de gas de Dalkeith, Escocia, y el otro por el doctor Liborio Zerda, Profesor de Química en la Universidad de Bogotá, ámbos dignos de toda confianza.

Carbon de Cannel. "Rigside" — Análisis (Young).

Materias volátiles.	49.06
Carbon fijo.	27.89
Azufre.	1.86
Ceniza ...	19.49
Agua.....	1.70
	<hr/>
	100.00

Gas extractado de un pié cúbico de carbon, 415 piés cúbicos.

Observacion.—Tanto por la cantidad como por la calidad del gas, este es el mejor carbon que he examinado, exceptuando el “Boghead,” John Young, Ingeniero de gas.

Carbon de Cannel. “Serrejon ”—Análisis (Zerda).

Materias volátiles.....	50.71
Carbon fijo.....	45.63
Azufre.....	00.00
Ceniza.....	2.54
Agua.....	1.20
	100.00

Gas extraitado de un pié cúbico de carbon, 460 piés cúbicos.

Observacion.—Este carbon está probablemente alterado por haber estado al contacto del aire en la superficie de la tierra, y en una parte más profunda no tendrá este inconveniente, y será mucho mejor en calidad.—*Zerda.*

De la comparacion de los dos análisis se deduce que el carbon del Serrejon es evidentemente de la clase llamada “cannel,” y para la fábrica de gas muy superior al de Rigsidde ; éste á su turno siendo un poco inferior al carbon de Boghead, el más valioso conocido. Pero como las muestras del Serrejon fueron tomadas del mismo cauce del rio de la parte podrida de la capa, y no hubo medio al tiempo del descubrimiento para sacar muestras buenas, por la dureza del mineral, es claro que el carbon del Serrejon, profundizando las excavaciones por medio de la pólvora, se encontrará de igual ó mejor calidad que el de Boghead, que contiene casi 22 por 100 de ceniza, y cuyo valor comercial para la extraccion de gas, á pesar de este defecto, es 9.67 veces mayor que el mejor carbon de Newcastle (caking coal.)

Se deduce de estos análisis y del contexto de todo lo que se ha referido, que los Estados Unidos de Colombia tienen en su territorio, situada á las orillas del mar, una fuente inagotable de riqueza, que explotada con prudencia y energía, haria innecesarias las contribuciones, y bastaria para cubrir los gastos de la administracion, tanto de los Estados como del Gobierno nacional ; y me atrevo á decir que esta opinion mia, aceptando los hechos como los tengo referidos, será confirmada por todo el comercio de Inglaterra y delos Estados Unidos.

Al cumplir con la órden de presentar á Su Excelencia esta breve exposicion, mi objeto principal ha sido solicitar su intervencion cerca del Congreso, para conseguir que dicte algunas medidas eficaces en la materia. La base de todos los proyectos que se han presentado para la mejora de la situacion rentística del país en los últimos años, ha consistido en el repartimiento de subvenciones entre los Estados, para aplicarse al fomento de sus respectivas obras públicas &ª. Una medida no muy acertada, teniendo en cuenta el hecho de que los recursos de la Tesorería Nacional apenas alcanzan para atender á las necesidades de la Administracion. La formacion de alguna empresa capaz de atraer numerario al país, que en la actualidad carece de este importante elemento de prosperidad, es en el dia, de

una urgencia apremiante. En los Estados Unidos las ventas de carbon se hacen en subasta pública, y el pago, como sucede en Zipaquirá con la sal, es siempre al contado. Así se venden mensualmente en las ciudades de la costa muchos centenares de miles de toneladas. ¿ Por qué no puede hacer Colombia lo mismo? No digo en un puerto, sino en casi todos los puertos marítimos del mundo?

En caso de que el Gobierno resolviese acometer este negocio por su propia cuenta, habrá que dictar ciertas disposiciones, para las cuales la empresa misma proporcionará los fondos, y aun éstos se pueden conseguir de otra manera en caso necesario. Un código de leyes especiales, el mayor respeto por el derecho de propiedad, y una fuerza armada, son los requisitos más esenciales. En Bahía-honda indudablemente se levantará una nueva ciudad de primer orden y se necesita un ferrocarril de 70 á 80 millas de longitud para unir las minas de carbon de "cannel" con el puerto de embarque; á lo ménos si no se hacen nuevos descubrimientos más cercanos al mar, puesto que todo el territorio de la Goagira es de formacion carbonífera. El puerto de Bahía-honda como se verá por el plano anexo, es uno de los más espaciosos y mejores, conocidos en el mundo, accesible en todas las estaciones para los buques de guerra blindados de mayor cala, con agua dulce en las orillas y abrigo contra todo viento. Todo el país al rededor se compone de sabanas elevadas y de serrejones aislados, muy á propósito para el establecimiento de haciendas de cria y labor: los huracanes son desconocidos, y para los naturales el clima es suave y benigno.

Tal es, señor Presidente, el carácter de la empresa y del país, á los cuales me he propuesto llamar vuestra atencion. En cuanto á mí personalmente, debo consignar en este escrito, que habiendo hecho el descubrimiento para Colombia, mi deseo es que ella disfrute de ese beneficio. Jamas he sido especulador, pretendiente á empleos ó privilegios, y ya soy demasiado viejo para poder reformar mi natural en este sentido. Sin embargo, confieso francamente que estoy poseido de sincero anhelo de servir á un país, conocido en la historia por haber sido la cuna de la libertad sur-americana, y digno por tantos motivos de las simpatías y la admiracion de las naciones extranjeras.

Señor Presidente,

John May, I. C.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Hacienda y Fomento—Número 2,688—Bogotá, Febrero 16 de 1879.

Al señor John May, I. C.

El ciudadano Presidente se ha impuesto con especial atencion en el memorial que usted le dirigió con fecha 28 de Enero del presente año, y me ha instruido para manifestarle que considera de grande importancia para la República la explotacion de las minas de carbon "cannel" que usted descubrió en el Valle Dupar que ha recomendado el asunto al Congreso y hará todo lo que esté en sus atribuciones para que se acometan los trabajos con la prontitud y extension que la conveniencia nacional requiere.

Reciba usted las gracias del Poder Ejecutivo por el desinteres con que

desea que se aprovechen por Colombia los depósitos de carbon en referencia ; y por todos los trabajos que con tal objeto ha practicado.

Soy de usted atento servidor,

LUIS CARLOS RICO.

REIVINDICACION y defensa de las minas de carbon de Riohacha, pertenecientes á la Nacion.

Estados Unidos de Colombia.—Estado Soberano del Magdalena.—Despacho del Poder Ejecutivo.—Secretaría general.—Seccion de gobierno.—Número 262. Santamarta, 21 de Junio de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de la Union.—Bogotá.

Tengo el honor de acompañar á la presente nota copias de las resoluciones dictadas por el Prefecto del Departamento de Padilla y este Despacho, con motivo de las minas de carbon situadas en el “ Cerrejon ” y que son de propiedad particular. Posteriormente se tiene conocimiento en esta oficina que el señor Antonio Amaya Daza, dueño de dichos terrenos y minas, ha permitido la extraccion de las muestras que solicitó usted por conducto del Administrador de la Aduana de Riohacha, de modo que muy pronto serán remitidas á Nueva York, segun lo ordenó usted á ese empleado.

Soy de usted atento seguro servidor,

José Manuel Goenaga G.

Prefectura del Departamento de Padilla.—Riohacha, 7 de Junio de 1883.

El infrascrito, Prefecto del Departamento, tiene perfecto conocimiento : que el globo de tierra nombrado “ Cerrejon,” situado en la jurisdiccion del distrito de Barrancas, en este Departamento, es de propiedad de Antonio Amaya Daza y otros condueños, y que las minas de carbon que contiene le pertenecen al primero, que fué quien las descubrió, denunció y registró conforme á la ley, como así lo tiene reconocido el Gobierno nacional por su resolucion del Secretario de Hacienda y Fomento fecha 29 de Agosto de 1866, inserta en el *Diario Oficial* número 732, página 831, cuya resolucion declaró sin efecto la del mismo Despacho de 16 de Octubre de 1865, publicada en el *Diario Oficial* número 471, página 1,841, por la cual se mandaron explotar dichas minas por cuenta de la Nacion ;

Que en el 2.º considerando de la resolucion de 1866, ya citada, se dice : “ 2.º Que el señor Daza ha presentado títulos legales de propiedad del terreno en que están las referidas minas y comprobantes de haberlas descubierto, denunciado y registrado ;”

Que la parte resolutiva de ella se expresa así :

“ Reconócese al señor Antonio Amaya Daza, descubridor de las minas de carbon, situadas á inmediaciones del rio “ Cerrejon,” en el Departamento de Padilla, Estado Soberano del Magdalena, y por los linderos que expresa el título de propiedad de 24 de Marzo de 1878.

Por lo tanto el Gobierno nacional no tiene intervencion alguna en este asunto, debiendo proceder en el particular el referido señor Daza, de acuerdo con lo que sobre la materia disponga la legislacion de dicho Estado.

Queda, en consecuencia, sin efecto alguno la resolucion de este Despacho dictada el 16 de Octubre último, que mandó poner en explotacion, y por cuenta de la República, las expresadas minas.

Bogotá, Agosto 29 de 1866.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

FRANCISCO AGUDELO.”

Esta resolucion está fundada en la razon, la justicia y la ley, y, por consiguiente ella es inquebrantable ; y

Considerando : Que la propiedad en Colombia, es sagrada y se halla garantizada por el inciso 5.º del artículo 15 de la Constitucion de la República ;

Considerando : Que el infrascrito empleado público tiene el deber imprescindible de impedir que la Constitucion y las leyes de la Nacion y del Estado sean infringidas bajo ningun respecto ;

Considerando : Que el infrascrito no tiene poder legal que lo autorice para mandar extraer muestras de carbon de la mina del “ Cerrejon ” de propiedad particular, y, al hacerlo, cometeria un atentado sujeto á castigo por la ley, así como lo cometeria el que rompe la caja ajena y extrae el dinero de su dueño.

Considerando : Que por el artículo 1.º de la ley 13 de 15 de Mayo de 1866, la República sólo se reserva la propiedad de las minas y depósitos de carbon situados en terrenos baldíos ó que por cualquier título le pertenezcan..... ;

Considerando : Que el artículo 1.º de la ley 30 de 3 de Octubre de 1866 de este Estado, adoptando la ley 28 del Estado de Antioquia, “ sobre minas,” ha declarado por su inciso 1.º que pertenecen á la Nacion las minas de esmeraldas y sal gemma ; por el inciso 2.º, al Estado las minas de oro, plata, platina y cobre ; y por el inciso 3.º, al dueño del terreno todas las demas minas de cualquiera clase que sean nó comprendidas en los incisos anteriores ; así es que por mandato expreso de esta ley, las minas de carbon pertenecen al dueño del terreno en que se hallen situadas. En consecuencia,

SE RESUELVE :

La Prefectura, respetando la Constitucion y la ley, que garantizan la propiedad, declara que no tiene poder legal para mandar extraer las muestras de carbon que expresa la nota del señor Administrador de la Aduana de este puerto, de esta misma fecha, número 308, cuyas muestras se exigen del globo de tierras del “ Cerrejon,” que es una propiedad particular, reconocida por el Gobierno nacional, segun consta de la resolucion de 29 de Agosto de 1866, que viene copiada, y por el del Estado, segun se ve de la ley 6.ª “ especial ” de 30 de Diciembre de 1880, inserta en el “ Registro del Magdalena ” número 93, en su artículo 1.º, y por la ley 30 de 3 de Octubre de 1866 ya citada.

Contéstese al señor Administrador de la Aduana de este puerto, con insercion de esta resolucion, y dése cuenta al ciudadano Presidente del Estado.

R. *Henrique Bernier*.—El Secretario *ad hoc*, *Juan Ariza G.*

Riohacha, Junio 8 de 1883.

Es copia.—El Secretario general,

José Manuel Goenaga G.

Despacho del Poder Ejecutivo.—Santamarta, 16 de Junio de 1883.

Vista la resolucion del señor Prefecto del Departamento de Padilla, de fecha 7 de los corrientes, en la que declara que siendo de propiedad particular los terrenos denominados "Globo del Cerrejon" y las minas de carbon que en ellos se encuentran, no puede ordenar que se extraigan las muestras de dicho mineral, solicitadas por el Gobierno de la Union, por conducto del señor Administrador-tesorero de la Aduana, quien dió motivo á la resolucion citada por la nota que dirigió á la Prefectura del Departamento de Padilla, de la misma fecha y marcada con el número 308; y

Considerando: Que está plenamente probada la propiedad de los terrenos del señor Antonio Amaya Daza y condueños, así como la de las minas de carbon que allí se encuentran, y reconocida dicha propiedad por el Poder Ejecutivo nacional en su resolucion de fecha 29 de Agosto de 1866, publicada en el *Diario Oficial* número 732;

Considerando: Que de los dichos terrenos del "Cerrejon" se siguió juicio de deslinde por orden del señor Procurador general del Estado, como Representante de la Nacion, por todos los trámites legales hasta la sentencia del Juez del circuito de Padilla pronunciada con fecha 30 de Noviembre de 1870;

Considerando: Que la Nacion sólo se ha reservado la propiedad de las minas de carbon situadas en terrenos baldíos ó que por cualquier título le pertenezcan, segun el texto del artículo 1.º de la ley 13 de 15 de Mayo de 1868, y el Estado así lo ha reconocido en el artículo 1.º de la 87 de 22 de Octubre de 1869, que reforma el artículo 1.º de la 28 del Estado de Antioquia "sobre minas," adoptado por la ley del Estado número 30 de 3 de Octubre de 1866; y las minas de carbon del "Cerrejon," como ya se ha expresado, están en terrenos de propiedad particular;

Considerando: Que siempre es un bien para el Estado que se reconozcan sus riquezas naturales, y para los mismos dueños de ellas tener conocimiento cierto de su propiedad, y por consiguiente en nada perjudica al dueño de los terrenos del "Cerrejon" y de las minas allí situadas que permita extraer las muestras que ha solicitado el Gobierno nacional, y ántes al contrario puede convenirle para la celebracion de un contrato con el mismo Gobierno, de acuerdo con el artículo 2.º de la ley 13 de 15 de Mayo de 1868 ya citada;

SE RESUELVE:

Apruébase la resolucion del señor Prefecto del Departamento de Padilla, en que se abstiene de ordenar la extraccion de muestras de carbon en el sitio denominado "Cerrejon," por ser las minas allí situadas, así como los terrenos, de propiedad particular; y se aplaude el celo por el derecho de propiedad que ha demostrado aquel funcionario.

El Prefecto del Departamento excitará al dueño de los terrenos y minas de carbon citados, para que permita la extraccion de las muestras que han sido solicitadas por el Gobierno nacional, por cuanto en nada perjudica á los intereses de los propietarios, y ántes es un medio de conocer la verdadera riqueza y calidad del mineral.

Comuníquese.

Por el ciudadano Presidente—El Secretario general,

José Manuel Goenaga G.

Es copia—El Secretario general,

José Manuel Goenaga G.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Seccion 1.^a—Ramo de Negocios generales.—Número 18.—Bogotá, 8 de Julio de 1883.

Señor Secretario general del Estado soberano del Magdalena.

La circunspeccion del lenguaje oficial apénas permite decir á usted que el Poder Ejecutivo ha recibido con positiva pena, con verdadera sorpresa, la resolucion que usted me comunica en su nota oficial de 21 de Junio, dictada por el Presidente de ese Estado en su calidad de Agente del Poder Ejecutivo federal, aprobando la que con fecha 7 del mismo dictó el Prefecto del Departamento de Padilla amparando al señor Antonio Amaya Daza, que de años atras ha venido llamándose propietario de los terrenos en que están situadas las minas de carbon del "Cerrejón," para impedir que el Administrador de la Aduana de Riohacha hiciera extraer de ellas, en cantidad suficiente y por orden de este Despacho, las muestras que deben enviarse á New-York á disposicion del Ingeniero señor John May, encargado de promover la formacion de una Compañía que acometa la explotacion de dichas minas.

Posteriormente se ha recibido en este Despacho una comunicacion del Administrador de la Aduana de Riohacha, fecha 18 de Junio, en que dice que el señor Amaya Daza ha ofrecido al fin de buena voluntad prestarse á entregar 100 libras de carbon de dichas minas para que sean enviadas al señor May.

El señor Amaya Daza tiene ménos derecho de hacer esta manifestacion de su generosidad que de oponerse, con el amparo de las autoridades de ese Estado, á la extraccion de las muestras mandadas sacar por el Gobierno de terrenos reputados baldíos por toda la legislacion que ha regido sobre propiedad territorial desde el descubrimiento y colonizacion de la América española, y de los cuales está en posesion legal el Gobierno de la República, miéntras una sentencia definitiva de la Corte Suprema federal no haya decidido que pertenecen á otra persona, entidad ó Compañía particular.

La Nacion no debe vivir de la caridad de nadie, sino de su derecho.

Que no se extrañe la claridad del lenguaje usado en esta nota, porque esa claridad es indispensable para defender la valiosa propiedad nacional de los ricos depósitos de carbon descubiertos por el señor May, contra el inmenso cúmulo de artificios de toda clase con que algunos individuos han pretendido y pretenden despojar de ellos á la Nacion.

La historia del asunto es muy sencilla.

El ingeniero señor John May dirigió al Poder Ejecutivo, con fecha 8 de Octubre de 1865, un extenso informe que corre publicado en el *Diario Oficial* número 471 de 31 del mismo mes y año, haciendo el denuncia de haber descu-

bierto en la Provincia de Riohacha, á orillas del rio Cerrejon, cinco leguas distante del distrito de Barrancas, inmensos depósitos de carbon betuminoso de la especie llamada Cannel, con la descripción científica del mineral, y todos los datos necesarios para apreciar la importancia y la riqueza comercial de este descubrimiento.

Encontrándose las minas en terrenos desiertos é incultos, el señor Tomas Cuenca, que desempeñaba la Cartera de Hacienda, financista y abogado eminente, que sabia lo que debia hacer, dictó la resolución de 16 de Octubre del propio año mandando poner en explotacion, por cuenta de la República, las minas de carbon descubiertas por el señor May, y que se procediese á la demarcacion del terreno necesario para los trabajos de explotacion.

Tan pronto como esto fué conocido, varios ciudadanos del Estado del Magdalena concibieron el designio, de que es representante el señor Amaya Daza, de disputar á la Nacion, con títulos ficticios, la propiedad de estos terrenos, y tuvieron la singular fortuna de obtener, con la exhibición en copia de documentos protocolizados ante un Notario de la ciudad de Riohacha, con fecha 24 de Marzo de 1866, la arbitraria é injustificable resolución ejecutiva que, sola, desnuda de todo fundamento y de todo comprobante, dictó el señor Francisco Agudelo como Secretario de Hacienda y Fomento, con fecha 29 de Agosto de 1866, publicada en el *Diario Oficial* de 31 del mismo mes, número 732, y que á la letra dice así :

“ RESOLUCION sobre minas de carbon en el Estado soberano del Magdalena.

Despacho de Hacienda y Fomento.

Revisados nuevamente y con todo detenimiento los diversos documentos creados sobre descubrimiento de unas minas de carbon existentes en el Departamento de Padilla, Estado soberano del Magdalena, entre cuyos documentos se encuentran los presentados por el Ingeniero John May, que se dice descubridor de esas minas, y los creados por Antonio Amaya Daza, que igualmente se dice descubridor de las minas; y considerando :

1.º Que el Ingeniero John May no exhibe otro documento en comprobacion de su dicho, que un extenso informe dado á esta Secretaría, en el cual sólo se limita á hacer una descripción sobre las diferentes clases de este mineral, su naturaleza y cualidades; pero sin exhibir prueba alguna legal que demuestre que él fué el verdadero descubridor de las minas en cuestion;

2.º Que el señor Daza ha presentado títulos legales de propiedad del terreno en que están las referidas minas, y comprobantes de haberlas descubierto, denunciado y registrado;

3.º Que por el artículo 1.º de la ley 10.ª, parte 4.ª, tratado 5.º de la Recopilacion Granadina, las minas de cualquiera clase que sean pueden adjudicarse á los particulares, con la sola excepcion de las de sal y esmeraldas;

4.º Que conforme al artículo 22 del título 6.º de las ordenanzas españolas sobre minería, todas las minas, incluidas las de carbon, pueden denunciarse y registrarse; y

5.º Ultimamente, que correspondiendo sólo á la República las minas de sal y esmeraldas, los Estados han legislado sobre las otras sin que sus disposiciones

hayan sido objetadas ó anuladas por el Poder Legislativo nacional, el Poder Ejecutivo resuelve :

Reconócese al señor Antonio Amaya Daza como descubridor de las minas de carbon situadas á inmediaciones del rio Cerrejon en el Departamento de Padilla, Estado soberano del Magdalena, y por los linderos que expresa el título de propiedad de 24 de Marzo de 1778.

Por lo tanto, el Gobierno nacional no tiene intervencion alguna en este asunto, debiendo proceder en el particular el referido señor Daza de acuerdo con lo que sobre la materia disponga la legislación de dicho Estado.

Queda, en consecuencia, sin efecto alguno la resolucion de este Despacho dictada en 16 de Octubre último, mandando poner en explotacion, y por cuenta de la República, las expresadas minas.

Bogotá. Agosto 29 de 1866.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

FRANCISCO AGUDELO."

Ademas de arbitraria—porque el Poder Ejecutivo carece en absoluto de facultad constitucional ó legal que lo autorice para desapoderar á la Nacion de bienes incorporados por la ley en el patrimonio de la Hacienda nacional, reconociendo de oficio derechos de propiedad en favor de terceros, lo cual es de la exclusiva competencia del Poder Judicial de la Union,—dicha resolucion revela la más crasa ignorancia de la legislación del país.

Todo abogado de mediana competencia, aunque apénas haya desflorado esta materia, sabe que las leyes españolas y la recopilada granadina que en dicha resolucion se citan, sólo eran aplicables á las minas de metales y piedras preciosas ; que sólo á éstas se habia aplicado la doctrina de dividir ó separar la propiedad del contenido, de la propiedad de la superficie del suelo, por razones de interes general, para promover y estimular el descubrimiento y extraccion de los tesoros ocultos en el seno de la tierra. En aquellos tiempos sólo los metales y piedras preciosas tenian importancia como riquezas minerales : no se sospechaba que pudiera llegar un tiempo en que el progreso y el desarrollo industrial del mundo diesen á un depósito de hulla más valor que á una mina de diamantes.

Las minas de carbon pertenecian por la legislación española, como continuaron perteneciendo despues y pertenecen hoy por la legislación nacional, al dueño del terreno ; para ellas no se habia dividido ó separado la propiedad del contenido, de la propiedad de la superficie.

Con efecto, la real cédula de 24 de Agosto de 1792, citada y comentada por Escriche en su Diccionario de Legislacion, página 1,239, declara expresamente que las minas de carbon son del libre aprovechamiento del que tenga el usufructo del fundo en que están contenidas, de modo que los dueños particulares del terreno podian descubrirlas, laborearlas ó beneficiarlas por sí, ó permitir que otros lo ejecutasen.

Y ese fué siempre el estado de la legislación nacional á este respecto :—que las minas de carbon fósil pertenecian al dueño del terreno en que están situadas. Así lo declaró el Poder Ejecutivo de la Nueva Granada en resolucion de 6 de Julio de 1855, dictada por la Secretaría de Gobierno, bajo la firma del señor

Pastor Ospina, improbando ó desconociendo el título de propiedad que el Gobernador de la antigua provincia de Chiriquí habia expedido a favor de los señores Santiago Alonso Morel y Compañía, de unas minas de carbon fósil como denunciadores y descubridores. La citada resolucion, que se halla publicada en la *Gaceta Oficial* de la Nueva Granada de 18 de Julio de 1855, número 1,840, concluye así :

“ Perteneciendo las minas de carbon fósil al usufructuario del terreno en que se hallen, con las restricciones que la citada cédula (de 26 de Diciembre de 1789) y la de 24 de Agosto de 1792 detallan, y deduciéndose de este expediente que las minas denunciadas por Santiago Morel y Compañía se hallan en terrenos baldíos, pásese este expediente con esta resolucion á la Secretaría de Hacienda, para que por ella se dicten las órdenes correspondientes á fin de que el Estado pueda utilizarse de sus productos.”

Y nada ha cambiado en la legislacion nacional sobre propiedad de minas de carbon de treinta años á esta parte ; hoy es literalmente aplicable á las minas del Cerrejon de Riohacha la resolucion del señor Ospina sobre las minas que pretendian usurpar, á título de denunciadores y descubridores, Morel y Compañía en Chiriquí.

Sobrevenida la federacion, los Estados han podido disponer otra cosa en su legislacion civil, respecto al contenido de las tierras de propiedad particular, pero nunca respecto de las tierras de propiedad nacional, cuya constitucion se rige por la legislacion federal ; así lo declaró la Corte Suprema en resolucion de 29 de Setiembre de 1859, publicada en la *Gaceta Oficial* de 7 de Octubre del mismo año, número 2,430, suspendiendo la ejecucion del libro 2.º del Código de Fomento del Estado de Cundinamarca, que se habia arrogado el derecho de legislar ó disponer de la propiedad de todas las minas existentes en el territorio del Estado, con excepcion de las de esmeraldas y sal gemma, únicas que reconocia pertenecer á la Nacion.

La ley 13 de 15 de Mayo de 1868, vigente en la actualidad, no sólo confirmó la doctrina de que las minas de carbon pertenecen al dueño de la tierra, sino que declaró además que las minas y depósitos de esta clase, de los terrenos baldíos situados en los Departamentos de Padilla, Valle-Dupar, Tenerife y Banco del Estado del Magdalena, ó á una distancia que no pase de cincuenta kilometros de las riberas del mar en las costas de ámbos oceanos ó de los rios navegables, no pasarian con la propiedad de los terrenos adjudicados, sino que permanecerian siendo de propiedad nacional, para ser beneficiados por cuenta de la República.

El artículo 1.º de la ley 29 de 19 de Abril de 1873, tambien vigente, manda que las disposiciones de la ley de 1868 se hagan extensivas á todas las minas y depósitos de carbon, así como tambien á los de guano y cualquiera otro abono semejante, que se encuentre en los terrenos baldíos de la República.

Estas leyes han echado, pues, los fundamentos para la creacion de una futura renta de incalculable importancia para el Tesoro nacional, basada en la explotacion de estas riquezas naturales, aún no apropiadas, contenidas en las tierras baldías de propiedad nacional ; y es la existencia de esta futura renta, la destinada en el curso del tiempo á reemplazar los desastrosos impuestos que hoy pesan sobre los consumos de las clases más pobres de la sociedad, lo que se defiende en esta providencia contra la codicia del interes particular.

Por tanto, los pretendidos derechos de propiedad del señor Amaya Daza á las minas del " Cerrejon," no pueden estar fundados, como dice la parte final del considerando 2.º de la írrita resolucíon ejecutiva, en que el señor Daza haya presentado comprobantes de haberlas descubierto, denunciado y registrado, porque, conforme á la legislacion vigente, no habia denunciado ni descubrimiento de minas de carbon, sino derechos de propiedad de dichas minas como accesorios é inherentes al derecho de propiedad de la tierra en que estén situadas.

Es, pues, legalmente falso que el señor Amaya Daza haya podido exhibir títulos legales de propiedad de las minas de carbon de Riohacha, en su calidad de descubridor y denunciante de ellas, y si los exhibió, el señor Agudelo debió haberlos desconocido, como desconoció el señor Ospina los que le presentaron los señores Morel y Compañía; lo que se hizo en contrario en la resolucíon ejecutiva que ha dado márgen á estas pretensiones, revela, como ántes se ha dicho, la más crasa ignorancia de la legislacion del país.

Las disposiciones de la ley 10.ª, parte 4.ª, tratado 5.º de la Recopilacion Granadina sólo son aplicables á las minas de metales y piedras preciosas; todas sus disposiciones se refieren á dichas minas y no son científicamente aplicables sino á esa explotacion: basta leerlas para comprenderlas. Las de sal, hierro, carbon y demas distintas de las de metales y piedras preciosas, se regian por disposiciones especiales; las de carbon se regian expresamente por la real cédula ántes citada, que las declaraba de libre aprovechamiento del dueño del terreno.

El señor Amaya Daza, no puede, pues, fundar sus pretendidos derechos de propiedad á las minas del " Cerrejon," sino en ser dueño del terreno en que están contenidas; y es en este campo en el que hay que situar la defensa de los derechos de la República, para poner en claro el valor jurídico de los títulos alegados por el señor Amaya Daza.

En disputa ó controversia sobre propiedad territorial de un particular contra la Nacion, aquél tiene que remontarse á exhibir los títulos que se desprendan de la concesion del soberano. En la América Española toda propiedad territorial tiene este origen. La España al conquistar estos países incorporó en el patrimonio de la Corona, por el dominio eminente del soberano, todas las tierras conquistadas, como así lo declararon las leyes V y X del título XII, libro IV de la Recopilacion de Indias. Del patrimonio ó del dominio de la Nacion fué desprendiéndose y formándose el patrimonio de la propiedad particular. La prescripcíon podrá hacerse valer en los casos en que la ley civil la autoriza por el largo trascurso del tiempo, entre particulares; pero ella no puede alegarse nunca contra los derechos originarios del dominio eminente de la Nacion, en pleito de propiedad contra ella: en estos casos hay que exhibir el título de propiedad nacido de su propia concesion. Por esto decia magistralmente el Secretario de Hacienda de la Union, señor Januario Salgar, en una resolucíon de 24 de Noviembre de 1869, sobre propiedad de bosques nacionales, lo siguiente:

" La Nacion, en virtud de su soberanía, es el dueño legal de toda porcion del territorio de la República, cuya propiedad á favor de particulares no haya reconocido expresa ó tácitamente al tenor de sus leyes civiles; y esas porciones son las que se llaman baldíos; así es que la propiedad del Gobierno se deriva

de una fuente contraria á la de los particulares : á éstos corresponde lo apropiado y á aquélla lo sobrante : ellos deben comprobar el *hecho positivo* de que les pertenece, mientras que la Nacion, por la circunstancia natural de no poderse probar el hecho negativo de la falta de apropiacion, confirma su derecho con la ausencia de prueba del particular que se dice dueño.”

La ley XV del título y libro ántes citados admitía á composicion las tierras que los particulares se hubieran usurpado, pero previniendo que áun en este caso se despachase á los que se hubieran introducido y usurpado más de lo que les pertenecía, nuevo título de propiedad sobre el exceso.

La ley 70 de 4 de Julio de 1866, sobre tierras baldías, puede considerarse como una especie de ley de composicion de tierras que separa, por regiones geográficas y condiciones agronómicas, el patrimonio nacional, del de las tierras que han entrado en el dominio de la propiedad particular. Dicha ley declaró que se reputaban baldías y de propiedad nacional todas las tierras comprendidas en los territorios de Mocoa y la Goagira, en las márgenes de los rios navegables y en las costas desiertas del territorio colombiano, los terrenos de las islas de uno y otro mar que no estén ocupados por poblaciones organizadas, ó con justo título por pobladores particulares, y finalmente los terrenos incultos de las cordilleras y valles, cuyas disposiciones han pasado íntegramente al artículo 878 del Código Fiscal.

Por último, el artículo 3.º de la ley 48 de 1882 sentó esta doctrina :

“ Artículo 3.º Las tierras baldías se reputan bienes de uso público, y su propiedad no se prescribe contra la Nacion en ningun caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2,519 del Código Civil.”

Cita el Prefecto del Departamento de Padilla en apoyo y amparo de las pretensiones del señor Amaya Daza, una sentencia que se dice pronunciada por el Juez del circuito de Padilla con fecha 30 de Noviembre de 1870, en un juicio de deslinde seguido de órden del Procurador general del Estado, como Representante de la Nacion.

Tiene efectivamente noticia el Poder Ejecutivo de que las autoridades del Estado soberano del Magdalena hicieron promover este juicio, que terminó por una sentencia perjudicial á los derechos de la República ; pero es verdaderamente escandaloso, por no decir otra cosa, que el Prefecto del Departamento de Padilla se haya atrevido á citar en apoyo de las pretensiones del señor Amaya Daza, un fallo que ha quedado oculto en los archivos de Riohacha, y que sus autores, á pesar de la reclamacion hecha por el Procurador general de la Nacion, no se han atrevido hasta hoy á remitir á la Corte Suprema federal, que es la única autoridad que puede fallar en última instancia en los negocios contenciosos que se refieran á bienes y rentas de la Union, conforme al inciso 10, artículo 71 de la Constitucion, y conforme al precepto terminante del artículo 884 del Código Judicial, que dice :

“ Artículo 884. Toda sentencia pronunciada contra la Nacion, se consultará precisamente con la Corte Suprema federal si no fuere apelada, procediendo el Juez y la Corte como si lo hubiera sido. Las sentencias favorables á la Nacion, se ejecutarán por ministerio de la ley, trascurrido el término de la apelacion sin haber sido interpuesta.”

Y es todavía más extraño que el Gobierno del Estado del Magdalena, agente constitucional del Gobierno de la Union, haya aprobado la resolucion de aquel Prefecto en que se invoca un fallo de primera instancia, adverso á los derechos de la República, que no ha sido consultado con la Corte Suprema federal, y cuya ocultacion constituye un delito, en vez de haber mandado sacar copia de lo conducente para exigir la responsabilidad criminal á los funcionarios culpables.

En todo sistema de pruebas bien ordenado, la ocultacion de este fallo constituye un indicio necesario y plena prueba de la malicia y sin razon de sus autores.

Por tanto, el Poder Ejecutivo resuelve :

1.º Revócase la atentatoria é ilegal resolucion dictada por este Despacho bajo la firma del señor Francisco Agudelo, con fecha 29 de Agosto de 1866, que ha dado origen y asidero á las pretensiones de usurpacion y despojo de las minas de carbon de Riohacha, materia de esta providencia.

2.º Impruébase la resolucion dictada por el Poder Ejecutivo del Estado del Magdalena con fecha 16 de Junio último, aprobatoria de la del Prefecto del Departamento de Padilla, de 7 del mismo mes, sobre este mismo negocio.

3.º Encontrándose las minas de carbon de Riohacha denunciadas por el Ingeniero señor John May, en los terrenos incultos y desiertos de aquella comarca de la costa atlántica, la Nacion, en virtud de las leyes vigentes sobre tierras baldías, ántes citadas, que son las mismas que han regido sobre constitucion de la propiedad territorial en el país desde la época de su descubrimiento, está en posesion legal de dichas minas por ministerio de la Constitucion y la ley, como dueño de los terrenos que las contienen, miéntras una sentencia de la Corte Suprema federal no declare lo contrario.

4.º Procédase á la ocupacion material de dichos terrenos y minas, reputados por las leyes vigentes como propiedad nacional y ejérzase en ellos, con ayuda de la fuerza pública, si fuere necesario, todos los actos de administracion que nacen del dominio y posesion que el Gobierno nacional tiene en dichos terrenos, quedando á los que se consideren dueños de ellos expedito su derecho para hacerlo valer por los trámites de un juicio civil ordinario, como lo dispone el artículo 1,222 del Código Judicial.

Comuníquese y publíquese.

Y lo comunico á usted de orden del Presidente, para su inteligencia y cumplimiento.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

OPINION O DICTAMEN del distinguido juriconsulto señor doctor Emigdio Paláu, en corroboracion de las emitidas por este Despacho sobre este mismo asunto en la nota dirigida al Gobierno del Estado soberano del Magdalena, publicada en el último número del *Diario Oficial*.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Número 1,352.—Seccion 1.ª—Ramo de Negocios generales.—Bogotá, 6 de Julio de 1883.

Señor doctor Emigdio Paláu.—Presente.

Siendo usted uno de los pocos abogados antiguos y de reconocida y vasta

ilustracion que quedan en la República, me tomo la libertad de suplicar á usted se sirva darme su opinion sobre este punto :

Si las minas de carbon ó hulla estaban comprendidas en las disposiciones de la ley 10.^a, parte 4.^a, tratado 5.^o de la Recopilacion Granadina, ó sea Reglamento sobre minas, de 24 de Octubre de 1829.

Yo me inclino á creer que dicha ley sólo trata de las minas de metales y piedras preciosas, y que las minas de carbon pertenecian al dueño de la superficie.

Rogando á usted excuse la molestia que le proporciono, tengo la honra de suscribirme de usted su muy atento servidor y compatriota,

ANÍBAL GALINDO.

Señor Secretario de Hacienda del Gobierno de la Union.

Señor :

Tengo el honor de contestar la estimable nota suya, de 6 del corriente mes, marcada con el número 1,352, que recibí hace dos dias, principiando por presentar á usted la expresion más cumplida de mi reconocimiento por las palabras de benevolencia con que me favorece, al dirigirse á mí, buscando mi humilde opinion de abogado en un punto de derecho que usted estudia para resolver, seguramente, alguna grave cuestion relacionada con los intereses de la República.

Se propone usted inquirir si al declarar la ley 10.^a, parte 4.^a, tratado 5.^o de la Recopilacion Granadina que las minas de cualquiera clase correspondian á la Nacion, incluyó ó nó, en esa disposicion, las minas de carbon de piedra; y es sobre este punto que usted se sirve pedir mi concepto.

Para presentárselo á usted basado en algunos fundamentos que le sirvan para examinar su exactitud ó inexactitud, y corresponder, así, á la honra que me ha dispensado al exigírmelo, creo conveniente hacer una breve reseña de lo que el derecho antiguo civil disponia sobre minas, porque ese derecho dió origen al que Colombia adoptó sobre la materia, cuando se constituyó en Nacion independiente.

Segun el derecho primitivo romano, las minas de oro, plata, cobre, hierro, acero, plomo y otras, eran del propietario del suelo en que se encontraban; porque se reputaban como un beneficio de la naturaleza concedido al dueño del fundo. Por lo cual se clasificaban por los Códigos de aquella gran Nacion entre los bienes de *privati juris et in libero privatorum usu et comercio*. Los Emperadores, posteriormente, aplicaron al Fisco romano un décimo del producto de tales minas, cualquiera que fuese el terreno en que se hallasen.

En cuanto al derecho español, la ley 2.^a, título 13, libro 6.^o de la Recopilacion Castellana declaró que todas las minas de oro, plata, plomo y de *cualquier otro metal*, correspondian al Erario público, como tambien las fuentes, pilas y pozos de sal; y la 3.^a del mismo título y libro de dicho Código permitió á los particulares el laboreo de las minas de metales referidos, con prévia licencia y

consecion del Gobierno, siempre que dieran á éste las dos terceras partes liquidadas de lo que se sacase. Disposiciones que fueron corroboradas por la ley 4.^a, título 1.^o, libro 6.^o del Código citado, y por una larga ordenanza de 84 capítulos, expedida, principalmente, para establecer las fórmulas que habian de observarse en el descubrimiento, registro, labor y beneficio de las enunciadas minas de metales, quedando exclusivamente del dominio real las de sal.

Las minas de carbon de piedra, segun las Reales Ordenes de 20 de Mayo de 1780, de 28 de Diciembre de 1789, y otras más, que forman las leyes 1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a y 5.^a del título 20, libro 9.^o de la Novísima Recopilacion, eran de libre aprovechamiento del dueño del terreno en que estuvieran, conservando apénas el Gobierno el derecho de tomar, á manera de expropiacion y satisfaciendo al dueño su precio, las que necesitase para el uso de la marina, fundiciones, máquinas y otros objetos del servicio público. No pueden ser más terminantes los incisos 1.^o y 2.^o de la 2.^a de las Reales órdenes enumeradas ó sea la ley 2.^a del título 20, libro 9.^o de la Novísima Recopilacion, que dicen así :

“ 1.^o No siendo el carbon de piedra metal ni semimetal, *ni otra alguna de las cosas comprendidas en las leyes y ordenanzas* que declaran las minas propias del Real Patrimonio *sea libre su beneficio y tráfico* por mar y tierra para todo el Reino, y no se impida su extraccion por mar para comerciar con él en países extranjeros.”

“ 2.^o Estas minas *deben pertenecer á los propietarios de los terrenos donde están* ; entendiéndose por propietario el dueño directo y no el arrendador ó enfiteuta ; sin que para beneficiarlas, arrendarlas, venderlas ó cederlas haya necesidad de pedir licencia á la Justicia ó Tribunal alguno &^a.”

De todo lo cual resulta claramente, que las minas de carbon no estaban incluidas en las que se reservaba como de su propiedad el Fisco Español, porque no eran de metal.

Las opiniones de los sabios sobre la naturaleza y origen del carbon de piedra, no están muy de acuerdo. El distinguido Ingeniero inglés Williams en su obra intitulada “ The natural history of the mineral Kingdom ” cree que el carbon presenta muchos síntomas de una composicion de materias vegetales, haciendo notar que en muchas especies se descubre el grano de la madera, por lo cual, y por otras circunstancias, opina que el carbon no es más que la vegetacion antediluviana carbonizada en alguno de los grandes cataclismos que han alterado la faz del globo, supuesto que las inducciones de los naturalistas convienen en que la tierra, en sus remotas edades, estuvo cubierta de grandes bosques, la carbonizacion de los cuales formó los inmensos depósitos carboníferos en varios de los que se encuentran porciones de la materia formando la figura de troncos y ramas de árboles. Otros sabios atribuyen la formacion del carbon á sustancias animales, fundados en ciertos resíduos que han exhibido los análisis de la química. Y otros, finalmente, dan al carbon un origen puramente mineral.

Estas diferentes opiniones que mantienen la naturaleza del carbon en el terreno de la disputa, están indicando que al hablarse de minas debe especificarse tal materia ; y la prudencia y el buen criterio aconsejan, que al no mencionarse expresamente, lo más seguro es no darla por incluida en una alocucion general,

particularmente cuando se trata de derechos de propiedad que deben estar bien claramente definidos.

Sea lo que fuere de esto, el hecho indisputable es, que las leyes españolas, como se ha visto en lo que queda expuesto, declararon, de un modo categórico, que el carbon no quedaba incluido entre las minas que la Corona reservaba á la propiedad del dominio real, y que, por lo mismo, pertenecia á los propietarios del terreno donde fuera encontrado.

La República de Colombia que, en lo general adoptó como suyas propias las leyes civiles de la España, de la cual acababa de independizarse para constituir una Nacion soberana, expidió en 24 de Octubre de 1829, un Reglamento sobre minas, que formó la ley 10.^a, parte 4.^a, tratado 5.^o de la Recopilacion Granadina. Y en ese Reglamento comenzó, en su artículo 1.^o, por disponer lo siguiente: “*Conforme á las leyes, las minas de cualquiera clase corresponden á la República, cuyo Gobierno las concede en propiedad y posesion á los ciudadanos que las pidan, bajo las condiciones expresadas en las leyes y Ordenanzas de minas y con las demás que contiene este decreto.*”

La disposicion, como se ve, de este artículo cardinal del Reglamento al hablar de la propiedad que la Nacion tenia en las minas, se refiere á la que le daban leyes anteriores, supuesto que principia con la frase “conforme á las leyes.”

¿ Cuáles leyes eran éstas ?

Indudablemente que las españolas que hablaban sobre el particular, que la misma República habia hecho suyas y que por sí no habia dictado otras sobre el asunto. Y tan exacto es esto que el mismo artículo al determinar las condiciones con que concedia las minas á los ciudadanos que las pidieran, se refiere á las que se encontraban expresadas en las *leyes y Ordenanzas* sobre la materia. ¿ Cuáles serian estas Ordenanzas y esas leyes ? Las españolas, precisamente, porque la República no habia expedido ningunas otras.

Ahora bien : las leyes, ordenanzas y reales cédulas y Resoluciones españolas, que se han citado, y que regian en las colonias americanas de la Península al tiempo de la independenciam de dichas colonias, terminantemente habian dicho que las minas de propiedad de la Nacion española eran las de metales, en las que no quedaban incluidas las de carbon, porque no eran de *metal*, ni de *semimetal*, y que ellas pertenecian á los dueños de terrenos donde fuesen encontradas.

Y si estas eran las disposiciones de las leyes españolas, fueron tambien las del Reglamento colombiano, ó sea la ley 10.^a, precitada, de la Recopilacion Granadina, una vez que ese decreto se refiere á aquellas leyes y Ordenanzas.

De manera que es cosa clara que las minas de carbon no fueron incluidas en el reglamento susodicho, ó sea en la ley 10.^a relacionada, y quedaron siendo en la República de Colombia, de propiedad de los dueños del suelo.

Ni podia ser de otra manera ; porque habiendo habido leyes terminantes anteriores que les daban ese derecho, ninguna ley de la República tenia facultad de quitarles eso, sin violar la garantía de la propiedad individual ; garantía que cuidó de no vulnerar el indicado Reglamento, supuesto que se refirió, en un todo, á las leyes existentes para calcar sobre ellas sus disposiciones.

Dejo satisfecho, con lo expuesto, el concepto que tengo formado en la cuestion que examina el señor Secretario.

Y, con toda consideracion, me suscribo respetuoso y atento servidor suyo,

EMIGDIO PALÁU.

Bogotá, 10 de Julio de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de la Union.—Presente.

Ciudadano Presidente de los Estados Unidos de Colombia.

Los que suscribimos, vecinos del distrito de Barrancas, perteneciente al Departamento de Padilla ó Riohacha, participantes del alarma que se ha levantado en este pueblo, de que somos miembros, ante vos, previo nuestro acatamiento á vuestra autoridad, os representamos que la resolucion dictada por el Secretario del Despacho de Hacienda señor Aníbal Galindo, fecha 8 de Julio del presente año, inserta en el *Diario Oficial* número 5,768, causa agravio á nuestro derecho y nos dirigimos á vos, ciudadano Presidente, que teneis establecido un gobierno de orden, justicia y de conciliacion, que os atrae las simpatías del pueblo, para que por vuestras dotes de fidelidad á las instituciones de la República, de respeto á los derechos de los colombianos y de obediencia á la Constitucion federal y leyes de Colombia, os sirvais declarar nula esa resolucion de inaudito escándalo que desdora y mancilla la nobleza de sentimientos patrióticos de vuestro ilustrado gobierno, porque conculca nuestro precioso derecho de propiedad que todos los gobiernos procuran mantener incólume para atraerse las simpatías de los gobernados. Con esa resolucion, ciudadano Presidente, vuestro Secretario del Despacho de Hacienda ha violado la Constitucion nacional en su inciso 5.º del artículo 15 y todas las leyes de la República, que garantizan y aseguran los derechos que tenemos los colombianos para el goce de nuestra propiedad, bajo el amparo y la proteccion de la autoridad pública. Vuestro Secretario del Despacho de Hacienda, con su procedimiento insólito, ha echado por tierra una garantía constitucional y manda arbitrariamente, con fuerza armada, romper las tierras del “ Cerrejon ” de propiedad particular, hace extraer sin consentimiento de su dueño una cantidad de carbon de las minas que contiene, que son tambien de propiedad particular, por el libre aprovechamiento de ese producto que le concede la Real Cédula del Gobierno Español de 4 de Agosto de 1792, que es ley de la República, como así lo dispone el §.º 7 del artículo 1,941 del Código Judicial de los Estados Unidos de Colombia, y su arbitrariedad no se contiene en presencia del artículo 145 del Código Penal de los Estados Unidos de Colombia, que erige en delito el ataque á la propiedad que se ejecute por empleados ó funcionarios públicos, más con la circunstancia agravante de que ese acto ha sido ejercido con el apoyo de la fuerza, de las armas de la Guardia Colombiana, como si fuera un acto de una batalla campal, cuando él ha sido un acto ridículo de ultraje á la majestad de Colombia, con que han sido avasallados los derechos de hijos pacíficos de la patria, que esperaban el apoyo del Gobierno. Y se usó de esa fuerza armada contra personas inocentes para atacar su propiedad y hollar sus derechos cuando ella se ha destinado para el respeto de la Constitucion y de las leyes y á la proteccion de los derechos de los colombianos.

Nos consta, ciudadano Presidente, que el globo de tierras del “ Cerrejon ” es propiedad particular y sus dueños legítimos han estado gozando del libre apro-

vechamiento de sus productos desde el año de 1778 hasta hoy, que hace 105 años, sucediéndose como se han venido sucediendo unos dueños á otros por herencia y por otros títulos traslaticios de dominio y ningun gobierno se habia atrevido, no sólo á quitarles la propiedad, pero ni siquiera á perturbar en su posesion á sus dueños y propietarios, sino sólo ahora, ciudadano Presidente, por obra de la usurpacion que ha ejecutado vuestro Secretario del Despacho de Hacienda, con su procedimiento exhabrupto, con que ha mancillado el decoro y buen nombre y las tradiciones de mesura, dignidad y justicia con que siempre han sido marcados los actos y providencias del Gobierno de Colombia.

Nosotros, ciudadano Presidente, que hemos visto la luz en este pueblo, en el cual nos hemos formado y siempre ha sido nuestro vecindario y residencia, sentimos con más fuerza el alarma que ha causado la resolucion del Secretario del Despacho de Hacienda, señor Aníbal Galindo, al llamar tierras baldías de la Nacion las del "Cerrejon," con el aditamento de terrenos incultos y desiertos. Tales apreciaciones han sido hechas, como con ánimo prevenido, sin tener á la vista documentos en qué apoyarse, para no lanzar un fallo de tanta gravedad, que priva de derechos legítimos que tienen adquiridos desde hace muchos años los actuales dueños y propietarios del globo de tierras del "Cerrejon." Esas apreciaciones injustificables, han podido tener eco en pueblos lejanos, pero no en este pueblo, en que nos consta de ciencia cierta á nosotros y á nuestros hijos y así les era constante á nuestros padres y abuelos, que los terrenos del "Cerrejon" son de propiedad particular, que siempre han estado ocupados, ya con cría, ya con labranzas y con habitaciones y familias; y en apoyo de lo cual llamamos la atencion sobre sus títulos de propiedad, expedidos en debida forma por el Gobierno español, cuando era el soberano de estos países. Examínese el terreno y se verán sus mojoneaduras de la antigüedad, que los determinan. Con la vista de antiguas posesiones se viene en conocimiento de la ocupacion permanente que siempre se ha tenido de esos terrenos, lo cual demuestra á toda luz que la resolucion del señor Secretario de Hacienda, calificándolos de baldíos, incultos y desiertos, está fuera de razon, es írrita en sí misma y en sus efectos por ser contraria á la ley, á la justicia y á la verdad.

Nosotros, la mayor parte de los que os dirigimos este memorial somos propietarios y dueños de otros globos de tierras en este Distrito, tales como los globos de "Palmita" y "Palmarito" que lindan con el del "Cerrejon," como lo expresan así sus títulos, que fueron tambien expedidos por el Gobierno español, y creemos que así como á los dueños y propietarios del "Cerrejon," de igual origen á los nuestros, de fecha anterior, se les ha arrebatado su propiedad y posesion y los productos de su libre aprovechamiento, á nosotros tambien puede quitársenos nuestra propiedad, por el hecho que contienen minas de carbon, pues las del "Cerrejon" se extienden en sus ramificaciones á todos los terrenos colindantes como son los nuestros. Por eso y en uso de la garantía del derecho que nos da la ley, suplicamos al ciudadano Presidente, que guiado de los principios de sabiduría de que se halla poseído y con el tino de su ilustrado criterio, se sirva hacer cesar la causa que tiene en alarma al pueblo, declarando nula y sin efecto alguno esa resolucion de vuestro Secretario del Despacho de Hacienda, que es atentatoria con-

tra la propiedad, y viola el inciso 5.º del artículo 15 de la Constitucion y todas las leyes que aseguran la propiedad de los colombianos.

Así recibiremos gracia y tambien justicia, la cual imploramos de vuestra rectitud é imparcialidad.

Barrancas, 11 de Agosto de 1883.

Ciudadano Presidente.

Nistel Peláez—Julio C. Mendoza—Blas Carrillo—José María Carrillo—Mariano Peláez—Blas Alarcon Jr.—Sántos Solano—José M. Bermúdez—Luis Bravo—Pedro P. Mendoza—José Antonio Ojeda—Marcelo A. Solano—Agapito Carrillo—Miguel Galvan—Mamerto A. Soto—Teófila A. Soto—Máximo Galvan. José Dolores Solano—Gabriel Solano—Eusebio Amaya—José María Carrillo Peláez—Baldomero Useche—Bernardino de S. Bolívar—José María Gómez S.—Juan Bermúdez G.

Despacho de Hacienda—Bogotá, Octubre 13 de 1883.

Todo el fundamento de la presente solicitud es la manifestacion que hacen los ciudadanos que la suscriben, aseverando sobre su palabra “que les consta que el globo de tierras del “Cerrejón” es propiedad particular, y sus dueños legítimos han estado gozando del libre aprovechamiento de sus productos desde el año de 1778 hasta hoy etc.” Opiniones de esta clase, por muy respetables que sean, como sin duda lo son las de este memorial, carecen en absoluto de valor para decidir las cuestiones de hecho y de derecho relativas al dominio del inmueble que aquí se controvierte.

La Nacion, apoyada en títulos legales, se cree dueña de los terrenos y carboneras del “Cerrejón,” y si los señores Amaya Daza creen que tienen mejores títulos al dominio y posesion de los mismos, el medio de hacer cesar el agravio es el de ocurrir *por el camino derecho* al Poder Judicial, entablando el correspondiente juicio para que se ventile y decida á quién corresponde la propiedad de dichas tierras. Tiene sí el Poder Ejecutivo la presuncion de que los títulos de los oponentes á los derechos de la Nacion deben adolecer de algun vicio, desde el momento en que no se ha querido que el juicio de deslinde que allá se entabló, venga al conocimiento de la Corte Suprema Federal, única autoridad competente para decidir en última instancia de todos los negocios contenciosos que se refieran á bienes y rentas de la Union, conforme al inciso 10, artículo 71 de la Constitucion.

Cuando los interesados tomen este camino, y la Corte Suprema Federal haya fallado en última instancia sobre la propiedad de los terrenos y carboneras del “Cerrejón,” la autoridad del Ejecutivo y la fuerza pública de la Union harán cumplir aquel fallo.

Publíquese—Por el Presidente y de su órden,

El Secretario, ANÍBAL GALINDO.

Secretaría de Hacienda.—Bogotá, Octubre 12 de 1883.

Publíquese el texto inglés y español de la Exposicion con que el señor May

ha presentado el proyecto para la formacion de la Compañía á los capitalistas de Nueva York. El señor Cyrus W. Field, con quien trata nuestro Agente, es uno de los primeros capitalistas del mundo ; su nombre figuró entre los empresarios del primer cable submarino tendido entre América y Europa.

ANÍBAL GALINDO.

PROJECT for the Establishment of an American Company to work the Coal Mines of the Goagira and the Valle-Dupar in association with the Government of the United States of Colombia. By John May C. I., Colombian commissioner to the United States of America.

New York, 4th September, 1883.

To Cyrus W. Field, Esq.—New York.

Sir.

In the year 1865, during certain explorations I was making in the Valle-Dupar, I discovered that the entire region, including the peninsula of the Goagira, which alone is about 5,000 or 6,000 square miles in extent, was underlaid with coal. So far as I know, this coal is cannel of the finest quality, and in general the seams lie either exposed on the surface of the ground, or very near to it. The country is entirely level, dry and covered with grass affording pasture to herds of cattle, horses and mules. Acolimated labor is to be had in abundance from the neighboring islands. The port for shipment is Bahía-Honda, 10 miles long and 4 miles wide, completely sheltered from all winds, easy of access, with safe anchorage for the largest ocean steamers and armor-plated men-of-war. Besides these advantages, the port lies what is called to windward, and as a strong and fair breeze prevails during the greater part of the year, sailing vessels make the voyage both to and from Europe and the United States with speed and punctuality. I know the free use of such á harbor would be highly prized by all the maritime nations, including perhaps the United States. Without at present entering into prolix explanations, my opinion is that the exploration and working of the mines I refer to can only be carried out successfully by an American Company secure of the sympathies of its own government, acting in frank and loyal combination with the United States of Colombia, and the universal approbation with which the press of Bogotá and the Coast have hailed my appointment is a proof that my views are popular with the people.

The following is a trade analysis of the best quality of cannel coal ever known. The value of this particular coal for gas purposes, at the mouth of the mine, is 9.67 times that of the best Newcastle.

BOGHEAD CANNEL COAL.—(SCOTCH).

(*Professor Fyfe.*)

Volatile Matter.....		69.00
Coke, consisting of		
Carbon.....	9.25 }	
Ashes.....	21.75 }	31.00
		<hr/>
		100.00

This celebrated coal contains 0.13 of sulphur and yields 509.8 cubic feet of gas per cubic foot, or 15.486 cubic feet of gas per ton, the quality of the gas being exceptionally brilliant.

The following table exhibits reliable analyses of the best Scotch cannel coals known at present compared with an analysis of the coal mines of the Valledupar, which, as it agrees with my own experiments, I consider to be worthy of confidence :

NAMES OF SOME SCOTCH MINES COMPARED WITH THE CERREJON.

Taked from the Trade Circular of Mr. James Mc Kelvie, agent in Edimburgh for the sale of Boghead coal.

TRADE ANALYSES OF A FEW OF THE BEST CANNEL COALS.

COMPONENTS.	NAMES OF THE MINES.												OBSERVATIONS.
	OVERTON.	CLIDESDALE.		RIGSIDE.		KIRKWOOD.		ROCK SOLLOK.		CERREJON.			
	Yield of gas in cubic feet from a cubic foot of Overton coal.	Yield of gas in cubic feet from a cubic foot of Clydesdale coal.	Yield of gas in cubic feet from a cubic foot of Rigside coal.	Yield of gas in cubic feet from a cubic foot of Kirkwood coal.	Yield of gas in cubic feet from a cubic foot of Rock Sollok.	Yield of gas in cubic feet from a cubic foot of Cerrejon coal.							
Volatile Matter ..	59.00	47.70	49.06	47.30	47.93	50.71							
Fixed Carbon.....	35.00	42.08	27.89	42.30	41.50	44.63							
Ash	3.30	6.18	1.86	6.40	5.16	2.54							
Sulphur	30	0.97	19.49	0.50	0.21	..							
Water	2.40	3.07	1.70	3.70	5.20	1.20							
Totals.....	100.00	430.8	100.00	427	100.00	415	100.00	388	100.00	356.00	100.00	460.00	The analyses here given were made with large quantities of selected specimens, except in the case of the Cerrejon, which were taken from the bed of a river and were partially disintegrated. The analysis of the Cerrejon coal is by Professor Liborio Zerda of Bogotá.

The small quantity of ash and the absence of sulphur in the Cerrejon coal is remarkable. The large percentage of fixed carbon or combustible matter is also deserving of notice, this ingredient being essential for smelting purposes and domestic use. I am provided with specimens to show the quality of the Cerrejon coal for gas, paraffine and petroleum approximately; but for its introduction as a superior house fuel, I prefer awaiting the arrival of the specimens the Government has undertaken to send. These can only be got out by blasting with gunpowder. This coal, as may be inferred from the above comparison of analyses, would seem to be the finest known at present in the world, for the Boghead mine is worked out.

Cannel coal is the only combustible with which copper ores can be advantageously smelted. It generates steam with great rapidity, and, adds considerably to the velocity of steamboats. It is an expensive but pleasant fuel for family use, and is used principally to bring up quality of inferior coals and other combustibles to a proper standard. For gas purposes, if it could be sold at a low price, its consumption by all the accessible cities in the world would be practically unlimited. The following is my calculation of the profit to be made on a single million of tons at ordinary selling prices:

1,000,000 tons of Cannel Coal @ 25s. per ton delivered free on board in Bahía-Honda	£ 1,250,000.00
Expense of extraccion and delivery, extreme haul by railroad on a dead level being taken at eighty miles, one million of tons @ 10s. per ton.....	500,000.00
Net profit per million tons.....	£ 750,000.00

The above statement is a *resumé* of the project which I propose to submit to your consideration, and if approved of and acted upon it may be regarded as the initiation of a new order of things in Colombia, and in a closer and even more cordial understanding with the United States than at present exists.

Were it not for your known aversion to compliments foreign to clear business explanations, I should not refrain, as I do, from dwelling upon the importance which the Colombian nation will attach to your intervention in this matter, as well as to your opinion respecting an enterprize so closely connected with its credit, and consequently with its hopes of future advancement and prosperity.

In 1855 you were kind enough to introduce to the notice of New York capitalists a project of mine for the establishment of steamboats on the river Magdalena, which, in my report, written like this for your information, I showed by calculations based on personal investigations, ought to produce the first year a profit of 104 per cent. I have now the satisfaction of stating after the lapse of twenty-eight years that the statements made in that paper, incredible as they seemed at the time, were exactly confirmed by experience. So long as I had a voice indirectly in the management of the company, the profits earned were even greater than I had supposed possible. The Magdalena is at present navigated by at least twenty excellent boats, and the business is still considered to be a sound

and lucrative one. The engagements of the New Granadian Government were also scrupulously fulfilled. The remembrance of this circumstance will perhaps induce you to place considerable reliance on the correctness of my present calculations, in which moreover I have but little interest, except in serving faithfully the enlightened administration by which I am accredited to the United States, with a commission properly certified by the Secretary of Foreign Affairs and the American Minister, which empowers me to act either commercially or diplomatically, as I may deem most conducive to the interests of the Republic.

Colombia has never been seriously infested with organized bands of highwaymen; but in other respects the causes of her inability to administer successfully the development of public works are probably the same as in Mexico before the introduction of American enterprise and capital. The Government, when it is interested in acting with energy, possesses sufficient power, and is disposed to exert all its authority to protect any company with which it may form an alliance, by undertaking the charge and responsibility of clearing the right of possession or way of all vexatious obstructions, such as claims for indemnization, lawsuits, and the imposition of local duties, &c.^a Considering the leniency of its judicial code, it is remarkable how comparatively free the country is from the perpetration of great crimes. With the usual exceptions, the Colombians are innocent, hospitable and for bearing in their treatment of foreigners, and polite and affectionate in their social relations. The right of insurrection being recognized by the law, during the revolutions the instincts of humanity and chivalrous feeling are seldom forgotten, and it rarely happens that any body is put to death except on the field of battle. The invincible power and rising greatness of the United States are fully understood and appreciated in Colombia, and provided the people could but feel assured that a system of irritating domination, such as is now being sought to establish in Egypt, Madagascar, Tonquin, Perú and other places, would never be attempted, there is nothing to prevent the two master republics, founded respectively by Washington and Bolívar, from holding their hands in brotherhood, and mutually sustaining one another in friendly and permanent alliance.

I have the honor to remain, Sir,
Your most obedient servant.

JOHN MAY. C. E.,

Commissioner from Colombia to the United States of America.

PROYECTO para la formacion de una Compañía americana para trabajar las minas de carbon de la Goajira y del Valle-Dupar, en asocio del Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, por John May, C. E., y comisionado cerca de los Estados Unidos de América.

Nueva York, Setiembre 4 de 1883.

Al señor Cyrus W. Field.

Señor :

En el año de 1865, durante ciertas exploraciones que estaba haciendo en el Valle Dupar, descubrí que toda esta region, inclusive la península de la Goa-

jira,— que ella sola tiene una extension de cerca de 5,000 ó 6,000 millas cuadradas— contiene minas de carbon. Segun mis conocimientos, este carbon es el llamado “ Cannel ” de primera calidad, y en general las vetas se perciben en la superficie, ó muy cerca. La localidad es completamente plana, seca y cubierta de pastos propios para ganados, caballos y mulas. En las islas vecinas se encuentran en abundancia trabajadores aclimatados. El puerto de embarque es “ Bahía-Honda,” de 10 millas de largo por 4 de ancho, completamente resguardado de los vientos, de fácil acceso y pueden anclar, con toda seguridad, los vapores más grandes y buques de guerra blindados. Además de estas ventajas el puerto está situado á barlovento, y como durante la mayor parte del año reina una brisa fuerte, los buques de vela efectúan sus viajes á Europa y á los Estados Unidos y viceversa con puntualidad y prontitud. Yo creo que el uso libre de semejante puerto, será altamente apreciado por todas las naciones marítimas, inclusive los Estados Unidos. Sin entrar por ahora en explicaciones prolijas, opino que la exploracion y explotacion de las minas á que hago referencia, solamente se podrán llevar á cabo, de una manera ventajosa por una compañía americana que goce de la simpatía de su gobierno y obrando de una manera franca y leal con los Estados Unidos de Colombia. La aprobacion universal con que la prensa de Bogotá y de la Costa ha acogido mi nombramiento es una prueba de que mis ideas son populares en el país.

El siguiente es el análisis comercial de la mejor calidad del carbon Cannel conocido. El valor de este carbon para la fabricacion de gas en la boca de la mina es 9.67 veces el del mejor de Nao Castle.

Boghead cannel coal (Scotch) :

Materia volátil.....	69.00	
Coke compuesto de carbon.....	9.25	
Id. id. de cenizas.....	21.75	31.00
		100.00

Este célebre carbon contiene 0.13 de azufre, y produce 509 8 piés cúbicos de gas por pié cúbico, ó 15,486 piés cúbicos de gas por tonelada ; la calidad del gas es excepcionalmente brillante.

El siguiente cuadro manifiesta los análisis del mejor “ Carbon cannel es-coses ” conocido hasta ahora y comparado con el análisis del carbon de las minas del Valle Dupar, los que como están de acuerdo con mis propios experimentos, los considero dignos de confianza.

NOMBRES DE ALGUNAS DE LAS MINAS ESCOCESAS COMPARADAS CON LAS DE CERREJON.

Tomada de la Circular Mercantil del señor James Mc. Kelvie, Agente en Edimburgo, para la venta del carbon "Boghead."

ANÁLISIS COMERCIAL DE ALGUNOS DE LOS MEJORES CARBONES CANNEL.

COMPONENTES.	NOMBRES DE LAS MINAS.												OBSERVACIONES.
	OVERTON.	Producto de gas en piés cúbicos de un pié cúbico de carbon de Overton.	CLYDESDALE	Producto de gas en piés cúbicos de un pié cúbico de carbon de Clydesdale.	RIGSIDE.	Producto de gas en piés cúbicos de un pié cúbico de carbon de Rigside.	KIRK-WOOD.	Producto de gas en piés cúbicos de un pié cúbico de carbon de Kirk-wood.	ROCK SOLLOCK.	Producto de gas en piés cúbicos de un pié cúbico de carbon de Rock Sollock.	CERREJON.	Producto de gas en piés cúbicos de un pié cúbico de carbon de Cerrejon.	
Materia volátil	59.00		47.70		49.06		47.30		47.93		50.71		
Carbon fijo.	35.00		42.08		27.89		42.30		41.50		44.63		
Ceniza	3.30		6.18		1.86		6.40		5.16		2.54		
Azufre	0.30		0.97		19.49		0.30		0.21		.....	
Agua.	2.40		3.07		1.70		3.70		5.20		1.20		
Totales	100.00	430.8	100.00	427.00	100.00	415.00	100.00	388.00	100.00	356.00	100.00	460.00	

Los análisis que aquí se anotan se hicieron con grandes cantidades de muestras escogidas, excepto con los del Cerrejon, que se recogieron del lecho del rio en pedazos separados. El análisis del Cerrejon fué practicado por el profesor señor Liborio Zerda de Bogotá.

La pequeña cantidad de cenizas y la carencia de azufre en el carbon del Cerrejon son muy notables. La grande cantidad de carbon fijo, ó materia combustible, tambien merece tenerse en cuenta, por ser esencial este ingrediente para fundiciones y usos domésticos. Yo estoy provisto de muestras para averiguar la calidad del carbon de Cerrejon para gas, parafina y petróleo aproximadamente, pero para su introduccion como superior combustible doméstico, prefiero aguardar las muestras que el Gobierno ha prometido enviar. Estas solamente pueden conseguirse por medio de taladros con pólvora. Este carbon, como puede inferirse por la comparacion de los análisis, parece ser el mejor conocido hasta ahora, porque la mina de Boghead se ha acabado.

El carbon Cannel es el único combustible con el cual el mineral de cobre se funde con ventaja. Engendra vapor con grande rapidez y aumenta considerablemente la velocidad de los buques de vapor. Es un combustible costoso pero agradable para uso doméstico, se emplea principalmente para mejorar la calidad de los carbones inferiores y reducir otros combustibles á su propia rata. Para la produccion de gas, si se puede vender á bajo precio, su consumo por todas las ciudades del mundo, que tengan fácil acceso, seria á la verdad ilimitado. El siguiente es mi cálculo de la utilidad que produciria un solo millon de toneladas á precios de venta ordinarios.

Un millon de toneladas á razon de 25 chelines por tonelada, entregado libre á bordo en Bahía-Honda.....	£ 1,250,000
Gastos de extraccion, entrega y conduccion por un camino de fierro de 80 millas en terreno llano, á razon de 10 chelines por tonelada.....	500,000
	<hr/>
Ganancia neta en el millon de toneladas.....	£ 750,000

La anterior exposicion es un resúmen del proyecto que me propongo someter á la consideracion de usted, y si se aprueba ó se trata sobre él, será mirado como la iniciacion de un nuevo órden de cosas en Colombia y de una union más íntima y cordial con los Estados Unidos que la que actualmente existe.

Si no fuera por la conocida aversion de usted á los cumplimientos extraños á las explicaciones puramente de negocios, no me abstendria, como lo hago, de insistir en la importancia que Colombia le da á la intervencion de usted en este negocio, como tambien á su opinion respecto de una Empresa tan íntimamente unida al crédito futuro, progreso y prosperidad del país.

En 1855 usted fué bastante bondadoso para presentar á los capitalistas de Nueva York un proyecto mio para establecer vapores en el rio Magdalena ; en mi informe escrito como éste para conocimiento de usted, manifesté en mis cálculos, basados en investigaciones personales, que esta Empresa produciria en el primer año una ganancia de 104 por 100, y tengo ahora la satisfaccion de asegurar que despues del lapso de veintiocho años, trascurridos desde que formulé mis cálculos en aquel informe, éstos, increíbles como parecian, fueron completamente confirmados, por la experiencia. Miétras tuve indirectamente ingerencia en el manejo de la Compañía, las utilidades fueron mayores que las que yo creí posibles.

Actualmente navegan en el río Magdalena, por lo ménos veinte excelentes vapores, y el negocio aun se considera seguro y lucrativo. Los compromisos del Gobierno de la Nueva Granada fueron religiosamente cumplidos. El recuerdo de estos hechos, sin duda inducirá á usted á tener confianza en la exactitud de mis actuales cálculos ; en este asunto no tengo más interes que servir con fidelidad á la ilustrada Administracion que me acreditó cerca de los Estados Unidos de América con una Comision debidamente certificada por el Secretario de Relaciones Exteriores y por el Ministro americano, la cual me autoriza para tratar este asunto bien por la via comercial ó diplomática, como yo lo crea más conveniente para promover los intereses de la República.

Colombia nunca ha sido infestada con cuadrillas organizadas de salteadores de caminos, pero bajo otro aspecto, las causas de imposibilidad para darles impulso á las obras públicas, probablemente son las mismas que en Méjico, ántes de la introduccion de capitales y empresarios americanos. Cuando es necesario obrar con energía, el Gobierno es suficientemente fuerte y egerce toda su actividad para proteger cualquiera Compañía con la cual contraiga compromisos, y toma sobre sí la obligacion y responsabilidad de asegurar el derecho de propiedad, y vencer las dificultades que puedan presentarse por reclamos, indemnizaciones, pleitos, imposiciones de derechos locales &.^a Si se tiene en cuenta la lenidad de su Código Judicial, es muy notable que el país esté comparativamente libre de la perpetracion de grandes crímenes. Con las excepciones usuales, los colombianos son sencillos, hospitalarios y amables en su trato con los extranjeros, y cumplidos y afectuosos en sus relaciones sociales. A pesar de que el derecho de insurreccion está reconocido por la ley, el instinto humanitario y los sentimientos caballerosos nunca se olvidan durante las revoluciones, y sucede muy rara vez que á una persona se le dé muerte, excepto en el campo de batalla. El poder invencible y la creciente grandeza de los Estados Unidos son debidamente comprendidos y apreciados en Colombia, y con tal que el pueblo esté seguro de que no se piensa en establecer un sistema de irritante dominacion como se trata de imponer en Egipto, Madagascar, Tonkin, Perú y otros lugares, nada hay que pueda oponerse á que las dos nobles Repúblicas, fundadas respectivamente por Washington y Bolívar, unan fraternalmente sus manos y mútuamente se sostengan en amistosa y permanente union.

Tengo el honor, señor, de suscribirme de usted su muy obediente servidor,

John May C. E.

GUARDA-COSTA del Pacífico y Carboneras de Richacha.

M. Camacho Roldan, 87 Wal Street, P. O. Box 1,609—New-York, 29 Setiembre 1883.

Señor Secretario de Hacienda—Bogotá.

Muy estimado señor :

Sin ninguna de sus apreciables comunicaciones á qué referirme, tiene la presente para informarle que la Pusey Jones C.^a, deseando conocer la manera como el Gobierno pagará los sueldos de la tripulacion del vapor Guarda-costa, á su

llegada al puerto de Buenaventura, se me ha dirigido últimamente con este objeto, y yo he contestado que dichos sueldos serán cubiertos por el Administrador de la Aduana de aquel puerto, en la suposición de que éstas serán las disposiciones del Gobierno, lo cual comunico á usted para que se sirva instruir en tiempo á dicho señor Administrador sobre lo que deba hacer llegado el caso, y para que la acogida que se dé allí á la Oficialidad les inspire de una vez la simpatía y respeto por el país que será tan necesaria para que el servicio de ese vapor sea tan eficaz como el Gobierno lo desea. El vapor se espera que podrá partir hácia mediados de Noviembre.

El señor May continúa esforzándose en hacer conocer el importante proyecto que le ocupa aquí. Esperaba recibir muestras de carbon, extraídas del centro de la mina y *voladas con taladro y pólvora*, que son como podrán dar verdadera idea de la calidad, &^a. &^a., pero las que han llegado han sido recogidas superficialmente del lugar donde ella está, y segun me dice han resultado casi inútiles, por lo cual piensa ir él personalmente á traerlas en el mes de Diciembre, lo que quizá sea lo más seguro. Como este punto es de la mayor importancia, porque de él depende el éxito de todo proyecto, seria necesario que él hallase en Riohacha toda facilidad y ayuda para extraerlas y conducir las al puerto y embarcarlas para ésta, sobre lo cual él me recomienda que escriba á usted para que dé sus órdenes al señor Administrador de la Aduana á fin de hallarlas allí á su llegada y no encontrar dificultad alguna.

El señor May cree que ese carbon es lo que se llama "cannel," que es el usado principalmente para la extracción del gas, y que valdria aquí por mayor no menos de \$ 6 tonelada, y es preciso cerciorarse de su calidad ántes de hallar quienes quisieran entrar en la Empresa de elaboración. De ahí la importancia de obtener buenas muestras. *Por lo demás, el Gobierno no debe esperar resultados prontos, porque el negocio es nuevo y necesita hacerse conocido, lo que representará la labor, inteligencia y perseverancia de un esfuerzo prolongado de parte de Mr. May.* El vive económicamente, y me dice que su propósito es que el dinero que el Gobierno le ha pagado le alcance para los gastos de su viaje á Riohacha y extracción y conducción de las muestras, &^a. &^a., y ojalá que así sea.

Confirmándole el contenido de mi anterior, de 19 del que cursa, me repito de usted muy atento y seguro servidor,

M. Camacho Roldan.

DECRETO número 1,009 de 1883 (14 de Noviembre), por el cual se provee á la defensa de una propiedad nacional.

El Presidente de los Estados Unidos de Colombia,

En uso de sus facultades y en cumplimiento de los deberes que le imponen la Constitución y leyes para la defensa de los bienes, derechos y acciones que forman el patrimonio de la Hacienda nacional; y

CONSIDERANDO:

1.º Que segun aparece de los documentos que en seguida se publican, remitidos á la Secretaría de Hacienda por el Administrador de la Aduana de Riohacha,

el señor Antonio Amaya Daza continúa en el propósito de perturbar á la República en el dominio y posesion que ella mantiene de las minas de carbon contenidas en los terrenos desiertos, incultos y baldíos del Departamento de Padilla en el Estado del Magdalena ;

2.º Que ante el Juez del circuito de Padilla se ha promovido por el mismo señor Amaya Daza juicio de restitucion del globo de tierras del " Cerrejon " en que están ubicados los depósitos de hulla que el Poder Ejecutivo ha mandado poner en explotacion, y que muy probablemente se pretenderá hoy, como se hizo en otra vez, despojar á la Nacion de dichas tierras sin esperar el fallo de la Corte Suprema Federal ; y

3.º Que la Nacion tiene la posesion legal de dichos terrenos en virtud de lo dispuesto en las leyes 70 de 4 de Julio de 1866, reproducida en el artículo 878 del Código Fiscal, 13 de 15 de Mayo de 1868, 29 de 19 de Abril de 1873, y 48 de 1882, todas las cuales han reservado á la República, de conformidad con los principios tradicionales que desde el descubrimiento de estos países han regido sobre propiedad territorial, el dominio de todos los terrenos desiertos é incultos, reputados baldíos, miétras no se pruebe que han salido del patrimonio público al patrimonio individual por un acto expreso de concesion del Soberano,

DECRETA :

Art. 1.º La República mantiene y sostiene el dominio y posesion de las minas y depósitos de carbon contenidos en los terrenos baldíos de los Departamentos de Padilla, Valle Dupar, Tenerife y Banco, del Estado del Magdalena, entre los cuales se comprende el del globo de tierras del " Cerrejon," terreno desierto y por lo mismo reputado baldío ó de propiedad nacional, miétras no se pruebe lo contrario.

Art. 2.º Los Administradores de rentas nacionales del Estado del Magdalena, ayudados de la fuerza militar, mantendrán y defenderán, haciendo uso de la fuerza, si fuere necesario (para repeler los actos de violencia que pretendan ejecutarse) la posesion de dichos terrenos, hasta tanto que auto ó sentencia de la Corte Suprema federal no haya declarado que corresponde á otra persona la posesion ó propiedad de dichas tierras.

Art. 3.º El Secretario de Estado del Despacho de Hacienda queda encargado de dar todas las órdenes necesarias para la cumplida ejecucion de este decreto.

Dado en Bogotá, á 14 de de Noviembre de 1883.

JOSÉ E. OTÁLORA.

El Secretario de Hacienda,

ANÍBAL GALINDO.

DOCUMENTOS Á QUE SE REFIERE EL ANTERIOR DECRETO.

*Estados Unidos de Colombia—Estado soberano del Magdalena—Barrancas,
Agosto 12 de 1883.*

Señor Administrador de la Aduana de Riohacha.

Señor : es de mi deber dar aviso cómo ha sido cumplida en parte la comi-

sion de mi encargo, y para efectuarlo diré á usted que á los dos días de mi llegada, que fué el día 10, partí con el doctor Francisco R. Argilagos, el Oficial de la escolta señor Roberto H. Ruiz y demás individuos de tropa, al lugar denominado "Cerrejón" donde se asegura se encuentra la mina de carbon fósil ó hulla; allí llegamos el mismo día por la noche, y en la mañana del día 11 dimos principio á nuestras faenas materiales con el cuerpo de tropa, procurando—después de una oposicion formal, que se nos hizo por el señor Antonio Amaya Daza, como dueño legítimo de dichos terrenos, según nos lo dió á comprender con la lectura de varias credenciales que justifican su legítima posesion y propiedad,—adquirir el carbon para después de ser examinado en su clase escrupulosamente, reunir el necesario para enviar á esa, y cumplir así con uno de nuestros deberes.

No he podido dar cumplimiento satisfactorio á mi extenso deseo en el lleno de mi comision, porque obstáculos que no ha estado de mi parte superar me lo han impedido. Entraré en explicacion :

Primera: la deficiencia del mapa con respecto á la indicacion del lugar donde debe verificarse la exploracion.

Segunda: que en la naturaleza ha habido cambios, supuesto que el rio denominado "Cerrejón," abandonando su antiguo lecho ofrece hoy equivocaciones sobre la indicacion que hoy haga un individuo que lo presencié ahora 18 años, en cualquiera de sus avenidas.

Tercera: que influenciado el otro miembro señor doctor Francisco R. Argilagos por el señor Amaya Daza que, de ninguna manera como parte interesada, debiera dirigir, ni siquiera presenciar nuestras disposiciones, tomó parte activa impidiendo moralmente funcionar con la independenciam de carácter que debiera el mencionado miembro.

Cuarta: que el mismo doctor, en compañía del señor Amaya Daza, me llevó á un lugar donde manifiestan ellos ser el mismo en que el señor May hizo su exploracion hace 18 años; este lugar dista, quedando de intermedio el rio, hácia la direccion Este, 30 metros; allí se hizo una excavacion de 3 metros de profundidad, y estando en ella, se presentó un torrente de aguas que imperiosamente impedia, quizás por no haber aparatos propios, un trabajo continuo y seguro.*

Quinta: que el día 12 por la mañana se principiaron de nuevo los trabajos, no ya en el lugar mencionado, sino en el opuesto, en la márgen izquierda, en la direccion Oeste; después de una excavacion á la profundidad de 2 metros, otro torrente de aguas estorbó la prosecucion, habiendo ya encontrado gran cantidad de carbon fósil ó hulla, teniendo así pues que suspender todo con el mayor sentimiento, supuesto que ni habia el instrumento necesario para la extraccion de agua, ni podian los individuos de tropa con escasez de alimento, á todo sol y agua, resistir además el ardiente calor del mineral y el de la temperatura, sin exponerse á un mal epidémico de graves consecuencias; á pesar de esto fueron sufridos, y me acompañaron hasta el último momento en que todo esfuerzo era inútil; así pues, la fuerza ha cumplido de buena voluntad con su deber.

Sexta: que desatendiendo el señor doctor Argilagos todos los deberes de cortesía, y aún los de un acuerdo juicioso, que pusiese en seguridad su proceder con respecto al mecanismo y obligacion de la comision, me ha desatendido y aban-

donado en regiones incultas, con el Oficial señor Ruiz y demás individuos de tropa, sin ninguna manifestacion.

Seguridad hay de la materia, objeto de la comision, pero no hay seguridad de la extraccion de ella, mientras no haya individuos de buena fe, de amor propio, de desinteres y últimamente de patriotismo, que se encarguen del trabajo; así pues, se ha querido engañar y burlar al Gobierno: por eso rindo en estos términos el presente informe.

Esperando aquí sus órdenes, soy de usted atento seguro servidor,

Márcos J. Serrano.

Barrancas, Agosto 12 de 1883.

Todo lo expuesto en este informe es la verdad, sin favoritismo, ni pasion de ninguna clase.

El Oficial de la escolta,

Roberto H. Ruiz,

Señor Rafael Cótes, Administrador-tesorero de la Aduana de Riohacha.

Señor:

Cábeme la grata y justa satisfaccion de presentar á usted la mejor muestra de carbon que es posible conseguir en la vasta cuenca de Padilla con los escasos é imperfectos recursos puestos á mi disposicion para el efecto.

Las cuatrocientas libras que presento á su vista son legítimamente procedentes de los famosos yacimientos del " Cerrejon."

Cumple á mi deber manifestarle que llegado al lugar del rio que determina el mapa que se sirvió usted confiarme, y en asocio del otro miembro de la comision formada por usted, así como del Subteniente señor Roberto Ruiz é individuos de la Guardia colombiana, allí presentes, por orden superior, procedí á comenzar la excavacion necesaria; mas apénas se puso manos á la obra, cuando el señor Antonio Amaya Daza, acompañado de varias otras personas, la interrumpió pidiendo se le permitiese darnos á conocer cierto documento que en las manos llevaba.

Concedida su solicitud, no tardó en leer el pliego que copio á continuacion á fin de que usted pueda informarse mejor de lo ocurrido.

Dice: " Los ciudadanos presentes, P. Saltaren, Gabriel Peláez y Antonio Amaya Daza, manifestamos á los tres comisionados del señor Administrador de la Aduana de Riohacha, que estos terronos que pisamos nos pertenecen con pleno derecho de propiedad, dominio y posesion absoluta, y nadie sin nuestro consentimiento puede entrar á ellos para apropiarse arbitrariamente de su producto de carbon, sino culpándose del delito que castiga el artículo 145 del Código Penal de los Estados Unidos de Colombia; y todos estos terrenos son de nuestra propiedad, por virtud del título legal que poseemos (y fué leído) expedido en debida forma en el año de 1778 por el Gobierno español, muchos años ántes de constituirse el Gobierno de la República, la cual subrogó á aquel Gobierno en la propiedad de sólo los terrenos que no habian pasado á propiedad de particulares por concesiones he-

chas en debida forma por el Soberano que entónces gobernaba, y la propiedad particular de dichas tierras que tenemos nosotros ha sido reconocida por todos los Gobiernos honrados de Colombia, en sus leyes civiles que aseguran los derechos de los colombianos. Que por consiguiente, en nombre del Gobierno de la República, á cuyo amparo nos acogemos para que nos proteja en el derecho de propiedad indisputable de estas tierras, que nos otorga el inciso 5.º del artículo 15 de la Constitucion nacional y las leyes de Colombia que garantizan la propiedad particular, y en uso de nuestro propio derecho de que se nos quiere privar, nos oponemos con apoyo de la ley, de la justicia y de la razon á la toma con violencia apoyada en la fuerza armada, que se hace de nuestra propiedad, ordenada inconsultamente por el señor Scretario de Hacienda, con el uso de la autoridad del noble, moderado y sesudo Presidente de Colombia, para romper nuestra tierra y arrebatarnos la porcion de carbon que ha mandado extraer, en desdoro del buen nombre y reputacion del Gobierno; de las minas que contiene, las cuales son tambien de nuestra propiedad, por efecto del libre aprovechamiento del producto de esta tierra que nos pertenece en propiedad, y así nos lo reconoce la Legislacion de Colombia, entre ella la Real Cédula del Gobierno español, de 4 de Agosto de 1792, que es ley de la República conforme á lo dispuesto en el § 7.º del artículo 1,941 del Código Judicial, concordante con el § 3.º del artículo 1.º de la ley 1.ª, parte 2.ª del tratado 2.º de la Recopilacion Granadina de 14 de Mayo de 1834, y la resolucion ejecutiva de la Nueva Granada, de 6 de Julio de 1855, dictada por el ilustrado y entendido Secretario de Gobierno de entónces, señor don Pastor Ospina, de grato recuerdo para los buenos hijos de Colombia, y tambien la resolucion del Secretario de Hacienda actual, que ataca nuestra propiedad, fecha 8 de Julio de 1883, inserta en el *Diario Oficial* número 5,768, en sus capítulos 3, 4 y 5, segunda columna, estampados en su página 12,124.

“ En mérito, pues, del título de propiedad que tenemos del globo del “Cerrejon, y de las minas de carbon que contiene, por el respeto á la Constitucion y á las leyes y honra del Gobierno nacional, pedimos á ustedes se abstengan de incurrir en la comision del delito que define el artículo citado, ejecutando el atentado de privarnos de lo que nos pertenece de pleno dominio y propiedad, toda vez que no se nos ha secuestrado dicha propiedad, no hemos sido privados de ella por sentencia, ni se ha tomado por necesidad pública de la manera que lo requiere la ley. Los empleados públicos no tienen poder para mandar atacar la propiedad particular ni para obligar á sus agentes, ni á los particulares á ejecutar tales actos, ni éstos están obligados á cumplir los mandatos ú órdenes de la autoridad fuera del poder que le confieren las leyes; por eso insistimos en que no se ejecute tal acto, en desdoro de la Nacion, y si él se lleva á efecto despues de esta manifestacion, protestamos en debida forma contra quien haya lugar, por los daños y perjuicios que se nos puedan originar, que á su debido tiempo estimaremos en lo que sea justo.”

“ Pedimos á ustedes copia de la diligencia que extiendan, autorizada con sus firmas.”

Terminada la lectura de lo trascrito tampoco tardé en replicar al señor Amaya Daza, que siendo sólo de la incumbencia de la comision la extraccion del

carbon sin atender á los que se presentaran como dueños del terreno, daría cuenta á usted de tal protesta, no sin ordenar inmediatamente se continuara la obra comenzada, como en realidad se hizo, no parando hasta que llegado á la profundidad de cuatro varas se presentara tan grande cantidad de agua, que fué preciso suspender todo esfuerzo, y como usted supone yá, no sólo sin éxito alguno, pero sin encontrar uno solo siquiera de los caracteres que revelan por toda esta vasta cuenca la presencia de la hulla que no se encuentra siempre tan á la mano como se viene propalando en algunos informes dados al Gobierno nacional cuya protección se ha implorado, y cuya buena fe ha sido sorprendida y explotada. Para demostrarlo bastan los socavones existentes en la region á que nos contraemos.

Tan desgraciado incidente no pudo ménos que poner fin al cometido que usted se sirviera conferirme con fecha 1.º del que cursa.

Sin embargo, para cumplir más satisfactoriamente lo ofrecido á mi salida, no vacilé en mandar cavar al frente y en el mismo lugar de donde el señor May (dice en el mapa) haber obtenido muestras el año de 1865. Doloroso es confesarlo, pero así fué; esta segunda vez así como la primera y las siete excavaciones sucesivas que se hicieron (algunas de siete varas de profundidad) tampoco dieron sino un resultado contraproducentem, no sirviendo para muestras el carbon tostado de unas, y el granulado y húmedo de otras, por cuya razon fueron desechadas.

Trascurridos al fin ocho dias de tan inútil empeño, casi abandonaba ya mi propósito cuando el señor Amaya Daza, refiriéndose á los antiguos lazos de amistad que á usted lo unen, aunque firme siempre en no prestar su consentimiento para la extraccion del carbon, me manifestó: "que el no haberse encontrado el carbon en el punto que menciona el mapa, debia ser por el ningun conocimiento que del terreno tenía el que lo formó, pero que él, conecedor de los terrenos y de la situacion de la mina y muchas de sus ramificaciones, tenia seguridad de que en el punto que indicara se encontraria carbon."

Entónces el infrascrito comisionado, que no tenia para que solicitar su permiso, por estar suficientemente autorizado para extraer el carbon solicitado, tuvo á bien dirigirse hácia el lugar donde pudo comprender, por las objeciones del señor Amaya Daza, que habria algun asomo importante, segun resultó efectivamente, pues á corta distancia del punto donde estábamos fuí llevado al pié mismo del "Cerrejon" y, justicia es confesarlo, á las dos horas de haber llegado, ya habian extraido los trabajadores cuádruple cantidad de la que pongo bajo el cuidado del señor Administrador, y es, repito, no sólo la mejor de cuantas muestras pueden extraerse de aquellos yacimientos, sino tambien susceptible de realizar las esperanzas que todos hemos puesto en la empresa que en esta ocasion inicia el señor Secretario de Hacienda.

Terminaré felicitándolo á usted por el buen éxito obtenido, haciendo al propio tiempo votos para que se lleve á cabo el grandioso propósito de la explotacion de las minas de carbon fósil de la rica cuenca de Padilla.

De usted con toda consideracion,

Francisco R. Argilagos.

[ciudadano norteamericano].

Riohacha, 20 de Agosto de 1883.

*Estados Unidos de Colombia—Estado soberano del Magdalena—Poder Judicial—
Número 166—Despacho de lo civil—Juzgado del circuito de Padilla—Rio-
hacha, 6 de Octubre de 1883.*

Señor Administrador-tesorero de la Aduana—Presente.

En un juicio iniciado en este Juzgado por promoción del señor don Antonio Amaya Daza, sobre restitución de la propiedad del globo de tierras "Cerrejón," ha recaído un auto que, copiado literalmente, es como sigue :

*"Juzgado del circuito de Padilla, y de 1.^a instancia en lo nacional—
Riohacha, Octubre cuatro de mil ochocientos ochenta y tres.*

Por presentado con los documentos á que se refiere; pídase al señor Administrador de la Aduana de este puerto una copia autorizada del informe que rindió el señor doctor Francisco R. Argilagos ante aquel Despacho, con motivo á la entrega del carbon extraído del globo de tierras del "Cerrejón," en su calidad de comisionado para que fué nombrado por orden del señor Secretario del Despacho de Hacienda. Cuya copia se servirá suministrar á este Juzgado el empleado expresado, dentro del término de tres dias, para agregarla al expediente á fin de darle el curso correspondiente á la demanda.

Notifíquese.

López Caro—Cabral, Secretario."

Lo trascribo á usted para que se sirva suministrar á este Juzgado la copia del informe mencionado, con la oportunidad debida.

Soy de usted atento seguro servidor,

Alejandro López Caro.

Es copia.

El Administrador-tesorero,

Rafael Cótes.

*Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado
del Despacho de Hacienda—Sección 1.^a—Ramo de Negocios generales—
Número 47—Bogotá 10 de Noviembre de 1883.*

Señor Procurador general de la Nación.

En calidad de urgente para la defensa de la valiosa propiedad de las Carboneras de Riohacha, comprometida en estos momentos en una importante negociación en Nueva York, tengo el honor de dirigirme á usted, como abogado de la Nación, para suplicarle se sirva decirme: si en los juicios de reivindicación que se intentan contra la Nación, considerándola como despojante, deben llevarse á efecto los autos de primera instancia contrarios á ella, sin consultarse con la Corte Suprema federal.

Ojalá pudiera usted enviarme su respuesta en el curso del dia.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

*Estados Unidos de Colombia—Número 417—El Procurador general de la Nacion.
Bogotá, 10 de Noviembre de 1883.*

Señor Secretario de Hacienda de la Union.—Presente.

He recibido la nota de usted de esta fecha, Seccion 1.^a, número 47, y doy respuesta á ella, despues de haber consultado las disposiciones legales sobre el asunto que usted me consulta. Segun el artículo 884 del Código Judicial, adicionado por la ley 46 de 1876, toda sentencia pronunciada contra la Nacion se consulta precisamente con la Corte Suprema federal, si no se interpone recurso de apelacion. El juicio de reivindicacion se sigue por los trámites ordinarios, y, por consiguiente, conforme á la disposicion citada, en aquellos en que la Nacion tenga interes, la sentencia definitiva que no favorezca ó perjudique á la Nacion debe consultarse, si no se interpone recurso de apelacion.

En los juicios de procedimiento especial, como de deslinde, de cuentas &^a, además de la sentencia definitiva, deben consultarse las interlocutorias, conforme á la reforma 28.^a hecha al Código Judicial por la ley de 1876 ya citada.

Soy de usted atento servidor,

CLÍMACO CALDERON.

QUESTIONES PENDIENTES

CON LA COMPAÑÍA UNIVERSAL DEL CANAL DE PANAMÁ.

Ha tocado á la presente Administracion la delicada tarea de reclamar y exigir de la Compañía del Canal el cumplimiento de las valiosas obligaciones contraidas á favor de la República, la una por lo relativo al pago de los gastos que ocasione la fuerza militar destinada á mantener el orden y dar seguridad al tránsito interoceánico, en la via de este tránsito ocupada por los trabajos de excavacion del Canal, al tenor de lo estipulado en el artículo 8.^o del contrato de concesion, y la otra por el pago de la indemnizacion que se reservó la República, como parte del precio de la próroga del privilegio del Ferrocarril de Panamá por 99 años, al tenor de lo pactado en el artículo 3.^o del mismo contrato de concesion, referente al 2.^o del de 5 de Julio de 1867, celebrado con la Compañía del Ferrocarril, en que dicha indemnizacion fué estipulada.

Y como la Compañía del Canal se niega á satisfacer una y otra obligacion, es preciso que la República justifique ante la opinion del mundo civilizado, que será en definitiva el tribunal que juzgue esta causa, no solamente que ella no exige un ápice más de aquello á que tiene derecho conforme á la letra y al espí-

ritu de los pactos, sino que, apreciadas estas cuestiones desde el punto de vista de la liberalidad y munificencia desplegadas por la República en el contrato de concesion del privilegio, la conducta de la Compañía es á todas luces parsimoniosa é injusta. De la primera parte de esta demostracion se encargan las piezas oficiales que contiene la presente exposicion; para la última bastan, en mi concepto, las breves observaciones de que paso á ocuparme.

Incurriría en injusta omision si no dejara consignado en este informe que estas reclamaciones han sido dirigidas, como los demas Secretarios de Estado lo saben, por vuestra iniciativa y por el persistente empeño con que habeis sostenido en el Consejo de Gobierno los derechos de la República.

El privilegio de concesion para la apertura de un Canal interoceánico al traves de nuestro Istmo y para el monopolio exclusivo de esta comunicacion por 99 años, no tiene en el mundo sino otro de la misma clase al cual deba compararse:—el de la concesion para la apertura del Canal de Suez; y comparada con ésta, la que Colombia ha hecho á favor de la Compañía del Canal de Panamá, reviste proporciones de liberalidad, acaso indefensables por las que los otorgaron, si se tienen en cuenta nuestros derechos de soberanía sobre aquel territorio, las graves responsabilidades que la República acepta, haciéndose garante de la seguridad de aquel tránsito, y la justa proporcion en que, bajo el punto de vista puramente financiero, deberian dividirse los provechos del monopolio entre el soberano y dueño del territorio y el dueño del capital puesto en la obra.

Me limitaré á hacer la comparacion sólo sobre tres puntos de los dos contratos, para que resalten la inmensa liberalidad de Colombia en la concesion hecha á favor de la Compañía del Canal de Panamá y la falta de reciprocidad con que ésta procede en el trato de las reclamaciones pendientes con el Gobierno.

Sean estos tres puntos:

1.º *La constitucion del privilegio para la ejecucion de la obra.*

La del Canal de Suez se contiene en el artículo 1.º del *firman* de concesion de Mohammed Said, Virey de Egipto, de 30 de Noviembre de 1854, que en el texto frances dice así:

Article premier.—M. Ferdinand de Lesseps constituera une compagnie dont nous lui confions la direction, sous le nom de Compagnie universelle du canal maritime de Suez, pour le percement de l'isthme de Suez, l'exploitation d'un passage propre à la grande navigation, la fondation ou l'appropriation de deux entrées suffisantes, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur la mer Rouge, et l'établissement d'un ou de deux ports.

La nuestra se define en la cláusula segunda del artículo 1.º del contrato de concesion de 20 de Marzo de 1878, que á la letra dice así:

2.ª Desde la aprobacion por el Congreso colombiano del presente contrato para la apertura del Canal Interoceánico, el Gobierno de la República no podrá conceder á ninguna compañía ó individuo, bajo cualquier título que sea, el derecho de construir otro Canal que ponga en comunicacion los dos océanos á traves del territorio colombiano, ni construirlo por sí mismo. Si los concesionarios quieren construir una via férrea como auxiliar del Canal, el Gobierno (salvo los derechos existentes) no podrá conceder á ninguna Compañía ó individuo el derecho de establecer otra via férrea interoceánica, ni hacerla por sí durante el tiempo concedido para construir el Canal y para usarlo.

Los términos de la concesion de Suez, que ni en el artículo copiado, ni en ningun otro hace mencion de un derecho de monopolio ó privilegio para la comunicacion de los dos mares á traves de aquel Istmo, ha dado lugar, como se sabe, muy injustamente, en mi concepto, á que una porcion muy considerable de la opinion pública de Inglaterra haya sostenido que puede y debe obtenerse la concesion para la apertura de un segundo Canal, considerada la insuficiencia del actual para el expedito y rápido paso de las naves y los altos derechos de tránsito (10 frs. por tonelada) que pagan los armadores ingleses que representan el 75 por ciento de los buques que transitan por el Canal.

El señor de Lesseps ha ensordecido á la Europa defendiendo sus derechos de monopolio, no incluido literal pero sí virtualmente en la concesion, y aunque los Ministros de la Corona lo han reconocido en el contrato con él celebrado para la apertura de un segundo Canal, hasta el momento en que escribo estas líneas no se sabe que el Parlamento inglés haya pronunciado su fallo sobre el particular.

Qué diferencia entre los términos de las dos concesiones!

2.º *Concesion de tierras.*

Nada hay en la concesion de Suez, á este respecto, que pueda igualar la magnificencia de la concesion colombiana. Por el artículo 4.º del contrato la República dá á la Compañía, á título enteramente gratuito, como auxilio para la ejecucion de la obra. 500,000 hectáreas de las tierras baldías de la privilegiada garganta, con las minas que ellas contengan.

3.º Participacion de utilidades.

El Gobierno Egipcio estipuló para sí, por el artículo del Firman de concesion un 15 por 100 de los beneficios netos de la Empresa desde el día de la apertura del Canal. Nosotros nos hemos contentado con 5 por 100 del producto bruto durante los primeros 25 años; 6 por 100 durante los segundos; 7 por 100 durante los terceros; y 8 por 100 en los últimos 24 años de la duracion del privilegio.

La diferencia entre las dos participaciones es enorme en contra de Colombia.

Tengo á la vista, publicadas en el *Economista de Lóndres* de 28 de Julio último, la cuenta de los productos y gastos del Canal de Suez en 1882, y de ella resulta que el producto bruto de todas las entradas del Canal ascendió en dicho año á... £ 2.484,600

Y los gastos á..... 264,000

O sea el 10½ por 100 del producto bruto.

La proporcion entre la renta y los gastos decrece rápidamente en favor de la primera. Hecha la comparacion con los resultados obtenidos en 1873, se ve que miéntras las entradas han aumentado en 150 por 100, los gastos sólo han crecido en 17¼ por 100, como resulta de los siguientes guarismos :

	1882	1873	aumento en 1882
Entrada	£ 2.485,000	£ 991,000	£ 1.494,000
Gastos de explotacion	265,000	225,000	40,000
Proporcion entre unas y otros	10½%	23½%	

El 15 por 100 de los beneficios netos de la Empresa que, conforme al artículo 5.º del Firman de concesion, corresponde al Gobierno Egipcio, ha debido, pues, tomarse sobre el 89-50 por 100 del producto bruto, deducidos únicamente los gastos de conservacion y explotacion del Canal, que fueron, como se ha dicho, de 10-50 por 100, lo que equivale al 13-42 por 100 de la totalidad del producto bruto.

No se ha tomado así, porque el Gobierno Egipcio ha consentido en que la Compañía deduzca ó le ponga en cuenta para liquidar su parte, además de los gastos de explotación, £ 1.004,200 para pago de intereses de la Deuda, intereses y fondo de amortización de las acciones, y fondo de reserva, como si la parte que en un contrato se compromete á suministrar el capital no tuviera que suministrarlo á sus propias expensas y no á costa de los otros socios.

Tomando una hipótesis absurda, cual es la de que los productos del Canal de Panamá se detengan por un siglo por venir en la misma cifra en que hoy están los de Suez, la diferencia contra la República entre su participación y la que estipuló y debía recibir el Egipto, es la siguiente, calculada sobre un producto bruto estacionario de £ 2.484,600.

8-42% sobre dicha suma, diferencia entre 13-42 y 5 por 100 que toma Colombia durante los primeros 25 años	£ 5.230,075
7-42% en los segundos 25 años en que Colombia recibe 6 por 100.....	4.608,925
6-42% en los terceros 25 años en que Colombia recibe 7 por 100.....	3.887,775
Y 5-42% en los últimos 24 años en que Colombia recibe 8 por 100.....	3.231,960
<hr/>	
Total.....	£ 16.958,735
O sean	\$ 84.793,675

Es, pues, extraño que la Compañía, á favor de la cual hemos hecho tan valiosas concesiones, haya ideado el medio de una operación destinada exclusivamente á borrar ó hacer perecer por confusión ó amalgamación de las dos empresas (la del Ferrocarril y la del Canal) nuestro derecho á la indemnización estipulada como parte del precio de la próroga del privilegio por 99 años en el contrato de 5 de Julio de 1867, y se deniegue á aprobar la Convención celebrada con su Agente en esta ciudad para el pago de la fuerza militar destinada á dar seguridad al tránsito, por la módica suma de \$ 88,000 anuales.

Tenia el deber legal y moral de dejar consignados en este informe, de una manera tan clara como incontrovertible, los fun-

damentos del derecho que asiste á la República para reclamar el pago de estas sumas, y creo haberlo hecho en los precedentes razonamientos y en las piezas oficiales que á continuacion se insertan.

FIRMAN DE CONCESSION de S. A. Mohammed-Said, Vice-Roi d' Egypte.

Notre ami M. Ferdinand de Lesseps ayant appelé notre attention sur les avantages qui résulteraient pour l' Egypt de la jonction de la mer Méditerranée et de la mer rouge par une voie navigable pour les grands navires, et nous ayant fait connaître la possibilité de constituer, à cet effet, une compagnie formée de capitalistes de toutes les nations, nous avons accueilli les combinaisons qu' il nous a soumises, et lui avons donné, par ces présentes, pouvoir exclusif de constituer et de diriger une compagnie universelle pour le percement de l' isthme de Suez et l' exploitation d' un canal entre les deux mers, avec faculté d' entreprendre ou de faire entreprendre tous travaux et constructions, à la charge par la compagnie de donner préalablement toute indemnité aux particuliers en cas d' expropriation pour cause d' utilité publique ; le tout dans les limites et avec les conditions et charges déterminées dans les articles qui suivent.

Article premier.—M. Ferdinand de Lesseps constituera une compagnie dont nous lui confions la direction, sous le nom de Compagnie universelle du canal maritime de Suez, pour le percement de l' isthme de Suez, l' exploitation d' un passage propre à la grande navigation, la fondation ou l' appropriation de deux entrées suffisantes, l' une sur la Méditerranée, l' autre sur la mer Rouge, et l' établissement d' un ou de deux ports.

Art. 2. Le directeur de la Compagnie será toujours nommé par le gouvernement égyptien et choisi, autant que possible, parmi les actionnaires les plus intéressés dans l' entreprise.

Art. 3. La durée de la concession est de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du jour de l' ouverture du canal des deux mers.

Art. 4. Les travaux seront exécutés aux frais exclusifs de la Compagnie, à laquelle tous les terrains nécessaires n' appartenant pas à des particuliers seront concédés à titre gratuit. Les fortifications que le gouvernement jugera à propos d' établir ne seront pas à la charge de la Compagnie.

Art. 5. Le gouvernement égyptien recevra annuellement de la Compagnie quinze pour cent des bénéfices nets résultant du bilan de la Société, sans préjudice des intérêts et dividendes revenant aux actions qu' il se réserve de prendre pour son compte lors de leur émission et sans aucune garantie de sa part dans l' exécution des travaux ni dans les opérations de la Compagnie ; le reste des bénéfices nets sera réparti ainsi qu' il suit.

75 pour 100 au profit de la Compagnie.

10 pour 100 au profit des membres fondateurs.

Art. 6. Les tarifs des droits de passage du canal de Suez, concertés entre la Compagnie et le vice-roi d' Egypte et perçus par les agents de la Compagnie seront toujours égaux pour toutes les nations, aucun avantage particuliers ne pouvant jamais être stipulé au profit exclusif d' aucune d' elles.

Art. 7. Dans le cas où la Compagnie jugerait nécessaire de rattacher par une voie navigable le Nil au passage direct de l'isthme, et dans celui où le canal maritime suivrait un tracé indirect desservi par l'eau du Nil, le gouvernement égyptien abandonnerait à la Compagnie les terrains du domaine public aujourd'hui incultes qui seraient arrosés et cultivés à ses frais ou par ses soins.

La Compagnie jouira, sans impôts, desdits terrains pendant dix ans, à partir du jour de l'ouverture du canal, - durant les quatre-vingt-neuf ans qui resteront à s'écouler jusqu'à l'expiration de la concession, elle paiera la dîme au gouvernement égyptien; après quoi, elle ne pourra continuer à jouir des terrains ci-dessus mentionnés qu'autant qu'elle paiera au dit gouvernement un impôt égal à celui qui sera affecté aux terrains de même nature.

Art. 8. Pour éviter toute difficulté au sujet des terrains qui seront abandonnés à la Compagnie concessionnaire, un plan dressé par M. Linant-Bey, notre commissaire ingénieur auprès de la Compagnie, indiquera les terrains concédés, tant pour la traversée et les établissements du canal maritime et du canal d'alimentation dérivé du Nil, que pour les exploitations de culture, conformément aux stipulations de l'art. 7.

Il est, en outre, entendu que toute spéculation est, dès à présent, interdit sur les terrains du domaine public à concéder, et que les terrains appartenant antérieurement à des particuliers, et que les propriétaires voudront plus tard faire arroser par les eaux du canal d'alimentation exécuté aux frais de la Compagnie, paieront une redevance de.....par feddan cultivé¹ (ou une redevance fixée amiablement entre le gouvernement égyptien et la Compagnie.)

Art. 9. Il est enfin accordé à la Compagnie concessionnaire la faculté d'extraire des mines et carrières appartenant au domaine public, sans payer des droits, tous les matériaux nécessaires aux travaux du canal et aux constructions qui en dépendront, de même qu'elle jouira de la libre entrée de toutes les machines et matériaux qu'elle fera venir de l'étranger pour l'exploitation de sa concession.

Art. 10. A l'expiration de la concession, le gouvernement égyptien sera substitué à la Compagnie, jouira sans réserve de tous ses droits et entrera en pleine possession du canal des deux mers et de tous les établissements qui en dépendront. Un arrangement amiable ou par arbitrage déterminera l'indemnité à allouer à la Compagnie pour l'abandon de son matériel et des objets mobiliers.

Art. 11. Les statuts de la Société nous seront ultérieurement soumis par le directeur de la Compagnie et devront être revêtus de notre approbation. Les modifications qui pourraient être introduites plus tard devront préalablement recevoir notre sanction. Lesdits statuts mentionneront les noms des fondateurs, dont nous réservons d'approuver la liste. Cette liste comprendra les personnes dont les travaux, les études, les soins ou les capitaux auront antérieurement contribué à l'exécution de la grande entreprise du Canal de Suez.

Art. 12. Nous promettons enfin notre bon et loyal concours et celui de tous les fonctionnaires de l'Égypte pour faciliter l'exécution et l'exploitation des présents pouvoirs.—Caire le 30 Novembre 1854.

(1) Le feddan égyptien correspond à peu près à un demi-hectare.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Número 1,140—Sección 1.ª—Ramo de Negocios generales—Bogotá, 20 de Abril de 1883.

Señor Secretario de Relaciones Exteriores.—Presente.

El Presidente desea, con el carácter de urgente, enviar, si es posible por el próximo vapor, un Agente Fiscal á Europa, con el objeto de que trate con el señor de Lesseps la manera de arreglar satisfactoriamente con la República, la parte de indemnización que ésta se reservó al tenor de lo estipulado en el artículo 2.º del Contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre privilegio para la construcción del Ferrocarril de Panamá, concordante con lo pactado en el artículo 3.º del Contrato de 20 de Marzo de 1878, para excavación del Canal Interoceánico; para que oiga ciertas proposiciones que hacen los acreedores extranjeros para la celebración de un nuevo convenio, y para otros asuntos importantes de diversos Departamentos de la Administración.

La única partida á que pueden imputarse los gastos que ocasione el envío de este Agente, es la del artículo 80 del Capítulo 30 del Presupuesto, correspondiente á esa Secretaría.

Espero, pues, que usted se sirva ponerse de acuerdo conmigo para acordar la manera de despachar este Agente, que lo es el señor doctor Gil Colunje, y si el nombramiento debe hacerse por ésta ó por esa Secretaría.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

*Estados Unidos de Colombia—Poder Legislativo—Secretaría del Senado.
Bogotá, 1.º de Mayo de 1883.*

Señor Secretario de Hacienda.

Tengo el honor de comunicar á usted las conclusiones siguientes aprobadas por el Senado de Plenipotenciarios, en diversas sesiones secretas;

1.ª Trasmítase al Poder Ejecutivo copia del dictámen jurídico del señor doctor José María Rubio Frade; y manifiéstesele que el Senado vería con agrado que ese dictámen se tuviera presente al redactar las instrucciones definitivas que deben darse al Comisionado á quien se encargue la gestión;

2.ª Dígase al Poder Ejecutivo que sin que el Senado pretenda ingerirse en la dirección que debe darse á la reclamación que se trata de hacer, sería muy conveniente que el Comisionado á quien se encargue la gestión hiciera su viaje pasando por la ciudad de Nueva York, á fin de recojer datos seguros sobre los términos del convenio amigable, celebrado entre la Compañía del Canal y la del Ferrocarril de Panamá;

3.ª El Senado confía en que el Poder Ejecutivo cuidará de que no sufran menoscabo los intereses de la República, por causa de la escritura de traspaso de la Renta del Ferrocarril de Panamá, la cual renta deberá ser puntualmente aplicada al pago de los intereses y del capital de \$ 3.000,000, sin que en ningún caso se omita dar noticias á la Nación y al Congreso de la amortización periódica de los Bonos de la Compañía del Ferrocarril;

4.^a Excítase además al Poder Ejecutivo para promover lo conveniente á fin de que, á pesar de la reunion de las acciones del Ferrocarril y del Canal de Panamá en unas mismas manos, no vaya en ningun caso á ponerse en peligro el derecho perfecto de la República á la renta de \$ 250,000, hasta el año de 1966, á virtud de la concesion del privilegio para la construccion de aquel Ferrocarril ; y para que la Compañía del Ferrocarril conserve éste en perfecto estado de servicio hasta la fecha indicada de 1966, en que la empresa debe pasar al dominio directo de la República ;

5.^a Excítase al Poder Ejecutivo para que arregle con el señor doctor Rubio Frade el valor de sus servicios y dé cuenta al Congreso para votar la partida correspondiente.

Adjuntos á esta nota encontrará usted las instrucciones que han de darse al Agente Fiscal de la República en Europa, que recibí de usted personalmente ; así como tambien copia del dictámen jurídico á que se alude arriba.

Soy de usted atento seguro servidor,

Clemente Salazar M.

DICTAMEN del doctor Rubio.

Señores de la Comision del Senado.

Con el objeto de llenar el encargo que recibí de formular una demanda reclamando los derechos de la Nacion, respecto á la indemnizacion que le corresponde en el valor de los perjuicios que sufra la Compañía del Ferrocarril de Panamá, por la apertura del Canal, á manifestar los motivos que haya para no intentar, por ahora, esa demanda, he estudiado lo mejor posible, las estipulaciones establecidas sobre esta materia, en la modificacion 2.^a hecha por la ley 46 de 16 de Agosto de 1867, al contrato de 5 de Julio del mismo año, y la 3.^a que hizo la ley 28 de 1878 al contrato de 20 de Marzo del mismo año, y con ese estudio he formado el siguiente concepto :

Por la modificacion 2.^a hecha por la ley 46 de 1867 se estableció que el Gobierno no podía, durante el tiempo del privilegio de la Compañía del Ferrocarril y dentro de cierta zona del Istmo de Panamá, construir, ni permitir que otra persona construyera otro camino de carriles de hierro, ni canal al traves de dicho Istmo, sin acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía, pero quedó establecido, que el derecho que se concedió á esa Compañía para dar el consentimiento, no se extendia á que pudiera oponerse á la construccion del canal, sino *solamente al derecho de exigir un precio equitativo* por tal privilegio y como indemnizacion de los daños que pudiera sufrir por la concurrencia ó competencia del canal. El Gobierno se reservó el derecho de calificar de equitativo ó nó equitativo el precio de la indemnizacion. Si el Gobierno no lo juzga equitativo, ese precio se debe fijar por un arbitramento, y el que definitivamente se designare corresponde por mitad á la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.

Segun esta estipulacion es potestativo para la Compañía del Ferrocarril exigir ó no la mencionada indemnizacion : puede prescindir de ese derecho ; pero en todo caso que por prescindir de él ó dar su consentimiento tácito ó expreso,

reciba directa ó indirectamente una indemnizacion, el Gobierno tiene el derecho claro, de que la estimacion de esa indemnizacion se le someta para su calificacion, y si no la cree equitativa, exigir que se haga por arbitramento y se le dé la mitad del precio que se fije definitivamente.

Por la modificacion 3.^a de la ley 28 de 1878 al contrato de 20 de Marzo del mismo año, la Compañía del Canal se obligó para con el Gobierno, en el caso de que el trazado del Canal comprendiera cierta zona del Istmo de Panamá, á entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá; ó pagarle á esta Compañía una indemnizacion, que establecería en los términos previstos por la ley 46 de 16 de Agosto de 1867.

Esta estipulacion está de acuerdo con la de la ley 46 citada. Contiene una disyuntiva: ó una inteligencia amigable con la Compañía del Ferrocarril de Panamá; ó pagarle á esta Compañía una indemnizacion que se establecería conforme á la ley citada. Como el segundo término de esta disyuntiva comprende todo caso en que se dé una indemnizacion, es claro que la inteligencia amigable del primer término debe ser una inteligencia amigable sin indemnizacion alguna.

Es por lo mismo claro el derecho del Gobierno para exigir la mitad del valor de la indemnizacion en los términos expresados, siempre que de la investigacion de las operaciones ejecutadas por dichas Compañías resultare que la del Ferrocarril ha recibido cualesquiera clase de indemnizacion, para dar su consentimiento ó prescindir de sus derechos.

Pero hay otro punto que juzgo de mucha importancia, y es el siguiente:

Si la Compañía del Canal, para burlar los derechos del Gobierno, en punto á la indemnizacion que le corresponde, ha hecho operaciones que manifiesten la intencion positiva de inferir á la Nacion esa injuria ó perjuicio á sus intereses, ó que sean contrarias al espíritu y letra de lo estipulado en el contrato, la Nacion puede demandar los perjuicios que le resulten por esas operaciones, si averiguados los hechos puede probarse que dicha Compañía ha procesado con dolo ó en términos que infringen el contrato.

Si, como se dice, la operacion hecha por la Compañía del Canal, para libertarse de pagar al Gobierno su parte de indemnizacion, es simplemente el hecho de adquirir á un alto precio una mayoría de las acciones de la Compañía del Ferrocarril, para apoderarse del gobierno de ésta y no exigir la indemnizacion de que se trata, cuya operacion sería contraria á los intereses de la misma Compañía del Ferrocarril y cedería sólo en provecho de la Compañía del Canal, accionista en mayoría—esa operacion que es manifiestamente contraria á los principios de legislacion universal, no creo que el Gobierno de Colombia deba aceptarla como inocente y lícita, ya que más bien puede calificarse de dolosa y contraria al espíritu del contrato.

El Gobierno al establecer esta estipulacion con la Compañía del Canal, procedió indudablemente bajo la base de la existencia real de la Compañía del Ferrocarril con un Gobierno libre que pudiera exigir la indemnizacion de que se trata: en la inteligencia natural de que esa Compañía no cedería grátiis un derecho tan valioso; y el concepto fundado en los principios de derecho de que esa Compañía no podía ser privada de la libertad de hacer uso de ese derecho. Si la

operacion mencionada contradice esta inteligencia natural del contrato, el Gobierno no puede aceptarla por ser contraria á estipulado.

Si la operacion es la ya supuesta, las acciones de la Compañía del Ferrocarril que no pertenezcan á la Compañía del Canal, por la supuesta operacion, bajaran considerablemente de precios, y pueden perderlo todo á medida que avance la obra del Canal.

No es creible, por esto, ni puede suponerse sin ofender á la Direccion de esa respetable Compañía del Canal que la operacion sea simplemente lo que se ha dicho. Para proceder honrada y legalmente se ha debido atender á los derechos de todos los socios y hacer extensiva á todos la indemnizacion, ó sea el provecho obtenido con la venta de las acciones, mediando algun convenio satisfactorio para la Compañía á todos sus accionistas, en cuyo caso el Gobierno puede reclamar su participacion en los términos ya dichos.

Creo, pues, que el Gobierno debe proceder, en primer lugar, á la averiguacion de los hechos que han tenido lugar en el asunto, para lo cual tiene derecho como participe en la indemnizacion, y segun lo que de ellos resulte, hacer valer sus derechos en los términos expresados, ó por medio de un arreglo equitativo ó entablando las acciones del caso.

Os scmeto estas ligeras observaciones para corresponder al honor que se me ha hecho de asociarme á la comision y cooperar por mi parte al buen éxito de este importante negocio. Lo hago con suma desconfianza, pero contando con que los ilustrados miembros de la comision corregirán cualesquiera desacierto mio y que este trabajo solo servirá de base de discusion de los puntos que en él se tratan.

Bogotá, 2 de Abril de 1883.

Señores de la Comision del Senado.

José María Rubio.

Es copia.

El Secretario auxiliar del Senado.

Clemente Salazar M.

NOMBRAMIENTO del doctor Colunje.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Número 6.—Seccion 1.ª—Ramo de Canal interoceánico y Ferrocarril de Panamá.—Bogotá, 22 de Mayo de 1883.

Señor doctor Gil Colunje.—Presente.

El Poder Ejecutivo teniendo en cuenta la intachable y nunca desmentida probidad de usted, su ilustracion y patriotismo, ha tenido á bien nombrar á usted Agente fiscal de la República en Europa, con el objeto principal de gestionar con la Compañía Universal del Canal interoceánico, en su carácter de tal, y de poseedora de las acciones del Ferrocarril de Panamá, el reconocimiento y pago de la indemnizacion á que la República tiene derecho, al tenor de lo estipulado en el artículo 2.º del contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de

1850, sobre privilegio para la construccion del Ferrocarril de Panamá, concordante con lo pactado en el artículo 3.º del contrato de 20 de Marzo de 1878, para la excavacion del Canal interoceánico.

La gestion que se encarga á usted es esencialmente amistosa y diplomática. Usted al tenor de las instrucciones que ha recibido, agotará todos los medios de persuacion que su tacto y luces le sugieran para traer al señor de Lesseps al terreno de una franca, leal y equitativa inteligencia con el Gobierno de la República. Sólo en el caso de que la Compañía del Canal se negase rotundamente á hacer el reconocimiento de nuestros derechos, pondrá usted término á su mision, informándole que el Gobierno se verá en la necesidad de hacer uso de los recursos legales que los contratos arriba mencionados le confieren para hacer valer sus derechos.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

CARTA CREDENCIAL.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Seccion 1.ª—Número 7.—Ramo de Canal interoceánico y Ferrocarril de Panamá.—Bogotá, 22 de Mayo de 1883.

Al señor Conde Ferdinand de Lesseps, Director gerente de la Compañía Universal del Canal de Panamá.—Paris.

Muy señor mio :

Tengo el honor de poner en conocimiento de usted, que el Presidente de los Estados Unidos de Colombia, de quien soy Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, ha tenido á bien confiar al distinguido ciudadano señor Gil Colunje, ex-Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, ex-Gobernador del Estado de Panamá, y antiguo miembro del Congreso federal, una comision fiscal cerca de la Compañía que usted dignamente representa, con el objeto de entenderse amigable y equitativamente con usted sobre el reconocimiento y pago de la indemnizacion que corresponde á la República al tenor de lo estipulado en el artículo 2.º del contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre privilegio para la construccion del Ferrocarril de Panamá, concordante con lo pactado en el artículo 3.º del contrato de 20 de Mayo de 1878, para la excavacion del Canal interoceánico.

El Gobierno de que soy órgano, de acuerdo con la opinion unánime de la prensa del país y con el dictámen y las resoluciones pasadas por el Senado de Plenipotenciarios, cree que la Compañía del Canal se ha hecho responsable de esta indemnizacion por la compra de las acciones del Ferrocarril de Panamá, hecha con el objeto de amalgamar la Direccion de las dos empresas, para evitar el pago directo de la indemnizacion debida á la Compañía del Ferrocarril y á la República por la competencia del Canal. El señor Colunje discutirá con usted amistosamente este punto, pero en todo caso, cortando el trazo del Canal la ruta del Ferrocarril, ó mejor dicho, yendo éste á ser destruido por aquél, como la propiedad y el dominio directo de lo obra del Ferrocarril pertenecen al Gobierno

de la República, á cuyo poder debe pasar en 1966 ; como á la Compañía del Ferrocarril de Panamá sólo se han trasferido por los contratos de concesion, la posesion y el usufructo de la obra, no basta que la Compañía del Canal haya obtenido el consentimiento de la del Ferrocarril para destruirlo con el paso del Canal, sino que es preciso en derecho que usted obtenga tambien nuestro consentimiento para este efecto, puesto que por la destruccion del Ferrocarril va á perder la República la renta de \$ 250,000 anuales que en él tiene asegurada hasta 1966 y la propiedad misma del Ferrocarril despues de aquella fecha.

Usted encontrará en el señor Colunje á la par que un abogado y un hombre de negocios muy distinguido, un perfecto caballero, y por lo mismo es de esperarse que, acogido por usted, con la benevolencia, la distincion y el alto espíritu de imparcialidad que deben caracterizar á un hombre de tan conspícua posicion social y financiera en el mundo, como la que usted ha alcanzado, por sus obras, la negociacion de que el señor Colunje está encargado se cerrará con un arreglo tan amistoso como equitativo, que á la vez que satisfaga los justos derechos de la República, no deje vestigio alguno de desacuerdo entre el Gobierno Colombiano y la Compañía del Canal, de cuya estrecha union depende el buen éxito de esta magna empresa.

Con sentimientos de distinguida consideracion personal, tengo el honor de suscribirme de usted muy atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

INSTRUCCIONES.

Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Bogotá, Mayo 22 de 1883.

Señor Doctor Gil Colunje, nombrado Agente Fiscal de la República en Europa.

Sabe usted que el objeto principal de la mision que el Gobierno confia á su reconocida ilustracion, probidad y patriotismo es la de obtener por todos los medios pacíficos ó amigables que puedan emplearse, el reconocimiento y pago por parte de la Compañía del Canal, como tenedora ó poseedora de todas ó la mayor parte de las acciones del Ferrocarril de Panamá, de la suma que equitativamente corresponda á la República por la indemnizacion que ésta se reservó al tenor de lo estipulado en el artículo 2.º del Contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre privilegio para la construccion del Ferrocarril de Panamá, concordante con lo pactado en el artículo 3.º del contrato de 20 de Marzo de 1878, para la escavacion del Canal interoceánico.

En tres casos perfectamente distintos puede encontrarse, conforme á aquellos contratos, el derecho de la República, á saber :

1.º Que el Canal se hubiera abierto fuera de la zona privilegiada del Ferrocarril de Panamá, digamos por el Atrato, al oriente y al sur de la línea recta ideal que junta el Cabo Tiburon en el Atlántico y la Punta Garachiné en el Pacífico, en cuyo caso, no teniendo la Compañía del Ferrocarril de Panamá derecho á exigir ninguna indemnizacion, por excavarse el Canal fuera de dicha zona privilegiada, ninguna cuestion habria sobre el particular.

2.º Que el Canal se excave dentro de dicha zona privilegiada, es decir, al norte y al oeste de dicha línea ideal que junta el Cabo Tiburon á la Punta Garachiné, pero sin tocar, dañar ó destruir la línea del Ferrocarril; en cuyo caso se estipuló que la Compañía del Ferrocarril padria exigir un precio equitativo por tal privilegio, es decir, por conceder el permiso para la excavacion de dicho Canal, como indemnizacion por los daños que pudiese sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia ó competencia del Canal, y que la suma que por tal precio se obtuviese corresponderia por mitad á la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.

3.º Que el trazo del Canal pasáse por la ruta misma del Ferrocarril; en cuyo caso, como en el segundo, ademas del derecho de indemnizacion, la Compañía *por su parte* podria oponerse á la apertura.

Aunque el trazo del Canal corta en varios puntos la ruta del Ferrocarril, la Compañía del Ferrocarril no ha creído conveniente oponerse *por su parte* al permiso, sino que se ha limitado, bajo la forma de que despues hablarémos, como en el caso 2.º, á realizar una indemnizacion suficiente por la desaparicion de la obra y consiguiente extincion de sus provechos.

La forma en que las dos Compañías se convinieron para dar y obtener esta indemnizacion, ha sido, como usted sabe, la de la amalgamacion de las dos empresas, por la compra que la Compañía del Canal ha hecho de todas ó la mayor parte de las acciones del Ferrocarril de Panamá, á un precio inmensamente superior al que dichas acciones tenian en el mercado ántes de iniciarse esta negociacion.

El Gobierno, de acuerdo con el dictámen del Senado, apoyado por el de un eminente juriseconsulto, consultado sobre el particular, cree que el derecho de la República á la mitad de la suma que la Compañía del Ferrocarril ha obtenido como ganancia líquida por esta negociacion, no puede perecer por la forma simulada escogida para eludir el pago de lo que nos corresponde; que el derecho de la República nace de una verdadera obligacion, que tiene por causa de deber, la justa indemnizacion que corresponde á la República como condueño de la obra y usufructuario de una renta de doscientos cincuenta mil pesos (\$ 250,000) anuales, que va á desaparecer con la apertura del Canal. Las obligaciones no se extinguen sino por los medios naturales y legales que la legislacion universal reconoce:— por pago, prescripcion, compensacion, ó renuncia voluntaria del acreedor; pero en ningun caso por artificios, simulaciones ó pactos dolosos hechos en perjuicio de tercero. El derecho es el derecho y el que lo ha adquirido en virtud de causa real y legítima de deber, debe encontrar en todo cuerpo de legislacion bien ordenado como hacerlo efectivo, al traves de cualesquiera artificios ó medios simulados que se inventen para dañarlo. El hecho innegable es que la Compañía del Ferrocarril de Panamá ha realizado una ganancia de muchos millones de pesos en la venta de sus acciones á la Compañía del Canal, para que ésta, como árbitro ó dueño ya de la empresa no tuviera necesidad de solicitar el permiso ni pagar abiertamente la indemnizacion que se le exigiera por la competencia de la nueva obra. Pero como el derecho no puede perecer sino por la satisfaccion de la obligacion de que es acreedor,

por la prescripcion ó por la renunciacion voluntaria del acreedor, tenemos perfecto derecho á reclamar el que, por combinaciones financieras ó comerciales sobre amalgamacion de las dos empresas, no sea eludida la obligacion civil que la Compañía del Ferrocarril contrajo de dividir con la República la indemnizacion, cualquiera que sea, que definitivamente obtuviera de la Compañía del Canal por la competencia que esta última obra hiciera á los provechos de la via férrea, de la cual deriva nuestro Tesoro una renta de doscientos cincuenta mil pesos (\$ 250,000) anuales.

La Compañía del Canal, debió haber escogido el camino franco y leal de entenderse con la Compañía del Ferrocarril para el pago de esta indemnizacion, á la luz del dia, á fin de que no fueran á quedar burlados ó anulados los derechos de la República á la mitad de esta indemnizacion. A ello la obligaba su alta posicion financiera y las consideraciones debidas á la República, que con tanta decencia y liberalidad trató á los concesionarios del Canal en el contrato Salgar-Wyse de 20 de Marzo de 1878 ; pero si ella, por consideraciones, fines ó motivos que no es del caso tratar aquí, prefirió el medio de comprar á un alto precio las acciones de la Compañía del Ferrocarril, para amalgamar ó juntar en una sola direccion las dos empresas, el *plus valor* pagado por estas acciones, cuya determinacion está á la vista de todo el mundo, debe considerarse como la suma de la indemnizacion, y como las compañías anónimas no se extinguen ni cambian de naturaleza porque cambien de mano sus acciones, la Compañía del Ferrocarril de Panamá, representada por la del Canal, está *bona fide* obligada á satisfacer á la República la parte de esta ganancia, al tenor de lo pactado en el artículo 2.º del contrato de 5 de Julio de 1867.

Como complemento de estas instrucciones, y miéntras la reclamacion se encierra dentro de los términos del caso 2.º al principio de ellas citado, acompaño á usted copia del dictámen del abogado que se asoció á la comision del Senado.

Pero si la Compañía del Ferrocarril de Panamá, representada hoy por M. de Lesseps, alegaré, ciñéndose estrictamente á la letra del artículo 2.º del Contrato de 5 de Julio de 1867, y al 3.º del de 20 de Marzo de 1878, que ninguna indemnizacion debe á la República porque era potestativo de la Compañía del Ferrocarril pedirla y ésta no la pidió, y porque era tambien potestativo de la Compañía del Canal entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y el medio de realizar este convenio amigable fué el de la compra de las acciones, entónces usted situará rotundamente la cuestion en el terreno del caso 3.º que no tiene contestacion, á saber : que el dominio directo de la obra del Ferrocarril de Panamá no corresponde á dicha Compañía sino á la República ; que la Compañía conforme á los contratos de concesion (15 de Abril de 1850 y 5 de Julio de 1867) es apénas una mera usufructuaria de dicha obra, á virtud de una enfitéusis en que la República conservando el dominio directo transfirió á la Compañía el dominio útil, mediante el pago de un cánon ó pension anual que es hoy de doscientos cincuenta mil pesos (\$ 250,000) ; y que pasando como pasa el trazo del Canal por la ruta del Ferrocarril, ó mejor dicho, yendo á ser destruido éste por aquél, no basta en derecho que la Compañía del Canal

haya obtenido el permiso para destruir aquella obra, de la Compañía usufructuaria ó sea del señor ó dueño del dominio útil, sino que tiene además que obtener este mismo consentimiento de parte del dueño ó señor del dominio directo, que es la República, puesto que ésta tiene asegurado por el contrato de enfitéusis una renta de doscientos cincuenta mil pesos (\$ 250,000) anuales hasta 1966 en que la empresa debe volver íntegramente al dominio de la República.

Esta accion fué expuesta por el infrascrito al Senado en la última sesión secreta en que se trató de este asunto; fué acogida con aprobación por los miembros de la Comisión que intervinieron en el estudio de este asunto, los señores Alvarez, Camacho Roldan y Becerra, y fué en virtud de dicha exposición que el Senador Matéus adicionó las resoluciones del Senado con el punto 4.º contenido en la nota del 1.º de Mayo.

Por uno ú otro camino exigirá usted de la Compañía del Canal una indemnización mínima de \$ 4.000,000.

Quiere el Presidente de la República, que desea caracterizar su Administración por la más severa probidad, dar en Europa mismo provechoso empleo á estos millones, salvándolos hasta donde sea posible de los gastos improductivos del servicio público. Pedirá pues al Congreso autorización para repartirlos así:

\$ 500,000 para atender á un nuevo arreglo de la Deuda Exterior.

\$ 500,000 para la compra del armamento, maquinaria para la casa de Moneda de Bogotá, encargos para las obras públicas de la capital y otros gastos urgentes del servicio público.

\$ 1.000,000 para aumentar el capital del Banco Nacional; y

\$ 2.000,000 para el Ferrocarril de Bogotá al Magdalena por la vía de Jirardot.

Debemos reconocer francamente el peligro para el orden público y para la moralidad pública de traer en dinero á la Tesorería los millones de estos recursos. En vez de traerlos en dinero, para que sean aquí disipados por el parasitismo oficial, deben traerse en obras de progreso material, que jamás serán caras, si se realizan, aunque se paguen por el doble ó triple de su valor efectivo. No hay aritmética con qué hacer la cuenta del interés compuesto á que se pone el capital de estas obras sobre el desarrollo de la riqueza pública.

Penetrado usted de la importancia y de la elevación de estas miras, esfuércese usted en secundarlas. Algun día, cuando estas instrucciones sean conocidas, tendrá el país justo motivo de orgullo de haber tenido una Administración ejecutiva presidida por un hombre patriota y honrado como el señor Otálora, que en medio de la más angustiada penuria fiscal le dice al Agente encargado de obtener los millones correspondientes á esta indemnización: "No traiga usted dinero, traiga usted un Ferrocarril."

Importando mucho que usted parta de esta capital, como nos lo ha prometido, el 22 del presente, me limito á despachar á usted con la parte sustancial de sus instrucciones.

Por el mismo vapor en que usted se embarque irán á su dirección en París las instrucciones relativas á un nuevo convenio con los Tenedores de la

deuda exterior y á otros asuntos de menor importancia relacionados con este Departamento.

Soy &

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Sección 1.^a—Número 12—Ramo del Canal Interoceánico y Ferrocarril de Panamá—Bogotá, 25 de Mayo de 1883.

Señor Secretario del Senado de Plenipotenciarios.

Me es grato participar á usted para conocimiento de esa honorable Corporación, que el señor doctor Gil Colunje, nombrado Agente Fiscal de la República en Europa, principalmente con el objeto de obtener amistosamente el reconocimiento y pago por parte de la Compañía del Canal, ó de la del Ferrocarril de Panamá en su caso, de la indemnización que se reservó la República en dichas negociaciones y de que el Senado tiene conocimiento, ha partido hoy á su destino: así lo ha comunicado á esta Secretaría por telegrama fechado en Facatativá.

El Poder Ejecutivo al redactar las instrucciones para un convenio *ad referendum*, sujeto á la aprobación del Congreso, en el caso de que éste en sus presentes sesiones no tenga á bien expedir una ley de autorización sobre el particular, ha tenido presentes las resoluciones del Senado que usted se sirvió comunicarme en su nota reservada de 1.^o del presente, sin número.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

CORRESPONDENCIA del doctor Colunje.

TELEGRAMA.

New York, 3 de Julio de 1883.—Buenaventura 4.

Señor Galindo.

Datos suficientes.

COLUNJE.

Este telegrama significaba: tengo en mi poder todos los datos relativos á la compra de las acciones para entablar la reclamación.

Después de este telegrama el Gobierno creyó que poco ó nada tenía que hacer en la gestión del negocio. Confiada la misión á un hombre de notoria capacidad, sostenido así por el Gobierno como por la opinión del país, provisto de plenos poderes y de datos suficientes, el Poder Ejecutivo debía dejarlo en absoluta libertad para dirigir la negociación como él lo creyera más conveniente, y así lo ha hecho. Lo que no pudiera hacerse no dependería ni de él ni del Gobierno, sino de circunstancias ajenas á su voluntad y á sus esfuerzos.

EXPOSICION DEL DOCTOR COLUNJE Y NOTA REMISORIA Á LA SECRETARÍA.

Paris, 15 de Agosto de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de Colombia—Bogotá.

Anuncié por cablegrama al señor Presidente de la Union, el 30 del próximo pasado Julio, que se estaba traduciendo al frances la exposicion con que he creido debia darse principio á la gestion de que me ha encargado nuestro Gobierno ante la Compañía Universal del Canal Interoceánico.

Cuando tal anuncio hice, prometíame que despues de unos cuatro dias, á lo más, habria concluido su trabajo el traductor, de quien me informaron ser muy hábil, y que así la exposicion firmada en su idioma original, pero acompañada de una traduccion que facilitase su estudio á quienes tendrian que considerarla, podria ser presentada ántes del correo que se despacharia de aquí el 5 de los corrientes para la América del Sur.

Me engañé; pues no sólo no estuvo terminada la obra del traductor en el tiempo calculado por mí, sino que resultó inservible por mal hecha en lo general y especialmente en algunos puntos muy importantes.

Renuncié entónces á toda idea de traduccion, y el 9, por medio de carta verbal, solicité del señor Presidente de la Compañía una primera entrevista, en su oficina, "con el objeto," díjeme, de poner en sus manos la carta credencial de encargo recibido, y de presentarle, al propio tiempo, una exposicion escrita del asunto á que ese encargo se refiere.

El señor Presidente, en contestacion, dióme cita para el sábado 11 á las 2 de la tarde; y habiendo yo acudido puntualmente á ella, la entrevista tuvo lugar, no sólo con asistencia del señor de Lesseps, sino tambien del Vicepresidente, señor Charles de Lesseps, y de otro alto empleado de la Compañía.

Ví con agrado el acto, sobre todo por la especie de llaneza que reinó en él.

El señor de Lesseps me dijo no ser necesario que yo hiciese traducir mi nota, porque la Compañía tenia á su servicio buenos traductores españoles; que aquel trabajo se ejecutaría por éstos inmediatamente; y que talvez el próximo miércoles (hoy) podriamos comenzar conferencias. Habremos de *conversar* varias veces con usted, agregó, ántes de darle una respuesta escrita, *oficial*; tomarán parte en esas *conversaciones* algunos otros miembros de nuestro Consejo Director; y habremos tambien de consultar abogados, puesto que se tocarán puntos que lo requieren.

La conferencia que se creyó posible celebrar hoy, no se ha celebrado. Ayer me hizo saber el señor de Lesseps, por medio de uno de los Secretarios de la Compañía, que era forzoso aplazarla hasta el martes 21, y respondíle de conformidad. Ha quedado aplazada, pues, para ese dia.

Conviniendo que el señor Presidente de la Union, usted, y acaso tambien todos los miembros del gabinete, se impongan cuanto ántes en el contenido de la exposicion de que he hablado, adjunta al presente oficio va una copia auténtica de ella.

Temo que tal exposicion no sea tan completa como debiera serlo, ó que en

la discusion (y en la negociacion, si la hubiere) lleguen á faltarme algunos datos é indicaciones importantes por no haber visto al lado de mis instrucciones, cuando renové aquí el estudio del asunto, las resoluciones que acordó el Senado en relacion con él, y cierto informe del señor de Lesseps que se me asegura haber sido publicado en nuestro *Diario Oficial* con anterioridad á mi salida de Bogotá. Los acompaña y acompaña, sí, el dictámen escrito del doctor Rubio, dictámen que he tenido y continuaré teniendo en cuenta, lo mismo que la recomendacion del Senado (que recuerdo con más ó ménos precision) de salvar á todo trance la renta que tenemos constituida sobre el Ferrocarril que va á ser destruido por el Canal que se está excavando.

Soy &, GIL COLUNJE.

Paris, 11 de Agosto de 1883.

Al señor de Lesseps, Presidente-Director de la Compañía Universal del Canal Interoceánico—Pte. Señor :

El Gobierno de Colombia, mi patria, que me ha constituido Agente fiscal suyo en Europa, me ha hecho, entre otros importantes encargos, el de tratar con la Compañía que usted dignamente representa, el asunto del derecho de nuestra República á participar de la indemnizacion á que se refiere el artículo 3.º del contrato celebrado en 30 de Marzo de 1878, sobre privilegio para la apertura de un Canal Interoceánico al traves del territorio colombiano ; y yo he aceptado con particular satisfaccion el mandato relativo al asunto acerca del cual debo entenderme con usted, porque he contado desde luego con la natural buena disposicion de su ánimo respecto de nuestro país, la cual facilitará mucho esa inteligencia, no ménos que con su alto espíritu de justicia, el cual le conducirá á reconocer en todo caso la que hay de nuestra parte para la gestion á que doy principio por medio de esta carta oficial.

Tengo, pues, que exponer aquí los antecedentes del derecho que creemos agraviado, y así voy á hacerlo en seguida.

Como usted lo sabe muy bien, cuando los Estados Unidos de Colombia y la Compañía del Ferrocarril de Panamá reformaron, en 5 de Julio de 1867, su contrato “sobre construccion de un camino de carriles de hierro de un Océano á otro por el Istmo de Panamá,” pusieron como artículo 2.º del reformatorio uno de este tenor :

“ El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede á la Compañía para la explotacion del Ferrocarril, á no construir por sí, ni conceder á persona ó compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningun otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá ; y se estipula igualmente que, mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda sin acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía, la apertura ó explotacion de ningun canal marítimo que comunique los dos Océanos, al traves del expresado Istmo de Panamá, al Oeste de la línea del cabo de Tiburon en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico. Pero queda estipulado que el derecho que se concede á la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende á que pueda oponerse á la construccion de un Canal

al traves del Istmo de Panamá (excepto en la actual ruta del mismo Ferrocarril), sino solamente á que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio, y como indemnizacion por los daños que pudiese sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia ó competencia del Canal.

“Si al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia no le pareciere la suma que se exija por la Compañía, equitativa, entónces será fijada por árbitros en Nueva York ó Panamá, el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Compañía ; y en el caso de no estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero, cuyo fallo será sin apelacion. Para pronunciar el fallo, los árbitros tendrán en consideracion los fundamentos en que se apoye la Compañía y el informe que dará el Gobierno sobre la materia ; y en vista de ellos resolverán, sin apelacion, lo que crean más justo y equitativo. La suma, cualquiera que sea, que definitivamente se designe, corresponderá por mitad á la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.”

La existencia de esta cláusula en el nuevo contrato de Colombia con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, al tiempo en que se celebraba el de 30 de Marzo de 1878, citado al principio, para la apertura del Canal Interoceánico, motivó la estipulacion de esta otra en el último, como tambien lo sabe usted, ó sea la contenida en su artículo 3.º, cuya letra me permito igualmente reproducir. Es la que á continuacion trascribo :

“Si el trazo del Canal por construir de un Océano á otro pasa al Oeste y al Norte de la línea derecha ideal que junta el cabo “Tiburón” á la punta “Gara-chiné,” los concesionarios deberán entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ó pagarle una indemnizacion que se establecerá en los términos previstos por la ley 46 de 16 de Agosto de 1867, que aprueba el contrato celebrado en 5 de Julio de 1867, reformativo del de 15 de Abril de 1850, sobre construccion de un camino de carriles de hierro de un Océano á otro por el Istmo de Panamá.”

Claro era, por tanto, que, ántes de emprender todo trabajo de apertura del Canal á que las estipulaciones copiadas habian de aplicarse, se debió :

1.º Solicitar el consentimiento de la Compañía del Ferrocarril, fuese ó no el caso de que ella pudiera negarlo ;

2.º Otorgado ese consentimiento, y no siendo él gratuito, determinar por la misma Compañía la suma en que hubiera de consistir la indemnizacion ;

3.º Si tal suma no le parecia equitativa al Gobierno de Colombia, fijarla por medio de árbitros ; y

4.º Dividir por mitad la suma así fijada, entre el mismo Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, ora hubiese ella de ser pagada inmediatamente, ora hubiese de serlo en algun tiempo futuro.

Pudo ser el caso, y lo ha sido, el de que la Compañía del Ferrocarril tuviese el derecho de oponerse á la construccion del Canal, por haber de construirse éste en la misma ruta de aquél : no quedaba anulado por eso el derecho de la República á estimar equitativa ó no equitativa la suma que por indemnizacion se exigiese, á hacer fijar esa suma por árbitros, y á percibir la mitad de ella ; sólo que, aún despues de hecha la fijacion, la Compañía del Ferrocarril habria tenido

la facultad de acabar por donde apareceria que no habia querido comenzar: por rehusar su consentimiento.

Y habiendo sido el caso el que ha sido, esto es, el de que la excavacion del Canal hará desaparecer, por inútil, el Ferrocarril,—él excluye por completo la suposicion, y por eso no la hago, de que el consentimiento de que se trata hubiera sido obtenido gratuitamente.

Pues bien, todo el mundo sabe que nada de lo que debió hacerse ántes de emprender los trabajos de apertura del Canal se ha hecho, y, sin embargo, esos trabajos están ejecutándose.

Cómo así?

Porque la Compañía del Canal ha comprado, de manos de los respectivos tenedores, todas ó casi todas las acciones del Ferrocarril que va á ser inutilizado por aquella obra, y esa compra, confundiendo en rigor de verdad las dos empresas, ó poniendo la del Ferrocarril á merced de la del Canal, ha hecho imposible toda especie de oposicion de la primera á la segunda.

Setenta mil acciones, de á \$ 100 cada una, son las acciones del Ferrocarril de Panamá, y de ellas la Compañía del Canal Interoceánico compró no ménos de 68,300 el 3 de Junio de 1881. Presumo que posteriormente habrá comprado tambien las 1,700 restantes, por haber sido de carácter muy transitorio, segun parece, las causas que impidieron el que le hubiesen sido ofrecidas todas por el momento; mas aun cuando así no haya sucedido, esto en la cuestion, no tiene mayor importancia. Que la Compañía del Canal, que convino en pagar tales acciones al 265,⁷⁴ y que pagó efectivamente á ese precio, el 10 del mismo mes de Junio, las que habia adquirido hasta entónces, haya desembolsado en el todo la cantidad de \$ 18.601,800, ó solo la de 18.150,042, siempre será cierto que, á virtud de la operacion ejecutada por ella, en Junio de 1881, respecto de las acciones del Ferrocarril, vino á quedar señora de éste, sin contradiccion posible de parte de lo que con tal nombre figura todavia como entidad distinta.

Ahora bien: semejante operacion, así ejecutada, ¿no es verdad que importa una positiva indemnizacion á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ó á los á la sazón tenedores de las respectivas acciones de esa empresa, que viene siendo lo mismo? Indudablemente que sí. Si así no fuese, la operacion no se hubiera ejecutado, porque tales tenedores no habrian consentido en ella. ¿Cómo habian de renunciar á su derecho de indemnizacion,—cuando tenian, por el caso ocurrido, hasta el de oposicion absoluta á la nueva obra, para conformarse con una relativa pérdida á que nada los obligaba?

Admitida por ellos la idea de que el Canal se abriese aun cuando quedase destruido el Ferrocarril, por parte suya se debia pretender, naturalmente, el que se les indemnizara de todo perjuicio, pero en una forma en que esto fuese hacedero para quien habria de pagarlos. Iba á haber daño emergente y lucro cesante, puede decirse. Daño emergente porque, con la destruccion del Ferrocarril por el Canal, quedaria destruido desde luego el valor de sus acciones. Lucro cesante porque, cuando á causa de la apertura del Canal, el Ferrocarril ya no diese rendimientos, faltarian aun muchos años por trascurrir, de los que fueron últimamente concedidos para la explotacion de él por la Compañía que ha venido llevan-

do su nombre. El daño emergente tenia que ser estimado, por lo ménos, en tanto como era el valor total de emision pagado por las acciones: \$ 7.000,000; y el lucro cesante, en tanto, más ó ménos, cuanto hubiera razon para que los accionistas se prometiesen ganar, sobre tal valor, en el curso de los años aludidos. Si ocurría, por acaso, que la cesacion del lucro para los accionistas se anticipaba, como ha acontecido á causa de la compra de las acciones por la Compañía del Canal, entónces habia que computar, para la estimacion del mismo lucro, el tiempo de aquella anticipacion tambien. Y de uno ú otro modo, procediendo equitativamente, no se podia adoptar como principal base para tal estimacion otra que la de la utilidad anual más constante que sobre el mismo valor dicho se hubiese obtenido hasta la época en que el respectivo arreglo ó convenio se celebrara. Mas como de todas maneras el lucro cesante estaria representado por una cifra difícil de ser pagada en su cuantia literal, habia que buscar una forma de pago de tal cifra que lo hiciese posible.

Pues eso, con poco apreciable diferencia, y el reembolso inmediatamente íntegro del valor de emision de las acciones (\$ 100 cada una), es precisamente lo que se ha realizado, mediante la operacion cuya naturaleza, elementos y resultados exámino. Veámoslo.

Dando por compradas todas las acciones del Ferrocarril por la Compañía del Canal, tenemos que ésta ha pagado, á los que eran dueños de ellas, la suma de \$ 18.601,800; y ascendiendo el valor primitivo de las mismas, en junto, á la cantidad de \$ 7.000,000, resulta que no sólo ha sido pagado ese valor, sino tambien un *plus-valor*, ascendente á la de \$ 11.601,800, cantidad capaz de producir á sus diversos partícipes, al interes ordinario del 7 por 100 anual, la misma ganancia, con poca diferencia, que probablemente habrian continuado produciéndoles sus acciones; pues \$ 11.601,800, al 7 por 100, rinden \$ 812,126, y \$ 7.000,000 al 12 por 100, que es el interes más constantemente alcanzado como utilidad anual de aquéllas, rinden \$ 840,000.

Siendo así las cosas, de los \$ 71.400,000 que los accionistas del Ferrocarril, sin exajerados cálculos, se prometieran ganar en los ochenta y cinco años que á la época de la compra de sus acciones por la Compañía del Canal estaban por trascurrir todavia, de los del término de su privilegio, sólo dejarán de recibir la relativamente pequeña suma de \$ 2.369,290. Mas esta pérdida ha sido superabundantemente compensada con el solo pago de la parte correspondiente al valor primitivo de las acciones, como quiera que los \$ 7.000,000 de ese valor sí quedarian efectivamente perdidos al tiempo en que Colombia, por espirar el indicado término, entrase en el goce, que seria gratuito, de todo derecho sobre la via. En lugar pues, realmente, de haber de dejar de recibir los accionistas \$ 2.369,290 en el espacio de ochenta y cinco años, lo que han hecho es recibir ochenta y cinco años ántes \$ 4.630,710 que de una manera infalible habian de perder.

He dicho mal, porque he dicho poco, en los puntos que últimamente he venido tratando. No hay razon para calcular limitada á la suma de \$ 812,126 la ganancia anual que la Compañía del Canal Interoceánico ha puesto en aptitud de hacer con toda seguridad, á consecuencia de la operacion de Junio de 1881, á los entónces tenedores de las acciones del Ferrocarril de Panamá. Si los \$ 11.601,800

del *plus-valor* pueden producirles una renta anual de \$ 812,126, los \$ 7.000,000 del valor primitivo, al mismo tanto por ciento fijado (7), pueden producirles otra, de \$ 490,000. De suerte, pues, que la operacion de la Compañía del Canal importa para aquellos tenedores todo esto :

Salvacion de una pérdida lejana, pero que seria inevitable, de un capital de \$ 7.000,000.

Aumento del mismo á la suma de \$ 18.601,800.

Aseguramiento de una ganancia anual de \$ 1.302,126, en vez de otra de \$ 840,000 ; lo cual equivaldria, aunque del *plus-valor* de \$ 11.610,800 no se hubiese dado otra cosa que el usufructo, á haber asegurado al capital de los \$ 7.000,000 un rédito anual del 18^o por 100.

Ahora, dando por sentado que la República, por cualquier motivo ; en atencion, acaso, á que se aseguró en el Ferrocarril, por el contrato de 1867, una renta de \$ 250,000 anuales, que en 85 años hacen la suma de \$ 21.250,000,—y á que ese Ferrocarril, cuyo costo de construccion fué de \$ 12.000,000, al término de esos años vendria á ser en absoluto propiedad suya, sin costarle á ella desembolso de ninguna especie, no hubiera querido conformarse sino con su rigurosa mitad, los accionistas siempre hubieran podido obtener, para sí, por lo ménos la indemnizacion completa del daño emergente y del lucro cesante indicados, lo que era bastante. Habrian podido obtenerla aun cuando nada hubiese querido ceder de su derecho la República, porque para tal indemnizacion alcanzaban \$ 12.000,000, los cuales, unidos á otros 12.000,000 para Colombia, habrian elevado la indemnizacion á 24.000,000, suma no excesiva, en verdad, sobre todo si se tiene en cuenta que de una buena porcion de ella, cuando no de toda ella, habria de reembolsarse la Compañía compradora, con los mismos productos de la nueva propiedad adquirida, durante el tiempo que tardase ésta en desaparecer. Que podria ese reembolso ser hasta de toda la suma, es concepto abonado por el aumento progresivo, en los tres penúltimos años, de las utilidades rendidas por el Ferrocarril. Con efecto, cuando en 1873, y de 1875 á 1878, sólo se repartió entre sus accionistas un dividendo anual de 12 por 100, en 1879 el mismo dividendo fué de un 13 por 100, en 1880 de un 16, y en 1881 del 34^o, ó sea : de \$ 910,000 en 79, de 1.120,000 en 80, y de 2.398,200 en 81. Durando, pues, la construccion del Canal, diez años, á contar desde el dia en que la indemnizacion por 24.000,000 se hubiese hecho efectiva, y continuando el Ferrocarril en servicio por el mismo tiempo y dando igual utilidad á la últimamente anotada, al término de esos mismos diez años la Compañía del Canal habria recuperado aquella suma, sin haber sufrido otra pérdida que la de los intereses que ella hubiera podido producirle no habiendo tenido la inversion supuesta.

Resulta así que, con mucha probabilidad de recuperarla íntegramente durante la construccion del Canal, la Compañía de éste nombre ha dado á la del Ferrocarril no sólo una indemnizacion completa, sino una indemnizacion muy liberal, sin exagerar en lo mínimo la expresion.

No me atrevo á decir que para efectuarla se hubiera buscado intencionalmente una forma que excluyese de participacion en ella nada ménos que á quien á la mitad de ella tenia derecho. Aseveracion semejante no estaria justificada

sino en tanto que la conducta posterior de la Compañía del Canal fuese contraria á los incontestables derechos de Colombia, lo que ni el Gobierno de aquella República ni el suscrito temen. El resultado de la gestion que hoy inicio, por medio de esta nota, se encargará, no lo dudo, de demostrarnos que no nos hemos equivocado.

De otro lado, los negociadores no podian suponer que la forma que se diera á la indemnizacion, cualquiera que fuese, seria capaz de hacer nugatorio el derecho de la parte excluida; porque ninguna legislacion ampara tales combinaciones. Debo, pues, creer que razones de otra especie determinaron el empleo de esa forma, y en manera alguna el propósito de eludir el cumplimiento de una obligacion; y como Colombia mantiene vivos los derechos que para ella se derivan de los hechos cumplidos y de las estipulaciones arriba trascritas, y no puede poner en duda que se le hará un completo reconocimiento de ellos, su Gobierno me ha dado el encargo, como dije al principio, de tratar amistosamente este asunto con la Compañía del Canal.

No me permito hacer indicacion alguna sobre los términos en que pudiéramos llegar á un arreglo, porque deseo dejar á usted esa iniciativa, á fin de que sean consultadas mejor para él, desde el primer momento, las justas conveniencias especiales, de la nueva empresa, las cuales en ningun caso querrá desatender Colombia.

Con sentimiento de la más alta consideracion, tengo el honor de suscribirme de usted servidor obsecuente,

GIL COLUNJE.

TELEGRAMA.

Paris, 30 de Agosto de 1883.—Buenaventura 31.

Señor Galindo.

Exigen arreglo simultáneo cuestiones Colunje Paúl seguna dando Gobierno cuanto fuerza necesaria recibiendo subvencion fija, indique cantidad anual.

COLUNJE.

Este telegrama significaba: “La Compañía del Canal exige que se arreglen simultáneamente la cuestion *Colunje*, ó sea la de indemnizacion de que estoy encargado, y la de los gastos de la guarnicion del Istmo, que usted trató con *Paúl*; esta última comprometiéndose el Gobierno á dar toda la fuerza que se necesite en cambio de una subvencion fija anual. Indique la cantidad ó la suma á que deba montar dicha subvencion.” Y el señor Colunje lo explica así en su correspondencia. Admitia, pues, la Compañía, *en principio*, nuestro derecho á la reclamacion de indemnizacion, y con tal motivo se pasó á las Cámaras el siguiente Mensaje:

MENSAJE del Presidente sobre las reclamaciones pendientes con la Compañía del Canal.

Señores miembros del Senado y de la Cámara de Representantes.

Tengo la satisfacción de informaros que nuestro Comisionado fiscal en Paris, señor Colunje, comunica á la Secretaría de Hacienda en cablegrama de 30 de Agosto último, que la Compañía del Canal interoceánico, como tenedora de todas ó la mayor parte de las acciones del Ferrocarril de Panamá, ha admitido en principio la justicia de nuestra reclamacion por la indemnizacion de perjuicios prevista y estipulada en el artículo 2.º del contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre privilegio para la construccion del Ferrocarril de Panamá; pero que al mismo tiempo deseaba la Compañía que esta cuestion se arreglase simultáneamente con la de los gastos relativos á la manutencion de la fuerza pública empleada ó que se emplee en dar seguridad al tránsito interoceánico, sobre la base de estipular una suma fija anual con que deba contribuir la Compañía para estos gastos, sea cual fuere el número de hombres que se necesite para este servicio, los cuales se obligue el Gobierno á destinar y sostener.

Espero que las Cámaras recibirán con positiva satisfacción esta noticia, seguro prelude de un pronto y equitativo arreglo de las cuestiones financieras pendiente con la Compañía del Canal, y fruto de la firmeza y de la moderacion con que este asunto ha sido conducido por el Ejecutivo y por el Senado de Plenipotenciarios, que con tanto acierto concurrió á ilustrarme con sus opiniones para el despacho de la mision confiada al señor Colunje.

No pretende el Gobierno colombiano,—y así se lo he hecho asegurar al señor de Lesseps en la correspondencia de la Secretaría de Hacienda,—abusar de su derecho ni de su posicion. Debemos limitarnos, porque no podemos prescindir de ello, á reclamar las sumas estipuladas en los convenios, pero dentro de los términos más equitativos y moderados, sin perder de vista que nuestro primer deber es el de ayudar á la Compañía del Canal á realizar la portentosa y gigantesca obra que á tan alto grado de prosperidad y de importancia debe llevar á Colombia.

Sería del todo inconveniente hablar en un documento de esta naturaleza de las sumas á que deba montar una y otra indemnizacion: asuntos son éstos de la competencia exclusiva y reservada de la Administracion Ejecutiva, sobre los cuales se han dado ámplias y suficientes instrucciones al señor Colunje.

Como el Congreso no ha legislado sobre este asunto, los convenios que se celebren lo serán *ad referendum*, para ser sometidos al Congreso de 1884, quien teniendo á la vista todos los datos, antecedentes y papeles de la negociacion, podrá juzgar de ella con pleno conocimiento de causa, y resolverla como lo exijan en este grave negocio los intereses combinados del presente y del porvenir.

Muy satisfactorio es para mi patriotismo, y para el ardiente deseo que me anima de dejar la huella de algún servicio positivo prestado al país durante el corto período de la Administracion Ejecutiva que tengo la honra de presidir, el

que me haya tocado dar eficaz impulso al estudio y á la solucion de estas graves cuestiones, de cuyo próximo arreglo tanto bien puede obtenerse.

Soy, señores, con todo respeto, vuestro atento servidor y compatriota,

JOSÉ E. OTÁLORA.

El Secretario de Hacienda,

ANÍBAL GALINDO.

—
PARRAFO DE CARTA.

Paris, 5 de Setiembre de 1883.

Señor doctor Aníbal Galindo, &.ª &.ª &.ª—Bogotá.

Estimado amigo :

El señor José E. Díaz, de quien he hablado á usted en carta anterior, se ha vuelto hoy para Panamá, á continuar en su puesto de Secretario Español allí, de la Compañía del Canal ; y al despedirse de mí anoche, me dijo que estaba autorizado por el señor Charles de Lesseps para asegurarme que, una vez que se recibiese la contestacion que estoy aguardando al cablegrama que puse á usted el 28 del pasado, procederíamos, sin más demora, tanto al arreglo de la cuestion "Indemnizacion" como al de la cuestion "Guarnicion de Panamá."

Yo no dudo que así sea el ánimo de los señores de Lesseps. Lo que el señor Díaz me aseguró anoche no es sino la confirmacion (caso de necesitarse alguna) del ofrecimiento más ó ménos explícito que se me hizo al final de la conferencia de tres horas que tuvimos el 21. Pero comprendo que la disposicion á arreglar sea por un plato de lentejas.

COLUNJE

Como se ve, esta carta justifica la inteligencia que el Poder Ejecutivo dió al cablegrama del 30 de Agosto, y el Mensaje pasado á las Cámaras.

—
Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Número 38—Seccion 1.ª—Ramo del Canal Interoceánico, y Ferrocarril de Panamá—Bogotá, 12 de Setiembre de 1883.

Señor doctor Gil Colunje, Comisionado Fiscal &.ª &.ª &.ª—Paris.

Incluyo á usted el Mensaje pasado á las Cámaras motivado por su telegrama de 30 de Agosto.

Cuando se emplea en una negociacion de esta clase á una persona de la capacidad y de la ilustracion de usted, no se debe pretender dirigirla, sino á lo sumo ayudarla con los datos é informes que necesite, y á eso debe reducirse este Departamento.

Es muy difícil, es muy aventurado fijar una suma anual, invariable, por los gastos de la Guarnicion del Istmo, porque éstos están sujetos á grandes fluctuaciones, segun sea el número y calidad de los obreros y trabajadores que se aglomeren en la via del tránsito interoceánico : así pueden necesitarse 300 hombres, como 3 ó 4 mil ; pero atendiendo á que queremos ser muy liberales y

equitativos con la Compañía, podemos fijar el término medio de la fuerza en mil hombres (1,000) computados para el gasto en la proporción del convenio vigente.

En cuanto á la indemnización, obre usted con entera libertad puesto que el convenio que usted celebre debe ser *ad referendum*.

Soy de usted muy atento seguro servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Número 39—Sección 1.^a—Ramo de Canal Interoceánico y Ferrocarril de Panamá—Bogotá, 24 de Setiembre de 1883.

Sr. doctor Gil Colunje, Comisionado Fiscal de la República en Europa.—Paris.

Apénas tengo tiempo para avisar á usted recibo de la copia de la primera comunicacion que pensaba usted dirigir al señor de Lesseps, la cual es de la completa aprobacion del Gobierno.

Repito á usted que usted tiene ámplias facultades para llevar la gestion hasta firmar un convenio *ad referendum*.

ANÍBAL GALINDO.

CABLEGRAMAS :

Paris, 27 de Setiembre de 1883.—Buenaventura 27—San Juan, 6 Octubre.

Señor Galindo.

Nueva emision canal, tres Octubre escribí ayer Lesseps obtenga resolucion definitiva sobre la propuesta por que arreglo iniciado deuda exterior depende de feliz gestion Canal ántes primero octubre pues si no debo retirarle diciendo Comité inglés aguarda resultados judicial pedidos tres (3) millones dollars más doscientos ochenta mil 280,000 subvencion tomando Canal renta Ferrocarril cubriendo empréstito Núñez balbucean medio millon dejando Ferrocarril como ahora creyéndose exentos pago guarnicion durante trabajos ofrecen cien mil (100,000) francos anuales.

COLUNJE.

“Paris, 29 de Setiembre.

Señor Presidente Otálora.—Bogotá.

Niegan derecho indemnizacion porque renunciámoslo aumentan empréstito Galindo con tres (3) millones francos así: cinco (5) millones, cinco (5) por ciento (100) reembolso y pago intereses con quinta parte renta Gobierno en Canal guarnicion cien mil (100,000) francos anuales hasta terminar privilegio doscientos cincuenta mil (250,000) todo tiempo pasado. Aguardo órden retirarme.—COLUNJE.”

Estos cablegramas, copiados tales como llegaron á la Oficina telegráfica de Bogotá, y cuya traduccion puede leerse en la nota siguiente del señor Colunje, prueban el acierto con que el Poder Ejecutivo se abstuvo de dirigir la negociacion por este medio.

Agencia Fiscal de Colombia en Europa.—Número 25.—Paris, 5 de Octubre de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de Colombia.—Bogotá.

No habiendo recibido aún respuesta á los dos últimos cablegramas que he dirigido á nuestro Gobierno, juzgo conveniente reproducirlos á continuacion, para que sea conductor de su contenido el correo que se despacha hoy para nuestro país.

El primero llevaba fecha 26 de Setiembre, y decia :

Galindo.—Bogotá.

“Nueva emision Canal tres Octubre.

“Escribí ayer Lesseps obtenga resolucion definitiva sobre mi propuesta porque arreglo iniciado Deuda Exterior depende de feliz gestion Canal ántes primero Octubre, pues si nó debo retirarme, diciendo Comité inglés aguarde resultado judicial.

“Pedidos tres millones dollars, más doscientos ochenta mil subvencion, tomando Canal renta Ferrocarril cubriendo empréstito Núñez, balbucean medio millon, dejando Ferrocarril como ahora.

“Creyéndose exentos pago guarnicion durante trabajos, ofrecen cien mil francos anuales.”

El segundo llevaba fecha 29 del mismo mes, y su tenor era el que copio :

“Presidente.—Bogotá.

“Niegan derecho indemnité. Porque renunciémoslo, aumentan empréstito Galindo con tres millones francos. Así cinco millones, cinco por ciento. Reembolso y pago intereses, con quinta parte renta Gobierno en Canal. Guarnicion cien mil francos anuales hasta terminar privilegio, doscientos cincuenta mil todo tiempo pasado. Aguardo orden retirarme.—COLUNJE.”

La carta que aparece extractada en el primer cablegrama trascrito, decia literalmente así :

“Paris, 25 de Setiembre de 1883.

“Muy estimado señor:

“Necesito agregar una súplica á la que he hecho á usted en la carta que tuve el honor de dirigirle el sábado 22 de los corrientes.

“Mi nueva súplica á usted es esta:—que en la sesion que celebrará el Consejo de la Compañía pasado mañana, procure usted que se dicte, en cualquier sentido, una resolucion definitiva respecto de mi propuesta de arreglo.

“Véome obligado á rogar á usted que lo haga así, porque entra por mucho, en la negociacion que he iniciado con los tenedores de bonos de la Deuda Exterior colombiana, el resultado de la que está pendiente con la Compañía del Canal, y es una de mis instrucciones que, si para el 1.º de Octubre no ha llegado la segunda á término feliz, dé por concluida mi gestion en cuanto á ella, y haga saber al Comité inglés—que tendrá que aguardar á que la República ventile judicialmente la llamada “Cuestion de Indemnizacion.”

“Siempre de usted servidor obsecuente,

GIL COLUNJE.”

Al señor Charles A. de Lesseps, Vicepresidente de la Compañía universal del Canal Interoceánico.

La carta á que se refiere la que acabo de insertar, no decia más que esto:

“Como lo ofrecí en la entrevista que tuvimos ayer, paso á manos de usted, en términos más claros, el proyecto de arreglo de que dí á usted lectura.

“Ruego á usted que, al discutirlo con sus colegas, sea en la inteligencia de que la forma de empréstito, que usted se ha servido indicarme para la negociacion principal, es enteramente inaceptable para la parte representada por mí.”

La entrevista del 21 de Setiembre fué solicitada por mí desde el 12, mediante nota oficial dirigida al mismo señor Vicepresidente de la Compañía en estos términos:

“Me es grato hacer saber á usted que he recibido ya la contestacion de mi Gobierno al despacho telegráfico que le dirigí el 21 del mes próximo pasado. Tendré, pues, el honor de volver á verme con usted en su oficina, el dia y á la hora que quiera usted designar.”

No creo necesario expresar á usted—que nada he comunicado, al Comité de tenedores de bonos de nuestra Deuda Exterior, con relacion al mal éxito de mi gestion ante la Compañía del Canal; pues usted comprenderá que lo indicado respecto de él en mi inserta carta del 25 de Setiembre, no tuve más objeto que el de hacer una primera notificacion escrita, al representante de la misma Compañía para conmigo, de que, si no llegábamos á un arreglo amigable, habria pleito entre ella y Colombia.

Por lo demás, es cierto que tengo iniciado (y esto desde el mes de Agosto) un arreglo con el mencionado Comité, arreglo cuyas bases estamos discutiendo, él por medio de su Presidente, el señor Bouverie, y yo por medio de nuestro inteligente compatriota el señor Enrique Cortés, por no haberme permitido todavia trasladarme á Lóndres el asunto principal de mi comision; pues, no obstante lo dicho en el cablegrama del 29 de Setiembre, el 2 de los corrientes formulé una nueva propuesta relativa á lo de la Indemnizacion, y me ofreció el señor Vicepresidente Lesseps someterla ayer á la consideracion de su Consejo Directivo, y darme hoy la contestacion debida.

Mi nueva propuesta consiste en exigir únicamente esto por indemnizacion: 10.000,000 de francos, y el aseguramiento, sobre la empresa del Canal, de nuestra actual renta sobre el camino de hierro que ese Canal va á destruir.

Cuando dé á usted cuenta de las bases de arreglo que de un dia á otro estarán convenidas entre el señor Bouverie y yo, justificaré la iniciativa, no espontánea en verdad, que he tomado en él, á pesar de no haber llegado á recibir lo que me anunció usted por medio de estas palabras escritas el 19 de Mayo:

“Importando mucho que usted parta de esta capital, como nos lo ha prometido, el 22 del presente, me limito á despachar á usted con la parte sustancial de sus instrucciones.

“Por el mismo vapor en que usted se embarque, irán á su direccion en Paris las instrucciones para un nuevo convenio con los tenedores de la Deuda Exterior, y para otros asuntos de menor importancia relacionados con este Departamento.”

Hace hoy ciento treinta y tres dias que efectué mi partida de Bogotá, y, con excepcion de algunos despachos telegráficos de usted, no he recibido del Go-

bierno, en tan largo espacio de tiempo, comunicacion de ninguna especie. Ni oficial ni extraoficialmente sé siquiera si han llegado á manos de usted y á las del Presidente el cablegrama que dirigí á usted de Nueva York el 3 de Julio, y el que dirigí á él de Paris el 30 del mismo mes.

Quedo de usted muy atento servidor,

GIL COLUNJE.

ADICION.—Hallará usted adjuntos en copias de sus originales franceses, los dos contraproyectos de convenios que tenia preparados el señor Charles de Lesseps para el 28 de Setiembre, dia en que debía darme contestaciones definitivas.

Fueron esos contraproyectos los que motivaron mi cablegrama dirigido el 29 al señor Presidente de la República.

Era el Vicepresidente de la Compañía, señor Charles de Lessps, quien debía darme esas contestaciones, y no el Presidente de élla, señor Ferdinand de Lesseps, porque, segun éste me manifestó al abrirse la segunda conferencia, era con él primero con quien habia de entenderme desde ese momento.

COLUNJE.

5 p. m.—Acabo de tener con el señor Charles de Lesseps la conferencia para la cual nos dimos cita últimamente. Me informó que el Consejo no alteraba en lo mínimo los términos de los referidos contraproyectos, y que por el correo de hoy decian algo á usted directamente.

Agencia Fiscal de Colombia en Europa—Contraproyectos de la Compañía.

Vu l'article de la loi de concession du
en vertu duquel la Compagnie du Canal Interocéanique.....

Considérant qu'indépendamment de cette disposition le Gouvernement des Etats Unis de Colombie et la Compagnie du Canal ont recherché d'un commun accord le meilleur mode d'assurer la police des chantiers du Canal pendant la periode d'exécution des travaux.

Que le Gouvernement se déclare prêt à maintenir dans l'Etat de Panamá les forces nécessaires pour assurer cette police et la sécurité du transit interocéanique,

Il a été arrêté ce qui suit:

Le Gouvernement Colombien s'engage à entretenir le nombre de troupes que sera utile pour assurer la police des chantiers de la Compagnie et la sécurité du transit interocéanique pour le temps à courir de la signature de ce contrat à l'expiration de la concession de la Compagnie.

De son coté la Compagnie remettra annuellement au Gouvernement des Etats Unis de Colombie pendant toute cette période de temps la somme de cent mille francs.

En outre la Compagnie comptera immédiatement au Gouvernement des Etats Unis de Colombie la somme de deux cent cinquante mille francs en vue de contribuer gracieusement aux dépenses afférentes à l'époque antérieure à la signature de la présente convention.

Le Gouvernement des Etats Unis de Colombie et la Compagnie du Canal Interoceanique ayant examiné la prétention du Gouvernement basée sur l'article du contrat.

Les parties n'ayant pu se mettre d'acord sur le droit ; mais le Compagnie du Canal s'étant montrée prêt en fait à faciliter telle combinaison qui tint compte des nécessités financières du Gouvernement,

Il à été convenu et arrêté ce qui suit :

Le Gouvernement des Etats Unis de Colombie renonce à toute réclamation quant à une indemnité resultant de.....

La Compagnie du Canal porte de une demi million de piastres soit 2.000,000 de francs à cinq millions de francs le prêt consenti au Gouvernement Colombien.

Ce prêt de 5.000,000 de francs est fait à l'intérêt de 5 por 100 par an.

Un compte sera ouvert auquel seront portés annuellement les intérêts ci-dessus stipulés.

La Compagnie se remboursera tant du capital que des intérêts par un prélèvement annuel jusqu' à libération complète du cinquième des sommes qui seront acquises au Gouvernement par l'application de l'article de la loi de concession du.....

TRADUCCION.

Agencia Fiscal de Colombia en Europa.—Contraproyectos de la Compañía.

Visto el artículo de la ley de concesion de en virtud del cual la Compañía del Canal Interoceánico.....

Considerando que independientemente de esta disposicion el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia y la Compañía del Canal han procurado de comun acuerdo el mejor modo de asegurar la policia de los talleres del Canal durante el período de ejecucion de los trabajos.

Que el Gobierno se declara pronto á mantener en el Estado de Panamá las fuerzas necesarias para asegurar esta policia y la seguridad del tránsito Interoceánico,

Se ha convenido en lo que sigue:

El Gobierno de Colombia se compromete á conservar el número de tropas que sea útil para asegurar la policia de las oficinas de trabajo de la Compañía y la seguridad del tránsito interoceanico por el tiempo contado desde la fecha de este contrato hasta la conclusion de la concesion de la Compañía.

Por su parte la Compañía remitirá anualmente al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, durante todo este período, la suma de cien mil francos.

Ademas la Compañía dará inmediateamente al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia la suma de doscientos cincuenta mil francos, en calidad de contribucion voluntaria para los gastos relativos á la época anterior á la fecha del presente convenio.

Habiendo el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia y la Compañía del Canal examinado la pretension del Gobierno basada en el artículo del Contrato.....

No habiéndose podido poner de acuerdo las partes, en cuanto á la cuestion del derecho; pero habiéndose mostrado la Compañía del Canal pronta del todo á facilitar una combinacion en que se tengan en cuenta las necesidades financieras del Gobierno,

Se ha convenido y establecido lo siguiente:

El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia renuncia á todo reclamo, en cuanto á una indemnizacion proveniente de.....

La Compañía del Canal eleva á cinco millones de francos el préstamo de medio millon de pesos, ó sea 2.000,000 de francos, hecho al Gobierno Colombiano.

Este préstamo de 5.000,000 de francos se hace al interes del 5 por 100 anual.

Se abrirá una cuenta en la cual serán computados anualmente los intereses arriba estipulados.

La Compañía se reembolsará, tanto del capital como de los intereses, hasta la completa liberacion, por medio de una cuota anual, consistente en la quinta parte de las sumas que correspondan al Gobierno por la aplicacion del artículo de la ley de concesion de

Agencia Fiscal de Colombia en Europa—Número 35—Paris, 24 de Octubre de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de Colombia.—Bogotá.

Al remitir á usted, con oficio del 5 de los corrientes, número 25, los dos contraproyectos que tenia preparados el señor Vicepresidente de la Compañía del Canal de Panamá para el 28 del próximo pasado Setiembre, dia en que debia darme contestaciones definitivas sobre mis proposiciones de arreglo de las cuestiones pendientes entre ella y nuestro Gobierno, olvidé hacer otro tanto respecto de los proyectos míos en que tales proposiciones habian sido desarrolladas. Reparo, pues, semejante falta enviando á usted hoy esos proyectos, ó, mejor dicho, el proyecto único que tendia á la solucion de ámbas cuestiones. Es el que hallará usted adjunto bajo la letra A.

Mas como ese proyecto habia sido precedido de algunas de las proposiciones aludidas, y habia sufrido una supresion importante, de que tambien conviene dar cuenta á usted, y fué seguido de otros redactados en vista de los contraproyectos, no sólo envió á usted hoy igualmente los segundos proyectos míos, que son dos y van marcados con las letras B y C, sino que trascribiré aquí lo que fué suprimido del proyecto primitivo, y así mismo las proposiciones que debo llamar preparatorias.

Las proposiciones preparatorias fueron estas:

“El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia vende ó cede á la Compañía Universal del Canal Interoceánico, ó renuncia en favor de ella, el derecho que se reservó por la cláusula final del artículo 2.º de su contrato de 5 de Julio de 1867 con la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

“En cambio, la Compañía universal del Canal Interoceánico dá al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia tres millones (3.000,000) de dollars en

efectivo, y cuatro millones (4.000,000) más, en efectivo tambien, ó, en lugar de ellos, una renta anual de doscientos ochenta mil (280,000).”

Lo suprimido del proyecto primitivo fué lo siguiente, que le servia como de preámbulo :

“ Teniendo en consideracion :

“ 1.º El derecho que el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia se reservó por la cláusula final del artículo 2.º de su contrato de 5 de Julio de 1867 con la Compañía del Ferrocarril de Panamá;

“ 2.º Que tal derecho no ha podido ser ejercitado por haber la Compañía universal del Canal Interoceánico comprado de los respectivos tenedores las acciones de la Empresa primeramente mencionada.”

La razon de la supresion no tengo necesidad de exponerla á usted. La supresion misma la revela, y puede decirse que la dan uno de los contraproyectos y uno de los segundos proyectos redactados en vista de ellos.

El estado actual de la gestion es el que expresa el siguiente cablegrama, dirigido por mí al señor Presidente de la Union el dia 17 :

“ Presidente—Bogotá.

“ No prestan si no renunciamos derechos y aceptanos cien mil francos guarnicion. Propuse finalmente que garanticen renta Ferrocarril, presten diez millones francos, y guarnicion cien mil francos durante trabajos. Contestan principios Noviembre.”

La proposicion final á que este cablegrama se refiere, fué hecha por mí en el acto mismo en que el señor Vicepresidente Lesseps, el dia 5, me informó que el Consejo de la Compañía no alteraba en lo mínimo los términos de los contraproyectos. A esa nueva proposicion mia debió contestárseme el 11 ; pero ese dia se me dijo que tendriamos que aguardar una ó dos semanas más, porque el Consejo no estaba pleno y convenia que lo estuviera al volver á ocuparse en el asunto, y porque habia que consultar á los abogados de la Compañía para que dictaminasen si el Consejo ó la Junta Directiva podia asumir, para ante los accionistas, la responsabilidad de la garantía ó aseguro pedido por mí.

El cablegrama puesto por mí el 17 al señor Presidente de la Union, fué motivado por uno de él, que recibí el mismo dia con fecha 6, y que dice así, contestando al que yo le habia dirigido el 29 de Setiembre :

“ Demore su regreso insista reclamaciones no hemos renunciado nuestros derechos á indemnizaciones contrate empréstito con condiciones exigidas no pueden recibirse menos de quinientos mil francos (500,000) para gastos de la fuerza.—Presidente, JOSÉ E. OTÁLORA.—Bogotá, Octubre 6.”

El mismo dia 17 recibí tambien cablegrama de usted, fechado el 11, referente al que habia yo dirigido á usted el 26 de Setiembre. Dice así :

“ Conserve inalterable calma negocie con entera libertad *ad referendum* cablegramas llegan ininteligibles tengo esperar correspondencia.

Ministerio de Hacienda, Bogotá, 11 Octubre.”

Quedo de usted muy atento servidor,

GIL COLUNJE.

ADICION.—Al leer mi proyecto marcado con la letra A, notará usted, señor

Secretario, que en la primera cláusula de su segunda parte aparece acogida, hasta cierto punto, la pretension de que la Compañía dé solamente cien mil francos anuales para la manutencion de la fuerza que requiere la seguridad del tránsito interoceánico. Así es ; y es así, porque ese proyecto fué presentado á la Compañía cuando ya su Vicepresidente me habia declarado, de la manera más terminante, que no considerándose ella obligada á cosa alguna en el particular, durante los trabajos de excavacion, no desembolsaria, al respecto de él, un centavo más de la cantidad anual expresada. Juzgué que una contrariedad semejante no debia embarazarme en el curso de la negociacion principal.—COLUNJE.

A.

CONVENIO entre el Gobierno de Colombia y la Compañía universal del Canal Interoceánico.

Los infrascritos, á saber : Gil Colunje, Agente fiscal de Colombia en Europa, y Charles Aimé de Lesseps, Vicepresidente de la Compañía universal del Canal Interoceánico,—debidamentè autorizados al efecto,

Han celebrado el convenio que sigue :

Art. 1.º El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia renuncia en favor de la Compañía universal del Canal Interoceánico el derecho que se reservó por la cláusula final del artículo 2.º de su contrato de 5 de Julio de 1867 con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y tambien la renta anual de doscientos cincuenta mil dollars que esa misma Compañía se obligó á pagarle segun el artículo 3.º del mismo contrato.

Art. 2.º En cambio de la renuncia hecha en el artículo anterior, la Compañía universal del Canal Interoceánico da al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia tres millones de dollars y una renta anual de doscientos ochenta mil, la cual queda constituida sobre la empresa del mismo Canal, y subsistirá hasta la espiracion del término del privilegio concedido á la Compañía por el contrato de 20 de Marzo de 1878.

Art. 3.º Como la Compañía del Canal, sustituyéndose al Gobierno de Colombia en el derecho á percibir la renta mencionada en el artículo 3.º del citado contrato de 5 de Julio de 1867, contrae la obligacion de pagar á Morton, Bliss & Compañía, de Nueva York, lo que aquel Gobierno les deba, desde el trimestre que comenzó el 16 de Agosto de 1883, en virtud del contrato de empréstito celebrado entre ellos y Colombia el 26 de Octubre de 1880, de la renta de los doscientos ochenta mil dollars, que será pagadera tambien por trimestres, á contar desde el mismo dia 16 de Agosto, se deducirá en cada trimestre lo que en él haya que pagar á la expresada casa prestamista.

§. De la renta de los doscientos ochenta mil dollars se deducirá igualmente en cada trimestre, á contar tambien desde el 16 de Agosto de 1883, lo que en él haya que pagar al Gobierno del Estado de Panamá por razon de participacion en lo que menciona el referido artículo 3.º del contrato de 5 de Julio de 1867 ; pues la Compañía del Canal toma igualmente á su cargo el pagar á ese Gobierno lo que desde dicho dia 16 de Agosto tenga que haber por tal motivo.

Art. 4.º Debiendo considerarse constituida la renta de los doscientos ochenta mil dollars desde el 10 de Junio de 1881, lo devengado por razon de ella desde

ese día, hasta el 16 de Agosto de 1883, se pagará luego que el presente convenio haya comenzado á regir, pero con deducción de lo que en el mismo periodo de tiempo haya habido que pagar á Morton, Bliss & Compañía, y al Gobierno del Estado de Panamá, por los motivos expresados en el artículo precedente y su parágrafo.

Han convenido así mismo los infrascritos, debidamente autorizados tambien, en las siguientes estipulaciones :

1.^a Mientras el Canal se esté construyendo, ó mientras no haya sido dado al uso público, será obligacion del Gobierno suministrar cuanta fuerza militar se necesite para la seguridad del tránsito interoceánico, sin que la Compañía tenga que pagarle otra cosa para la manutencion de esa fuerza, durante tal construccion, que una subvencion anual de cien mil francos.

2.^a Tal subvencion se pagará por trimestres anticipados, á contar desde el 1.^o de Octubre de 1883; pero como el periodo de la obligacion se cuenta desde el de 1880, fecha en que comenzó la existencia legal de la Compañía, por el tiempo trascurrido desde entónces hasta el 30 de Setiembre de 1883 se hará el pago tan pronto como el presente convenio haya principiado á regir.

§. El pago correspondiente al tiempo de que se acaba de hablar, se hará con deducción de lo que el Gobierno tiene recibido de la Compañía por razon de subvencion para la manutencion de la fuerza dicha.

No pudiendo este contrato llevarse á efecto sin la expresa aprobacion del Gobierno de Colombia y de la Compañía del Canal, será sometido á la aprobacion de una y otro ántes de darle el debido cumplimiento.

Es hecho y firmado en Paris el de de 1883.

B.

TRANSACCION entre el Gobierno de Colombia y la Compañía del Canal Interoceánico.

No estando de acuerdo la Compañía universal del Canal Interoceánico con el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia sobre el derecho con que éste le reclama una reparacion pecuniaria de perjuicios procedentes de la compra hecha por la Compañía de la mayor parte de las acciones del Ferrocarril de Panamá, pero deseando remover toda causa de mala inteligencia entre ella y el mismo Gobierno, ha convenido en transigir la cuestion en los términos siguientes :

1.^o El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia renuncia en favor de la Compañía universal del Canal Interoceánico el derecho que se reservó por la cláusula final del artículo 2.^o de su contrato de 5 de Julio de 1867 con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y tambien la renta anual de doscientos cincuenta mil dollars que esa misma Compañía se obligó á pagarle segun el artículo 3.^o del mismo contrato.

2.^o La Compañía universal del Canal Interoceánico da al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia diez millones de francos y una renta anual de doscientos cincuenta mil dollars, la cual queda constituida sobre la empresa del mismo Canal, y subsistirá hasta la espiracion del término del privilegio concedido á la Compañía por el contrato de 20 de Marzo de 1878.

3.º Como la Compañía del Canal, sustituyéndose al Gobierno de Colombia en el derecho á percibir la renta mencionada en el artículo 3.º del citado contrato de 5 de Julio de 1867, contrae la obligacion de pagar á Morton, Bliss & Compañía, de Nueva York, lo que se les deba en virtud del contrato de empréstito celebrado entre ellos y el Gobierno de Colombia el 26 de Octubre de 1880, y la de pagar tambien al Gobierno del Estado de Panamá lo que le corresponda por participacion en la misma renta, de la que se constituye sobre la empresa del Canal se deducirá lo que haya lugar por razon de compensación del uno y del otro pago.

4.º La renta que se constituye sobre la empresa del Canal, se pagará en los mismos períodos que se paga la del Ferrocarril de Panamá. Será el primer período de ella el trimestre que comenzó el 16 de Agosto del presente año.

Paris, de Octubre de 1883.

En nombre del Gobierno y para su aprobacion, su Agente Fiscal en Europa,

En nombre de la Compañía y para su aprobacion, su Vicepresidente,

C.

CONVENIO entre el Gobierno de Colombia y la Compañía del Canal Interoceánico.

Visto el artículo 8.º del "Contrato para la apertura de un Canal Interoceánico al través del territorio colombiano," suscrito el 20 de Marzo de 1878 y aprobado por el Congreso de los Estados Unidos de Colombia el 18 de Mayo del mismo año, y considerando :

1.º Que, independientemente de la disposicion del citado artículo, el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia y la Compañía del Canal han buscado de comun acuerdo el mejor modo de conservar el orden en la línea de los trabajos del Canal durante el tiempo de su ejecucion ;

2.º Que el Gobierno mantendrá en el Estado de Panamá las fuerzas necesarias para aquel fin y para la seguridad del tránsito interoceánico,

Se ha convenido en lo que sigue :

1.º El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia tendrá siempre el número de tropas que sea necesario para conservar el orden en la línea de los trabajos del Canal, y para la seguridad del tránsito interoceánico.

2.º La Compañía del Canal contribuirá anualmente, para la manutencion de tales tropas, con la cantidad de cien mil francos, y dará ademas al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, luégo que el presente contrato comience á regir, la suma de doscientos cincuenta mil francos, como contribucion tambien, para el mismo objeto, por el tiempo anterior á la fecha del presente Convenio.

3.º El presente convenio durará tanto cuanto duren los trabajos de ejecucion del Canal.

Paris, de Octubre de 1883.

En nombre del Gobierno y para su aprobacion, su Agente Fiscal en Europa,

En nombre de la Compañía y para su aprobacion, su Vicepresidente,

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Número 45—Sección 1.^a—Ramo del Canal Interoceánico y Ferrocarril de Panamá—Bogotá, 30 de Octubre de 1883.

Señor doctor Gil Colunje, Agente Fiscal de Colombia en Paris.

Por el último paquete se recibió en esta Secretaría correspondencia de Europa, de fecha 15 de Setiembre; y el Poder Ejecutivo extrañó no recibir comunicacion ninguna de usted relativa á los importantes asuntos que están á su cargo.

No es posible seguir los detalles de la negociacion encomendada á usted por medio de cablegramas, tanto porque éstos no pueden ser extensos á causa de su excesivo valor, como porque suelen llegar ininteligibles, como le habrá sucedido á usted con los enviados de aquí.

Estando usted en posesion de todos los datos necesarios, como lo telegrafió de Nueva York, y teniendo plenos poderes, el Poder Ejecutivo espera que seguirá usted la importante negociacion que le ha confiado, hasta celebrar un convenio que juzgue aceptable, ó hasta hacer la protesta de que la República hará valer sus derechos ante los Tribunales de la Union, en el caso imprevisto, pero posible, de que la Compañía se deniegue á un equitativo arreglo de estas cuestiones.

Con sentimientos de distinguida consideracion, me suscribo de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Agencia Fiscal de Colombia en Europa—Número 42—Paris, 5 de Noviembre de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de Colombia.—Bogotá.

El 24 del próximo pasado Octubre, cuando cerraba yo mi correspondencia para el correo de ese día, y no tenia ya tiempo de escribir para él una línea más, fué puesto en mis manos un pliego procedente del Despacho de usted.

Dentro de ese pliego venia el oficio que usted me ha dirigido con fecha 12 de Setiembre, bajo el número 38, Sección 1.^a, Ramo de Canal Interoceánico y Ferrocarril de Panamá, é incluso en el oficio, en tira impresa, el "Mensaje del Presidente sobre las reclamaciones pendientes con la Compañía del Canal," que usted me dice habia sido motivado por mi telegrama de 30 de Agosto.

Así aparece en efecto, puesto que el primer párrafo del Mensaje es del tenor siguiente:

"Tengo la satisfaccion de informaros que nuestro Comisionado fiscal en Paris, señor Colunje, comunica á la Secretaria de Hacienda, en cablegrama de 30 de Agosto último, que la Compañía del Canal Interoceánico, como tenedora de todas ó la mayor parte de las acciones del Ferrocarril de Panamá, ha admitido *en principio* justicia de nuestra reclamacion por la indemnizacion de perjuicios prevista y estipulada en el artículo 2.^o del contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre privilegio para la construccion del Ferrocarril de Panamá, pero que al mismo tiempo deseaba la Compañía que esta cuestion se arreglara simultáneamente con la de los gastos relativos á la manutencion de la fuerza pública empleada ó que se emplee en dar seguridad al

tránsito interoceánico, sobre la base de estipular una suma fija anual con que deba contribuir la Compañía para estos gastos, sea cual fuere el número de hombres que se necesite para este servicio, los cuales se obligue el Gobierno á destinar y sostener.”

Mas como el 30 de Agosto no puse yo á usted ningun cablegrama, y el 28 sí le habia puesto uno, á virtud de acabar de recibir de usted otro, fecha 23, en que, refiriéndose á uno anterior mio, dirigido el 21 al señor Presidente de la Union, me decia usted que lo repitiera por haber llegado ininteligible, debo suponer que es á mi cablegrama del 28 al que el Mensaje ha querido referirse. Y no sólo debo suponerlo y lo supongo, sino que lo tengo por cierto, una vez que ese segundo y último cablegrama mio del mes es el que aquí trascibo:

“Exigen arreglo simultáneo cuestiones Colunje Paúl. Segunda dando Gobierno cuanta fuerza necesaria, recibiendo subvencion fija. Indique cantidad anual.”

Ahora bien: tengo que lamentar el rigor de concision á que me sujeté cuando escribí tal cablegrama, porque es sin duda á causa de él por lo que éste ha sido entendido tan latamente como aparece interpretado en el Mensaje.

La Compañía del Canal, señor Secretario,—ó mejor dicho, su Presidente y su Vicepresidente,—jamás, en sus conferencias conmigo, “han admitido en principio la justicia de nuestra reclamacion por la indemnizacion de perjuicios prevista y estipulada en el artículo 2.º del contrato de 5 de Julio de 1867.” Al contrario: desde el primer momento la negaron. Pero desde el primer momento tambien se manifestaron dispuestos á transigir ó *arreglar*, por lo cual escribí las últimas palabras de este párrafo de la carta semi-oficial que dirigí á usted con fecha 5 de Setiembre.

“El señor José E. Díaz se ha vuelto hoy para Panamá, á continuar en su puesto de Secretorio Español, allí, de la Compañía del Canal; y, al despedirse de mí anoche, me dijo que estaba autorizado por el señor Charles de Lesseps para asegurarme que, una vez que se recibiese la contestacion que estoy aguardando al cablegrama que puse á usted el 28 del pasado, procederíamos, sin más demora, tanto al arreglo de la cuestion Indemnizacion, como al de la cuestion Guarnicion de Panamá. Yo no dudo que tal sea el ánimo de los señores de Lesseps. Lo que el señor Díaz me aseguró anoche, no es sino la confirmacion (caso de necesitarse alguna) del ofrecimiento más ó ménos explícito que se me hizo al final de la conferencia de tres horas que tuvimos el 21.”

” A la fecha, usted no sólo debe haber leído la carta mia que acabo de citar, sino tambien piezas anteriores relativas al asunto de nuestra reclamacion ó reclamaciones contra la Compañía del Canal Interoceánico. Más aún: hoy mismo quizá sepa ya usted, por un último cablegrama que anteayer dirigí al señor Presidente de la Union, cuál es el estado de la negociacion en estos momentos. Así, pues, la presente nota no tiene por objeto instruir al Poder Ejecutivo de cosa alguna que yo crea que él ignore, sino ofrecerle la ocasion de que rectifique el errado concepto emitido en el Mensaje, sobre todo por si no llegare á haber arreglo con la Compañía del Canal; pues si lo hubiere, la no admision por ella, en principio, de la justicia de nuestra reclamacion de indemnizacion, no tendrá la menor importancia práctica.

Bien quisiera yo decir de una vez, para que fuese desde luego conocido de la Nacion toda, cuanto digno de saberse ha ocurrido en la cuestion hasta su actual estado; pero la reserva usual en casos de esta naturaleza, no lo permite.

Limitome, por tanto, á lo dicho, y tengo el honor de suscribirme de usted muy atento servidor,

GIL COLUNJE.

ADICION.—El cablegrama que puse anteayer al Presidente, dice así :

“Noviembre tres. Nuevo plazo Lesseps, sin dia.”

La explicacion correspondiente es la que sigue :

No han podido los señores de Lesseps darme la contestacion ofrecida para principios del mes en curso; y teniendo que ir el 8 á Lóndres, de donde volverán tres ó cuatro dias despues, me han dicho que á su regreso se ocuparán decididamente en el asunto.

“Ese asunto lo arreglamos, señor Colunje,” agregó espontáneamente el señor de Lesseps, padre.

Usted debe de conocer mi última propuesta, desde hace ya no pocos dias, por el cablegrama que el 17 de Octubre dirigí al señor Presidente de la Union. Si no, la conocerá por el texto de él reproducido en el oficio que el 24 dirigí á usted bajo el número 35.

COLUNJE.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacionál—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Seccion 1.^a—Número 49—Ramo del Canal Interoceánico y Ferrocarril de Panamá—Bogotá, 12 de Noviembre de 1883.

Señor Gil Colunje.—&. &.—Paris.

Como muy importante para la conduccion de los negocios de que usted está encargado, incluyo á usted copia de la carta dirigida con esta fecha al señor de Lesseps.

Sin ninguna de usted á que referirme, cosa que se ha extrañado en este Despacho, me suscribo de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Agencia Fiscal de Colombia en Europa—Lóndres, 16 de Noviembre de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de Colombia—Bogotá.

El 29 de Setiembre, tres dias despues de haber dirigido á usted el primero de los cablegramas que le trascribí luego en oficio del 5 de Octubre, número 25 dirigí al señor Presidente de la Union otro, que fué tambien transcrito en aquel oficio y que decia así :

“Niegan derecho indemnité. Porque renunciémoslo, aumentan empréstito Galindo con tres millones francos. Así cinco millones, cinco por ciento. Reembolso y pago intereses, con quinta parte renta Gobierno en Canal. Guarnicion cien mil francos anuales hasta terminar privilegio, doscientos cincuenta mil todo tiempo pasado. Aguardo orden retirarme.”

Escrito en términos tales el despacho aquí inserto, creí expresar en él, atendida su relacion con el citado que dirigí á usted: 1.º que la Compañía del Canal pretendia que el arreglo de la cuestion Indemnizacion se hiciese consistir en el otorgamiento de un empréstito por la renuncia de un derecho; 2.º que la misma Compañía se negaba á dar más de cien mil francos anuales para el sostenimiento de la guarnicion que requiera en todo tiempo el tránsito interoceánico; 3.º que ella ponía por condicion igualmente, para su pretendido arreglo de la cuestion Indemnizacion, el que se le aceptase lo que ofrecia para arreglar, tambien á su manera, la de la guarnicion; y 4.º que considerando yo, no sólo tan inaceptable lo uno como lo otro, sino además inútil todo esfuerzo ulterior para lograr un arreglo que mereciese el nombre de tal, era mi concepto que el señor Presidente debía ordenar mi retiro, para que á éste siguiese, acto continuo, la accion judicial del caso.

Todo lo que creí expresar no fué expresado, sin duda, pues el señor Presidente me dió esta contestacion, por cablegrama fecha 6 de Octubre, que recibí el 17:

“Demore su regreso. Insista reclamaciones. No hemos renunciado nuestros derechos á indemnizaciones. Contrate empréstito con condiciones exigidas. No pueden recibirse ménos de quinientos mil francos para gastos de la fuerza.”

En vista de esta contestacion, tuve que poner otro cablegrama al señor Presidente, y se lo puse, el mismo 17, en estos términos:

“No prestan si no renunciarnos derechos y aceptamos cien mil francos guarnicion. Propuse finalmente que garanticen renta Ferrocarril, presten diez millones francos, y guarnicion cien mil francos durante trabajos. Contestan principios Noviembre.”

Durante muchos dias, ninguna respuesta obtuve al despacho que acabo de copiar, y el 6 de los corrientes, recibí por fin una de este tenor, fechada el 3:

“Insista reclamo indemnizacion por Ferrocarril. Gobierno no puede hacer concesiones. Asunto empréstito es secundario. No puede exigirse ménos de cien mil pesos para guarnicion Panamá.”

Apénas hubo esta respuesta llegado á mis manos, dije al señor Presidente, como una especie de réplica, lo que sigue:

“Noviembre seis. Recibí cablegrama fecha tres. Fije ultimatum despues leer nota cinco Octubre, y plazo exigir respuesta Lesseps.”

Y ya el tres, el mismo dia de la fecha del último de los cablegramas insertos del Presidente, le habia yo dirigido este otro:

“Noviembre 3. Nuevo plazo Lesseps, sin dia.”

Ahora bien: ¿ cree el señor Presidente que yo no he insistido en el reclamo de indemnizacion? Verá por mi oficio número 25, fecha 5 de Octubre, que lo hice desde el dia dos de este mes, reduciéndola á estos términos: diez millones de francos, y el aseguramiento, sobre la empresa del Canal, de nuestra actual renta sobre el camino de hierro que ese Canal va á destruir. Y á mi juicio lo hice tambien, por última vez, el mismo 5 de Octubre, al presentar á la Compañía, como lo verá usted por mi nota del 24 del mismo mes, la proposicion final á que se refiere mi cablegrama del 17.

Diferencia entre la primera proposicion de insistencia, que no fué aceptada, y la segunda, cuya aceptacion ó no aceptacion está pendiente aún : que por la primera se exigia el pago de 10.000,000 de francos, mientras que por la segunda solamente se ha exigido un préstamo de igual cantidad.

Diferencia harto considerable por cierto !

Pero la segunda proposicion es de exigencia de indemnizacion tambien, porque el aseguramiento de la renta del Ferrocarril, supuesta la próxima destruccion de éste, equivale á una parte, tal vez la mayor, de lo que por razon de indemnizacion pudiera haber seguridad de obtener aun ante los tribunales mismos.

Observará usted, señor Secretario, que no le expreso seguridad de llegar á arreglo alguno, á pesar de la que por mi misma nota última citada verá usted que me dió el señor de Lesseps, padre, la última vez que con él me he visto. Ojalá tenga esto en cuenta el señor Presidente, para si por desgracia se prolongare más de lo que á los intereses de la Nacion pueda convenir, el *sine die* que caracteriza mi cablegrama del 3 del mes en curso.

Quedo de usted, muy atento servidor,

GIL COLUNJE.

—
Agencia fiscal de Colombia en Europa—Número 53—Londres, 4 de Diciembre de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de Colombia.—Bogotá.

Recibí ayer en esta ciudad, por correo de Paris, un cablegrama en que me dice usted con fecha 24 de Noviembre :

“Permanezca en su puesto hasta recibir correspondencia del diez y seis.”

Dentro de pocos dias me volveré para Paris, y allí recibiré la correspondencia anunciada.

Siempre de usted, muy atento servidor,

GIL COLUNJE.

—
 CORRESPONDENCIA con el señor de Lesseps.

Bogotá, 18 de Agosto de 1883.

Señor Conde Ferdinand de Lesseps.—Paris.

Muy señor mio :

Mi intervencion oficial como Secretario de Hacienda en los asuntos del Canal, hace conveniente entablar con usted una correspondencia particular con el objeto de disipar cualquiera mala impresion que mis actos oficiales hayan podido causar en usted. No crea usted que ni de parte del Gobierno ni del público haya aquí ninguna mala voluntad contra la Compañía, ni queja de ninguna clase contra el personal empleado en los trabajos : lo que hay es que el país, como es natural, tiene grandes esperanzas fundadas en los justos provechos que debemos derivar de nuestra privilegiada posicion, como dueños de la preciosa garganta en que se corta el Canal, y yo le suplico á usted que léjos de enfadarse ó disgustarse por estas aspiraciones, las considere como legítimas y naturales, y las cuente ó

compute *comercialmente* en los gastos de ejecucion de la obra. La empresa es demasiado grande para que no pueda diluir en su desarrollo lo que cueste satisfacer equitativamente estas aspiraciones. Para el comercio del mundo lo mismo es que el Canal cueste 120 que 125 millones; pero el desfaleo para nosotros de los pocos millones que puedan importar nuestras reclamaciones, es cosa abrumadora. Desde luego que debe rechazarse todo lo que tenga el carácter de imposicion ó de abuso, y el Gobierno Colombiano jamás lo pretenderá; pero no debe negársenos,—yo se lo suplico y se lo aconsejo,—lo que tenga fundamento de justicia, aunque para ello sea necesario cubrirlo con liberalidad de parte de la Compañía.

Yo sé bien que los negocios franceses reposan sobre la más estricta economía; pero nosotros no apreciamos bien esas cosas, y aún nos repugnan. Haga usted una excepcion en nuestro favor, y con la grandeza de espíritu y de cálculo con que usted concibe y lleva á cabo sus gigantescos proyectos, compute usted como gastos de apertura del Canal, el importe de nuestras moderadas reclamaciones.

Con sentimientos de alta estimacion y respeto, tengo el honor de ofrecer á usted mi amistad y mis servicios,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Seccion 1.^a—Número 37.—Ramo del Canal interoceánico y Ferrocarril de Panamá.—Bogotá, 12 de Setiembre de 1883.

Señor Conde Ferdinand de Lesseps.—Paris.

Muy señor mio :

Tengo el gusto de incluir á usted la tira del “Diario Oficial” número 5,829, fecha de ayer, en que se halla publicado el Mensaje dirigido por el Presidente al Congreso, sobre las cuestiones pendientes con la Compañía, y que no dudo será leído por usted con particular satisfaccion. Ojalá nos hiciera usted el servicio de hacerlo traducir y publicar en frances, pues me parece que este documento será de muy buen efecto en la opinion pública de Europa.

Soy de usted con toda consideracion su atento seguro servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Compagnie Universelle du Canal Interoceanique de Panamá—Paris, le 5 Octobre 1883—N.º 62,662.

Cher Monsieur,

Votre lettre amicale du 18 août justifie la conviction, dont je ne me suis jamais départi, que notre entreprise, si profitable á la Colombie, devait compter sur la sympathie constante de votre Gouvernement. Elle me montre aussi que vous avez compris les sentiments qui m’ániment pour la grandeur de votre pays.

En réponse á votre démarche gracieuse il est de mon devoir de vous exposer les conditions qui régissent notre Compagnie, ainsi que les obligations qui nous sont imposées, tant par suite du mandat qui nous á été confié par nos actionnaires, que par l’impérieuse nécessité que nous imposent les engagements pris envers vous de mener á bonne fin l’œuvre dont vous nous avez confié l’exécution.

Si après les nombreuses tentatives faites jusqu'ici pour résoudre pratiquement le problème de l'union des deux Océans, j'ai eu le bonheur de grouper des capitaux pour la réalisation de cette idée, si je me sens assuré de trouver ceux qui seront encore nécessaires, c'est qu'il n'a pas été un instant mis en doute, par les intéressés, que l'imprévu dans nos dépenses, s'il s'en produisait, proviendrait peut être de faits naturels, mais en aucun cas, de l'auteur d'une concession ne comportant que votre appui moral et nous laissant la lourde charge de réunir les sommes considérables exigées par les besoins de l'entreprise.

Une modification de cette élément important du succès présent et futur jetterait dans l'esprit du public un trouble dont on ne saurait prévoir les conséquences, en lui ôtant toute sécurité sur les vues du Gouvernement.

Je me refuse à croire que le Gouvernement consente à adopter une ligne de conduite qui, en portant une profonde atteinte à son crédit en Europe créerait à notre société, les plus graves difficultés.

La conviction de nos Administrateurs à cet égard est tellement profonde que je dois vous signaler combien seraient dangereux les projets dont m'a entretenu M. Colunje, et qui, suivant les communications, tendraient à obtenir de la Compagnie, l'abandon de plusieurs millions de dollars.

Les lois qui régissent les rapports d'un conseil d'administration avec des actionnaires, ne nous permettraient pas d'entamer même une négociation de cette nature sans nous exposer aux plus grandes responsabilités, alors que l'opinion formelle de notre Conseil judiciaire est que rien en droit ne motive cette prétention.

Ce sont là, vous le reconnaîtrez, je l'espère, des considérations dont nous avons à tenir le plus grand compte.

Sur le terrain amical, nous vous avons prouvé que nous n'hésitions pas, en atteignant même les extrêmes limites du possible, à adopter telles mesures bienveillantes venant en aide au Gouvernement Colombien.

C'est ainsi que, bien que nos fonds soient affectés exclusivement au creusement du Canal, nous avons immédiatement consenti au prêt de un demi million de piastres que vous nous avez demandé.

Nous aurions même été disposés, ainsi que j'en ai fait part à M. Colunje, à porter cette avance de deux millions à cinq millions de francs en stipulant un taux d'intérêt avantageux pour vous et un remboursement basé sur votre participation dans les bénéfices ultérieurs de notre exploitation; nous admettions également tout en écartant la question de droit que la police de nos chantiers pût donner lieu de notre part, à une subvention annuelle de cent mille francs se continuant pendant toute la durée de la concession.

Si nous avons eû le regret de ne pouvoir accueillir les ouvertures de M. Colunje, dont le principe paralyserait notre action, je tiens à vous renouveler l'assurance que je lui ai donnée que nous restons particulièrement désireux de fournir à la Colombie tout concours qui serait compatible avec nos devoirs envers nos actionnaires et avec les pouvoirs qui nous sont conférés.

Veillez, cher Monsieur, agréer l'expression sincère de mes sentiments de haute et amicale considération,

Ferd. de Lesseps.

Monsieur Anibal Galindo, Secrétaire d'Etat au Département des Finances, à Bogotá.

TRADUCCION.

*Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá—Número 62,662—Paris,
5 de Octubre de 1883.*

Señor mio:

La amigable carta de usted de 18 de Agosto, justifica la conviccion que he tenido siempre de que nuestra empresa, tan provechosa para Colombia, deberia contar con la constante simpatía del Gobierno de usted. Tambien me ha probado ella que usted ha comprendido los sentimientos que me animan por la prosperidad de su país.

En respuesta á su atenta solicitud, es un deber mio exponer á usted las condiciones que rigen nuestra Compañía, así como las obligaciones que tenemos impuestas, tanto por causa del mandato que nos ha sido confiado por nuestros accionistas, como por la imperiosa necesidad que nos imponen los compromisos contraídos con ustedes de llevar á buen fin la obra cuya ejecucion nos han encargado.

Si despues de las numerosas tentativas hechas hasta ahora para resolver prácticamente el problema de la union de los dos Oceanos, he tenido yo la fortuna de reunir los capitales para la realizacion de esta idea, si estoy yo seguro de encontrar los que todavía fueren necesarios, es porque no se ha puesto en duda ni un instante por los interesados, que lo imprevisto en nuestros gastos, si esto llegaba á tener lugar, provendria tal vez de hechos naturales, pero en ningun caso del autor de una concesion que sólo le da su apoyo moral, dejándonos la pesada carga de reunir las considerables sumas exigidas para las necesidades de la empresa.

Una modificacion en este importante elemento del buen éxito, presente y futuro, llevaria al espíritu público una perturbacion cuyas consecuencias no podrian preverse, quitándole toda seguridad respecto á las miras del Gobierno.

Me resisto á creer que el Gobierno consienta en adoptar una línea de conducta que, haciendo profundo daño á su crédito en Europa, crearia á nuestra sociedad las más graves dificultades.

La conviccion de nuestros Administradores, á este respecto, es tan profunda, que debo manifestar á usted cuán pejudiciales serian los proyectos que me ha indicado el señor Colunje, los que, segun sus comunicaciones, tenderian á obtener de la Compañía la erogacion de muchos millones de pesos.

Las leyes que rigen las relaciones de un Consejo de Administracion con los accionistas, no nos permitirian ni aun entablar una negociacion de esta naturaleza, sin exponernos á las más grandes responsabilidades, *cuando la opinion formal de nuestro Consejo Judicial es que esta pretension carece absolutamente de derecho.*

Estas son, espero que usted lo reconocerá, consideraciones á las cuales tenemos que dar grande importancia.

En el terreno amistoso hemos probado á usted que nosotros no vacilamos, aun yendo hasta el último extremo de lo posible, en adoptar todas las medidas de conciliacion en servicio del Gobierno Colombiano.

Así es como, aunque nuestros fondos estén exclusivamente destinados á la

excavacion del Canal, hemos consentido inmediatamente en el préstamo de medio millon de pesos que usted nos pidió. Y aun habriamos estado tambien dispuestos, como lo he manifestado al señor Colunje, á elevar este avance, de dos millones de francos, (fs. 2.000,000) á cinco millones (fs. 5.000,000), estipulando una tasa de interes ventajosa para ustedes y un reembolso basado en su participacion en los beneficios ulteriores de nuestra explotacion; y admitiamos tambien, haciendo á un lado la cuestion de derecho, que la policia de nuestros establecimientos pudiese dar lugar, de nuestra parte, á una subvencion anual de cien mil francos durante todo el tiempo de la concesion.

Si hemos tenido el pesar de no poder aceptar las proposiciones del señor Colunje, cuya sola iniciativa paralizaria nuestra accion, me apresuro á renovar á usted la seguridad que á él le he dado, de que quedamos muy deseosos de prestar á Colombia todo concurso que sea compatible con nuestros deberes para con nuestros accionistas y con los poderes que nos han confiado.

Dígnese usted señor, aceptar la expresion sincera de mis sentimientos de distinguida y amistosa consideracion,

Ferd. de Lesseps.

Al señor Anibal Galindo, Secretario de Estado en el Departamento de Hacienda.—Bogotá.

Bogotá, 12 de Noviembre de 1883.

Señor Conde Ferdinand de Lesseps.—&. &. &.—Paris

Estimado señor :

Doy á esta respuesta el mismo carácter de amistosa y confidencial que tiene la carta de usted de 5 de Octubre, número 62,662, porque no pierdo la esperanza de que lleguemos, por este medio, á un honroso y equitativo arreglo de las cuestiones pendientes con la Compañía.

Confiando en que me dirijo á uno de los hombres de más vasta concepcion y de espíritu práctico, acostumbrado á tratar *en el terreno del interes comercial*, sin mezclarlos con cuestiones de amor propio, los negocios de más alta importancia que se han transado en la época presente, voy á hablar á usted con entera franqueza.

Muy viva pena, muy grande contrariedad me ha causado la referida carta de usted en la que, en medio de toda la amabilidad y cortesía de estilo, declara usted que en su concepto y en el del Consejo de Abogados de la Compañía, la República carece en absoluto de derecho para hacer la reclamacion de indemnizacion confiada al señor Colunje. Ha de saber usted que la opinion unánime de todos los hombres ilustrados del país es la contraria, y que en este asunto va usted á estrellarse no con el Gobierno sino con la Nacion en masa, que no permitirá, sino con la pérdida de su soberanía sobre el Istmo, verse defraudada de los derechos que sabía y justamente se aseguraron en el artículo 2.º del Contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre privilegio para la construccion del Ferrocarril de Panamá. El sentimiento íntimo, el conven-

cimiento de la opinion pública del país, (permítame usted decírcelo con entera franqueza), es el de que la compra que usted hizo de las acciones del Ferrocarril de Panamá, para amalgamar en una las dos Empresas fué el medio empleado para hacer nugatorio el derecho de la República á la mitad de la suma que, en cualquier forma pagara la Compañía del Canal á la del Ferrocarril, para obtener el consentimiento de ésta para la apertura del Canal, al Oeste de la línea del Cabo Tiburon en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico; y contra la verdad de los hechos, contra el sentimiento íntimo de un pueblo que se ve defraudado de sus derechos y de sus esperanzas; en fin, señor Conde, contra la conciencia de una Nacion y contra las intuiciones del sentido comun, no pueden prevalecer los sofismas del derecho.

La opinion franca que expreso á usted en esta carta es la misma del Presidente electo de la República, que debe entrar en ejercicio el 1.º de Abril de 1884, como lo verá usted en la inclusa tira del periódico " El Porvenir " de Cartagena de 21 de Octubre próximo pasado, órgano del señor doctor Rafael Núñez; por manera que tiene usted contra la Compañía del Canal, las opiniones del Gobierno actual y las del que debe reemplazarlo en 1.º de Abril de 1884.

Usted debe, pues, prepararse, debo decírcelo con entera franqueza, para luchar en este negocio contra el pueblo colombiano en masa. Toca á usted, como hombre de talento, como político y negociador, medir las consecuencias de la actitud que usted asume.

Usted vió que desde el momento en que el Gobierno, por el sentido de telegramas impropia ó ambigüamente redactados, creyó que la Compañía habia admitido en principio nuestro derecho, el Gobierno no vaciló en colocarse y en disponerse á tratar estas cuestiones en el terreno de la más generosa equidad; y yo, con pleno conocimiento de causa, me permito decir á usted que se ha equivocado mucho en no aceptar estas buenas disposiciones del Gobierno y de la opinion.

La suma que usted nos ofrece (100,000 francos) (ó sean \$ 20.000), como contingente, para los gastos de la guarnicion militar del Istmo, encargada de dar seguridad al tránsito interoceánico, en medio de los desórdenes causados por la aglomeracion de los trabajadores del Canal, es absolutamente inadmisibile. A la República le cuestan en la actualidad esos gastos mucho más de cien mil pesos (\$ 100,000) por año; y cuando en vez de seis ú ocho mil trabajadores haya veinte ó treinta mil en la ruta del tránsito, tendremos muy probablemente que elevar la guarnicion á quinientos (500) ó mil (1,000) hombres. Creo, pues, que tambien se ha equivocado usted al no aceptar el liberal convenio sometido á su consideracion.

Aún podemos, señor Conde, volver á estrecharnos la mano de amigo, y yo le aconsejo á usted que lo haga.

Disimule usted el calor de convicciones que ha dictado esta carta, y crea usted en los sentimientos de consideracion y de estimacion personal que por el genio y la gloria de usted tiene su respetuoso servidor,

ANÍBAL GALINDO.

*Compagnie Universelle du Canal interocéanique de Panamá—Paris, le 4 Octobre
1883—N. 62,556.*

Monsieur le Ministre :

J'ai pris connaissance de la lettre que vous ma'avez fait l'honneur de m'adresser le 22 Mai dernier et qui m' a été remise par M. Gil Colunje le 29 Septembre à la suite des divers entretiens que nous avons eus ensemble au sujet de la mission qu' il avait à remplir.

Dans les discussions qui se sont suivies à l' occasion de la demande d'indemnité que M. Gil Colunje était chargé de soumettre à la Compagnie l'argument principal que vous invoquez dans votre lettre a été sérieusement examiné. Il consiste à dire que si la Compagnie du chemin de fer n' a pas, en sa qualité d' usufruitière pendant la durée de sa concession d'indemnité à réclamer par le fait que la Compagnie du Canal a acheté la majeure partie de ses actions, il n'en est pas de même du Gouvernement Colombien qui, d' après le contrat du 5 Juillet 1867 restait nu propriétaire du chemin de fer et devait reprendre la concession en 1966 en touchant jusqu' à cette époque une redevance annuelle de 250,000 piastres.

Cet argument avait certainement sa valeur avant la loi de concession du Canal du 18 mai 1878, et il ne peut pas être douteux que les auteurs de cette loi en ont tenu compte dans les dispositions qu' il sont adoptées.

Il me paraît nécessaire de rappeler que la Compagnie du chemin de fer ayant obtenu la concession d' un privilège exclusif, l'article 11 du contrat de 1867 a été fait dans la prévision où il serait porté atteinte à ce privilège par le creusement d' un Canal maritime, soit que l' entreprise fut faite par le gouvernement lui même, soit q' elle fut concédée à une Compagnie. Le Gouvernement Colombien se soumettait à une action en garantie envers le chemin de fer, dans le cas où son privilège serait diminué par la concurrence du Canal.

Au moment où le Gouvernement Colombien a accordé l' acte de concession du Canal par la loi du 18 Mai 1878, il avait donc deux intérêts distincts à sauvegarder, celui de la Compagnie du chemin de fer envers laquelle il était tenu par la garantie qu' il lui avait promise, et son intérêt propre à raison des droits qu' il avait comme nu-propriétaire du chemin et de la redevance annuelle de 250,000 piastres.

Je ne saurais trop vous prier de vouloir bien considérer que la loi de concession du 18 Mai 1878 a pourvu à ce double intérêt.

Par son article 3, cette loi a dégagé le Gouvernement Colombien de l' action en garantie à laquelle il s' est soumis envers la Compagnie du chemin de fer par suite de l' atteinte portée à son privilège, et elle a imposé l' obligation à la Compagnie du Canal de s'entendre à l' amiable avec la Compagnie du chemin de fer, ou à défaut d' entente amiable il était dit qu' il y aurait lieu pour les deux Compagnies de recourir a un arbitrage, comme la Compagnie du chemin de fer et le Gouvernement Colombien auraient été tenus de le faire d'après le contrat du 5 Juillet 1867.

Il n' est aucunement question d' un partage, et les deux Compagnies

avaient toute latitude pour s'entendre à l'amiable. Il est d'ailleurs à remarquer que l'acquisition de la majeure partie des actions n'a même pas le caractère d'un règlement d'indemnité.

Les droits du chemin de fer étant ainsi réglés, le Gouvernement Colombien a ensuite stipulé pour son compte personnel, et il a formulé dans l'article 15 les avantages qu'il se réservait.

Il ne me paraît pas possible d'admettre qu'il n'ait pas envisagé, en fixant suivant une marche ascendante les participations auxquelles il a droit dans les produits du Canal, l'éventualité de la diminution des recettes du chemin de fer, puisque l'augmentation des recettes du Canal doit vraisemblablement coïncider avec la réduction des produits du chemin de fer, et il est si vrai que l'article 15 a été rédigé sous l'empire de cette préoccupation, qu'il contient une disposition où il est dit que la Compagnie du Canal doit précisément garantir comme minimum la perception de la somme de 250,000 piastres qui devait être payée par la Compagnie du chemin de fer.

Le Gouvernement Colombien doit donc par ses prélèvements sur les produits du Canal retrouver ainsi, et bien au delà, toutes les avantages qui devaient résulter pour lui de l'exploitation du chemin de fer et du retour de la concession, et je ne vois plus aucune raison de nature à justifier une indemnité qui devrait être la représentation des dommages que le Gouvernement pourrait éprouver par la concurrence ou la rivalité du Canal.

Cette interprétation de la loi du 18 Mai 1878 qui me paraît conforme au droit et à l'équité ne m'a pas permis d'accueillir le principe de la demande qui m'a été présentée par M. Colunje, et j'ai aimé à croire qu'après un nouvel examen vous acquiesceriez également la conviction que la Compagnie a rempli jusqu'ici toutes les obligations qui lui ont été imposées et que son devoir est maintenant d'accélérer autant que possible les travaux d'exécution pour arriver à la période pendant laquelle elle partagera ses produits avec le Gouvernement des Etats Unis de Colombie dans les proportions qui ont été établies.

Je dois en terminant vous exprimer combien je me félicite des relations que j'ai entretenues avec M. Colunje dont la distinction et la courtoisie ont été constamment en rapport avec le caractère de la mission que vous lui avez confiée.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.
Le Président Directeur,

Cte. Ferd. de Lesseps.

Monsieur Galindo, Secrétaire d'Etat au Département des Finances.

—
TRADUCCION.

*Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá—Número 62,556.
Paris, 4 de Octubre 1883.*

Señor Ministro :

He tenido conocimiento de la Carta que me ha hecho usted el honor de dirigirme el 22 de Mayo último, y que me ha sido entregada por el señor Gil Colunje el 29 de Setiembre, despues de las diversas conferencias que hemos tenido sobre los asuntos de la mision que él debia cumplir.

En las discusiones que ha habido con ocasion del reclamo de indemnizacion que el señor Gil Colunje estaba encargado de someter á la Compañía, se ha examinado seriamente el argumento principal que invoca usted en su carta. El consiste en decir que si la Compañía del Ferrocarril, en su calidad de usufructuaria durante el tiempo de la concesion, no tiene indemnizacion que reclamar puesto que la Compañía del Canal ha adquirido la mayor parte de sus acciones, no sucede lo mismo con el Gobierno colombiano, el cual, segun el contrato de 5 de Julio de 1867, quedaba como propietario del Ferrocarril y debia volver á tomar la concesion en 1,966, tocándole hasta esa época una renta anual de \$ 250,000.

Este argumento tenia efectivamente su valor ántes de la ley de concesion del Canal, de 18 de Mayo de 1878, y no puede dudarse de que los autores de esta ley lo tuvieron en cuenta al adoptar sus disposiciones.

Me parece necesario recordar que habiendo obtenido la Compañía del Ferrocarril la concesion de un privilegio exclusivo, se redactó el artículo 11 del contrato de 1867, en prevision de que se hiciera daño á ese privilegio con la excavacion de un Canal marítimo, fuera que la obra se emprendiese por el Gobierno mismo ó que se concediese á una Compañía. El Gobierno colombiano se constituía garante para con la del Ferrocarril, en el caso de que su privilegio fuese menoscabado por la competencia del Canal.

Cuando se trató, pues, de que el Gobierno colombiano acordara la concesion del Canal por la ley de 18 de Mayo de 1878, habia dos intereses distintos que amparar, el de la Compañía del Ferrocarril, para con la cual estaba obligado el Gobierno por la garantía que le habia dado, y su propio interes por razon de los derechos que tenia como nudo propietario del camino y de la renta anual de \$ 250,000.

No me cansaré de rogar á usted que se fije bien en que la ley de concesion de 18 de Mayo de 1878, ha provisto á este doble interes.

Por su artículo 3.º dicha ley libertó al Gobierno colombiano de la accion de garantía á que estaba obligado para con la Compañía del Ferrocarril por el menoscabo hecho a su privilegio, imponiendo á la Compañía del Canal la obligacion de entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril, ó en defecto de una inteligencia amigable, se estipuló que habria lugar para que las dos Compañías recurriesen á un arbitraje, en los mismos términos en que la Compañía del Ferrocarril y el Gobierno colombiano habrian tenido que hacerlo conforme al contrato de 5 de Julio de 1867. No se trataba de un repartimiento sino que las dos Compañías tenian completa libertad para entenderse amigablemente. Debe notarse, por otra parte, que la adquisicion de la mayor parte de las acciones no tiene de ningun modo el carácter de un arreglo de indemnizacion.

Estando arreglados así los derechos del Ferrocarril, el Gobierno colombiano estipuló despues, por su propia cuenta, las ventajas que se reservaba y las formuló en el artículo 15.

No me parece posible admitir que, al fijar en escala ascendente las participaciones á que el Gobierno tiene derecho en los productos del Canal, no hubiera previsto la eventualidad de la disminucion en los del Ferrocarril, puesto que el aumento en las entradas del Canal debe en verdad coincidir con la reduc-

cion de los productos del Ferrocarril, y es tan cierto que el artículo 15 fué redactado bajo el imperio de esta prevision, que él contiene una disposicion en que se dice que la Compañía del Canal debe garantizar precisamente como minimum la percepcion de la suma de \$ 250,000 que debia pagarse por la Compañía del Ferrocarril.

El Gobierno colombiano debe, pues, por sus proventos en los productos del Canal, recuperar así, y con creces, todas las ventajas que debian resultarle de la explotacion del Ferrocarril y de la readquisicion de la concesion, y no veo yo razon alguna capaz de justificar una indemnizacion que deberia ser la compensacion de los perjuicios que pudiese sufrir el Gobierno por la competencia ó la rivalidad del Canal.

Esta interpretacion de la ley de 18 de Mayo de 1878, que me parece conforme al derecho y á la equidad, no me ha permitido aceptar el principio en que se funda la demanda que me ha presentado el señor Colunje, y me complazco en creer que despues de un nuevo exámen adquirirá usted tambien la conviccion de que la Compañía ha cumplido hasta aquí con todas las obligaciones que se le han impuesto, y que su deber es ahora acelerar tanto como sea posible los trabajos de ejecucion para llegar al período en que ella divida sus productos con el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, en las proporciones que se han establecido.

Al terminar, debo expresar á usted cuánto me felicito por las relaciones que he cultivado con el señor Colunje, cuya distincion y cortesanía han estado constantemente de acuerdo con el carácter de la mision que se le confió.

Reciba el señor Ministro la seguridad de mi alta consideracion.

El Presidente Director,

Conde Ferdinand de Lesseps.

Señor Galindo, Secretario de Estado del Despacho de Hacienda.

Bogotá, Diciembre 6 de 1883.

Señor Conde Ferdinand de Lesseps.—Paris.

Muy señor mio.

Mi carta de 12 de Noviembre se contrajo á trasmitir á usted las desfavorables impresiones que la de usted de 4 de Octubre debe causar en el país cuando ella sea conocida; pero tengo el deber de dar á usted una respuesta formal á las razones legales en que usted funda la denegacion de nuestro derecho para reclamar de la Compañía del Canal, como representante de la del Ferrocarril, la indemnizacion que se reservó la República al tenor de lo estipulado en el artículo 2.º del contrato de 15 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre privilegio para la construccion del Ferrocarril de Panamá.

En cambio de la extencion del privilegio y del consiguiente usufructo y posesion del Ferrocarril por 99 años, en vez de 49, que sólo concedia el contrato primitivo de 1850, y de la designacion de la zona privilegiada, extendiéndola á todo el territorio del Istmo que demora al Oeste y al Norte de la línea ideal que junta el cabo Tiburon con el Atlántico á la Punta Garachiné en el Pacífico, la

República pidió y obtuvo, como precio de tan extraordinaria y valiosa concesion, tres cosas separadas y distintas, á saber :

- 1.^a El pago de un millon de pesos de contado ;
- 2.^a El pago de una renta anual de \$ 250,000 durante los 99 años de la duracion del privilegio ; y

3.^a (Siendo ésta la que usted y sus abogados confunden con la 2.^a). Una indemnizacion complementaria, una verdadera adehala, si usted quiere llamarla así, consistente en la mitad de la suma, " cualquiera que sea," que definitivamente se hiciera pagar la Compañía del Ferrocarril por la Compañía del Canal por el permiso que aquélla diera á ésta para la excavacion del Canal dentro del territorio ó zona privilegiada.

Estas tres cosas en que consistió el precio de la concesion, son, como he dicho, enteramente separadas y distintas, sin conexion ni dependencia las unas de las otras. El millon fué pagado, y nada tenia que ver con la renta ni con la indemnizacion ; y esta última, á su turno, que dependia de un acontecimiento futuro, pero singular y asignable—la excavacion del Canal—nada tenia ni tiene que hacer con el pago de la renta, que depende de la duracion de la obra del Ferrocarril por un período de 99 años.

Pudo la Compañía del Canal pactar y pagar el precio del permiso por la excavacion de dicho Canal, y en seguida, por cualquier circunstancia económica, financiera ó comercial, haber desistido, ó no llevar á efecto la obra. La República habria recibido, sin embargo, la mitad de aquel precio, sin que la Compañía del Canal hubiera tenido accion para reclamar su devolucion. Quizá, en el caso de que se hubiera estipulado un plazo para el pago del precio, y que ántes de vencerse se hubiera abandonado la obra, esta circunstancia habria podido fundar excepcion para el no pago.

Como usted ve, pues, fueron tres cosas distintas, separadas é independientes unas de otras, las que la República pactó en cambio de las extraordinarias concesiones hechas por el contrato de 1867 ; en cambio de medio siglo de próroga del privilegio, de medio siglo de explotacion del tránsito del comercio de medio mundo al traves del Istmo de Panamá.

Dice usted que la cláusula del artículo 15 del contrato de concesion á favor de la Compañía del Canal, en la cual se estipula que la participacion del Gobierno en los productos del Canal no será en ningun caso menor de la suma de \$ 250,000 anuales, que es la misma que él percibe por participacion en los productos del Ferrocarril de Panamá, es el equivalente de la indemnizacion eventual condicional ó modal, materia de esta controversia, estipulada en el artículo 2.^o del contrato de 5 de Julio de 1867, y que yo he llamado con propiedad la adehala del precio estipulado por la próroga del privilegio.

No, señor : el aseguro de los \$ 250,000 hecho en el artículo 15 del contrato de concesion á favor de la Compañía del Canal, no es una compensacion de la indemnizacion eventual, sino una compensacion de la renta.

Los abogados de la Compañía no deben ignorar que el cánon ó renta de toda enfiteúsis (y el contrato de concesion ó privilegio del Ferrocarril de Panamá

es una verdadera enfiteúsis) decrece ó mengua con el deterioro, y perece con la ruina del inmueble que la produce. Por la estipulacion del artículo 15 del contrato del Canal lo único que se tuvo en mira fué asegurarnos contra la contingencia de la disminucion ó pérdida de la renta del Ferrocarril, por la competencia del Canal; pero la promesa de la adehala ó indemnizacion eventual estipulada en el artículo 2.º del contrato de 1867, promesa singular, asignable, nada tenia ni tiene que hacer con el otro guarismo del precio de nuestra concesion, consistente en el pago del cánon de la enfiteúsis.

No me cansaré de repetirlo, porque en la confusion está el error: son tres cosas distintas las que nosotros estipulamos como precio de medio siglo de próroga del privilegio del Ferrocarril de Panamá, á saber:

Un millon de pesos, que recibimos de contado;

Una renta anual de \$ 250,000; y

Una indemnizacion consistente en la mitad de la suma que "en cualquier forma" se haya pagado á la Compañía del Ferrocarril, por la del Canal, por el permiso para la excavacion de éste dentro de la zona privilegiada, que es lo que litigamos con usted.

Alega usted que el artículo 3.º del contrato de concesion del Canal autorizó á la Compañía para entenderse *amigablemente* con la del Ferrocarril de Panamá sobre este asunto, ó pagarle una indemnizacion en los términos del artículo 2.º del contrato de 5 de Julio de 1867.

Nada nuevo dijo á este respecto el artículo 3.º del contrato de 1878, porque el 2.º del de 1867 no excluía el mútuo, pacífico y amigable acuerdo entre las dos Compañías, y sólo hacia intervenir al Gobierno en el caso de que la Compañía del Ferrocarril, abusando de su derecho, pretendiera exigir una suma exađerada por el permiso, caso en el cual la indemnizacion debia fijarse por medio de árbitros.

Ademas, ¿cómo sin violar todas las leyes morales de la equidad, todas las nociones de justicia, puede usted alegar un acto de confianza de su acreedor para hacer perecer su derecho?

Las obligaciones, como en otra parte he dicho, no se extinguen sino por los medios legítimos que la legislacion de todos los países cultos reconoce:—por pago, novacion, compensacion, prescripcion, remision, &.^a &.^a; pero nunca por una sofisticacion del derecho del acreedor.

Nada hay que perturbe más el juicio en la aplicacion del derecho que la cuantía de la demanda. Tratándose de sumas de menor cuantía casi nadie se equivoca.

Si el señor de Lesseps, en cambio de algunos centenares ó miles de metros cuadrados de terreno, para agregar un parque á su palacio, ha prometido de buena fe que dará al vendedor, en pago del valor efectivo que recibe, la mitad de la suma que obtenga por el permiso de dejar constituir cierta servidumbre (que ya está debatiéndose) sobre su predio; si despues, el que necesita de dicha servidumbre cree más conveniente, fácil ó útil amalgamar ó confundir los dos predios para establecer la servidumbre, y compra con tal objeto el suyo al señor de

Lesseps, quien, entendiéndose *amigablemente* con el comprador, recibe por él un precio notoriamente superior al valor ordinario de su finca, en consideracion á la necesidad que de ella tiene el vecino para el establecimiento de la servidumbre, materia del supuesto ejemplo, ¿se creeria el señor de Lesseps autorizado para no pagar el precio del terreno comprado sobre la fe de aquella promesa? ¿Llamaria á su acreedor y le diria: nada debo á usted porque nada he recibido *directamente* por el permiso pactado en nuestro contrato? O le diria, por el contrario: no porque yo haya vendido mi predio, perderá usted el valor del terreno que usted me dió; vamos á fijar equitativamente cuánto recibí *de mas* en consideracion á la servidumbre, para dar á usted la mitad de la suma prometida?

Tratándose del cumplimiento de un contrato privado, eso haria todo el mundo. Sin embargo, el derecho es el mismo aplicado al caso del Ferrocarril y el Canal; pero como se trata de un Gobierno y de una Compañía anónima, y la travesía es de muchos millones, los guarismos, y no otra cosa, perturban el juicio y debilitan la conciencia.

Finalmente es usted, señor Conde, el último que en las actuales circunstancias, pueda oponer ante la opinion del mundo, la interpretacion literal contra la de equidad y de sentido comun, del texto de nuestros contratos, para hacer parecer nuestro derecho.

No hay, como usted lo sabe muy bien, en el texto del *firmán* de concesion otorgado á favor de usted para la apertura del Canal de Suez, una sola palabra en que se hable de un derecho de monopolio ó privilegio exclusivo para poner en comunicacion los dos mares al traves del Istmo de Suez.

Con tal motivo, y apoyándose en el texto del *firmán* de concesion, que me permito reproducir en su original frances al pié de esta nota, una porcion considerable de la opinion pública en Inglaterra ha creido que, tanto por esto, como por la insuficiencia del Canal para acomodar y servir el tráfico, podia y debia obtenerse del Egipto una nueva concesion para la apertura de otro Canal.

Y sin embargo, á pesar de que nada favorece el derecho de usted en la *letra muerta* del convenio, la Europa y el mundo entero han visto á usted defendiendo elocuente y victoriosamente sus derechos contra la interpretacion escolástica que pretendia conculcarlos; lo han visto á usted apelar en última instancia á la probidad del pueblo inglés, contra los que pretendian inducirlo á consumir tamaño despojo; y han aplaudido el triunfo obtenido por usted en el reconocimiento que los Ministros de la Corona hicieron de que en el contrato para la ejecucion de aquella obra colosal estaba virtualmente comprendido un derecho de privilegio ó monopolio, para la union de los dos mares al traves del Istmo.

Mr. Leon Say, el abogado de la Francia y de usted en este debate, decia, en la exposicion dirigida al pueblo inglés, lo que copio del *Fortnightly Review* del mes de Agosto último.:

“There may not be a monopoly in writing, but there is, nevertheless, a natural monopoly. How can it be imagined that the object of the concession was any other than to put the two seas in communication? The founders could not be

expected to run the risk of such an enterprise without yielding them a right to take tolls from those who pass from one sea to the other. To deprive them subsequently of the product of these tolls, by supporting a rival scheme, and by joining the two seas in some other way, would be to withdraw with one hand what has been given with the other. Perhaps several canals may be possible; but the idea of establishing communication between the two seas is a simple one, and it is exactly that which M. de Lesseps has maintained from the first, notwithstanding the doubts of the English engineers, and which he has at last realised at the cost of a considerable outlay of capital. It is this idea alone that was the object of the enterprise, and the tolls, the charge for passengers, and the transit tariff conceded to M. de Lesseps were its price. Without violating the laws of Justice it is impossible to hand over to others the profits which could not have existed if M. de Lesseps had not formulated his idea—if, after conceiving it, he had not given it a body,—profits which belong to it, profits of which it certainly can be despoiled by force, because force can do everything, but which cannot be taken away save by the commission of deeds absolutely contrary to that high sense of right which England has had the glory to spread throughout the world.”

Y la justicia y la razon estaban indudablemente de parte de usted. No se concibe que una obra gigantesca, del valor de muchas decenas de millones, como la excavacion de un Canal marítimo al traves del Istmo de Suez ó de Panamá, pueda acometerse si no lleva consigo, aunque de ello no se haga expresa mencion, un derecho de privilegio ó monopolio para la comunicacion interoceánica por aquel territorio.

¿Y seria usted, señor Conde, que acaba de obtener tan bello triunfo en nombre de la equidad natural, de la probidad, de la buena fe y del sentido comun, contra la interpretacion casuística del texto de un convenio, el que persistiria en representar el papel diametralmente opuesto, para despojar á Colombia de sumas que constituyen la remuneracion pactada, de los valiosos derechos que ella enajenó en el contrato de 1867 ?

Y todavía más ¿el texto y la letra del pacto en que usted se apoyaria para pretender anular nuestros derechos, seria el de la cláusula en que Colombia hizo confianza de usted para el arreglo de este negocio ?

No habrá, nó, en el mundo tribunal que ampare esta pretension, ni posteridad que lo absuelva á usted de esta falta.

Como dice Victor Hugo, no es un poco de oro, ni un poco de gloria, lo que debe llenar el alma de un hombre como usted, llamado á la inmortalidad, sino algo superior que no perece; algo que no se disipa: la satisfaccion de hacer el bien y de haber practicado siempre la equidad y la justicia.

Acepte usted, señor Conde, las expresiones muy sinceras de mi estimacion personal, de mis simpatías y de mi respeto.

ANÍBAL GALINDO.

A ÚLTIMA HORA.

Mi carta del 12 de Noviembre, dirigida por el correo del 16 del mismo, página 115, ha debido producir un cambio favorable á nuestros derechos en el ánimo del señor de Lesseps, pues acabo de recibir el siguiente cablegrama :

Paris, 15 de Enero de 1884.

Señor Galindo.

Enero quince (15) correspondencia diez y seis (16) Noviembre llegada. Aguarde Ponce correo gabinete.

COLUNJE.

Es de esta manera, es con triunfos de esta clase que la Administracion Ejecutiva que presidís responde al país de sus actos.

GASTOS DE LA GUARNICION DEL ISTMO.

La cuestion relativa al pago por la Compañía, “de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico,” permanece sin resolver, porque la Compañía no ha creído conveniente dar su aprobación al convenio, *ad referendum*, de 6 de Junio de 1883, celebrado con el señor Paúl.

Los antecedentes de esta cuestion son los que se contienen en los documentos que á continuacion se insertan :

NOTA al Representante de la Compañía del Canal, sobre pago de los gastos que demande la fuerza militar del Istmo.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Seccion 1.^a—Ramo de Negocios generales—Número 1,119—Bogotá, 13 de Abril de 1883.

Señor Felipe F. Paúl, Representante de la Compañía universal del Canal de Panamá cerca del Gobierno de la Union.—Presente.

El artículo 8.º del contrato para la construccion del Canal Interoceánico, tal como fué modificado por la ley 28 de 1878, que le dió su aprobacion, contiene, entre otras estipulaciones, separadas y distintas unas de otras, la siguiente :

“Será igualmente de cargo de la Compañía la manutencion de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico.”

Habiendo tenido y teniendo necesidad de continuar aumentando la guarnicion militar del Istmo para dar seguridad al tránsito interoceánico, precisamente por causa de los trabajos para la excavacion del Canal, el Presidente, de acuerdo con el unánime dictámen de todos los Secretarios de Estado consultados sobre

este asunto, me ha instruido para que me dirija á usted, como Representante de la Compañía del Canal, con el objeto de hacerle saber que el aumento de los gastos militares hechos en la guarnicion del Istmo, desde que principiaron los trabajos de excavacion del Canal, y los que en lo sucesivo haya necesidad de hacer, para proveer por este motivo á la seguridad del tránsito interoceánico, son y continuarán siendo de cargo de la Compañía del Canal, al tenor literal de la estipulacion arriba copiada.

Me dijo usted en la conferencia que con usted tuve sobre este asunto el 11 del presente, que usted carecia de instrucciones para entenderse con el Gobierno sobre el particular; pero que usted creía que las obligaciones de la Compañía á este respecto no principiaban sino despues de abierto el Canal; es decir, que la Compañía no tenia obligacion de proveer sino á la seguridad de los buques que pasaran por el Canal, que es lo que en concepto de usted debe entenderse por tránsito interoceánico, para los efectos de la estipulacion contenida en el artículo 8.º del contrato.

El Presidente, á quien dí inmediatamente cuenta de la respuesta de usted, me ha ordenado que, sin pérdida de tiempo, me dirija á usted para manifestarle que el Gobierno considera violatoria del tenor literal de la estipulacion, esa interpretacion.

La estipulacion es absoluta y cubre el tránsito actual y el tránsito futuro; pero tiene mucha más importancia fiscal para el presente que para el porvenir.

Una vez abierto el Canal, los buques que por él transiten, en medio de las escuadras del mundo que pueblan ámbos océanos, no necesitan de que la Guardia colombiana los proteja desde la orilla para su tránsito. No puedo suponer que la Compañía del Canal sostenga que la fuerza militar que ella se obligó á pagar es la que se necesite para proteger á los buques que transiten por el Canal contra piratas ó salteadores. No puede, nó, hacerse esa ofensa á los negociadores que firmaron el contrato de 20 de Marzo de 1878, ni á las Cámaras legislativas y al Presidente y Secretario de Estado que intervinieron en su aprobacion.

Pensóse naturalmente que á lo que más de cerca habia que proveer era como dice el artículo, á la seguridad del tránsito interoceánico, previendo, como ha sucedido, el caso de que los trabajos de excavacion vinieran á situarse, como lo están, en la via del paso interoceánico, comprometiendo y aumentando inmensamente los riesgos de esa seguridad. Fué á la seguridad general del tránsito interoceánico (tanto al terrestre que actualmente pasa por la misma via donde se ha situado la Compañía para la excavacion del Canal, como al marítimo, cuando esté abierto el Canal), á lo que se proveyó por la estipulacion del artículo 8.º del contrato. La interpretacion restringida al último caso, que usted dá al artículo, permitame usted decírselo con entera franqueza, porque se trata de intereses de mucha magnitud y de cargas ingentes para nuestro Tesoro, seria violatoria tanto de la letra como del espíritu del contrato.

Ahora, pasando del terreno del derecho al de la equidad, la interpretacion que usted ha insinuado es todavía más defectuosa.

Pone Colombia su territorio privilegiado para la explotación del primer negocio comercial del mundo, y por ponerlo generosa y liberalmente, como lo ha puesto en el contrato con la Compañía, contentándose con exigua participación en los productos de la empresa, ¿iría á gravarse con los enormes gastos de seguridad que exige la ejecución de esa obra, gastos que podrían no reembolsarse si por cualquier accidente la obra no se corona, ó que valen con sus intereses muchos años de nuestra futura participación en sus productos?

Por ahora necesitamos mantener en Panamá, con motivo de los trabajos de excavación del Canal, de la población allí acumulada, y de la seguridad que tanto á ella como á los transeúntes de la vía interoceánica debemos dar, una guarnición que no baje de mil hombres. A medida que los trabajos de la obra adelanten, y que los peligros para el tránsito interoceánico sean mayores, necesitaremos elevarla á dos ó á tres mil. Por término medio, pues, el gasto de esta seguridad no puede estimarse en ménos de medio millón de pesos, y aún es poco. Por manera que en los catorce años que la Compañía tiene de plazo para abrir el Canal, conforme á las bases 4.^a y 5.^a del artículo 1.^o del contrato, nuestro Tesoro tendría que erogar una suma de siete millones de pesos, que con toda seguridad llegaría á diez ó doce. Es esto lo que con toda propiedad me permito llamar salir multados en parte considerable de los gastos de la empresa.

Mucho más podría decir á usted en el campo del derecho y de la equidad en defensa de los derechos de la República; pero basta y sobra lo dicho para iniciar la cuestión, rogando á usted disimule la franqueza del lenguaje de esta nota, por exigirlo así la cuantía de los intereses que defiende, como la repulsa absoluta que usted dió á la proposición de un arreglo para el cumplimiento de la estipulación del artículo 8.^o del contrato, que hice á usted en la conferencia del 11.

Para el caso, pues, en que usted no crea conveniente á los intereses de la Compañía que representa, resolverse, aunque para ello no tenga expresas instrucciones, á firmar conmigo un convenio *ad referendum*, sobre la inteligencia y cumplimiento de la estipulación referente á los gastos de manutención de la fuerza militar que debe dar seguridad al tránsito interoceánico, en la vía ocupada por los trabajos de excavación del Canal, sírvase usted transmitir esta nota al señor de Lesseps, Director de la Compañía, la cual tiene por objeto notificar á la Compañía del Canal:

1.^o Que el Gobierno colombiano considera que la dicha estipulación final del artículo 8.^o del contrato, al principio de esta nota copiada, debe cumplirse sobre su tenor literal, sin más interpretación que la del Diccionario de la lengua, y que en la lengua castellana en que está escrito el contrato, *tránsito* es "el paso y acto de pasar de un lugar á otro," sin distinción de medio, de vehículo ó de vía; y es también "el lugar determinado para detenerse y alojarse en el tiempo de alguna jornada ó marcha;"

2.^o Que ejecutándose los trabajos de excavación del Canal en la vía del tránsito interoceánico, fué á la seguridad general de este tránsito, terrestre y marítimo, presente y futuro, cuyos riesgos crecen en la actualidad por la ejecución de esa obra, á lo que honrada y lealmente se preveyó en la parte final del artículo 8.^o del contrato;

3.º Que conforme á las más óbvias reglas de interpretacion, todas las estipulaciones de un contrato se consideran generales y solidarias, y se entiende que principian á cumplirse desde que entra en ejecucion dicho contrato, á ménos que clara y expresamente se diga lo contrario respecto de alguna ó algunas de ellas, en cuyo caso no está la estipulacion materia de esta controversia;

4.º Que por tanto, desde que entró en ejecucion el contrato para la excavacion del Canal, y desde que la Compañía ocupó con sus trabajos la via del tránsito interoceánico, son de su cargo, continúan y continuarán siendo los gastos de manutencion de la fuerza militar que el Gobierno ha juzgado y juzgue necesaria para la seguridad de dicho tránsito;

5.º Que en consecuencia de esta declaracion del Gobierno colombiano, se sirva el señor de Lesseps instruir á usted á la mayor brevedad para firmar un convenio sobre el particular; y

6.º Que en el caso inesperado de que la Compañía del Canal, contra el tenor literal de la estipulacion, y contra los dictados de la equidad y de las consideraciones y el respeto con que debe tratar á la Nación colombiana, se negare á entrar en este arreglo, debe estar preparada para defenderse en justicia en la demanda que contra ella intentáremos ante la Corte Suprema federal.

Soy de usted con toda consideracion muy atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

NOTAS cruzadas entre el Secretario de Hacienda de la Union y el Representante de la Compañía Universal del Canal Interoceánico.

*El Representante de la Compañía Universal del Canal Interoceánico—Bogotá,
Abril 17 de 1883.*

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda de la Union.

He tenido el honor de recibir la nota de esa Secretaría, número 1,119, Seccion 1.ª, Ramo de Negocios generales, fecha 13 del presente mes, en que se sirve usted anunciarme que, habiendo dado cuenta del resultado de la conferencia á que se sirvió usted invitarme el 11 último, con el objeto de hacerme saber que el Poder Ejecutivo cree que por la estipulacion contenida en la parte final del artículo 8.º de la ley 28 de 1878, sobre apertura de un Canal Interoceánico al traves del territorio colombiano, la Compañía empresaria está obligada, desde que principiaron los trabajos de la excavacion del Canal, á pagar el aumento de los gastos militares hechos en la guarnicion del Istmo con el objeto de proveer á la seguridad del tránsito interoceánico; el ciudadano Presidente, de acuerdo con el dictámen unánime de los Secretarios de Estado, resolvió: 1.º Que dicha estipulacion final del artículo 8.º citado, debe ser cumplida literalmente y sin más interpretacion que la del Diccionario de la lengua; 2.º Que fué á la seguridad del tránsito marítimo y terrestre, presente y futuro, cuyos riesgos crecen en la actualidad por la ejecucion del Canal, que se proveyó por medio de la estipulacion citada; 3.º Que conforme á las más obvias reglas de interpretacion, todas las estipulaciones de un contrato se consideran generales y solidarias, y se entiende que principian á cumplirse desde que entra en ejecucion dicho contrato,

á ménos que clara y expresamente se diga lo contrario respecto de alguna ó algunas de ellas, en cuyo caso no está la estipulacion materia de esta controversia; 4.º Que desde que entró en ejecucion el contrato para la excavacion del Canal, y desde que la Compañía ocupó con sus trabajos la via del tránsito interoceánico, son de cargo de ésta, continúan y continuarán siendo, los gastos de la manutencion de la fuerza militar que el Gobierno crea necesaria para la seguridad de dicho tránsito; 5.º Que en consecuencia de esta declaratoria debe el Director de la Compañía dar instrucciones al Representante de ella cerca del Gobierno, para firmar un convenio sobre el particular; y 6.º Que en el caso inesperado de que la Compañía se negare á entrar en un arreglo, debe estar preparada para defenderse en justicia en la demanda que contra ella se intentará ante la Suprema Corte federal.

Bastárame, para dar respuesta á la citada nota, manifestar respetuosamente al señor Secretario que enviaré copia de ella al Presidente-Director de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, para que se imponga minuciosamente no sólo de todas y cada una de las resoluciones dictadas por el Poder Ejecutivo en este asunto, sino de las razones en que las funda; pero habiéndome declarado además el señor Secretario que la interpretacion dada por mí á la parte final del artículo 8.º del contrato, (es decir, que en mi opinion, el cumplimiento de la obligacion de la Compañía respecto de los gastos militares en el Istmo no principia sino cuando el Canal esté concluido y sirva para el tránsito interoceánico), ha sido considerada por el ciudadano Presidente como violatoria del tenor literal de aquella estipulacion, me permito hacer aquí algunas observaciones en confirmacion del concepto que emití tocante á la parte final del artículo 8.º del contrato en referencia.

La estipulacion contenida en la frase final del artículo 8.º y que literalmente dice: "será igualmente de cargo de la Compañía la manutencion de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico," no puede decirse que constituye una obligacion separada y distinta de las anteriores, pues dicha frase forma el inciso final de un artículo que se refiere al contrabando que pueda hacerse cuando el Canal esté abierto y en servicio; á los sueldos de los empleados del Resguardo de las Aduanas que han de establecerse en el Canal, y á los transportes gratuitos por el Canal de los equipajes, pertrechos, armamentos, vestuarios y los hombres destinados al servicio de la Nación, del Estado y de la policía con el objeto de atender á la seguridad exterior ó á la conservacion del orden público.

Si se atiende con cuidado al contexto del contrato se verá claramente que este inciso final del artículo 8.º, y aun el mismo artículo, forman parte integrante de las disposiciones que constituyen los artículos 5.º, 6.º, 7.º, 9.º, 10, 11 y 12 del contrato, todos los cuales se refieren á una obra que se considera yá como concluida para el efecto de establecer los derechos y las obligaciones que respecto de ella tendrán las partes contratantes.

Y es tanto más claro, en mi opinion, el sentido de esta estipulacion final del artículo 8.º, cuanto que, estando garantizada de antemano por el Gobierno colombiano la seguridad del tránsito interoceánico al traves del Istmo de Panamá,

tal como hoy se halla establecido, y habiendo tenido que pagar la Nación, en época no muy remota, una fuerte indemnización por no haber podido hacer efectiva—en la medida de las circunstancias—aquella seguridad, si se hubiera tratado de alterar ó de modificar la manera de proveer á ella, los negociadores que firmaron el contrato de 1878, las Cámaras legislativas, el Presidente y los Secretarios de Estado que intervinieron en su aprobación, no habrían dejado la menor oscuridad sobre una estipulación que relevaba á Colombia del costo de las obligaciones anteriormente contraídas; y desde entónces, ó al ménos desde que principiaron los trabajos del Canal, vendría figurando en los Presupuestos de Rentas la partida con que la Compañía debía contribuir para el sostenimiento de la guarnición del Istmo.

Mas aun: cuando se firmó el contrato en 1878 no se habia fijado definitivamente el trazo del Canal, y se ignoraba por consiguiente si él recorrería, como recorre, una línea casi paralela y muy inmediata á la del Ferrocarril de Panamá. Pudo haberse construido el Canal en una zona distinta y muy lejana de la comprendida al Oeste de la línea ideal que junta el Cabo Tiburon en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico, que se habia cedido á la Compañía de dicho Ferrocarril. Los trabajos de excavación se habrían llevado y continuarían llevándose por algunos años en desiertos enteramente apartados de la línea que constituye actualmente el tránsito interoceánico: ¿es posible suponer, en este caso, que la Compañía del Canal pudiera haberse obligado á pagar la fuerza militar que debe dar seguridad al tránsito interoceánico, cuando por lo que á ella concernía el paso de uno á otro Océano no podría verificarse sino al estar el Canal concluido y en servicio para ese mismo tránsito?

Séame permitido hacer constar aquí que no soy yo la única persona que ha dado la misma interpretación al final del artículo 8.º del contrato en cuestión. En 5 de Febrero de 1881, el General Eloy Porto, Comandante de la 4.ª División acantonada en Panamá, se dirigió al Agente superior de la Compañía en aquella ciudad, señor A. Reclus, invitándole á estudiar la cuestión relativa al sostenimiento de las fuerzas militares existentes en el Istmo. El señor Reclus declinó en el Presidente-Director de la Compañía en París el estudio de este asunto, pero no sin expresar la misma opinión que yo he expresado sobre la inteligencia de aquella cláusula. El señor Reclus se expresó en estos términos: “Je vous ferai en effet remarquer que cet article 8 ne s'applique qu'au maintien des forces lors du transit interocéanique, c'est-à-dire uniquement lorsque le Canal sera ouvert au passage des navires.” El General Porto puso inmediatamente en conocimiento del Gobierno nacional lo que pasó con el señor Reclus; y entiendo que nuestro Ministro en Francia, señor doctor Luis Carlos Rico, tuvo una conferencia con el Conde de Lesseps en el mes de Marzo siguiente, sobre este mismo asunto, en la cual el último manifestó que en su opinión, si por causa de la ejecución de los trabajos del Canal tuviera que contribuir la Compañía para los gastos militares, no sería sino cuando tuviera lugar un aumento de la fuerza por consecuencia de un convenio con la misma Compañía, porque la manera como ellos son ejecutados en Panamá asegura el orden tan completamente como estuvo asegurado en circunstancias análogas en el Canal de Suez. Esta respuesta

y la opinion del señor Reclus sobre el sentido del artículo 8.º del contrato, fueron aprobadas en Paris por el Comité de Direccion en la sesion del 10 de Marzo de 1881, y puestas probablemente en conocimiento del Gobierno de Colombia.

Por lo que acabo de exponer verá el señor Secretario que el señor Reclus, el Conde de Lesseps y el Comité de Direccion de la Compañía han dado la misma interpretacion que yo di al tantas veces mencionado inciso del artículo 8.º, y colegirá que habiendo calculado la Compañía que podria abrir el Canal sin tener que solicitar un aumento de la fuerza militar con que el Gobierno estaba de antemano obligado á dar seguridad al tránsito interoceánico, su intencion al firmar el contrato de 1878 no fué la de comprometerse á sostener esa fuerza desde que comenzaron los trabajos del Canal, sino la de mantener la que se juzgue necesaria, cuando el Canal esté abierto, para dar seguridad al mismo tránsito. La interpretacion contraria pecaría contra la estipulacion terminante del artículo 1.º del contrato, que dice: "Dicho Canal podrá ser construido sin estipulaciones restrictivas de ninguna clase."

Cierto es, señor Secretario, que Colombia ha puesto generosamente su territorio á disposicion de una Empresa que tiene en mira una especulacion de resultados gigantescos; pero no es exigua la participacion que ella se ha reservado en esos resultados si se considera que hoy mismo, al comenzarse apénas los trabajos, han surgido como por encanto nuevas poblaciones en el trazo del Canal; que entran en circulacion más de \$ 400,000 mensuales que se pagan por sueldos y jornales; que la agricultura y la ganadería han recibido en el Istmo grande impulso; que el comercio se ha desarrollado prodigiosamente; que el valor de la propiedad raiz se ha doblado por lo ménos; que más de 400 jóvenes colombianos gozan de colocaciones que les abren nuevos modos de vivir y les proporcionan provecho pecuniario; y en fin, que aquella importantísima seccion de Colombia ha entrado en una nueva vida que asegura á sus pobladores la tranquilidad, el trabajo, el adelanto y la riqueza.

Fuera de estas ventajas Colombia ha asegurado en la Empresa del Canal una participacion equivalente á muchos centenares de miles de pesos por año calculando modestamente el tráfico que existe hoy por ambos mares y el desarrollo creciente y prodigioso del comercio del mundo, pues dicha participacion consiste en el 5 por 100 del producto bruto del Canal, cuya administracion y conservacion, á cargo sólo de la Compañía empresaria, costará tambien muchos miles de pesos por año.

Y si nos levantamos un poco sobre las dificultades económicas presentes del país y fijamos la mirada en el porvenir de las generaciones que vienen, veremos que ellas serán dueñas absolutas, segun los términos del contrato, de esa Empresa colosal, y que si hoy, aparentemente, salimos multados, como usted dice, en parte considerable de los gastos de esa Empresa, no haríamos con ello sino sembrar en buena tierra para coger mañana abundantísima cosecha. Cuántas naciones envidiarán, á este respecto, la suerte de Colombia!

Tengo que manifestar tambien al señor Secretario que la obra del Canal de Panamá no está ejecutándose con gente que por sí misma aumente la inseguridad. Por informes recientes, dignos de la mayor confianza, tengo cono-

cimiento de que, de los 7,000 trabajadores con que cuenta hoy la Empresa del Canal, 4,000 más ó ménos, son naturales de Jamaica, gente respetuosa y sumisa á las autoridades, fuerte para el trabajo y á propósito para resistir las influencias del clima; y que el resto se compone de hijos del interior del Istmo y habitantes de nuestro Estado de Bolívar que han hallado allí trabajo productivo cuando la langosta los dejaba sin recursos para sostenerse con sus familias en el suelo natal. Es tambien de pública notoriedad que el Cuerpo de ingenieros, empresarios por menor y contratistas ha sido escogido con el más grande esmero en Francia y los Estados Unidos de Norte-América.

Volviendo á la cuestion de la fuerza militar, observaré tambien que la ley 19 de 1880 (8 de Mayo) impone al Gobierno nacional la obligacion de conservar, mediante ciertas circunstancias y bajo ciertas condiciones, el órden público en todo el territorio de la Union; y para dar debido cumplimiento á ese deber se elevó la fuerza nacional en Panamá, desde Octubre de 1880, meses ántes de principiarse la obra del Canal, á unos 750 hombres. Con la situacion de aquella fuerza en el Istmo está el Gobierno en capacidad de reprimir instantáneamente, puede decirse, cualquier trastorno que pueda ocurrir en los Estados del Cauca y de la Costa. Es el Istmo, pues, punto estratégico para el Gobierno, y esta necesidad de situar fuerzas considerables ahí, existiría seguramente aunque la Empresa de la apertura del Canal no se hubiera siquiera proyectado.

Fuera de las razones expuestas existen otras fundadas en disposiciones de la Constitucion nacional, que la Compañía haría valer seguramente si llegara el caso de tener que recurrir para la decision de este asunto á la Corte Suprema federal.

Para que el señor Secretario se persuada de que la Compañía del Canal Interoceánico no esquivo gasto alguno que crea justo y necesario, aunque no sea legalmente obligatorio para ella, y que al mismo tiempo que rechaza por ahora el sostenimiento por su cuenta de fuerza militar en Panamá por las razones ya aducidas, desea siempre que se organice un Cuerpo de policía que conserve el órden en todo lo que se relaciona con los trabajos de la Empresa, me es grato poner en su conocimiento que la ley 20 de 1882 de aquel Estado, inserta en la *Gaceta de Panamá* número 761, que en calidad de devolucion acompaño á la presente nota, fué aceptada, sugerida más bien, por el Agente superior de la Compañía en aquella ciudad, y que por aquella ley que crea un Cuerpo de policía en toda la línea del Canal Interoceánico, la Compañía se hace cargo de pagar dicho Cuerpo con un gasto de \$ 4,320 anuales, suma que irá aumentando á medida que crezcan las necesidades de la Empresa. Esta ley, por desgracia, no se ha llevado todavía al campo de la práctica porque el Gobierno de Panamá pretende que la suma con que contribuye la Compañía éntre directamente á la Administracion de Hacienda del Estado como fondo comun, y la Compañía desea por su parte hacer ella los pagos directamente á los emplados para asegurarse de que los sueldos sean cubiertos sin el atraso que se acostumbra, y que por este medio el servicio sea efectivo. La mediacion del Gobierno general en este asunto en favor de la Compañía, contribuiría sin duda á resolver el problema que actualmente ocupa su atencion.

Espero por tanto que, como tuve el honor de indicarlo á usted en nuestra conferencia del 11 de este mes, ántes de llevar esta cuestion á extremidades que harian suponer falta de honorabilidad en la Compañía del Canal, ó malas disposiciones de parte de ella hácia Colombia ó su Gobierno, lo que está muy léjos de suceder, se trate este asunto con el Director-Presidente de la misma Compañía, en la seguridad de hallar en él los deseos más vehementes de evitar toda dificultad en lo presente y para lo futuro.

Tengo que suplicar á mi vez al señor Secretario que, si en esta fastidiosa nota hubiere algo que parezca inconveniente, bien sea en el fondo ó bien en los términos en que está concebida, se sirva aceptar de antemano mis excusas, y tener en cuenta que tratándose de un asunto de tanta importancia relacionado con una empresa que me ha confiado la defensa de sus intereses, mi deber como Representante de ella es defender sus derechos en el campo de la razon y la justicia, y expresar con entera franqueza la opinion que honradamente abrigo sobre el asunto en que nós ocupamos.

Para concluir, me tomo la libertad de exigir del señor Secretario, como un acto de equidad hácia la Compañía que represento; que puesto que fué publicada inmediatamente en el *Diario Oficial* la nota de ese Despacho que motiva la presente, se sirva ordenar que se publique igualmente en el mismo *Diario* esta respuesta.

Con sentimientos de la más alta consideracion, soy del señor Secretario muy atento seguro servidor,

Felipe F. Paúl.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Seccion 1.ª—Ramo de Negocios generales—Número 1,142—Bogotá, 21 de Abril de 1883.

Señor Felipe F. Paúl, Representante de la Compañía Universal del Canal Interoceánico cerca del Gobierno de la Union—Presenta.

He tenido el honor de recibir la nota de usted, de 17 del presente, en respuesta á la de esta Secretaría de 13 del mismo, relativa á la cuestion del pago de los gastos que ocasione la manutencion de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad de la via del tránsito interoceánico ocupada con los trabajos de excavacion del Canal.

Desde que usted carece de facultades para el arreglo de este negocio, seria tan inconveniente como inútil continuar con usted una discusion que degeneraría en una simple polémica; pero no puedo terminarla, como queda terminada por ahora con esta nota (mientras usted recibe las correspondientes instrucciones para el arreglo de este negocio), sin dar á usted una breve respuesta á las apreciaciones que la de usted contiene.

I.—Debo ante todo manifestar á usted que el Poder Ejecutivo no puede consentir, *en principio*, en mandar á tratar éste, ni ninguno de los asuntos relacionados con la inteligencia y cumplimiento del contrato para la apertura del

Canal, con el señor de Lesseps, en Paris. Por muy respetables que sean, como lo son, la Compañía del Canal y su Director, ellos no son sino una Compañía y un particular, y la parte de Colombia es un Gobierno y una Nación, y fué por eso que se estipuló en el artículo 20 del contrato "que la Compañía se obligaba á mantener en la capital de la Union, cerca del Gobierno nacional, un Agente debidamente autorizado para resolver las dudas y presentar las demandas á que pueda dar lugar el contrato;" y que recíprocamente "el Gobierno nombraría un Agente con residencia en el Establecimiento principal de la Compañía, situado en la línea del Canal."

Conforme, pues, á esta estipulacion, todas las dudas á que dé lugar la inteligencia del contrato, y las dificultades que en la práctica presente su ejecucion, deben discutirse y resolverse en Bogotá ó en Panamá, es decir, en la capital de la República las primeras y en el teatro de la ejecucion de la obra las segundas, siempre dentro del territorio de la República, pero de ninguna manera en el domicilio extranjero de la Compañía.

Puede el Gobierno *accidentalmente*, aprovechando el envio de un Comisionado que vaya á Paris con otro objeto, ó los servicios de un Agente diplomático ó consular en aquella capital, tratar directamente con la Compañía del Canal cualquiera de estos asuntos; pero será siempre voluntariamente, y no porque se le imponga la obligacion de hacerlo en aquel lugar.

No puede pues el Gobierno, tanto porque ese es su derecho, como porque el decoro de la Nación no lo permite, sentar el precedente de que en el primer caso de duda que ocurre sobre la inteligencia del contrato, tuviera que nombrar un Representante suyo cerca del señor de Lesseps, para tratar el negocio en Paris. Por tratarse de un punto muy importante, para el cual realmente no podia estar usted prevenido, consiente el Poder Ejecutivo en esperar las instrucciones que á usted deben enviarse; pero suplica á usted se sirva pedir las á la mayor brevedad porque el Gobierno necesita saber cuanto ántes á qué atenerse sobre el particular.

II.—Todo el artículo 8.º del contrato dice así:

"Artículo 8.º El Poder Ejecutivo, en guarda de los intereses fiscales de la República, dictará los reglamentos convenientes para impedir el contrabando, y podrá destinar por cuenta de ella el número de hombres que crea necesario para la prestacion de este servicio.

"De los empleados indispensables para ello, diez serán pagados por la Compañía, y sus sueldos no excederán á los que disfruten los de la misma categoría en la Aduana de Barranquilla.

"La Compañía trasportará gratuitamente por el Canal, ó por el camino de hierro auxiliar, los hombres destinados al servicio de la Nación, al servicio del Estado por cuyo territorio pase el Canal ó el camino, ó al servicio de la policía, con el objeto de atender á la seguridad exterior ó á la conservacion del órden público; y tambien trasportará gratuitamente los equipajes de tales hombres, sus pertrechos, armamento y vestuario que necesiten para el servicio á que estén destinados.

"Será igualmente de cargo de la Compañía la manutencion de la fuerza

pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico.”

Y cree usted que porque la estipulación relativa á los gastos de la fuerza pública forma el inciso final de dicho artículo, “ella se refiere al contrabando que puede hecerse cuando el Canal esté abierto y en servicio.”

Toda la razon que usted tiene para pensar así, es, pues, la de que este inciso debería haber formado, de acuerdo con las reglas que deben observarse para la buena redaccion de las leyes, un artículo distinto, aparte ó separado en el contrato.

Así habría quedado mejor efectivamente; pero sabe usted que aquellas reglas han caido casi en desuso en nuestros Congresos y Cancillerías, y que lo ordinario y comun es mezclar en un mismo artículo diversas estipulaciones ó mandatos, cuidándose á lo más de que todos ellos concuerden ó convengan con la materia predominante de su composicion.

Por satisfechos deben darse los clásicos en asuntos de redaccion legislativa, cuando siquiera se cuida de distribuir las diversas estipulaciones ó provisiones en párrafos separados, como hizo el Congreso al modificar el artículo 20 arriba copiado.

III.—No considera el Poder Ejecutivo exacta ó fundada la observacion de usted de que el contexto todo del convenio se refiere en general “á una obra que se considera ya concluida para el efecto de establecer los derechos y las obligaciones que respecto de ella tendrían las partes contratantes.”

A semejante interpretacion se opone todo, desde el título que las partes contratantes dieron al convenio y que dice: “Contrato *para la apertura* de un Canal Interoceánico al traves del territorio colombiano.”

Si ese convenio hubiera de interpretarse como usted cree, se habría llamado: “Contrato *para la explotacion* de un Canal Interoceánico al traves del territorio colombiano.”

Pero el contrato no es ni para la una ni para la otra cosa únicamente, sino para ambas—para la apertura y para la explotacion de un Canal—y la estipulacion del inciso final del artículo 8.º, que provee de una manera general á los gastos que demande la manutencion de la fuerza pública necesaria para dar seguridad al tránsito interoceánico, cubre el tiempo de la apertura y el tiempo de la explotacion.

IV.—Precisamente el vacío que quedó en el contrato de 15 de Abril de 1850, sobre construccion del Ferrocarril de Panamá, donde no se proveyó, como debió haberse hecho, á los gastos de la seguridad del tránsito, ha servido de ejemplo para lo que se pactó en el contrato del Canal. En 1850 no se conocía este asunto del tránsito interoceánico, como se conoce hoy; era el primer negocio que se celebraba sobre el particular; no se tenia la dolorosa experiencia que tenemos hoy, de lo que ha costado á la República lo que á este respecto dejó de estipularse en el contrato de 1850.

V.—Si los trabajos de excavacion del Canal estuvieran ejecutándose en los desiertos de una zona lejana y apartada de la que sirve al tránsito actual entre los dos océanos, ninguna reclamacion tendria que hacer el Gobierno á este respecto; pero es precisamente por haber llegado el caso, que sin duda previó el

negociador colombiano, de que los trabajos del Canal vinieran á situarse al lado de la via interoceánica, que el Gobierno exige que la Compañía pague los gastos de la fuerza militar *que por esta causa* ha habido y habrá necesidad de destinar á la seguridad del tránsito interoceánico.

VI.—Las opiniones contrarias á las del Ejecutivo colombiano, de los señores Reclus, de Lesseps y del Consejo Directivo de la Empresa, que concurren con la de usted en sostener que la estipulación del artículo 8.º no es aplicable sino á la seguridad de los buques que pasen por el Canal, cuando éste esté abierto, son en definitiva las opiniones de la misma Compañía contra la cual mantenemos esta reclamación.

VII.—Las consideraciones económicas que usted apunta sobre el movimiento de negocios en Panamá, por causa de los trabajos de excavación del Canal, ni se relacionan con la cuestión de derecho sobre el pago del enorme gravámen que nos impone la manutención de la fuerza militar que allí debemos mantener para dar seguridad al tránsito, ni tienen la importancia que usted les da para la prosperidad de aquella region.

Todo este movimiento desaparecerá, muy probablemente sin dejar rastro alguno, tan pronto como terminen los trabajos de excavación, como sucedió con la obra del Ferrocarril de Panamá. Mayor fué ese movimiento ahora treinta años, durante los trabajos de construcción del Ferrocarril; y sin embargo, todo desapareció instantáneamente á la conclusión de la obra, con la ida de la población advenediza ó flotante, cuyos consumos alimentaban el alza artificial de todos los precios, en jornales, alquileres de casas, tierras &ª.; Panamá volvió á su antiguo estado, salvo el encarecimiento de la vida para todo el mundo, y la via férrea atraviesa el desierto. Lo mismo sucederá terminado el Canal, y con mayor razón, porque el paso de buques de un océano á otro nada exige de la tierra en que está cortado el Canal.

No quiere esto decir que yo desconozca la importancia política de aquella obra para nuestro país; pero bajo el punto de vista económico y fiscal, debo juzgarla con el criterio de los negocios comerciales, contando el valor de los gravámenes que quiere imponérsenos, para compararlo con el importe de la participación pecuniaria que nos hemos reservado en los productos de la Empresa; y de esa comparación resulta que si Colombia hubiera de erogar los gastos de seguridad del tránsito interoceánico, durante los doce ó catorce años de duración de los trabajos, aquella participación quedaría anulada por mucho tiempo.

VIII.—No pretende el Gobierno imponer á la Compañía del Canal, prevaleciendo de la estipulación del artículo 8.º del contrato, los gastos de toda la guarnición militar que él tenga que situar en el Istmo como punto estratégico para la conservación del orden público general en Panamá y en los Estados marítimos del Atlántico y del Pacífico; y usted no puede quejarse de falta de claridad á este respecto. En mi nota del 13 dije á usted que el Poder Ejecutivo consideraba “que el aumento de los gastos militares hechos en la guarnición del Istmo, desde que principiaron los trabajos de la excavación del Canal, y los que en lo sucesivo hubiera necesidad de hacer para preveer *por este motivo* á la seguridad del tránsito interoceánico, eran y continuarían siendo de cargo de la Compañía al tenor literal de lo estipulado en el artículo 8.º del contrato.”

No hay, pues, lugar á dudas de ninguna clase sobre el particular: son los gastos que exija la manutencion de la fuerza pública que *permanentemente* se destine á dar seguridad al tránsito interoceánico, en la via ocupada por los trabajos de la Empresa, los que se demandan, y es para determinar el número, empleo, clase y calidad de esta fuerza, que debe celebrarse un convenio con la Compañía que usted representa, en cumplimiento de lo estipulado en el artículo 8.º del contrato.

IX.—Ignoro qué disposiciones constitucionales puedan alegarse contra la justa reclamacion del Gobierno; si las conociera me sería grato examinarlas.

Soy de usted con toda consideracion atento seguro servidor,

ANÍBAL GALINDO.

El Representante de la Compañía Universal del Canal Interoceánico—Bogotá, Abril 23 de 1883.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda de la Union.

He tenido el honor de recibir la nota de esa Secretaría, número 1,142, Seccion 1.ª, Ramo de Negocios generales, fecha 21 del presente, en respuesta á la que tuve la honra de dirigir á usted el 17 último, relativa al pago de los gastos que ocasione la manutencion de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico.

Convencido, como lo está el señor Secretario, de que la discusion de este punto, por muy fuertes que sean las razones que se aleguen de uno ú otro lado, es por lo ménos prematura en las presentes circunstancias, toda vez que yo carezco de instrucciones de parte de la Compañía del Canal Interoceánico para obrar en este ó en aquel sentido; y de que nuestras leyes ofrecen amplias garantías para hacer valer toda clase de derechos ante el Supremo Tribunal que, si llegare el caso, debe conocer en definitiva de este asunto, y decidir cuál de las partes tiene de su lado la justicia, me limito á repetir en la presente que, en cumplimiento de los descos del Poder Ejecutivo, y en el de los deberes que tengo como Representante de la misma Compañía, he puesto en conocimiento de su Presidente-Director, y pondré en adelante, todos los incidentes relacionados con este negocio, para que ella adopte la línea de conducta que juzgue conveniente, y me dé las instrucciones del caso.

No habiendo ocurrido en mi nota anterior, ni en la conferencia habida el 11 del presente, frase alguna que pudiera interpretarse en el sentido de que el Gobierno esté obligado á enviar Comisionados especiales á Paris para tratar de los asuntos relacionados con el Canal Interoceánico, séame permitido explicar al señor Secretario que mi opinion particular (mal expresada ántes probablemente) es que, ántes de recurrir á extremidades tal vez inconvenientes, debería allanarse el camino, á fin de obtener, si fuere posible, una completa inteligencia entre el Gobierno nacional y la expresada Compañía, para lo cual debe contarse con las buenas disposiciones de su Director hácia Colombia.

Soy del señor Secretario, con toda consideracion, muy atento seguro servidor,

Felipe F. Paúl.

CONVENIO con la Compañía del Canal para el pago de los gastos que exija el aumento de la guarnicion del Istmo.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Seccion 1.^a—Ramo del Canal Interoceánico y Ferrocarril de Panamá—Número 14—Bogotá, 6 de Junio de 1883.

Señor Secretario de Guerra y Marina—Presente.

Como asunto de la mayor importancia tengo el honor de acompañar á esta nota copia auténtica del primer convenio celebrado en esta fecha con el Representante de la Compañía universal del Canal Interoceánico, para el pago de los gastos que ocasione el aumento de la guarnicion militar del Istmo, por consecuencia de los trabajos de excavacion del Canal.

Como el convenio ha principiado á ser ejecutado, recibiendo de la Compañía la suma de cincuenta mil pesos (\$50,000), debe el Gobierno, por su parte, dictar las órdenes del caso para que tengan su más puntual cumplimiento las cláusulas del convenio que apropian 300 hombres de aquella guarnicion para que sean situados y distribuidos convenientemente á lo largo de la línea de los trabajos de excavacion, de acuerdo con el Agente superior de la Compañía del Canal de Panamá; y es principalmente con este objeto que me apresuro á comunicar á usted copia de dicho convenio.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Seccion 1.^a—Ramo del Canal Interoceánico y Ferrocarril de Panamá—Número 14—Bogotá, 6 de Junio de 1883.

Señor Secretario del Tesoro—Presente.

Despues de haber sostenido con la debida firmeza los derechos de la República, en la controversia suscitada con la Compañía del Canal, para el pago de los gastos que demande el aumento de la guarnicion militar del Istmo, al tenor de lo estipulado en el artículo 8.^o del contrato, me es grato comunicar á usted un ejemplar auténtico del primer convenio celebrado con el Representante de la Compañía, para el arreglo de esta enojosa cuestion, sobre las bases de la más cordial inteligencia y de la más estricta moderacion. Así debe aparecer siempre el Gobierno colombiano, caracterizando todos sus actos por la equidad y la decencia.

Por dicho convenio se ponen á disposicion de usted cincuenta mil pesos en letras sobre Paris, de que puede usted hacer uso por el paquete de hoy.

Aunque, como usted sabe, porque intervino en la discusion, dicho convenio ha sido celebrado de acuerdo con el Presidente y bajo sus inmediatas instrucciones, debe esperarse la ratificacion de la Compañía ántes de someterlo á la aprobacion del Jefe del Estado.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

CONVENIO.

Aníbal Galindo, Secretario de Estado del Despacho de Hacienda del Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, en nombre de dicho Gobierno, por una parte, y Felipe F. Paúl, Representante de la Compañía universal del Canal Interoceánico cerca del Gobierno nacional, en nombre de dicha Compañía, por la otra, hemos celebrado el siguiente convenio :

Art. 1.º El Gobierno colombiano y la Compañía del Canal remiten á la inteligencia de un futuro avenimiento, ó á la decision de la Corte Suprema federal, si desgraciadamente aquél no pudiere efectuarse, la fijacion de la inteligencia que deba darse á la parte final del artículo 8.º del contrato para la apertura del Canal Interoceánico, tal como fué aprobado por la ley 28 de 1878, comprendiendo en este avenimiento ó en esta decision la declaratoria de la fecha desde la cual sean de cargo de la Compañía aquellos gastos ; pero partiendo del hecho aceptado y reconocido por ambas partes de que la aglomeracion de poblacion-proveniente de los trabajos de apertura de dicho Canal—ha hecho necesario un aumento de la fuerza pública que el Gobierno colombiano mantiene en el Istmo con el objeto de atender á la seguridad general, convienen en que dicho aumento sea pagado por la Compañía del Canal, de acuerdo con las estipulaciones del presente convenio.

Art. 2.º Aunque el Gobierno colombiano considera que sin los trabajos de excavacion del Canal podria retirar ó disminuir en quinientos hombres la guarnicion militar del Istmo, ó en otros términos, que por causa de dichos trabajos el Gobierno está soportando los gastos de un aumento de fuerza correspondiente á quinientos hombres,—deseoso de facilitar un principio de avenimiento y de dar á la Compañía del Canal muestras de deferencia y consideracion, convienen en fijar por ahora en trescientos (300) el número de hombres, á cuyos gastos de manutencion debe proveer desde la fecha de este convenio la Compañía del Canal.

§ 1.º Esta fuerza será situada y distribuida permanentemente á lo largo de la línea que ocupan los trabajos de excavacion del Canal, de acuerdo con el Agente superior de la Compañía en Panamá.

§ 2.º Esta fuerza no podrá ser en ningun caso, ni bajo ningun pretexto, distraida de su objeto. Toda disminucion ó distraccion de fuerza será rebajada proporcionalmente de la suma estipulada en el parágrafo siguiente.

§ 3.º Los gastos que ocasione la manutencion, vestuario, equipo, hospitalidades, cuarteles, movilidad &ª. &ª. de estos trescientos (300) hombres, se fijan, de acuerdo con el Presupuesto nacional de gastos de la vigencia en curso, y en proporcion rigurosa, en la suma de ochenta y ocho mil novecientos veinte pesos setenta y cinco centavos (\$ 88,920-75).

Art. 3.º El aumento de fuerza que el incremento y desarrollo de los trabajos de excavacion del Canal exija, se fijará por convenios sucesivos entre el Gobierno y la Compañía.

Art. 4.º Por cuenta de los gastos de manutencion de los trescientos (300) hombres, que principian á correr á cargo de la Compañía desde esta fecha, de los gastos pasados y de cualquiera otra suma, que por esta misma causa de indemnizacion de aumento de fuerza en el Istmo, tenga que haber el Gobierno colombiano,

Paúl autoriza al Secretario del Tesoro para que gire desde hoy letras á cargo de la Compañía universal del Canal en Paris por la suma de doscientos mil francos (200,000 fs.), que al premio de cambio del veinticinco por ciento, en que de una vez se conviene, hacen la suma de cincuenta mil pesos (\$ 50,000), moneda colombiana.

Art. 5.º El presente convenio será sometido á la aprobacion del Presidente de la República, tan pronto como sea ratificado por parte de la Compañía del Canal, pero sin que esto impida el que se hagan los giros de que trata el artículo anterior.

En fe de lo cual firmamos tres ejemplares de un tenor en Bogotá, á seis de Junio de mil ochocientos ochenta y tres.

Aníbal Galindo.—Felipe F. Paúl.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Sección 1.ª—Ramo del Canal Interoceánico, y Ferrocarril de Panamá—Número 24—Bogotá, 6 de Agosto de 1883.

Señor Secretario de Guerra y Marina.—Presente.

Como fué por esta Secretaría por la que se celebró el convenio para la manutencion de la fuerza que debe dar seguridad al tránsito en la via en que actualmente se hallan los trabajos del Canal Interoceánico, me permito llamar la atencion de usted hácia los atentados y crímenes que se cometen en esa via, de los cuales da noticia *La Estrella de Panamá* en su número 667, con el objeto de que se dicten por el Despacho de usted, como no dudo se dictarán, todas las medidas que se crean oportunas para prevenir y evitar estos escándalos.

El señor Secretario comprende que en la hora presente, en que las miradas del mundo están fijas sobre el Istmo de Panamá, la seguridad completa y efectiva de la via del tránsito interoceánico en la zona ocupada por los trabajos de excavacion del Canal, es la cuestion política y administrativa de más importancia á cargo del Gobierno.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

Los párrafos de *La Estrella* á que se hace referencia son los siguientes :

“El día 12 hubo un nuevo conflicto en Culebra, y ocurrirán siempre en adelante y sin duda con caracteres más graves, miéntras no haya una fuerza numerosa que imponga respeto á la multitud de obreros, mercaderes, y hasta caballeros de industria y holgazanes que llenan las distintas estaciones de trabajos en la via del presunto Canal. Los hechos ahora ocurridos tienen su origen en una disputa por *cinco centavos*! Un jamaicano creyó que un tendero le despojaba de aquella suma en la venta de un pedazo de queso, y vertió en presencia de éste algunas palabras en tal sentido. El tendero, hombre á lo que parece de mal génio, le arrojó al jamaicano un zapato á la cara. El jamaicano huyó pero volvió en seguida y con un revólver le hizo un tiro al tendero. Este á su vez tomó una carabina é hizo otro tiro á su agresor. Así comenzó el desórden: hubo cuatro

heridos, tentativas de incendio y aun de asesinato. El señor Gobernador, que fué á Culebra á reprimir el desórden, ha traído á Panamá al consabido tendero, único medio de garantizarle la vida, porque es el blanco de todos los jamaicanos.

No será éste por cierto el último conflicto; pero sí será relativamente inerte en proporción á los que vendrán, si no se dictáren medidas encaminadas á mantener dentro de los límites convenientes á los que, contando con la impunidad ú obediendo á malos instintos, promueven el desórden, asesinan y roban en la línea del Canal."

Hé aquí la nota del Senado, en virtud de la cual ha procedido el Poder Ejecutivo en este asunto :

*Estados Unidos de Colombia—Poder Legislativo—Secretaría del Senado.
Bogotá, 25 de Abril de 1883.*

Señor Secretario de Hacienda de la Union.

Por ser asunto de su competencia, tengo el honor de trascribir á usted la carta oficial, que en esta misma fecha he dirigido al señor Secretario de Guerra y Marina; dice así:

"Señor Secretario de Guerra y Marina de la Union.

"Tengo el honor de comunicar á usted, para que se sirva llevarlo al conocimiento del Poder Ejecutivo, que el Senado de Plenipotenciarios, en sesión secreta del 19 de los corrientes, adoptó las conclusiones que en seguida copio, como resultado del telegrama de que usted dió cuenta al Senado sobre los acontecimientos verificados entre los trabajadores del Canal Interoceánico :

"1.^a El Poder Ejecutivo exigirá inmediatamente del Director de la Compañía del Canal de Panamá, ó del Agente que la represente, el cumplimiento de la estipulación 8.^a del contrato para la apertura de un Canal Interoceánico á través del territorio colombiano, aprobado por la ley 28 de 18 de Mayo de 1878 ;

"2.^a Si la Compañía del Canal Interoceánico no da inmediatamente cumplimiento á dicha estipulación 8.^a, pagando, en los términos que determine el Poder Ejecutivo, los gastos de la guarnición que se necesite en el Istmo para dar la seguridad del tránsito interoceánico, hoy amenazada por la afluencia de gentes que la misma Empresa trae sobre la zona de él, el Poder Ejecutivo procederá, sin demora, á hacer uso de los medios legales que por el contrato y por la ley tiene expeditos para exigir ese cumplimiento y las indemnizaciones que sean justas. El Poder Ejecutivo aumentará la guarnición del Estado de Panamá, dentro de los límites de la ley, hasta donde lo juzgue conveniente; y

"3.^a El Senado encarga muy especialmente al Poder Ejecutivo la mayor severidad en exigir el cumplimiento de todas y cada una de las cláusulas del contrato sobre la apertura del Canal Interoceánico, sin entrar en nuevas concesiones de ninguna especie."

Con sentimiento de estima me suscribo de usted muy atento servidor,

Clemente Salazar M.

NUESTRA SITUACION FISCAL.

El producto bruto de las rentas y contribuciones nacionales, ó sea el monto de los reconocimientos hechos á favor del Tesoro durante el año económico de 1.º de Setiembre de 1882 á 31 de Agosto de 1883, fué en esta forma :

Aduanas	\$ 4.360,412 65
Salinas.....	818,945 37½
Correos y Telégrafos (aproximacion)	200,000
Ferrocarril de Bolívar.....	175,839 25
Timbre Nacional.....	39,562 80
Amonedacion.....	16,888 47½
Bienes Nacionales.....	10,003 40
Internacion de sal.....	3,003 80
Total.....	\$ 5.624,655 75

Toca á la Secretaría del Tesoro, donde está radicada la cuenta general del Presupuesto y de todas las operaciones de Tesorería que afectan el activo y pasivo del Tesoro, presentar la cuenta exacta y detallada de la apropiacion, distribucion é inversion de los caudales públicos, de la cual debe resultar necesariamente la de la situacion fiscal de la República; pero esta Secretaría no puede dispensarse de hacer sobre el producto bruto de esas rentas, comparado con los gravámenes ó deducciones que las afectan, y con el importe de los gastos á cuya satisfaccion están destinadas, las observaciones de *carácter general*, que contribuyan á poner en su verdadera luz las causas de nuestra afflictiva situacion fiscal, y á defender á la Administracion de que hago parte de cargos apasionados ó injustos.

El monto del producto bruto de las rentas está muy léjos de representar el *ingreso efectivo* de caudales en las arcas públicas para atender á los gastos del servicio corriente, porque esas rentas han estado y están sujetas á gravámenes que, con ligeras variantes, pueden estimarse, durante el año económico á que esta cuenta se refiere, en un 50 por 100 para las Aduanas y en un 80 por 100 para las Salinas, á saber :

A D U A N A S .

Renta nominal.....	2	por 100
Ferrocarril del Magdalena.....	2	” ”
Libranzas del 25 por 100.....	6½	” ”
Vales de extranjeros.....	8	” ”
Pagarés del Tesoro.....	10	” ”
Vales del Ferrocarril de Bolívar.....	5	” ”
Ferrocarril de Antioquia.....	4	” ”
Id. de Soto.....	5	” ”
Pensiones.....	3	” ”
		45½

Y 50 por 100 de las Aduanas del Pacífico para el Ferrocarril del Cauca, que ha importado \$ 226,032, equivalentes á poco más ó ménos 5 por 100 de la totalidad de las Aduanas, completa el 50 por 100 del gravámen que ha afectado el producto bruto de dicha renta en el año de 82 á 83.

La renta de Salinas la distribuyó la ley 46 de 1882 así:
50 por 100 del producto bruto de las Salinas de Boyacá, (cuota que excede á la totalidad del producto líquido) para la Ferrería de Samacá:

5 por 100 del producto bruto de las Salinas de Cundinamarca, para la misma empresa.

20 por 100 del producto líquido de las mismas, para el camino de Chiquinquirá al Magdalena.

20 por 100 para el Ferrocarril de Girardot.

5 por 100 para el de Soto.

Y ½ centavo por kilogramo para la participacion general de todos los Estados, excepto los de Panamá, Bolívar y el Magdalena, sobre todas las Salinas.

La Administracion Ejecutiva, ha contado, pues, para atender á todos los gastos ordinarios y extraordinarios del servicio Federal, en el año económico de 1.º de Setiembre de 1882 á 31 de Agosto de 1883, en números redondos, con este único ingreso de caudales á las arcas públicas:

Aduanas, 50 por 100	\$ 2.180,206 ...
Salinas (aproximacion).....	150,000
Las otras rentas.....	445,297 72½
<hr/>	
Total	\$ 2.775,503-72½

En el mismo período, los gastos ordinarios del servicio corriente, han ascendido, conforme á las apropiaciones del Presupuesto general, de 82 á 83, y á las tres leyes de créditos adicionales para el mismo servicio, á la enorme suma de \$ 3.907,449-15, en esta forma:

Congreso, personal y material.....	\$ 308,241-65
Poder Ejecutivo y Secretarías de Estado.	203,698-30
Servicio Diplomático y Consular.....	179,332-25
Guardia Colombiana, Parques, Hospita- les, armamento, vestuario, &. ^a &. ^a	1.259,379-10
Correos y Telégrafos.....	480,724-65
Universidad Nacional é Instruccion pú- blica fomentada por el Gobierno.....	311,409-75
Ferrocarril de Bolívar.....	160,704 ...
Salinas, elaboracion y Administracion....	286,544 ...
Aduanas, personal y material.....	346,611 ...
Territorios Nacionales.....	21,666-55
Corte Suprema federal y Juzgados Na- cionales.....	36,645-55
Amonedacion.....	39,892 ...
Gastos varios.....	272,600-35
<hr/>	
Total.....	\$ 3.907,449-15

Sin computar pensiones, contratos de diversa naturaleza, créditos cubiertos de vigencias anteriores, ni multitud de otros gastos extraordinarios del servicio público.

Basta esta simple confrontacion para comprender que por muchos que sean los errores políticos y las faltas administrativas en que hayamos incurrido, la mala situacion fiscal, que en los

momentos en que escribo estas líneas toca á extremos casi incompatibles con la existencia del Gobierno, no puede imputarse, sin incurrir en grave injusticia, á las faltas y los errores de determinada Administracion Ejecutiva, sino á los vicios políticos, á las faltas y á los errores de una época de transicion que aún no sabemos cuánto tardará en pasar.

Las sustracciones hechas al producto de las rentas nacionales para objetos ajenos al servicio de la Administracion federal, y el enorme pasivo acumulado sobre el Tesoro, provienen de tres fuentes que debo mencionar en el orden de su importancia y gravedad, y son las siguientes:

1.^a Que para fundar el sistema federal sobre la base de la soberanía de los Estados, é implantar las reformas políticas del actual orden de cosas, tuvimos que apelar á una revolucion, y esa revolucion nos ha separado indefinidamente del regreso á la normalidad de un orden político en que los partidos vuelvan á turnarse en el poder por las vias pacíficas de la opinion y del sufragio, de donde resulta que el orden público general y el de los Estados, reposa principal, si no exclusivamente, sobre la fuerza de las bayonetas, y la necesidad de mantener un ejército relativamente numeroso para la conservacion del orden público. Imposible, de todo punto imposible volver por ahora á los tiempos de la Administracion Mallarino, que redujo el ejército á 150 hombres.

2.^a Que la Constitucion que nos rige, fruto del triunfo armado de la soberanía de los Estados, organizó, como era lógico, un Gobierno federal sin fuerza propia, dependiente de los Representantes de esos Estados, cuyas exigencias é influencias es imposible no contentar; y de aquí todas las leyes sobre auxilios á las empresas y obras públicas, aun de carácter municipal de esos Estados; y

3.^a Que por erróneas ideas políticas y económicas, sobre la naturaleza y el objeto del Gobierno, hemos dado un ensanche absurdo, insostenible, *socialista* á las funciones del Gobierno.

Con este motivo decía yo en algunos escritos que vieron la luz pública en 1880 y 1881, lo siguiente:

“Desde 1871, ó 1872, principiamos á separarnos, gradual é insensiblemente, de los sanos y rígidos principios de la Escuela liberal doctrinaria, y sin saber cómo ni cuándo, nos encontramos hoy metidos en todas las dificultades de un Gobierno completamente *socialista*, paternal y protector, y por lo mismo *expoliador* de la libertad individual y de la fortuna de los ciudadanos.

“Qué inmensa extension la que hemos dado á las funciones del Gobierno! Qué enjambre de zánganos el que so pretexto de innumerables empresas de utilidad pública se mantiene con los expolios de las clases trabajadoras! Qué enorme suma de contribuciones la que con este pretexto pesa sobre los pueblos! La contribucion directa, equivaliendo ya al pago de un arrendamiento de la propiedad raíz. El impuesto sobre las transacciones, mucho más fuerte que la alcabala española. La sal, que el Gobierno español vendía á cuatro reales arroba, se ha sostenido por muchos años á diez, doce y diez y seis reales. Por todas partes los peajes internos de los Estados, equivaliendo á una segunda contribucion de Aduanas. Y ésta, con todos sus recargos, igual ya, por término medio, sobre la totalidad de las mercaderías, á un 50 por 100 de derechos *ad valorem*!

“El impuesto no es admisible sino como la justa retribucion de un servicio público, cierto, positivo, efectivo, y oportuna y fielmente prestado al contribuyente; y debe ser, moderado en su cuota, extenso ó general, y proporcionalmente repartido; en otros términos, debe ser esencialmente necesario y justo. Sólo en el régimen de los Gobiernos arbitrarios, de una Administracion desordenada, dilapidadora, sin doctrina y sin principios, los impuestos son *los pechos* que desangran á los pueblos, para alimentar esos enjambres de zánganos que viven de la fortuna pública.

“El liberalismo no es caridad, que ésta pertenece á las virtudes privadas; es fuerza, seguridad, estímulo, impulso, derecho.

“El liberalismo no es obra de misericordia; no da limosna, sino vida. El liberalismo no es el nivel salvaje que se pasa sobre todas las capacidades; es el campo igual y sin trabas, son los horizontes sin límites que se abren á todas las energías. El libe-

ralismo no le dice á nadie: levántate de la indolencia en que yaces, de la pereza que te anonada, que yo me encargo de educarte, de alimentarte, de vestirte y de divertirte. Nó; el liberalismo les dice á todos, como Cristo á Lázaro: levántate y marcha; yo he roto con el poderoso brazo de la democracia todos los obstáculos, todas las cadenas con que el despotismo y las preocupaciones querian mantenerte atado al poste de ignominioso destino. Yo soy la Libertad, pero no soy ni la filantropía ni la caridad. Merced á mí no has nacido esclavo, ni siervo, ni pechero, ni vasallo, ni plebeyo, por clase y por destino, sino hombre libre; pero tu suerte no depende ya de mí, sino de tí; depende de la suma de virtud, de energía, de actividad, de abnegacion y de trabajo que pongas tú en labrarla.

“Levántate y marcha, porque te advierto que mi carro triunfador pasará aplastando con sus ruedas á todos los soldados viciosos, decididos ó cobardes que se dejen vencer en este combate. Así se ha formado, desarrollado y crecido este coloso del pueblo americano, que, prestando á Santiago Pérez su robusta frase, ‘cubre hoy con su bandera más espacio, del que necesitaron, del lado allá de Constantino, las águilas victoriosas del Lacio, para sacudir sus alas triunfadoras.’

“Esa es la libertad; lo demás es tiranía y expoliacion; es socialismo, comunismo, nihilismo, disfrazado con los nombres de filantropía ó fomento.

“No se cierra, nó, con la doctrina el paso al progreso, fomentado por la *ilustrada* iniciativa y la cooperacion de los Gobiernos; pero manteniéndolo dentro de este principio fundamental: que la beneficencia dada, la instruccion sostenida, y los grandes trabajos públicos fomentados por el Gobierno, no sean discrecionales ni arbitrarios, sino que se pongan, como la buena medicina, para ayudar á la naturaleza, al lado de la actividad individual, para ayudarla á vencer aquellos obstáculos *absolutamente* superiores á su prevision y á sus fuerzas. Por consiguiente, no hay derecho de dar *con mi dinero* pensiones ó limosnas á todo el que las pida. No hay derecho de enseñar *con mi dinero* música, osteología, fisiología, astronomía, botánica, ni antropología en las escuelas prima-

rias. Y no hay derecho de andar inventando, proyectando y acometiendo todos los ferrocarriles posibles, para divertirse á costa de mi necesario físico.

“De estos sanos principios venimos desviándonos desde 1871, y hoy andamos como viajeros extraviados en noche oscura en el desierto del empirismo.”

Concretándome á la necesidad de limitar y poner orden á nuestros gastos, dije en la Memoria que os dirigí para el Congreso de 1882, lo siguiente, que quiero repetir en ésta :

“Hay que poner término á la prodigalidad con que de años atras venimos distribuyendo el Tesoro público por medio de pensiones injustificables y de auxilios indiscriminados para toda clase de empresas y obras *de simple interes particular ó privado, y municipal ó local*. Las pensiones no deben concederse sino por grandes y extraordinarios servicios prestados á la República: á los servidores mismos que carezcan de medios propios de subsistencia, ó á los padres cónyuges ó hijos de éstos, que se encuentren en el mismo caso; es decir, á aquellas personas necesitadas que dependian del servidor, y á quienes éste tenia la obligacion natural y civil de alimentar, pero no á descendientes, afines ó cognados lejanos, que ninguna esperanza tenian derecho á formar sobre la existencia ó la fortuna de aquellas personas cuyos méritos ó servicios invocan para pedir limosna del Tesoro público.

“Los auxilios para obras de carácter municipal, por beneficiosas que sean para la localidad que los implora, ninguna razon de ser tiene en el sistema federal. Este sistema de gobierno se funda precisamente en teorías políticas y económicas diametralmente opuestas á la concesion de esos auxilios: parte del supuesto de que existen en un país Secciones ó agrupaciones de poblacion con recursos suficientes para atender á su propia vida; y se apoya en la necesidad y en la conveniencia de multiplicar los focos ó centros de accion de la vida económica y política de la Nacion, estimulando y desarrollando la energía de esas Secciones; pero si éstas han de continuar ocurriendo al Tesoro federal para la satisfaccion *de sus necesidades locales*, para fundar ó sostener un hospital, para construir un acueducto, para abrir un camino, para

adornar un cementerio, para traer un reloj ó un órgano, &.^a, &.^a, &.^a; si estas Secciones no pueden existir sino como centros de vida burocrática, para multiplicar por nueve los gastos de la administracion pública, para complicar, hasta hacer casi imposible la vida civil de los ciudadanos, y para acrecer los peligros y dificultades de la marcha política de la Nacion, entónces la federacion careceria de razon de ser entre nosotros, y la experiencia, el patriotismo y el buen juicio deberian aconsejarnos cambiar nuestro sistema de gobierno por algo parecido al que organizó la Constitucion de 1853, con Estados ó Provincias, dotados de todo el poder municipal necesario para atender á su administracion interior, pero en que la Nacion conservara como atributos de su soberanía los grandes vínculos internos y externos de la nacionalidad: una fuerza militar única; un órden público indivisible y solidario; una sola justicia; una sola legislacion civil y penal.

“Bien sé que pertenecemos á una raza indolente, acostumbrada á esperarle todo de la accion del Gobierno, y que por tradicion y por rutina todavía no hay para nuestros pueblos más Gobierno que el de Santafé; pero esto es precisamente lo que hay que cambiar por la accion lenta de las instituciones. Tambien éramos un pueblo compuesto en su mayor parte de masas fanáticas y serviles, refractarias á toda idea de tolerancia, y hoy formamos yá un país en que la libertad de conciencia y la tolerancia religiosa no están simplemente afianzadas en la Constitucion, sino en las costumbres.

“Pues de la misma manera, perseverando en la práctica honrada y genuina del sistema federal, desacostumbrando á los pueblos á esperarle todo del Gobierno central, á ocurrir para todo á Bogotá, al cabo de algunos años, no lo dudemos, la necesidad habrá obligado á poner en actividad la energía seccional y municipal; el vicio del centralismo habrá desaparecido de nuestro organismo político, y la federacion llegará en un cuarto de siglo más á descansar como la pirámide sobre su base natural—sobre la capacidad y la actividad de las Secciones para proveer á sus propias necesidades. Entónces y sólo entónces podremos decir con orgullo que tenemos una República federal.

“Por cuantiosa que sea la fortuna de una Nacion ó de un particular, esta fortuna será siempre insuficiente para satisfacer todas las necesidades que pueda crearse, ó todos los caprichos y deseos que pueda formar su dueño; de donde se sigue que ningun sér *racional*, individuo ó colectividad, puede dispensarse del deber de formar un presupuesto del orden de preferencia en que deben satisfacerse estas necesidades; y de la composicion de este presupuesto dependerá su fortuna ó su ruina.

“La forma más desastrosa, más voraz del desorden, es la que consiste en la falta de sólido juicio ó de energía para hacer la seleccion del orden de preferencia en que debemos satisfacer nuestras necesidades, y para no dividir inconsultamente nuestros recursos, acometiendo, por debilidad ó por impaciencia, multitud de empresas que más tarde ó más temprano tienen que ser abandonadas y perdidas por falta de medios adecuados para su ejecucion. En el orden en que todo sér *racional* debe emplear sus recursos, primero está vivir y conservar las fuentes de la vida, que progresar; primero progresar que permitirse ó darse las fruiciones de esas artes divinas que ennoblecen la imaginacion y el sentimiento.

“Por este puesto han pasado las más distinguidas capacidades financieras del país; muchas veces ha estado ocupado este bufete por eminentes estadistas, y ninguno de ellos ha podido allegar nuevas fuentes de recursos para la Hacienda nacional: todos ellos se han visto obligados á saldar el déficit de nuestras revoluciones y de nuestro desorden, con el sacrificio de alguna propiedad nacional, con la reduccion forzada de la deuda pública, ó aplazando las dificultades, librándolas sobre el porvenir, con el miraje de la convesion y cambio de las deudas; y no por incapacidad, sino por imposibilidad; porque sólo en países inmensamente ricos, como Inglaterra, Francia y los Estados Unidos, donde las cifras de su produccion y de su comercio se cuentan por centenares de millones, pueden sus financistas obrar esos portentos: bátales poner el lápiz sobre uno cualquiera de los desfiladeros de esa riqueza para que una estampilla de á penique sobre los cheques de los bancos, un centavo de franco sobre los fósforos se convierta en millones de pesos. Cada penique del

income tax ó impuesto directo sobre las rentas territoriales de la Gran Bretaña, que en 1849 producía £ 168,000, produjo en 1878 £ 216,000. Cada penique de contribucion sobre las rentas industriales, que en 1849 produjo £ 269,000, produjo en 1878 £ 876,000. Pero Colombia no es Inglaterra, ni Francia, ni los Estados Unidos de América; Colombia es un país muy pobre y muy atrasado, sobre cuya escasa, rudimentaria y laboriosa producción pesa ya demasiado la mano del fisco; mucho más de lo que pesaba en los tiempos de la Colonia.”

Al lado, pues, de los desastres fiscales producidos por las tres causas *de carácter general* que dejó mencionadas:—un orden público basado en el mantenimiento de un numeroso ejército; un orden político basado en el principio de la soberanía de las Secciones; y un orden económico y social basado en la existencia de un Gobierno *protector*—los desfalcos del interés individual, desaparecen como gotas de agua en la inmensidad del Océano.

ADUANAS.

PRODUCTOS Y GASTOS.

El producto bruto de todas las Aduanas y de la Recaudación de Mocoa, en el último año económico, fué de...\$ 4.360,412 65

Los gastos ascendieron á..... 267,254 59½

Producto líquido.....\$ 4.093,158 06½

Cómputo del Presupuesto..... 4.000,000

Producto bruto obtenido..... 4.360,412 65

Diferencia en más..... 360,412 65

Con respecto al año anterior de 81 á 82, en que el producto bruto fue de.....\$ 4.304,905 40

Los gastos..... 295,105

Y el producto líquido..... 4.009,800 40

Las diferencias han sido:

En el producto bruto.....	55,507 25
En el líquido.....	83,357 65½

Este resultado, que nadie esperaba, habida consideracion al abatimiento de la produccion nacional, á la sensible baja en unos, y á la pérdida casi total en otros, como en la quina, del valor de los artículos con que pagamos nuestras importaciones, y á la crisis comercial que por estas causas ha soportado el país, se debe exclusivamente, al selecto cuerpo de empleados que el Gobierno ha mantenido al frente de las Aduanas, como jefes de ellas, y á la severidad con que el Jurado de Aduanas y esta Secretaría han administrado la renta, el primero trabajando diaria y asiduamente para mantener al corriente el despacho de los negocios y aplicando con estricta imparcialidad las disposiciones legales, y el infrascrito interpretando, como era su deber hacerlo, en sentido restrictivo las leyes sobre esenciones y franquicias, que aplicadas latamente, disminuirían, sin exageracion, la renta á la mitad de sus productos.

Esta conducta de mi parte, como es natural, ha debido atraerme innumerables rencores y antipatías, pero sin ella, disminuido probablemente el producto de las Aduanas por lo ménos en un medio millon de pesos, la mala situacion del Tesoro se habria convertido en un verdadero desastre.

La distribucion por Aduanas, y su comparacion con el del año anterior, del producto bruto de la renta es el siguiente:

ADUANAS.	1882 A 1883.	1881 A 1882.	AUMENTO EN 82 A 83.	DISMINUCION EN 82 A 83.
Barranquilla	\$ 3.204,390 65	\$ 3.288,096 85	.....	\$ 83,706 20
Buenaventura	335,121 90	279,766 20	55,355 70	.....
Cargena.....	290,773 65	168,860 55	121,913 10	.....
Cúcuta.....	244,327 30	248,769 20	.....	4,441 90
Ipiales.....	9,970 60	18,866 50	.....	8,895 90
Riohacha.....	51,067 25	121,264 15	.....	70,196 90
Santamarta	105,193 70	78,500 80	26,692 90	.....
Tumaco.....	116,943 25	92,500 80	24,442 45	.....
Mocoa.....	2,624 35	8,280 35	.....	5,656 ...
Totales.....	4.360,412 65	4.304,905 40	228,404 15	172,896 90

La distribución de los gastos por Aduanas y su comparación con los de el año anterior, da el siguiente cuadro :

ADUANAS.	81 A 82.	82 A 83.	AUMENTO.	DIMINUION.
Barranquilla.....	\$ 76,136 50	\$ 60,417 95	.....	15,718 55
Buenaventura.....	39,181 15	34,891 45	.....	4,289 70
Cartagena.....	64,764 90	65,524 ...	759 10	.....
Cúcuta	31,388 ...	28,521 55	.....	2,866 45
Ipiáles	8,503 65	10,083 49½	1,579 84½	.....
Riohacha	21,544 70	20,489 90	.....	1,054 80
Santamarta.....	30,765 35	26,125 20	.....	4,640 15
Tumaco.....	20,642 90	19,565 50	.....	1,077 40
Mocoa.....	2,178 30	3,539 50	1,361 20	.....
Totales.....	295,105 45	269,158 54½	3,700 14½	29,647 05
Réstase el aumento			\$	3,700 14½
Diminucion de gastos favorable al último año.....			\$	25,946 90½

El número y peso de las mercaderías importadas y su comparación con las del año anterior, es el siguiente :

1882 á 1883. Número de bultos..... 3.527,098

1881 á 1882. " " 2.586,868

Aumento favorable..... 940,230

Las mercaderías importadas corresponden á las siguientes clases de la Tarifa :

CLASES.	1882 A 1883.		1881 A 1882.		AUMENTO EN 82 A 83.		DIMINUION EN 82 A 83.	
	kilogramos.	grs.	kilogramos.	grs.	kilogramos.	grs.	kilogramos.	grs.
1. ^a	14.557,721	806	25.658,993	169	.....	.....	11.101,271	363
2. ^a	8.009,708	250	6.812,575	...	1.197,133	250	.....	.....
3. ^a	2.794,834	750	2.650,294	500	144,540	250	.....	.....
4. ^a	2.428,396	750	2.497,139	250	.....	.....	68,742	500
5. ^a	3.626,731	913	3.320,151	748	306,580	165	.....	.....
5. ^a con recargo de 25% (manufacturas).....	300,750	281	428,311	417	.....	.....	127,561	136
Sal.....	5,235,252	...	4.806,609	...	428,643	...	.....	.....
De tránsito para Cúcuta por el Atlántico (varias clases).....	.....	.....	6,193	...	.....	.....	6,193	...
Introducido por Mocoa, (varias clases).....	35,066	500	156,337	...	.....	.....	121,270	500
Totales	36.988,462	250	46.336,604	084	2.076,896	665	11.425,038	499

Las exportaciones fueron:

1882 á 1883. Número de bultos.....	1.514,951
1881 á 1882 ,, ,,	1.378,601
Aumento favorable al último año.....	136,350

Las exportaciones comparadas con las del año anterior, se distribuyen así:

EXPORTACION.	1882 A 1883.	1881 A 1882.	AUMENTO EN 82 A 83.	DISMINUCION EN 82 A 83.
Animales vivos....	n.º 24,575	n.º 25,745	.....	n.º 1,170
Productos animls.	kilogramos. grs. 8.693,589 500	kilogramos. grs. 8.548,226 050	kilogramos. grs. 145,363 450	.....
Vegetales.....	47.647,942 500	44.181,432 200	3.466,510 300	.....
Minerales.....	885,810 086	325,547	560,263 086	.....
Manufacturas.....	712,874	217,437 500	495,436 500	.....
Totales... ..	57.940,216 086	53.272,642 750	4.667,593 336	.....

Ademas, se exportaron por Mocoa, en 1882 á 1883 186,487-500 kilogramos en objetos cuya naturaleza se ignora en esta Secretaría, pero que se supone sean de vegetales.

Del año de 1881 á 1882 no hay datos de exportaciones por Mocoa.

Tampoco los hay de Ipiáles en ninguno de los dos años de que se ha hablado.

El movimiento de Entrada y Salida de Buques en nuestros puertos durante el último año económico fué el siguiente:

ENTRADAS.

De vela, 927 con 40,462½ toneladas.

De vapor, 590 con 668,713 id.

1,517 709,175½

En el año anterior de 1881 á 1882, entraron:

De vela, 1,059 con 67,876½ toneladas

De vapor, 618 con 765,825 id.

1,677 con 833,701½ toneladas.

Hubo, pues, una disminucion en el último año, así:

De vela, 132 con 27,414 toneladas.

De vapor, 28 con 97,112 [id.

160	124,526 toneladas.
-----	--------------------

SALIDAS.

1882 á 1883.—1,495 buques de todas clases, con 724,709 toneladas.

1881 á 1882.—1,659 buques con 835,870½ toneladas.

TARIFA.

Comprendo bajo esta denominacion las cuestiones sustantivas que afectan la graduacion del impuesto y el producto de la renta, á saber:—*perturbaciones* causadas por los derechos de consumo y peaje de los Estados—*tarifa* propiamente dicha—y *franquicias*. Las trataré en su orden.

En la Memoria del año pasado decia: “La tarifa es el instrumento para graduar el impuesto, de manera que lo que gane en profundidad no lo pierda en extension, y esta operacion es tan delicada, que el menor error cometido en el manejo de este instrumento, conduce á los más funestos resultados.”

Pero el Legislador y el Ejecutivo colombianos, por las condescendencias que los Altos Poderes federales han tenido á este respecto, carecen hoy de medios para graduar una tarifa, basándola en el cálculo científico de la contraccion ó de la extension de los consumos por el alza ó la baja del impuesto. No pueden hacerlo, porque detras de la tarifa nacional están las tarifas de ocho Estados que, contra el precepto del artículo 8.º de la Constitucion, se apoderan de estas mismas mercancías, para gravarlas con los nombres arbitrarios de derechos de peaje y de consumo, desde que entran en su territorio.

Qué cálculos puede establecer, qué esperanzas puede fundar, qué combinacion científica puede hacer, qué plan fiscal fundado en la tarifa de Aduanas puede presentar en Colombia un Secretario de Hacienda, sujeto á semejantes perturbaciones?

Ninguno.

Hé aquí el cuadro, exacta y cuidadosamente formado con los datos oficiales reunidos en la Secretaría, de los impuestos con que los Estados gravan la sal y las mercancías extranjeras á su entrada ó tránsito por el respectivo territorio:

ANTIOQUIA.

Sal, libre.

\$ 12, derecho de introduccion por cada 100 kilogramos de mercancías extranjeras.

\$ 2-40 por cada 100 kilogramos de fierro, acero ó plomo.

El peaje se cobra por empresarios particulares y alcanza por término medio á \$ 2 por carga.

Las Corporaciones municipales gravan las mercancías extranjeras con \$ 2 por carga.

BOLÍVAR.

15 por 100 sobre el importe de la liquidacion de la Aduana á las mercancías destinadas para el interior del Estado.

3 centavos sobre cada kilogramo de peso neto del harina de trigo.

5 centavos sobre cada kilogramo de peso neto del azúcar.

15 centavos por cada kilogramo de peso neto del tabaco, en cualquiera forma.

1 centavo por cada kilogramo de peso neto del cacao.

BOYACÁ.

Es el único Estado que no tiene impuesta contribucion de ninguna clase, ni por peaje, ni por consumo á las mercancías extranjeras. Los distritos pueden imponer á las mercancías que se den al consumo los siguientes derechos:

40 centavos por cada carga de efectos manufacturados.

80 centavos por cada carga de licores extranjeros.

CAUCA.

El Estado Soberano del Cauca ha orgonizado, por las leyes 43 de 9 de Octubre de 1879 y 48 de 29 de Setiembre de 1881, una verdadera Aduana, detrás de la nacional, compuesta de 7 clases, que son las siguientes:

Clase primera—(Libres).

Las pizarras de techumbre, zinc en planchas y en tejas para cubiertas, piezas preparadas para edificar de cualquier materia que fueren, y todos los materiales de construccion, sea cual fuere su forma y la materia de que están formados, que se introduzcan al Estado.

Los materiales ú objetos de servicio, ornato y construccion extranjeros que con aplicacion á las obras públicas de los municipios y distritos se introduzcan al Cauca.

Los materiales y demas útiles que se introduzcan del extranjero para la construccion de una pila en la ciudad de Palmira.

Los órganos que se introduzcan para el servicio de los templos de las diversas poblaciones del Estado.

Los carruajes, utensilios y materiales destinados exclusivamente á caminos de hierro y los materiales propios para la construccion de telégrafos eléctricos.

Los útiles, instrumentos y aparatos para la construccion de obras públicas.

Las máquinas ó aparatos que sirvan para el laboreo ó explotacion de minas.

Las máquinas de agricultura ó aparatos de vapor destinados á mejorar la agricultura ó los artefactos del país.

El carbon mineral.

Los periódicos, folletos ó impresos.

Las obras destinadas á la Instruccion primaria y toda clase de libros impresos.

Las maderas de construccion, en tablas ó en bultos.

Las piezas de hierro y de madera para construir puentes fijos ó colgantes, muelles y almenderos.

El arroz, maíz, papas, cebollas, lentejas, patatas ó camotes, garbanzos, frísoles y demas legumbres ó frutas frescas.

Los ladrillos, baldosas y tejas de barro, pizarras para techos, zinc y fierro galvanizado para cubiertas de edificios.

El armamento, municiones y otros artículos que se introduzcan por cuenta del Gobierno de la Union ó del Estado.

La cal y el cimientó ó tierra romana.

Los equipajes de los pasajeros, hasta el peso de ciento cincuenta kilogramos.

Los animales vivos destinados al mejoramiento de las crias.

Se incluyen tambien en esta clase la carne salada y el pescado que se introduzcan del Estado de Panamá y del Ecuador para el consumo de los municipios del litoral del Pacífico. (Artículo 18, ley 48).

Clase segunda—(Dos centavos por kilogramo).

Piedras para afilar, para filtrar agua, para ruedas, mollejones, piedras de chispa, pipas, barriles y cajas de madera vacías y desarmadas.

Las muestras en pequeños pedazos, siempre que su peso exceda de 25 kilogramos.

Recina, cebo y aceite.

El hielo, huano, semillas, barbados y mujeones de plantas destinadas á la agricultura.

Los alimentos sin preparar.

Las pizarras y lápices de pizarra, exceptuando los que se introduzcan por cuenta del Estado para los establecimientos de Instrucción pública.

Sebo manufacturado en velas ó bujías esteáricas.

El ácido esteárico y las mechas trenzadas á propósito para la fabricación de velas esteáricas.

Jabon comun ó de pino.

El aceite de carbon ó kerosine.

Los tipos, aparatos y útiles de imprenta, exceptuando los que se introduzcan por cuenta del Estado.

La Loza.

Clase tercera—(Tres centavos por kilogramo).

El hierro sin manufacturar.

Salitre ó sal marina ó de grano.

Vidrios planos sin azogar, cristal ó vidrio manufacturado en cualquier forma.

Papel de imprenta sin goma, ménos el que se introduzca por cuenta del Estado.

Cáñamo manufacturado en cañamazos, cables, cuerdas, cordajes ó en jarcias.

Baldes y bateas de madera, damezanas y banales, botellones y cantimploras de vidrio oscuro ó de barro, siempre que vengan vacíos.

Clase cuarta—(Cuatro centavos por kilogramo).

La cerveza y el lúpulo.

El acero sin manufacturar, el cobre, estaño y zinc manufacturado ó sin manufacturar, siempre que no estén preparados para techos.

Los alimentos preparados.

El alquitran, brea y azogue vivo.

La bola ó betun para el calzado, cepillos para embolar y almohazas, cepillos y peines para limpiar caballos.

Estofa ó filástica, espadaña ó estereras, fuelles y espejitos, hasta de 25 centímetros.

Las sustancias que sirven para condimentar la comida, como achote, cominos, canela, clavos de especia, mostaza, orégano y pimienta.

Juguets de madera, de carton, caucho, &.^a para niños.

Fósforos de palito ó cerilla y fuelles de todas clases.

Clase quinta—(Cinco centavos por kilogramo).

Pintura en polvo ó preparada, aguarrás, aceite de linaza, barniz y cola ordinaria.

Bayetas ordinarias y demas efectos manufacturados en el Ecuador ó en algun Estado de la Union.

Hoja de lata, fierro y estaño en láminas ó en batería de cocina.

Muebles ordinarios de madera.

Pieles curtidas ó sin curtir no manufacturadas.

Municiones y fulminantes, papel comun de lija y de estraza y útiles de escritorio.

Plomo en cualquier forma, pianos, órganos y demas instrumentos de música con excepcion de los órganos que se introduzcan para el servicio de los templos de las diversas poblaciones del Estado.

Mármol, jaspe ó alabastro manufacturado ó sin manufacturar.

Hueso, marfil de hueso y caucho manufacturado ó en bruto.

Libros en blanco, rayados ó sin rayar, libretines, lámparas y estampas en papel.

Fierro y acero manufacturados.

Clase sexta—(Ocho centavos por kilogramo).

Domésticas crudas, madapolanes y todos los géneros blancos, siempre que sean de algodón.

Los vinos en pipas, barriles ó cajas; el brandy ó cognac, la ginebra, los licores destilados y toda clase de líquidos.

Clase sétima—(Diez centavos por kilogramo).

Las esencias, perfumes, pastas y extractos para tocador, en cualquier forma
Las drogas de botica y todas las mercaderías ó efectos no expresados en las clases anteriores.

§. Las mercaderías extranjeras que se introduzcan para el consumo del Estado por puntos en donde no haya Aduana nacional, pagarán como de esta clase. (Artículo 19, ley 48).

CUNDINAMARCA.

Hé aquí la Tarifa de la Aduana Cundinamarqueza:

Por cada carga de licores extranjeros, excepto los vinos, \$ 16.

Por cada carga de vinos, excepto el tinto, \$ 6.

Por cada carga de vino tinto, 80 centavos.

Por cada carga de cigarrillos, \$ 10.

Por cada carga de pólvora fina, plomo en municiones y armas de guerra, \$ 10.

Por cada carga de escopetas y municiones para éstas, \$ 6.

Por cada carga de pólvora ordinaria para minas, \$ 6.

Por cada carga de nitro, 20 centavos, é igual cantidad por cada carga de azufre y de alambre para cercas.

Por cada carga de picadura de tabaco extranjero para la fabricacion de cigarrillos, \$ 1-60.

Las Juntas administradoras de los caminos del Estado, ménos la del de Occidente, cobrarán 1 peso por cada carga de mercancías y licores extranjeros que salgan de Bogotá.

Se entenderá por carga de efectos extranjeros, para los derechos de peaje, dos bultos cuyo peso no exceda de 150 kilogramos. En los bultos conducidos á

espaldas humanas, se computará el peso, para el pago del impuesto, en la forma indicada.

Por cada carga de máquinas de coser y de todas las que sirvan para usos industriales, 20 centavos.

Toda carga de mercancías que se introduzca al Estado, pagará, además de los derechos contenidos en los artículos anteriores, la suma de 1 peso, con destino especial para los gastos de construcción del Ferrocarril de los Manzanos á Bogotá. Pagará este impuesto adicional toda carga de mercancías, sin más excepciones que las constitucionales.

M A G D A L E N A .

15 por 100, como en Bolívar, de recargo sobre el importe de la liquidación de la Aduana, á excepción de los siguientes artículos que tienen derecho especial, á saber :

El maíz, 50 centavos por cada 100 kilogramos.

La harina, 3 id. por cada 1 kilogramo.

El tabaco de mascar, 5 centavos por cada 1 kilogramo.

El heno, 50 centavos por cada 150 kilogramos.

Los vinos y licores dulces, 60 centavos por cada 16 litros.

El aguardiente, \$ 5 sobre cada 16 litros que no exceda de 22°. El que exceda de 22° paga 10 centavos más por cada grado de diferencia.

El vino tinto y la cerveza libres.

S A N T A N D E R .

Un solo derecho, uniforme y verdaderamente módico, de \$ 4 por cada carga de mercancías de 10 arrobas, (Ley 18 de 15 de Julio de 1880).

T O L I M A .

\$ 2 por cada carga de mercancías.

\$ 4 por cada carga de licores extranjeros.

Sal, 20 centavos de peaje por cada carga.

La ley de orden público, que debe considerarse como una alta aspiración, como un noble ensayo de la civilización y el patriotismo para cerrar la era salvaje de los pronunciamientos y de las revoluciones, descrédito y ruina de Colombia, presupone, debe

presuponer que los ciudadanos y los pueblos encuentren por las vías pacíficas de la opinión y del sufragio, y en el funcionamiento de las instituciones, el remedio contra las tiranías, contra las iniquidades, contra las injusticias que los opriman. Supone, debe suponer, que los Altos Poderes federales se mantienen á una altura inconmensurable sobre las bajas artes de la política; que son los verdaderos poderes conservadores y moderadores de la Constitución, y que en ellos debe hallar segura represión todo abuso, cumplida satisfacción toda injusticia.

El Senado de Plenipotenciarios y la Corte Suprema federal son estos Poderes, y de ellos dependerá en adelante el orden público y la existencia de nuestra nacionalidad.

Por lo que hace á los abusos de que vengo ocupándome, ellos deben caer, ó por una ley especial del Congreso, ó por un acto de aquellos Poderes, que suspenda y anule las leyes de los Estados que gravan la introducción, circulación y tránsito de las mercancías extranjeras, en cumplimiento del artículo 8.º de la Constitución, que dice:

“En obsequio de la integridad nacional, de la marcha espedita de la Unión y de las relaciones pacíficas entre los Estados, éstos se comprometen:

“4.º A no gravar con impuestos, *antes de haberse ofrecido al consumo*, los objetos que sean ya materia de impuestos nacionales, aun cuando se hayan declarado libres de los derechos de importación; ni los productos destinados á la exportación, cuya libertad mantendrá el Gobierno general.”

No hay necesidad de que ninguna ley nacional haya explicado qué es consumo, ó cuándo es que una cosa se ofrece al consumo: el significado de las palabras lo definen el Diccionario de la lengua y los principios de la ciencia.

El tránsito no es el consumo. El consumo es el último término de la evolución económica, y se marca en las operaciones de cambio, por medio de las cuales pasan las cosas al poder del consumidor. Una mercancía que vá de tránsito, vá pregonando, por el mismo hecho, que aún no ha llegado al lugar de su destino, que vá en busca del mercado donde debe ser consumida.

Si el sabio precepto del inciso 4.º, artículo 8.º de nuestra Carta fundamental, hubiera sido rectamente interpretado y enérgicamente sostenido por los Altos Poderes federales, los objetos que son materia de impuestos nacionales, como la sal y las mercancías extranjeras, no podrían ser gravados por los Estados en forma de peajes, á su tránsito por las vías públicas, sino únicamente en forma de derechos de patente sobre los establecimientos comerciales de su espendio.

TARIFA PROPIAMENTE DICHA.

Los derechos de importacion que hoy gravan las mercancías extranjeras á su paso por la Aduana se componen :

De los derechos primitivos establecidos por los artículos 359 y 360 del Código Fiscal ;

Del 25 por 100 adicional, decretado en 25 de Junio de 1874; y

Del 40 por 100 de recargo sobre el derecho primitivo y el adicional que ordenó la ley 11 de 1877.

Este gravámen es enorme, es absurdo, es bárbaro. Equivale por sí solo á un 50 por 100 de derechos *ad valorem* sobre la generalidad de las mercaderías ; y sobre los artículos de más extenso consumo representa :

56 por 100 sobre las telas blancas de algodón, como bogotanas, medias bogotanas, liencillos, &.^a

75 por 100 sobre las pintadas y estampadas, como zarazas, mucelinas, regencias, &.^a &.^a

40 por 100 sobre la bayeta.

37 por 100 sobre las telas ordinarias de lino.

20 por 100 sobre las herramientas para la agricultura.

25 por 100 sobre los vinos.

50 por 100 sobre la ropa hecha.

He dicho que es absurdo, y la demostracion es sencilla.

En el año económico de 73 á 74, último en que se cobraron los derechos primitivos, las Aduanas produjeron \$ 2.800,000. Aun suponiendo que el país hubiera permanecido estacionario en su produccion y en sus consumos, ó sea en el incremento de su

riqueza, durante los últimos 10 años, las Aduanas con el recargo de un 75 por 100 deberían haber producido \$ 4.900,000 por año, y si sólo han producido despues del recargo :

\$ 2.318,970 en 74 á 75.

2.353,548 en 75 á 76.

2.140,725 en 76 á 77.

3.906,090 en 77 á 78.

3.952,150 en 78 á 79.

3.463,435 en 79 á 80.

3.882,044 en 80 á 81.

4.304,905 en 81 á 82; y

4.360,412 en 82 á 83, es porque el alto derecho restringe el consumo ó estimula el contrabando: no hay término medio.

“Esto depende, como decia en la Memoria del año pasado, de que las clases pobres, jornaleras ó trabajadoras, como comunemente se las llama, tienen una fuerza de contraccion extraordinaria para restringir sus consumos hasta ponerlos al nivel de su salario; y como son estos consumos los que forman la inmensa masa de la materia imponible, los milímetros ó los miligramos de la contraccion espasmódica de estos consumos, forman al cabo de un año un inmenso guarismo en la sustraccion total.

“Una equivocacion al graduar el impuesto, que encarezca en 20 ó 30 centavos la camisa del jornalero, hace que este jornalero achique la camisa ó se arregle de manera que ella le dure 4 ó 6 meses más; y los 2, 3, 4 ó 5 millones de varas de la tela, sustraídos al consumo de un año por estas clases trabajadoras, vendrán á causar, con grande asombro del ignorante ó del empírico, una enorme disminucion en el producto del impuesto.”

Los crecidísimos derechos de nuestra Tarifa, agregados á los derechos de consumo y peaje de los Estados, y al 25 por 100 del premio de las letras sobre Europa, tienen reducido el comercio al último grado de abatimiento y de postracion.

Aliviarlo de una parte de estos gravámenes; abolir, suprimir todas las trabas y vejaciones inútiles de la parte procedimental, que hoy lo agovian; darle alas para que vuele y lleve y traiga

la riqueza que nos falta, sería una obra de redencion y verdaderamente digna de un Gobierno ilustrado.

Puede calcularse por estas reflexiones con cuánto dolor, con cuánta pesadumbre prestaría mi firma, bajo el imperio de la necesidad, para los árbitros transitorios y empíricos, consistentes en el recargo de un 25 por 100 á los derechos de la clase 5.^a de la Tarifa y en la reduccion del plazo para el pago de los derechos de importacion. Ojalá que ántes de la reunion del Congreso pudiesen derogarse estos decretos!

Las formalidades á que nuestras leyes sujetan las operaciones comerciales en los puertos de embarque son absolutamente inútiles, vejatorias, represivas y monopolistas de la industria comercial, la cual debe dejarse en aptitud de ser ejercida por todo el mundo, directamente entre los importadores y compradores colombianos, y los productores y fabricantes extranjeros, sin intervencion de empleados consulares.

Creo que Colombia es el único país del mundo á donde no pueda llegar un buque si no ha sido expresamente despachado para sus puertos por los agentes consulares del país en el extranjero; el único á donde no pueden hacerse envios directos de cualquier lugar, por los fabricantes mismos, ó por cualquier persona, porque estos despachos no pueden verificarse sino por comisionistas especiales, que sepan toda la jurisprudencia necesaria para preparar el expediente ante los Cónsules residentes en los puertos de embarque.

En todos los países del mundo, las Aduanas liquidan los derechos sobre los sobordos y los manifiestos que presentan los Capitanes y los consignatarios ó dueños de las mercancías en el puerto de su destino, sin exigir que estos mismos documentos hayan sido ántes presentados ante los Cónsules del país en el lugar de la exportacion.

Semejante complicacion, tantas dificultades, tan minuciosos detalles, tantos y tan pueriles requisitos, han conferido de hecho el monopolio de nuestro comercio á unas pocas casas de comisionistas que han hecho una profesion aparte del estudio de semejante teología.

Mi ley de Aduanas sería muy sencilla; sería la siguiente:

Artículo 1.º El Jurado de Aduanas hará publicar una nueva Tarifa para el cobro de los derechos de importacion, la cual principiará á regir en todas las Aduanas de la República, desde el dia.....y que se compondrá de las siguientes clases :

1.ª De una clase libre compuesta de todos los artículos que hoy están exceptuados del pago de derechos, ó mejor dicho, de todos los que no forman las clases 2.ª, 3.ª, 4.ª y 5.ª de la Tarifa vigente, los cuales pagarán un derecho de balanza de 1 centavo por kilogramo como remuneracion del gasto que ocasione su despacho en la Aduana.

2.ª De una clase gravada con 5 centavos por kilogramo, compuesta de todos aquellos artículos voluminosos y pesados, que por lo comun no se contienen en cajas, fardos ó bultos cerrados, de muy poco valor relativo á su volúmen y peso, comprendidos hoy en las clases 2.ª y 3.ª de la Tarifa ; que á juicio del Jurado de Aduanas no puedan resistir el derecho más alto de la 3.ª clase del presente arancel,

3.ª De una clase compuesta de los artículos que el Jurado de Aduanas exceptúe de las clases 2.ª y 3.ª, de conformidad con lo dispuesto en el inciso anterior, y de todas las mercancías que hoy forman las clases 4.ª y 5.ª de la Tarifa vigente, la cual pagará 40 centavos por kilogramo, ó bulto cerrado.

Artículo 2.º La Aduana abrirá y reconocerá, sin excepcion, bulto por bulto y pieza por pieza, todas las mercancías que se importen como pertenecientes á las clases 1.ª y 2.ª de esta Tarifa.

Artículo 3.º Queda abolida la formalidad de la certificacion de facturas y sobordos por los Agentes consulares de la República en los puertos de embarque. Las Aduanas harán el reconocimiento de las mercaderías y la liquidacion de los derechos sobre los sobordos y manifiestos que les presenten los Capitanes y consignatarios de las mercancías en los puertos de su destino, y á estos documentos se entenderán aplicables las penas y disposiciones del Código Fiscal, que determinan las formalidades con que deben hacerse las importaciones, por las Aduanas de la República.

Artículo 4.º Desde la publicacion de esta ley, en el *Diario Oficial*, cesará de hecho el cobro de todos los impuestos, de cualquier clase y denominacion que sean, que los Estados y los Distritos tengan establecidos con el nombre de derechos de consumo, de peaje ó de pontazgos sobre las mercancías extranjeras, las cuales circularán libremente por todo el territorio de la República, sin poder ser gravadas por los Estados ó por los Distritos, en otra forma que en la de derechos de patente sobre los establecimientos comerciales en que se den al consumo.

Artículo 5.º Los fraudes contra la renta de Aduanas, especificados en los números 2.º, 3.º, 5.º, 6.º, 7.º, 10 y 11 del artículo 325 del Código Fiscal, se considerarán en adelante como verdaderos delitos, y serán castigados, además de las penas que allí se determinan, con inhabilitacion de 1 á 4 años para ejercer el comercio, en relacion con las operaciones de las Aduanas, y con reclusion de 1 á 4 años.

Pero á falta de una ley de esta clase, que por sí sola ilustraría los Anales de un Congreso, el proyecto que por tres veces pasó de la Cámara al Senado, durante las últimas sesiones, y que

desgraciadamente no alcanzó á convertirse en ley, satisface á las más premiosas necesidades del comercio y de la reorganizacion de la renta. Dice así:

PROYECTO de ley "reformatoria de la Tarifa de Aduanas y otras disposiciones fiscales."

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia.

DECRETA:

Art. 1.º Desde el dia 1.º de Noviembre del presente año, comenzarán á quedar gravados con el derecho de importacion de un centavo por kilogramo bruto, los siguientes artículos:

1.º Los ácidos sulfúrico, nítrico y clorhídrico, el clorato de potasa, el sulfuro de carbono y la benzina;

2.º Todos los artículos marcados con los números 2, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29 y 30 inclusive que debían sufrir el gravámen de un centavo, como pertenecientes á la 1.ª clase, segun la Tarifa formada por el Poder Ejecutivo en 1880, conforme á la ley 40 y al Decreto ejecutivo número 3 (bis), del 21 de Setiembre del mismo año; Tarifa que fué confirmada en índice alfabético en los números 4,926 y 4,933 del *Diario Oficial* de 25 de Enero y 2 de Febrero de 1881;

3.º Los altares, Capillas órganos, campanas, púlpitos y pilas para las iglesias;

4.º Los artículos siguientes, para empaque ó envace: damajuanas ó banales; botellones, botellas, frascos y frasquitos de vidrio ó de barro ordinario; la tela ordinaria de cañamazo, fique ó jeníquén, embreado ó sin embrear, con ó sin papel impermeable, y el papel para envolver ó empacar, inclusive el de colores;

5.º Los equipajes de los pasajeros, hasta el peso de ciento veinte y cinco kilogramos por persona, siempre que los efectos sean evidentemente de su uso, y sean presentados por ellos mismos al tiempo de pasar por las Aduanas y entrar en el Territorio de la Union. Por el exceso pagarán como de la 5.ª clase;

6.º El hierro en bruto, el zinc en láminas, los materiales para penitenciarías, los relojes para el uso público de los Distritos, y los materiales y aparatos para las fuentes públicas;

7.º Los sacos de cañamazo ó lona de cáñamo, ó de otra tela más ordinaria que la lona, propios para empaques de productos exportables, con ó sin barniz ó papel impermeable;

8.º Los artículos que estando en la 3.ª de las clases especiales de dicha Tarifa, fueron especificados como "libres de derechos de importacion," con los números 12 y 23;

9.º El *tabaco* en *picadura*, el papel especial y la maquinaria para la fabricacion de cigarrillos;

10. Los monumentos, estatuas y verjas de hierro, con destino al ornato de los edificios y plazas públicas, cementerios y hospitales.

§.º 1.º Todos los artículos que ántes han sido "libres de derechos de importacion" y no quedan mencionados en el presente artículo, como gravados con un

centavo, continuarán libres de todo derecho. También quedan comprendidos en la clase 3.^a "especial de la Tarifa actual, las cajetillas de carton propias para el envase de fósforos.

§.º 2.º El derecho de un centavo de que trata este artículo, se hará efectivo solamente en su mitad, desde el 1.º de Noviembre hasta el 31 de Diciembre, y en su totalidad, desde el 1.º de Enero de 1884 en adelante.

Art. 2.º Desde el día 1.º de Noviembre pertenecerán á la 2.^a clase (gravados con cinco centavos por kilogramo bruto), los artículos siguientes:

1.º El *acero* no manufacturado ó propio para aligarlo con el hierro, en barras, planchas ó barillas brutas. (En taladros continúa perteneciendo á la 3.^a clase);

2.º Las *aguas minerales* aplicables como bebida medicinal;

3.º Los arneses para el tiro de carros y carruajes;

4.º Los *libros impresos* de cualquiera clase, con excepcion:

(a) De los autores colombianos, impresos en países extranjeros, que pagarán sólo un centavo;

(b) De los formados con música, ya sean manuscritos, litografiados ó impresos;

5.º Las bujías ó velas esteáricas y de kerosine ú otra grasa, y la estearina en pasta, sin comprenderse las velas y bujías de cera, que continúan perteneciendo á la 3.^a clase;

6.º La loza, no solamente empacada en guacales ó barriles, sino también en cajas ó de cualquiera otro modo, con excepcion de la que venga en botones, sin forro de ninguna especie, que pertenece á la 3.^a clase; en juguetes, que pertenece á la 4.^a, y en joyas, que pertenece á la 5.^a;

7.º El *petróleo*;

8.º Fulminantes para minas y pólvora para minas;

9.º El hierro manufacturado en anclas y rezones;

10. La pintura en polvo ó preparada, el aceite de linaza para prepararla, y las brochas ordinarias;

11. El plomo sin manufacturar, y el plomo y el zinc laminados para empaques; y

12. Las uvas pasas.

Art. 3.º Asimismo, desde el 1.º de Noviembre pertenecerán á la 3.^a clase, (gravados con veinte centavos por kilogramo bruto), los artículos siguientes:

1.º La *alfombra* para tapices, sea de lana ó tramada, y en piezas, no en tapetes ó alfombritas;

2.º Los *muebles de hierro*, ménos las camas y demas objetos comprendidos en el número 22 de la 2.^a clase de la Tarifa;

3.º Los *muebles de madera*, cuyo peso total, considerada cada pieza completa, exceda de dos kilogramos, (ménos los espejos de más de veinticinco centímetros, que corresponden á la 4.^a clase); sin comprenderse los colchones, cojines y demás adornos de lujo, cuando vienen solos, que corresponden á la clase á que pertenece la materia principal de su composicion, considerándose como materia principal el forro. Pertenecerán á la 5.^a clase los muebles de madera que

adelante se especificarán. Es entendido que los muebles que, conforme á este inciso, pertenecen á la 3.^a clase, pagarán un recargo adicional de veinticinco por ciento; y

4.^o La tinta para escribir.

Art. 4.^o Desde de la misma fecha expresada pertenecerán:

(a) A la 4.^a clase, (gravados con cuarenta centavos por kilogramo bruto):

1.^o Las telas de lana comunmente llamadas bayeta y bayeton, y las frazadas de lana de una sola tela y sin dibujos;

2.^o Las *bebidas espirituosas*, como aguardiente, brandy, cognac, ginebra, ron, wiskey, y demás licores destilados que tienen por base el alcohol;

3.^o Los *dulces* preparados en confites, almíbar, cremas, jaleas, pastas y otras formas análogas, y en *frutas pasas* de todas clases, con excepcion de las uvas;

4.^o El tabaco no manufacturado;

5.^o Los aceites comestibles;

(b) A la 5.^a clase (gravados con sesenta centavos por kilogramo bruto), los siguientes:

1.^o Las *armas* de toda clase, (no comprendidas las escopetas comunes ó que no sean de precision), y las municiones propias para las de fuego, como cápsulas y cartuchos, (en las cuales no se comprende la *municion* comun, fina ó gruesa, que se emplea para escopetas); con la excepcion que se mantiene en favor de los Gobiernos constitucionales de los Estados, cuyas importaciones de esta clase continúan comprendidas en la clase libre de todo derecho;

2.^o El bronce manufacturado en objetos de adorno ó en muebles, cuyo peso, por cada pieza completa, sea menor de tres kilogramos;

3.^o Los *retratos* y *láminas* de cualquiera clase y materia;

4.^o Los *muebles* de madera (no comprendidos los espejos), cuyo peso total, por pieza completa, no exceda de dos kilogramos;

5.^o La música, sea en libros ó en hojas ó cuadernos, impresa, manuscrita ó litografiada;

6.^o Los *útiles* para cacería, correspondientes á las armas de fuego &.^a que sean de 5.^a clase. (Los correspondientes á escopetas, pagarán el mismo derecho que éstas, como accesorias),

Art. 5.^o Con excepcion de los objetos mencionados en los incisos 2.^o y 8.^o del artículo 1.^o, que seguirán la regla establecida en el párrafo 2.^o del mismo, todas las alzas y bajas que deban producirse en los derechos de importacion á virtud de la presente ley, se harán efectivas en el término de diez meses, y por décimas partes, desde el 1.^o de Noviembre de este año; de manera que en dicho mes se percibirá de más ó de ménos, respectivamente, la décima parte del aumento ó de la disminucion, en Diciembre otra décima parte, y así sucesivamente, hasta completar la respectiva cuota de alza ó baja.

§.^o Los efectos que al recibo de esta ley en la Aduanas hubieren sido abandonados para el pago de los derechos de importacion, quedarán comprendidos en las disposiciones que ella contiene, así para la liquidacion de tales derechos como para lo dispuesto en el artículo 15.

Art. 6.^o El Poder Ejecutivo podrá autorizar á los acreedores de la Nacion

cuyas acreencias tengan asignado fondo de amortizacion, ó pago con unidades ó parte del producto de los derechos de importacion á que establezcan en las Aduanas Agentes encargados de invigilar las operaciones de éstas y de cerciorarse de que ni se defrauda á la renta de algun modo, ni se distraen de su legal aplicacion las partes ó unidades destinadas al pago ó amortizacion de dichas acreencias.

§.º Si el Poder Ejecutivo hiciere uso de esta facultad, se pondrá de acuerdo con los interesados para fijar las asignaciones de que gocen dichos Agentes, las cuales podrán ser de cargo del Tesoro nacional, hasta en la mitad de su importe.

Art. 7.º Sin perjuicio de la publicacion de la presente ley, los Cónsules y demás Agentes de la República encargados de la certificacion de facturas, en los puertos extranjeros, notificarán por medio de carteles fijados en sus oficinas y de circulares dirigidas á los comisionistas que en los países respectivos hagan remesas de mercaderías con destino á Colombia, que desde treinta dias despues de la fecha de la notificacion, se practicarán las reglas siguientes:

1.ª Al pié de toda factura consular, el remitente ó persona que la suscriba, deberá añadir y suscribir la nota siguiente:

“El infrascrito (ó los infrascritos, segun el caso) declara bajo su palabra de honor que el contenido de los bultos especificados en esta factura, está fielmente de acuerdo con lo expuesto en ella.”

2.ª Que en caso de reincidencia en alguna inexactitud fraudulenta, declarada por la Aduana respectiva, todos los Cónsules y Agentes consulares de la República, rehusarán certificar las posteriores facturas de los comisionistas ó remitentes que hubieren incurrido en dicha reincidencia, y además, los nombres de éstos serán publicados en el *Diario Oficial*, con especificacion de los casos ocurridos.

Art. 8.º La notificacion de que trata el artículo anterior, la harán los Cónsules y Agentes consulares dentro del término de veinte dias despues de recibir el número del *Diario Oficial* en que se publique la presente ley; y cuidarán de hacer comprender que proceden á virtud de una disposicion general sin referencia á determinada persona, adoptada para evitar ó reprimir el contrabando; disposicion que será permanente.

Art. 9.º Salvo los casos en que se hayan celebrado contratos por el Gobierno nacional y los de los Estados para fomentar mejoras materiales, ó hacerlas ejecutar por su cuenta, deberá entenderse que desde el 1.º de Noviembre del presente año, cesan todas las franquicias concedidas por leyes anteriores en favor de empresas de ferrocarriles, caminos, telégrafos y otras mejoras materiales, en cuanto no se refieran á los siguientes artículos, respecto de los cuales se mantiene la franquicia:

1.º Rieles, y todos los objetos necesarios para fijarlos ó hacerlos funcionar sobre los durmientes ó traviezas;

2.º Locomotoras y toda clase de máquinas de traccion y sus accesorios necesarios, así como máquinas para levantar pesos, mover tierras, construir puentes ó edificios ó ejecutar otras operaciones indispensables para la construccion ó conservacion de los ferrocarriles y demás obras mencionadas;

3.º Carros, carretas y todos los objetos comprendidos en el material rodante;

4.º Alambre telegráfico, aisladores y máquinas de telegrafía, con las baterías necesarias para hacerlas funcionar ;

5.º Toda clase de máquinas, aparatos y útiles y objetos indispensables para montar ferreerías y hacerlas producir ;

6.º Las herramientas puramente necesarias para los trabajos de construcción y conservación de los ferrocarriles, ferreerías y telégrafos ; y

7.º En general, todos aquellos objetos que, no siendo aplicables á la venta á particulares, ni al uso particular ó consumo de los empresarios, sus ingenieros, empleados y obreros, son indispensables para la ejecución de las obras materiales.

Art. 10. El Poder Ejecutivo deberá dictar todas las medidas conducentes, respecto de las franquicias de que trata el artículo anterior : 1.º á impedir que con ellas se defraude á la renta de Aduanas ; 2.º A cerciorarse de que son reales y efectivas las empresas que las mencionadas franquicias tienden á fomentar ó proteger ; 3.º A obtener las convenientes garantías para que se haga efectivo el pago posterior de los derechos de importacion, cuando los objetos importados á virtud de las franquicias no tengan la debida aplicacion.

Art. 11. Los artículos que, conforme á esta ley, no deban quedar favorecidos por las franquicias, pagarán desde el 1.º de Noviembre los derechos que les correspondan, segun su clase, conforme á la Tarifa general y á las disposiciones de esta misma ley.

Art. 12. Desde el dia 1.º de Noviembre del presente año quedarán totalmente suprimidas las franquicias concedidas por disposiciones anteriores, respecto de determinados artículos ó determinadas localidades, con el objeto de neutralizar ó disminuir los males causados por la langosta. Los artículos que á virtud de dichas franquicias estuvieron libres de derechos, volverán á pagar, desde la fecha citada, los que les correspondan, segun su clase, conforme á la Tarifa y á los artículos 1.º, 2.º, 3.º y 4.º de esta ley.

Art. 13. El pago de los derechos de importacion causados por los introductores de los Estados, se podrá hacer consignando el 10 por 100 en dinero en las Administraciones principales de Hacienda del Estado respectivo, ó en las oficinas que hagan las veces de éstas, en donde hayan sido suprimidas, y el resto (deducido el 10 por 100 que es pagadero al contado en las Aduanas) en la Tesorería general. Dicho 10 por 100 se destinará de preferencia al pago de los sueldos de los empleados civiles nacionales que presten sus servicios en los Estados, y el excedente, si lo hubiere, al pago de la fuerza pública acantonada en ellos.

Art. 14. El calzado para hombre, la ropa hecha (con excepcion de las medias y calcetines, camisetas ó camisas interiores, calzoncillos y aquellos artículos que perteneciendo á la categoría de la ropa hecha, salen íntegramente confeccionados de las fábricas, sin obra de mano posterior), y los artículos confeccionados de talabartería, sufrirán un recargo de 25 por 100 además del derecho de la 5.ª clase que les corresponde segun la Tarifa.

Art. 15. Desde el 1.º de Noviembre del corriente año cesará la facultad concedida á todo introductor por el artículo 173 del Código Fiscal, de dejar en la Aduana las mercancías por el importe del derecho.

§.º Con las mercancías abandonados por sus derechos hasta el 31 de Octubre del presente año, se continuarán cumpliendo las disposiciones vigentes.

Art. 16. Exímece del pago de los derechos de importacion el mobiliario que introduzcan los Gobiernos de los Estados para el servicio especial de sus respectivas legislaturas y presidencias ó gobernaciones. Esta exencion durará por el término de tres años.

Art. 17. Los Administradores de Hacienda, ó los Inspectores de puertos, ú otros empleados nacionales que sean más adecuados, segun lo determine el Poder Ejecutivo, ejercerán las funciones de los Cónsules Colombianos para el efecto de certificar facturas y sobordos, cuando se hagan reexportaciones de los puertos francos con destino á otros puntos de la República, que no gocen de franquicia.

Art. 18. Cuando ocurriere el caso previsto en el artículo 11 del Código Fiscal, violándose la prohibicion en el contenido, todo buque encontrado con carga en un puerto no habilitado ni franco, sin los papeles necesarios, será decomisado, así como su carga, aunque no la hubiere desembarcado, siempre que su Capitan no pueda comprobar plenamente que la arribada á dicho puerto no habilitado ni franco, ha sido ocasionada por la imperiosa necesidad de salvarse de naufragio, ó de evitar la persecucion de un buque enemigo.

Art. 19. El inciso 7.º del artículo 326 del Código Fiscal queda reformado así:

7.º En el 8.º, multa al Capitan, de la mitad, y al Agente consular respectivo, de la otra mitad, de los derechos de importacion del cargamento de los bultos á que se refiera la inexactitud ó deficiencia, segun su clase; y en caso de que las mercancías correspondan á la 1.ª clase de la Tarifa, será la multa total la mitad de los derechos, considerados éstos como de la 2.ª

Art. 20. El parágrafo del artículo 326 del Código Fiscal quedará como 1.º, y como 2.º el siguiente:

§.º 2.º Si por cualquiera causa no se llevare á efecto la parte de la multa impuesta por el inciso 7.º al Agente Consular Colombiano, éste perderá el empleo, quedando por seis meses en incapacidad de obtener ningun otro, miéntras no sea relevado de la pena legalmente, la cual le impondrá administrativamente el Poder Ejecutivo.

Art. 21. Desde la publicacion de esta ley, el derecho de internacion de sales al respecto de treinta centavos por cada doce y medio kilogramos, se recaudará en los puertos de la Gloria, Puerto nacional, Bodega central ó Bocas de Lebrija, Boca del Dique de Paturia, Puerto Wilches, Bocas del Sogamoso, Puerto de Santander, Bocas del Carare, San Bartolomé, Puerto Berrío, Nare, Honda, Puerto de Bogotá, y demás puertos ribereños del rio Magdalena, de los Estados de Santander, Antioquia, Tolima y Cundinamarca, que el Poder Ejecutivo tenga á bien designar, por empleados de Hacienda de los Estados á que dichos puntos pertenecen. Cada uno de los Estados mencionados tiene derecho al 75 por 100 de lo que por este impuesto recaude, siendo de su cargo los gastos de recaudacion: el 25 por 100 restante pertenecerá á la Nacion.

§.º 1.º El Poder Ejecutivo dictará las disposiciones convenientes para la cumplida ejecucion de lo ordenado en este artículo.

§.º 2.º Hasta los noventa dias despues de publicada esta ley en las capitales de los Estados de Bolívar y el Magdalena, no quedarán canceladas definitivamente

las guías de que trata el parágrafo 2.º del artículo 7.º de la ley 46 de 1882, (18 de Agosto), sobre libre elaboración de sales.

§.º 3.º Tan luego como esté abierto el camino de occidente en el Estado de Boyacá, el Poder Ejecutivo hara extensivas à dicho Estado y al puerto donde termine dicho camino en el rio Magdalena, las disposiciones de este artículo.

Art. 22. Quedan reformadas, segun los términos de la presente ley, la 40 de 1880 que reformó la Tarifa de Aduanas, derogándose expresamente los artículos 3.º y 5.º, y tambien reformadas las disposiciones legales que han concedido franquicias respecto de artículos determinados y de determinadas obras ó empresas. Asimismo quedan derogados los artículos 6.º y 7.º de la ley 46 de 1882, "sobre elaboración de sales"; y reformadas y derogadas, segun el caso, las demás disposiciones legales sobre Aduanas y asuntos fiscales que se hallen en discordancia ó en oposicion con esta ley.

Art. 23. Ninguna reforma de la Tarifa de Aduanas podrá llevarse á efecto sin que preceda el término de un año entre la expedicion y ejecucion de la ley que la establezca.

Dada &.^a

Adoptado por la Cámara de Representantes en tercer debate, en sesion de la fecha.

Bogotá, 10 de Setiembre de 1883.

El Presidente,

Por el Secretario,

CÁRLOS A. OTÁLORA.

L. Pareja R.

FRANQUICIAS.

Gracias á que el infrascrito se propuso, por principio y por sistema, interpretar en sentido restrictivo, cómo debe interpretarse todo privilegio, las disposiciones relativas á franquicias ó exención de derechos, los artículos libres que en el año de 1881 á 1882 ascendieron á 25.700,000 kilogramos, bajaron en el último á 14.400,000. Como en el primero, el peso total de las importaciones fué, en números redondos, de 46 millones de kilogramos, y en el último de 36 millones, la proporcion de los artículos libres ha bajado de 54 á 38 por 100.

Pero la renta de Aduanas, minada como está por la ambigüedad y latitud de las disposiciones legales que otorgan las franquicias, no puede dejarse á la merced del capricho ó del celo personal del Secretario de Hacienda que aplica esas leyes; y como el mal tiene su fuente en esas disposiciones, véome obligado á repetir aquí lo más sustancial de lo que á este respecto dije en mi Memoria del año pasado, á saber:

“Debo llamar muy seriamente la atencion del Congreso hácia la extraordinaria proporcion en que ha crecido, de 1879 para acá, la cantidad de los artículos libres que se introducen por las Aduanas, á virtud de las muchas franquicias concedidas y de la latitud ó vaguedad de los términos de las diversas leyes que las han otorgado, lo cual está minando por su base el producido de la Renta.

.....

.....

“Hasta 1878 los artículos libres no habian pasado de 3.200,000 kilogramos. Las leyes 38 de 1878 y 38 de 1881 principiaron á ampliar las franquicias en tales términos que en 1879 la importacion de artículos libres ascendió á 7.800,000 kilogramos; en 1880 á 10.600,000; en 1881 á 13.700,000; y en el último año económico, terminado en 31 de Agosto de 1882, á la enorme suma de 25.700,000. Gran parte del aumento se explica desde luego por la introduccion de materiales para los ferrocarriles, puentes y demás obras públicas en construccion; pero el mal, bajo el punto de vista fiscal no está en eso, que ojalá se hubiera centuplicado la introduccion por esa causa, sino en las franquicias que no tienen razon de ser, y en la latitud con que están concedidas las que tienen derecho á existir, y á cuya sombra es racional suponer que se ocultan introducciones clandestinas de considerable cantidad de objetos, que así pueden destinarse al servicio de las empresas favorecidas como á otros usos.

“Para persuadirse de que no es temeraria esta presuncion, basta recordar las palabras de la ley 38 de 1881, que declara libres de derechos ‘los útiles y *demás objetos* necesarios á la realizacion de *cualquiera obra pública* de cualquier Estado de la Union;’ y hace extensiva la exencion á ‘los víveres y las medicinas que necesitaren los empresarios para los empleados y peones de cualesquiera obras de fomento, cuando la construccion de dichas obras se hiciere en lugares despoblados y malsanos.’

“En algunos casos ha llegado la ley hasta declarar la franquicia en favor de artículos para una empresa ‘aun cuando pudieran aplicarse á cualesquiera otros objetos distintos de aquel con que hayan sido introducidos’ (ley 15 de 1880).

“Con semejantes concesiones, tratándose de empresas de tanta magnitud como las que hay hoy en actividad, y recordando que son pocas las conciencias que se intranquilizan por despojos ó fraudes contra las rentas públicas, es fácil comprender hasta dónde habrán ido y hasta dónde continuarán yendo los abusos de estas franquicias tan pródiga y tan latamente concedidas.

“Hay otras que absolutamente no tienen razon de ser, y que sólo pueden explicarse por falta de conocimiento de los hechos, por preocupaciones económicas ó literarias, ó por las debilidades que nacen de la falta de independenciam personal en que se vive en estas sociedades parroquiales, donde todos somos amigos ó conocidos, y que permite á los audaces y especuladores esconder su interes privado bajo la capa de un interes público.

“El alambre de hierro ó acerado para cercas,—los libros impresos,—las imprentas que pidan los gobiernos de los Estados,—las máquinas cuyo peso total exceda de 1,000 kilogramos,—las máquinas de coser y sus anexas,—las máquinas y sus repuestos para beneficiar el café,—el mosto de cebada para hacer cerveza y la cerveza condensada,—la plata en barras,—las prensas, materiales y útiles para imprenta, para encuadernacion y litografía, inclusive tinta, papel blanco y carton,—el vino conocido con el nombre de tinto comun, catalan ó de Burdeos; ninguno de estos artículos tiene por qué figurar en la clase libre, á costa de un recargo del impuesto sobre otros artículos tanto ó más indispensables para la subsistencia ó el progreso, porque todos se traen al país por negocio y pueden y deben pagar un módico derecho. Muchos de ellos, como la plata en barras, los libros y el vino tinto, son artículos de rico comercio, que deben pagar por lo ménos 5 centavos por kilogramo. La rebaja del derecho no alcanza siquiera á pasar al consumidor; su importe ha quedado íntegramente en manos del introductor. En los otros no seria la imposicion de un centavo por kilogramo lo que detendria su importacion. Los aparatos y máquinas de esta clase están restringidos por los enormes gastos de transporte sobre las vias terrestres, y al lado de ellos no seria el importe del derecho lo que impediria introducirlos.

“Una máquina del peso de 10,000 kilogramos apenas pagaria \$ 100.

“Aun sobre una legua de ferrocarril en que entren 10,000 metros de rieles con el peso de 20 kilogramos ó 40 libras por metro lineal, el peso total seria de 200,000 kilogramos, y el importe del derecho á razon de 1 centavo por kilogramo, valdría \$ 2,000; y una legua de ferrocarril le vale al empresario desde 100 hasta 600 mil pesos, segun los contratos hasta ahora celebrados. Digo esto para demostrar que aun llevando hasta el extremo la abolicion de las franquicias, ningun daño causaria á las empresas el pago de 1 centavo por kilogramo, que, aunque insignificante para el Tesoro nacional, serviría en principio para obtener una estadística completa de las importaciones, y para prevenir los fraudes que á la sombra de aquellas franquicias se cometen.

“Mi opinion es que, para moralizar la renta de Aduanas minada ya por la especulacion y el favoritismo, ningun valor deberia entrar al país sin pagar algo, aunque fuera medio centavo por kilogramo, como indemnizacion de los gastos de recibo y despacho en las Aduanas.

“Pero si estas ideas no fueren aceptadas por demasiado rígidas, es indispensable que la lista de artículos libres se restrinja despojándola:

“1.º De los artículos que pueden soportar el derecho de la primera clase, gravada con 5 centavos;

“2.º De todas las exenciones de puro favoritismo, que constituyen verdaderas *raterías* sobre el Tesoro público; y

“3.º De la ambigüedad ó generalidad de los términos en que están concebidas las franquicias á las empresas de utilidad pública, como ferrocarriles, puentes, acueductos, penitenciarias, alumbrado público, &.^a, &.^a, &.^a Estas deben redactarse comprendiendo específicamente los aparatos, utensilios y materiales de *exclusiva* aplicacion á la empresa, como rieles, durmientes, carros, locomotoras, tubos, &.^a &.^a; pero de ninguna manera herramientas y artículos que así pueden servir para el ferrocarril, el acueducto, el puente, el gasómetro, &.^a, como para darse á la venta en el mercado. Los objetos de esta clase como pintura, clavazon, aceite, drogas, alimentos, loza, lona y multitud de otros artículos que están introduciéndose á la sombra de las franquicias, deben pagar el respectivo derecho.

“De otro modo no hay renta de Aduanas.”

Apoyado en estas consideraciones, en la penuria del Tesoro y en la autorizacion de la ley 11 de 1877, expidió el Poder Ejecutivo con fecha 3 de Diciembre último el siguiente Decreto:

DECRETO número 1,067 de 1883 (3 de Diciembre), por el cual se gravan con $2\frac{1}{2}$ y 1 centavo, respectivamente, varios artículos de clase libre de la Tarifa de Aduanas.

El Presidente de los Estados Unidos de Colombia,

CONSIDERANDO :

1.º Que de la renta de Aduanas sólo queda libre un 50 por 100, deducidos los gravámenes que la afectan para el pago de diversos créditos y auxilios para obras públicas, ó sea apenas una suma de \$ 2.000,000 sobre un producto bruto de \$ 4.000,000;

2.º Que de la renta de Salinas tampoco queda libre sino una suma de \$ 200,000, deducidos los gravámenes que la afectan y sus gastos de produccion ;

3.º Que ámbos guarismos reunidos apenas alcanzan á la exigua suma de \$ 2.200,000 que no llega al 60 por 100 de los gastos del servicio corriente ;

4.º Que hay por tanto un déficit permanente \$ 1.300,000 para cubrir los gastos ordinarios de la Administracion pública, calculados en \$ 3.500,000 ;

5.º Que la mayor parte, por no decir la totalidad de las exenciones que forman la clase libre de la Tarifa, son injustificables en principio, porque toda riqueza es instrumento de civilizacion y de trabajo y porque todo se trae al país por negocio ; y

6.º Que la Cámara de Representantes aprobó hasta por dos veces, en todos tres debates, y el Senado en segundo, un proyecto de ley reformativa de la Tarifa de Aduanas, por la cual se gravaba la mayor parte de los artículos libres con $2\frac{1}{2}$ centavos.

Haciendo uso de la autorizacion vigente que le concede el inciso 2.º, artículo 1.º de la ley 11 de 22 de Marzo de 1877, que dice :

“ Para.....gravar con $2\frac{1}{2}$ centavos por kilogramo los artículos que hoy están libres de tales derechos,”

DECRETA ;

Art. 1.º Con las excepciones establecidas en el parágrafo 3.º de este artículo, las Aduanas liquidarán y cobrarán desde el dia en que se reciba en ellas el *Diario Oficial* en que se publique el presente decreto, como lo dispone el artículo 7.º de la ley 40 de 1880, un derecho de $2\frac{1}{2}$ y 1 centavo por kilogramo, respectivamente, sobre los artículos que hoy son libres de derecho, á saber :

Parágrafo 1.º Pagarán $2\frac{1}{2}$ centavos por kilogramo los que siguen :

1.º El alambre de hierro ó acerado para cercas, las grampas, piezas ó palancas para asegurarlo, colocarlo y estirarlo.

2.º El hierro en bruto, el zinc en láminas y los relojes para el uso público de los distritos.

3.º Los impresos y libros impresos de cualquiera clase, tiquetes ó rótulos y avisos, aunque vengan con cuadros ó marcos.

4.º Las máquinas cuyo peso total exceda de mil kilogramos.

5.º Las máquinas que para la agricultura y la minería se introduzcan, sea cual fuere su peso.

6.º Las máquinas de coser y sus anexas, como de rizar &.^a

7.º Las máquinas y sus repuestos para beneficiar el café, introducidos total ó parcialmente, la tela de alambre galvanizada para estufas, los tuvos de hierro, abanicos, aventadores y techos de hierro, y, en general, todos los efectos y herramientas que se introduzcan para el mismo objeto.

8.º Las monedas legítimas de oro que no sean de ley inferior á las que emita la Nacion.

9.º El mosto de cebada ó de otra materia fermentada ó infermentada, líquida ó sólida, para hacer cerveza y la cerveza condensada.

10. Los motores de cualquiera clase ó fuerza y las máquinas para las empresas fabriles y mineras.

11. La plata en barras y las monedas de plata á la ley de novecientos milésimos.

12. El plomo en lingotes y el azogue, destinados para los trabajos de minería.

13. La potasa ó soda cáustica, las cenizas y sales de soda y la resina de pino.

14. Las prensas, materiales y útiles para imprenta, para encuadernacion y litografía, inclusive tinta, papel blanco y carton, destinados á estas industrias.

15. El subcarbonato de potasa.

16. El subcarbonato de soda.

17. Los uniformes para el cuerpo de serenos de Bogotá y para los Jefes y Oficiales de la Guardia colombiana en servicio activo.

18. Los útiles y aparatos destinados al establecimiento, sostenimiento y mejora del alumbrado público de las poblaciones.

19. El vino conocido con el nombre de *tinto comun*, como el Catalan, el Burdeos &.^a, en barriles, pipas ó damajuanas.

Parágrafo 2.º Todos los demás efectos no comprendidos en la anterior denominacion ni en las excepciones del parágrafo 3.º que hoy gozan de franquicia, pagarán un centavo por kilogramo.

Parágrafo 3.º Continuarán gozando de absoluta franquicia los siguientes :

1.º Todos los que se introduzcan por cuenta del Gobierno de la Union, de cualquiera naturaleza que sean ;

2.º Los efectos que para su uso traigan consigo ó hagan traer los Ministros públicos y Agentes diplomáticos extranjeros que se acrediten cerca del Gobierno de la Union, siempre que las naciones á que pertenezcan concedan esta exencion á los Ministros y Agentes diplomáticos de la República, y que se cumpla con los requisitos que la ley exija sobre la materia ;

3.º Las producciones naturales del Ecuador, los Estados Unidos de Venezuela, el Perú y demás naciones á quienes se haya concedido ó concediere tal franquicia, con carácter de reciprocidad, por tratados públicos ;

4.º Los objetos respecto de los cuales sea obligatoria la exencion en virtud de estipulaciones expresas de contratos que se hayan celebrado con el Gobierno ;

5.º Las armas y las municiones de guerra que se introduzcan para el servicio de los Gobiernos constitucionales de los Estados, previo aviso que éstos darán al Poder Ejecutivo federal del número y calidad de las armas y municiones que quieran introducirse, para que dé la orden del caso al Jefe del Estado y de la Aduana por donde haya de hacerse la introduccion;

6.º Las maderas de construccion, como varas, vigas, piezas para durmientes de ferrocarriles, tablas y cuarterones &.ª;

7.º Las tejas de cualquiera forma y materia, inclusive la tejamanil y las pizarras, y exceptuando el fierro galvanizado y el zinc en planchas ó láminas destinados para cubrir los techos, que pagarán un centavo por kilogramo;

8.º Los materiales de construccion, como piedras brutas, ladrillos de barro y baldosas de barro cocido ó de piedra; y

9.º Los materiales, herramientas, utensilios y demás artículos que se introduzcan por la Compañía del camino á San Buenaventura, en el Estado de Santander, con destino á la construccion y servicio del Ferrocarril que debe unir la ciudad de San José de Cúcuta con el puerto de Villamizar sobre el rio Zulia, de acuerdo con el artículo 1.º de la ley 15 de 1880.

Art. 2.º De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.º de la ley 40 de 19 de Junio de 1880, el aforo del derecho se hará sobre los efectos de los buques á los cuales no se haya pasado la visita de entrada en el respectivo puerto en el momento en que se reciba en él el presente decreto.

Art. 3.º Habiendo autorizado la ley el gravámen de que trata este decreto con el carácter de arbitrio rentístico para atender á los gastos del servicio públicos y siendo únicamente con este objeto y en virtud de las premiosas circunstancias del Tesoro, que el Poder Ejecutivo hace uso de tal autorizacion, no se aplicará ninguna parte de los productos de dicho gravámen á la amortizacion de documento de crédito, ni al pago de ninguna otra de las cantidades que tienen asignada parte de los rendimientos de las Aduanas. En consecuencia, aquellas oficinas recaudarán en dinero la totalidad del enunciado producto, y cuando quede incluido en pagarés que hayan de cubrirse á plazo conforme á la ley, se expresará su valor con separacion en los mismos documentos, y la condicion de que debe enterarse en dinero.

Art. 4.º Respecto de los bultos de mercaderías que correspondan á diferentes clases de las en que se divide la 1.ª de la Tarifa, segun el artículo 1.º de este decreto, se procederá de una manera análoga á la que establece el artículo 12 de la ley 61 de 1882.

Parágrafo. Esta disposicion no comprende á las mercaderías que salgan de los puertos extranjeros ántes del 1.º de Marzo de 1884, fecha en que se considera que yá será conocido en todos ellos el presente decreto. En cuanto á éstas sólo se aplicarán los incisos 1.º y 5.º del citado artículo 12, sin recargar los derechos con el cinco por ciento que expresa el primero de los mismos incisos, ni imponer otra pena por falta ó inexactitud en el peso de las diferentes partes de los bultos computados con separacion.

Dado en Bogotá, á 3 de Diciembre de 1883.

El Secretario de Hacienda,

JOSÉ E. OTÁLORA.

ANÍBAL GALINDO.

PORMENORES DE ADMINISTRACION.

JURADO DE ADUANAS.

Trabajando casi diariamente, esta respetable Corporacion, encargada de hacer justicia entre el Fisco y los importadores, de mantener la unidad del sistema, y en cierto modo expedita la marcha de las Aduanas, se ha puesto al corriente en el despacho de los numerosos expedientes que son de su cargo, habiendo examinado y decidido sobre 1,413 en el curso del año civil que terminó el 31 de Diciembre último. Los miembros del Jurado á cuya laboriosidad y constancia se debe este resultado, son los señores Higinio Cualla, Contador de la Oficina general de Cuentas, encargado del Ramo de Aduanas, German Cubillos y doctor Miguel Samper, representantes del Comercio en dicha Corporacion, y doctor Alejandro Roa, Jefe de la Seccion de Aduanas de esta Secretaría.

COMERCIO ENTRE LOS PUERTOS FRANCO DE COLON Y PANAMÁ Y LOS PUERTOS HABILITADOS DE LA REPÚBLICA.

Con fecha 23 de Junio de 1883, se expidió el importante decreto número 638, publicado en el número 5,754 del *Diario Oficial*, estableciendo las formalidades á que debe sujetarse el comercio entre los puertos francos del Istmo y los demas de la República, en ejecucion del artículo 12, inciso 5.º, de los artículos 32, 33, 401 y 403 del Código Fiscal, y de los artículos 20 de la ley 109 de 1880, y 13 de la ley 61 de 1882.

Llenóse con este decreto un inmenso vacío en el régimen de las Aduanas, y se ha puesto remedio, hasta donde es posible hacerlo por ordenanza, al escandaloso contrabando que es notorio se hace por las costas del Pacífico y del Estado de Bolívar, con procedencia de los puertos francos del Istmo.

COMERCIO POR EL CAQUETÁ.

Otro de los actos muy importantes de vuestra Administracion, relacionado con el régimen de las Aduanas y del comercio exterior, es el Decreto de 27 de Noviembre de 1883, número 1,050,

publicado en el número 5,909 del *Diario Oficial*, dictado en ejecucion de la ley 26 de 1883, y de la 61 de 1882, sobre Aduanas, para reglamentar el comercio que principia á hacerse por la via del Putumayo.

BAHÍA—HONDA.

Los dos espaciosos, abrigados y magníficos puertos de la Costa Goagira—"El Portete" y "Bahía-Honda"—sólo habian servido hasta ahora de tema de discusion sobre sus ventajas. Ha tocado á la Administracion que presidis ocupar y tomar posesion de Bahía-Honda, donde á la hora que escribo estas líneas se está construyendo el Fuerte destinado al Resguardo, y sobre el cual irá á enarbolarse por primera vez el pabellon de la República.

Aunque Bahía-Honda está comprendido en el territorio disputado con Venezuela, ningun inconveniente tuvo el Poder Ejecutivo en mandar ocupar dicho puerto y aprobar el contrato para la construccion del Fuerte, porque Venezuela ha mandado respetar nuestro *uti possidetis* en la Goagira hasta el cabo de Chichibacoa, del mismo modo que Colombia respeta el de Venezuela en la márgen izquierda del alto Orinoco, donde esta República ha mandado construir un ferrocarril para salvar los raudales de Atures y Maipures.

La ocupacion de Bahía-Honda se hace, pues, en virtud de este *uti possidetis*, sin ánimo de causar despojo y declarando que las obras mandadas construir alli no podrán alejarse como obstáculo ó inconveniente para el cumplimiento del fallo arbitral que debe pronunciar el Gobierno de S. M. el Rey de España.

GUARDA—COSTAS.

El 8 de Agosto de 1883, fondeó en Riohacha la Goleta "Guarda-Costa" comprada en Curazao para celar el contrabando en la costa Goagira, y se construye en los arsenales del mismo Curazao, la otra goleta destinada al servicio de la Aduana de Santamarta.

Y el 27 del presente Enero zarpó de Nueva York para Buenaventura el magnífico vapor de acero, armado en guerra, que ha recibido el nombre de "Colombia" y que el Poder Ejecu-

tivo ha destinado á cruzar entre Panamá, Buenaventura y Tumaco.

Este espléndido buque, que con sus cañones cuesta \$ 75,000 ha sido comprado, en parte, con los fondos del empréstito de 2.300,000 francos, hecho por la Compañía del Canal.

En medio de la angustiasas itucion fiscal que hemos atravesado, prueba bastante en favor del patriotismo, del celo y de la probidad de los miembros de la Administracion ejecutiva, haber salvado del monto de aquel empréstito el valor de este buque, el de toda la maquinaria de vapor, completa, para la Casa de Moneda de Bogotá, y el del cuantioso armamento *Peabody* que en estos momentos sube el Magdalena para llenar nuestros parques.

SALINAS.

PRODUCTOS Y GASTOS.

Las sales vendidas fueron:

Compactada.

LUGARES.	81 A 82.	82 A 83.	AUMENTO EN 82 A 83.	DIMINUCION EN 82 A 83.
Salinas de Cundina- marca.....	K ^s . 7.411,137½	K ^s . 1.236,600	.....	K ^s . 6.174,537½
Id. de Boyacá.....	2.032,012½	1.837,979¾	.....	194,032¾
Id. de Cumaral y Upin.....	.....	.....	.....	.....
Almacen en Mani- záles.....	49,027	1,225	.....	47,802
Id. en Ibagué.....	287,987	150,537½	.....	137,449½
Id. en Cartago.....	41,206¼	16,209½	.....	24,996¾
Totales.....	9.821,370¼	3.242,551¾	.....	6.578,818½

De Caldero.

LUGARES.	81 A 82.	82 A 83.	AUMENTO EN 82 A 83.	DIMINUCION EN 82 A 83.
Salinas de Cundi- namarca.....	K ^s . 1.554,480	K ^s . 1.287,075	.....	267,405
Id. de Boyacá.....	.....	5,760	5,760	.....
Totales.....	1.554,480	1.292,835	5,760	267,405

Vijua.

LUGARES.	81 A 82.	82 A 83.	AUMENTO EN 82 A 83.	DIMINUCION EN 82 A 83.
Salinas de Cundi- namarca.....	K ^s . 7.036,475	K ^s . 9.466,750	K ^s . 2.430,275	.....
Id. de Boyacá.....	.....	.....	.....	.....
Id. de Cumaral y Upin.....	173,062½	182,465	9,402½	.....
Almacen en Mani- záles.....	12,500	6,250	.....	6,250
Id. en Ibagué.....	6,225½	4,275	.....	1,950½
Id. en Cartago.....	6,356¼	.....	.....	6,356¼
Totales.....	7.234,619¼	9.659,740	2.439,677½	14,556¾

Agua salada.

En Gachetá se vendieron en 1881 á 1882.....	K ^s . 626,070
Y en 1882 á 1883.....	617,125
Diminucion.....	K ^s . 8,945

Total de kilogramos de sal vendidos:

En 1881 á 1882.....	K ^s . 19.236,540½
En 1882 á 1883.....	14.812,251¾
Diminucion.....	K ^s . 4.424,288¾

Los productos de la renta de Salinas fueron:

CUNDINAMARCA.	81 A 82.	82 A 83.	AUMENTO EN 82 A 83	DIMINUCION EN 82 A 83.
Cipaquirá.....	\$ 666,021 27½	\$ 449,816 40	\$	\$ 216,090 37½
Nemocon.....	89,160 25	61,202 20	..... ..	27,958 05
Tausa.....	46,609 ...	53,280 20	6,671 20	..... ..
Sesquilé.....	54,803 40	55,343 20	539 80	..... ..
Gachetá.....	3,905 05	5,613 55	1,712 30	..... ..
Total.....	\$ 860,498 97½	\$ 625,373 85	\$ 8,923 30	\$ 244,048 42½

BOYACÁ.	81 A 82.	82 A 83.	AUMENTO EN 82 A 83	DIMINUCION EN 82 A 83.
Chita y Muneque..	\$ 129,174 20	\$ 147,440 15	\$ 18,265 95	\$
Chámeza.....	18,398 ...	13,790 75	..... ..	4,607 25
Total.....	\$ 147,572 20	\$ 161,230 90	\$ 18,265 95	\$ 4,607 25

LUGARES.	81 á 82.	82 á 83.	AUMENTO EN 82 á 83.	DIMINUCION EN 82 á 83.
Cumaryl y Upin...	\$ 5,545 10	\$ 5,890 80	275 70	\$
Almacen en Ibagué	34,532 80	22,914 55	..... ..	11,618 25
Id. en Cartago....	7,059 02½	2,737 40	..... ..	4,321 62
Id. en Manizales.	8,265 27½	867 57½	..... ..	7,407 70
Total.....	\$ 55,402 20	\$ 32,400 32½	\$ 275 70	\$ 23,347 57

Los gastos de elaboracion fueron:

LUGARES.	1881 A 1882.	1882 A 1883.	AUMENTO EN 82 A 83.	DIMINUCION EN 82 A 83.
En las Salinas de Cundinamarca..	\$ 128,774 42½	105,316 15	..... ..	23,458 27½
En las de Boyacá..	69,008 20	60,862 15	..... ..	8,146 05
En las de Cumaryl y Upin.....	1,158 75	1,758 75	600 ..	..... ..
Total... ..	198,941 37½	167,937 05	600 ..	31,604 32½

Los gastos de administracion, Resguardo, &.^a &.^a fueron:

LUGARES.	81 á 82	82 á 83	AUMENTO EN 82 á 83.	DIMINUCION EN 82 á 83.
En las Salinas de Cundinamarca..	\$ 70,429 25	\$ 65,617 90	..... ..	4,811 35
En las de Boyacá..	16,194 30	55,368 65	39,174 35	..... ..
En las de Cumaryl y Upin.....	2,072 60	1,847 05	..... ..	225 55
Almacen en Ibagué	17,158 35	2,717 85	..... ..	14,440 50
Id. en Cartago..	1,385 20	208 20	..... ..	1,177 ..
Id. en Manizales .	4,032 35	67 40	..... ..	3,964 95
Total.....	\$ 111,272 05	\$ 125,827 05	\$ 39,174 35	24,619 35

Los guarismos de estos cuadros se condensan así:

La cantidad total de sales de toda especie, vendidas en las Administraciones de la renta, durante el año económico de 82 á 83, fué la de 14.812,251¼ kilogramos, distribuida en la forma siguiente:

Compactada.....	Kls.	3.242,551¼
Vijua.....		9.659,740
Caldero.....		2.292,835
Agua salada.....		617,125

14.812,251¼

Esta misma cantidad se divide por Administraciones así:

En Cundinamarca (compactada).....	Kls.	1.236,600
” ” (caldero).....		1.287,075
” ” (vijua).....		9.649,215
” ” (agua salada).....		617,125
		<u>12.790,015</u>
En Boyacá (compactada).....		1.837,979 $\frac{3}{4}$
” ” (caldero).....		5,760
” ” (vijua).....		.....
		<u>1.843,739$\frac{3}{4}$</u>
En los Almacenes (compactada).....		167,972
” ” (vijua).....		10,525
		<u>178,497</u>
El producto bruto general fué de.....	\$	818,9450 07 $\frac{1}{2}$
Y todos los gastos de elaboracion y administracion.....		293,764 10
		<u>El producto líquido.....\$ 525,180 97$\frac{1}{2}$</u>

Los gastos se distribuyeron así:

Elaboracion.....	\$	167,937 05
Administracion y Resguardo.....		125,827 05
		<u>Suma.....\$ 293,764 10</u>

INTERNACION DE SAL.

Los derechos de internacion que, á virtud del artículo 6.° de la ley 46 de 1882, se han cobrado desde 1.° de Enero de 1883, y la sal internada desde aquella fecha, fueron los siguientes, hasta 31 de Agosto de este último año:

A D U A N A S.	SAL INTERNADA.	DERECHOS RECAUDADOS.
Por la Aduana de Barranquilla.....	K ^s . 68,622 ...	\$ 1,646 95
Por la id. de Cartagena.....	27,558 ...	661 35
Por la id. de Santamarta.....	19,575 ...	469 80
Por la id. de Riohacha.....	9,420 ...	225 70
Total.....	125,175 ...	\$ 3,003 80

LIBRE ELABORACION.

Debo hasta el último momento la verdad al Gobierno y al país, y por muy respetables que sean las opiniones que de la mía se apartan, tengo el convencimiento de que la ley que separó del monopolio la elaboración y compactación de la sal por cuenta del Gobierno, y abandonó estas operaciones al libre ejercicio de la industria privada, está destinada á dar el golpe de gracia á la renta de Salinas, como renta proveniente del monopolio de las minas de sal gema y fuentes de agua salada, que para constituirla se habia reservado la Nacion; y como me parece poco ménos que imposible (las democracias no devuelven ninguna franquicia) recoger ó retirar esta medida, no hay yá más remedio sino hacer de la necesidad virtud y llevarla á sus últimas consecuencias, aboliendo en toda la República el monopolio de la sal, y declarando que, con excepcion de las minas y fuentes que hoy están en explotacion, todas las demas, descubiertas ó por descubrir, pertenecerán desde la sancion de la ley al dueño del terreno que las contiene.

He dicho que la libre elaboración dará el golpe de gracia á la renta, y no dudo que los distinguidos hombres de Estado que impulsaron y sancionaron esta medida, lo hicieron para preparar la caída del monopolio y el establecimiento del derecho de propiedad particular sobre las minas y fuentes saladas, y no porque se engañaran sobre las consecuencias de la medida, bajo el punto de vista fiscal.

Esas consecuencias no podían ocultarse; se deducian de hechos palmarios y de las leyes constantes del interés particular.

Si la ley permite la libre elaboración ¿dónde montarán ó colocarán los particulares sus hornos ó fábricas de compactación?

Pues es claro que los colocarán sobre los desagües de las minas del Gobierno, desde que éstos, saliendo del circuito de sus fábricas, atraviesen predios ó terrenos de propiedad particular, y en sus haciendas, al lado de las innumerables fuentes ú ojos de agua salada de alta saturación, que brotan por todas partes á lo largo de los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander, en el territorio que atraviesa el banco de la formación salinífera.

Y estos particulares que montan sus establecimientos de

compactacion al lado de estos desagües ó de estas fuentes ¿dejarán, por amor al Fisco nacional, de trasportar esta agua á sus calderos?

Como sólo es imposible lo que encierra contradiccion en los términos, es posible que haya algun santo que no lo haga; pero es en el más alto grado improbable que todos no lo hagan. Es posible que álguien se encuentre un tesoro y no lo recoja; pero es en el más alto grado improbable que eso suceda.

Y eso que era tan fácil de prever es lo que está pasando.

La baja que la renta ha sufrido ya en el primer año de libre elaboracion, no tiene otra explicacion racional. Sus productos, sin otra causa asignable, han caido de \$ 860,000 á \$ 625,000 en el producto bruto, y de \$ 661,000 á \$ 535,000 en el líquido, en las Salinas de Cundinamarca.

Y si esto sucede cuando la medida, por falta de confianza, apénas borda ú orilla con establecimientos de menor cuantía los contornos de las fábricas del Gobierno, ¿qué sucederá cuando diseminadas en el vasto territorio de Cundinamarca y Boyacá se levanten dentro de dos ó tres años, numerosas grandes fábricas de compactacion, montadas al lado de las fuentes ú ojos de agua salada en que abunda aquel territorio?

Pues sucederá, porque esta es la naturaleza humana y la ley del interes, que nadie puede cambiar ni detener; sucederá que todos estos empresarios dirán ó sostendrán que compactan sal con la materia prima comprada en las Administraciones de la Renta; que al efecto mostrarán siempre un depósito de sal gema en sus fábricas, y que como nadie está encargado de llevar la cuenta de sus compras, nadie podrá contradecirlos; sucederá que, como no es la sal del Gobierno, sino el agua salada de estas vertientes la que se está elaborando, la renta de Salinas irá cada dia en rápida disminucion; pero como legalmente subsiste el monopolio, lo que ella produzca se empleará en mantener numerosos Resguardos para perseguir el contrabando.

Que la libre elaboracion está minando la renta, se deduce, de un modo general, de la comparacion de los productos de los tres años anteriores á la libre elaboracion, con los del último año. Esos productos fueron en las Salinas de Cundinamarca los siguientes:

1879 á 1880.....	\$ 1.250,940
1880 á 1881.....	777,111
1881 á 1882.....	860,498
1882 á 1883.....	625,373

Pero si se arguyere que la confrontacion de productos nada significa, por que ella se afecta por las diferencias de los precios de venta, la simple inspeccion de los cuadros del movimiento de la especie, indican claramente no sólo la presencia sino la cuantía de la explotacion clandestina.

En 1881 á 1882 se vendieron en las salinas de Cundinamarca Kls. 7.411,137 de compactada; 1.574,480 de caldero; y 7.036,475 de vijua, contra las siguientes cantidades en 1882 á 1883:

Compactada.....	Kls. 1.236,500
Caldero.....	1.287,075
Vijua.....	9.649,215

Como se ve, dejaron de venderse en el último año por la libre elaboracion en Cundinamarca Kls. 6.174,637 de compactada, equivalentes á 493,970 arrobas; y aunque se vendieron de más 2.612,740 Kls. de vijua, equivalentes á 209,019 arrobas, éstas, en la proporcion aceptada de $1\frac{1}{2}$ arrobas de vijua para fabricar una de compactada, apénas representan 139,346 arrobas de compactada. Falta, pues, por explicar la procedencia de 354,624 arrobas de sal compactada, que no se han fabricado con materia prima comprada en las Administraciones de la renta.

De todos mis predecesores en este puesto, el que ha hecho un esfuerzo más poderoso para dominar esta cuestion y para formular el plan de una renta de Salinas basada en el cobro de un impuesto uniforme y general sobre el consumo de sal en toda la República, ha sido el señor Miguel Samper, Secretario de Hacienda de la Administracion Gutiérrez. Su proyecto de ley, presentado con su Memoria para el Congreso de 1869, proponia el establecimiento de un impuesto uniforme de 40 centavos sobre cada arroba de sal que se consumiera en la República, con excepcion del Estado de Panamá. Este impuesto gravaba con dicha cuota: la importacion de sal extranjera; la internacion de sal marina; la extraccion y produccion de sal de las Salinas de

propiedad particular de los Estados de Antioquia, Cauca y Tolima; y la sal de las Salinas nacionales, cuyo precio de venta debía componerse del monto del impuesto (40 cvs. por arroba) agregado á los gastos de produccion.

El proyecto prometia, en los artículos 16 á 18, que tan pronto como el Tesoro derivara de otras fuentes de ingreso, distintas de las Aduanas (del Correo y del Ferrocarril de Panamá, por ejemplo) una entrada igual al producto del impuesto sobre la sal, quedaría por el mismo hecho abolido el monopolio, pasando á ser de propiedad del dueño de la tierra todas las minas de sal gema y fuentes de agua salada, descubiertas ó por descubrir, con excepcion de las que estuvieran administradas ó dadas en arrendamiento por cuenta de la Nacion.

El plan era sencillo, práctico, y eminentemente liberal y justo; pero hoy seria imposible adoptarlo, porque de entónces acá han sobrevenido los siguientes cambios:

El Tratado de Comercio con el Perú, que hace de libre importacion la sal peruana á los puertos del Estado del Cauca.

La ley 31 de 1874, que cedió los derechos de internacion sobre la sal marina, á favor de los Estados donde se cobrara el impuesto.

La ley 17 de 1880, que cedió las Salinas marítimas á los Estados del Atlántico.

Y la ley 46 de 1882 que sancionó la libre elaboracion.

Con estas medidas la renta de Salinas, *fundada en el monopolio*, tiende á desaparecer, y lo mejor, por no decir lo único racional y moral que debe hacerse, es legalizar esta situacion, para igualar á todos por la libertad, aboliendo el monopolio y reduciéndose la Nacion á derivar, en libre competencia con los particulares, una renta de la rica mina de Cipaquirá y de las otras de menor importancia que hoy administra, como de una propiedad nacional.

Que caiga, pues, esta iniquidad, y que la propiedad y el interes individual pongan en activa explotacion las innumerables minas y fuentes de agua salada que abundan en los Estados del interior.

CLASIFICACION Y PRECIOS DE VENTA DE LA SAL.

Subsisten los que fijó el artículo 3.º de la ley 46 de 1882, que no están en consonancia con la calidad de sal que producen las minas ni con la cantidad relativa de cloruro de sodio contenida en cada clase. Como informé en mi Memoria del año pasado, las minas de Cipaquirá producen una sal purísima, de superior calidad, que casi toda ella contiene del 85 al 90 por 100 de cloruro de sodio, al paso que en Nemocon no hay sal gema de primera, y la que se vende como de segunda, es de muy inferior calidad y de muy mal aspecto, por la mucha cantidad de pizarra y materias extrañas que contiene.

La clasificacion de precios debería ser la siguiente:

1.ª clase, (de 85 á 100 de pureza).....	80 cvs.
2.ª id. (de 70 á 85 de id.).....	60 „
3.ª id. (de 50 á 70 de id.).....	40 „

Agua salada, á la concentracion de 25°, (los 50 kilogs) 50 cs.

No es la menor de las dificultades para la administracion de la Renta con la libre elaboracion, la de tener que estar averiguando, atendiendo y consultando las conveniencias de los compactadores de sal, para fijar los precios de la vijua y del agua salada en las Administraciones de la Renta.

Lo que pasa en Nemocon es un ejemplo de la impotencia á que se encuentra reducido el Gobierno para la administracion de la renta.

Cuando no existia la libre elaboracion, podian desaguar libremente las minas y dejar correr estos desagües por 2, 3 ó 4 leguas hasta los rios, sin temor de que nadie se aprovechara de ellos, sino de una manera muy clandestina, por decirlo así muy ratera, y por lo mismo insignificante; pero hoy, habria que custodiarlos con un cordón de guardas ó soldados, lo que es imposible, ó convertir en sal de caldero, como ha estado haciéndose en Nemocon, toda el agua de estas fuentes, para que no se inunde la mina, aunque no haya otra cosa que hacer con esa sal, por falta de expendio, sino almacenarla.

Colmados los depósitos con más de 200,000 arrobas, y no pudiendo exigir que el contratista continúe prestando este servicio de resguardo, casi á título gratuito, pues la sal que elabora no debe

pagársele sino á medida que se venda, y ésta no se vende, ordenó el Poder Ejecutivo que se diese á la venta el agua salada de 1^a mina de Nemocon, y de conformidad con las reglas establecidas en el párrafo único del artículo 3.º de la ley 46 de 1882, fijó el precio de cada 12½ kilogramos de agua, á la concentracion de 25°, en 12½ centavos, ó mejor dicho, el precio de 1 arroba de sal pura contenida en 4 arrobas de agua, en 50 centavos.

No ignoraba el Poder Ejecutivo que 1 arroba de mineral de sal vijua, de 1.ª calidad, que contiene de 75 hasta 90 por 100 de pureza, está mandada vender por 80 centavos; pero tampoco ignoraba que no es lo mismo cargar y trasportar un sólido, que cargar y trasportar un líquido, y que por lo mismo la diferencia de riesgos y de gastos debia tenerse en cuenta al fijar el precio de 1 arroba de sal contenida en 4 de agua, como lo ordena la ley.

El precio estaba perfectamente calculado como han venido á comprobarlo los hechos, y en el acto principió á desaguarse la mina por el expendio del agua; pero en el acto principiaron tambien las quejas y reclamaciones de los compactadores de Cipaquirá, sosteniendo que el precio fijado era muy bajo; que con esa medida se hacia de mejor condicion á los de Nemocon; y que ellos iban á ser arruinados por esta desigualdad; y mediante un informe del señor Administrador principal de Salinas, que corre publicado en el número 5,963 del *Diario Oficial*, se reformó el Decreto, elevando el precio á 65 centavos.

El resultado del alza fué la instantánea y completa suspension de las ventas, y el Gobierno tiene hoy nuevamente en pié el problema de dejar inundar la mina, ó de dejar correr el agua de las fuentes por entre las fábricas de compactacion particular.

Sin embargo, el señor Administrador principal de Salinas de Cundinamarca es favorable al sistema de libre elaboracion, y con el debido acatamiento á sus opiniones, y para que el Congreso pueda legislar sobre la materia con el mayor acopio de datos, doy cabida á su informe; es el siguiente:

Estados Unidos de Colombia—Administración principal de las Salinas de Cundinamarca—Número 220—Cipaquirá, 23 de Noviembre de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de la Union—Bogotá.

Tengo el honor de dirigir á usted el segundo informe, que como Administrador de las Salinas de Cundinamarca me ha tocado enviar á esa Secretaría para darle cuenta de la marcha que han tenido las Administraciones á mi cargo, y del producido de la Renta en el último año económico.

En mi informe anterior emití á usted mis ideas sobre la libre compactacion de sal, y ellas no se han modificado sino es en el sentido de acentuar más la conveniencia de dejar que se desarrolle este nuevo sistema dándole toda la ampleacion posible. En realidad, señor Secretario, yo no fuí partidario de la libre elaboracion, tanto porque no veía como otros en el monopolio de la sal un venjámen ó una exaccion para los pueblos, sino por el contrario una legítima proteccion que el Gobierno les dispensa, organizando el expendio de uno de los principales elementos de su existencia; como porque esta medida no venía á satisfacer las necesidades de los pueblos ni el incremento de los intereses fiscales, pues unos y otros lo que demandaban era la disminucion en el precio de la sal vijua, fijándole un valor permanente que estuviera al alcance de todas las fortunas y de todas las industrias, á las cuales esta sustancia sea aplicable. Pero una vez que se ha adoptado el nuevo sistema, despues de largos años de discusiones y de dudas, no habria razon alguna que justificara hoy la restriccion de la industria creada en virtud de la ley.....una vez que el producido de la Renta en los últimos años económicos ha sido próximamente igual al que se obtuvo en el de 1880 á 1881, no obstante las fluctuaciones y desconfianzas que se han tenido respecto del sistema mismo, y de los temores y alarmas de una turbacion del órden público, los cuales han recaído frecuentemente sobre esta ciudad, en donde se encuentra radicada la principal mina del Gobierno.

Se nota hoy que las fábricas de compactacion establecidas por los particulares, en vez de disminuirse tienden á ensancharse en una escala mucho más extensa, y es seguro que si la paz se consolida y por los legisladores de 1884 se dictan disposiciones que vengán á destruir los inconvenientes y dificultades que se han presentado en algunas de las Salinas subalternas, dentro de un año estarán cubiertos de establecimientos de esta clase todos los lugares en donde se encuentran las minas en explotacion. Y tanto será así, que dentro de poco tiempo el producido de sal compactada vendrá á superar en mucho el consumo ordinario en estas Salinas, teniendo entónces los empresarios que buscar mercados en los otros Estados de la Union; siendo esto, por otra parte, una garantía para los consumidores, pues la competencia no permitirá nunca elevar el precio de esta clase de sal, y los elaboradores tendrán que conformarse con una módica ganancia.

Una de las medidas más urgentes para la marcha regular de estas Salinas, y para complementar el sistema de libre elaboracion, es la de disponer la venta de agua salada, que no ha podido hacerse sino en la Salina de Gacheté, porque para esto habrian tenido que modificarse los contratos de elaboracion que hoy existen, lo que está terminantemente prohibido por el artículo..... de la ley 46 de 1882. El señor Secretario tiene perfecto conocimiento de los perjuicios y tropiezos que hemos tenido en la Salina de Nemocon, por ser la produccion de sal de caldero muy supe-

rior al consumo, en términos que el señor Contratista elaborador de aquella Salina tiene hoy en depósito una cantidad de sal de esta clase que no baja de 150,000 arrobas, y aunque se ha disminuido la producción hasta donde es posible, el depósito no disminuye; no pudiéndose en aquella Salina dejar correr el agua de la mina, que desagua en la pequeña fuente denominada "El Sotá," la cual quedaría á una saturación de 18 grados, recorriendo en seguida una grande extensión hasta su desembocadura en el río Neusa.

Creo indispensable, no sólo para aumento de la renta y desarrollo de la industria, sino para evitar los inconvenientes que se presenten en adelante, derogar el artículo citado y prescindir de la elaboración de la agua salada en las Salinas de Nemocon, Tausa y Sesquilé, vendiéndola á los consumidores á un grado de saturación siempre igual, para poder fijar el precio de una manera precisa. La sal vijua que se produce en las Salinas de Cipaquirá y Nemocon es más que suficiente para atender al pedido, y en ambas Salinas puede compactarse fácilmente en cualquier momento en que sea necesario por cualquier motivo de interés público.

En nada ha cambiado la situación general de las fábricas y minas después del informe que dí á usted en Enero del corriente año, si se exceptúa la construcción de algunos edificios por el señor Jorge Holguín en las fábricas de esta Salina. En la de Sesquilé la explotación ha venido haciéndose cada día más difícil; así es que, en el presente mes he tenido que mandar al Administrador fondos para atender á los gastos de empleados y resguardo, por haberme informado que el señor Contratista no podía entregar ninguna cantidad de sal. Es posible que con la cantidad de \$ 4,000 votados por el Congreso para auxiliar al señor Saravia, pueda este señor abrir un nuevo socavón y atender al cumplimiento de su contrato; pero si esto no fuera así, juzgo que el Gobierno tiene que prescindir de esta Salina y cerrarla definitivamente, ó bien darla en arrendamiento.

Llamo especialmente la atención del señor Secretario á la necesidad de dar evasión al agua de las fuentes saladas que hay en el Estado, dictando medidas que tiendan á que los elaboradores particulares den la preferencia á esta clase de sal para emplearla en sus fábricas, bien sea en su estado natural ó bien en la forma de grano; pues el principal peligro para la Renta está en las fuentes saladas, en tanto que la sal vijua por el hecho de estar en el centro de la tierra es muy fácil custodiarla.

El producto bruto de la Renta en todo el año económico ha ascendido á la suma de.....	\$ 651,775 7½
á la cual debe agregarse la cantidad de \$ 150,000 que se vendieron por anticipación en el mes de Agosto del año próximo pasado, habiendo sido recibidas y entregadas en los meses siguientes las sales cuyo valor está representado en esta suma, y pagadas al Contratista-Elaborador en el último año económico.....	\$ 150,000 ...

Lo que hace un total de.....	\$ 801,775 7½
------------------------------	---------------

que es el que debe estimarse como producto verdadero en el último año.

El producto de \$ 651,775 7½ que figura en el cuadro de movimiento, se descompone de la manera siguiente:

En Cipaquirá las ventas ascendieron á	\$ 449,816 40
En Nemocon.....	61,202 20
En Tausa.....	53,280 20
En Sesquilé.....	55,343 20
En Gachetá.....	5,613 55
En el Almacén de Ibagué.....	22,914 55
En el id. de Cartago.....	2,737 40
En el id. de Manizáles.....	867 57½
<hr/>	
Suma igual.....	\$ 651,775 07½

Los gastos en las mismas Salinas han sido los siguientes:

En Cipaquirá.....	\$ 123,277 80
En Nemocon.....	20,655 85
En Tausa.....	10,506 45
En Sesquilé.....	13,343 80
En Gachetá.....	3,150 15
En Ibagué.....	2,717 85
En Cartago.....	208 20
En Manizáles.....	67 40
<hr/>	
Suman.....	\$ 173,927 50

Se han hecho los siguientes pagos directamente por esta Administración en el curso del año económico.

Á Boyacá por su participación en la Renta de Salinas.....	\$ 20,982 90
Á Cundinamarca id. id.....	17,985 35
Á Santander id. id.....	13,189 15
Al Tolima id. id.....	5,995 ...
Al Cauca id. id.....	1,798 30
Por auxilio al camino de Occidente de Boyacá.....	50,000 ...
Por id. al "Ferrocarril de Girardot".....	67,693 50
Por id. á la "Ferrería de Samacá".....	21,395 90
Por id. al "Ferrocarril de Soto".....	29,006 ...
Al "Banco Nacional," por contrato celebrado con el Poder Ejecutivo en pago de algunas acreencias...	60,000 ...
<hr/>	
Suma.....	\$ 228,046 10

La Administración de las Salinas ha marchado con bastante regularidad y todos los empleados de ellas han desempeñado sus respectivas funciones de una manera satisfactoria.

Siento positivamente no dar á usted un informe tan extenso como lo deseara, por la premura del tiempo y por no haberme llegado aún los datos que he pedido á los Administradores de las Salinas subalternas. Por separado mandaré á usted una

relacion detallada de las fábricas establecidas por los particulares y del producido mensual de cada una de ellas.

Deseando que estos lijeros apuntamientos sean á usted de alguna utilidad, me suscribo del señor Secretario muy atento servidor,

Wenceslao Ibáñez.

*Estados Unidos de Colombia--Administracion subalterna de Salinas—Número 139.
Nemocon, 24 de Noviembre de 1883.*

Señor Administrador principal de Salinas—Cipaquirá.

Tan aproximado y minucioso, cuanto es posible en asuntos de la naturaleza del presente, doy á usted el informe que me pide en telegrama de fecha 21 del presente mes, número 90.

Empezaré por manifestar á usted, para que se sirva recavar en su informe, del Poder Ejecutivo nacional ó del Congreso, las medidas ó reformas que á mi juicio son de indispensable adopcion para la marcha regular de esta rica Salina.

Tanto el señor Secretario de Hacienda como usted, saben perfectamente que en la mina hay varias vertientes que producen una considerable cantidad de agua saturada á 25 grados, y que para poder explotar la sal gema se hace preciso bombear dia y noche el agua y elaborar con ella mayor cantidad de sal grano de la que se necesita para el consumo. De esto depende el que se haya acumulado en la fábrica una existencia tan grande de sal de caldero que ya no hay donde depositar la que se produce en uno solo, que es el que se tiene en actividad por precision, con el fin de evitar que se ahogue una de las bombas y se mezcle el agua salada con la de "El Sotá"; pues en este caso extremo, se anularía por completo la renta, porque los elaboradores particulares obtendrian la materia prima en abundancia, sin necesidad de comprarla.

Para obviar semejante inconveniente están indicadas estas dos medidas, quedando sanjada toda dificultad con la adopcion de una sola de ellas, á saber: ó disminuirle el precio á la sal grano de caldero, de manera que los elaboradores prefieran esta materia para saturar agua y compactar sal, ú ordenar que se dé á la venta el agua salada. Esta medida muy bien puede adoptarla el Poder Ejecutivo en virtud del párrafo único del artículo 3.º de la ley 46 de 1882.

Para comprobar lo que dejo expuesto y para que se vea hasta dónde está convencido el Gobierno de la necesidad que hay de adoptar las medidas que yo indico, para salvar esta Salina, me permito copiar aquí dos párrafos del Mensaje que el ciudadano Presidente de la Union dirigió á la Cámara de Representantes con fecha 6 de Marzo del año en curso, publicado en el número 5,644 del *Diario Oficial*, dicen así:

.....
"En este caso especial se encuentra la Salina de Nemocon, donde es indispensable entrar en un convenio con el elaborador para dar á la venta el agua salada de la abundante vertiente que brota en la mina. Hay necesidad de estar dia y noche extrayendo—por medio de un sistema de bombas—el agua de esta vertiente para convertirla en sal de caldero, ó de lo contrario esta agua riquísima, que tiene

veintitres grados de saturacion, rebosa y va á desaguar en una pequeña quebrada, que es más bien un simple cauce de aguas lluvias, llamado "El Sotá", el cual atraviesa toda la poblacion de Nemocon, llena hoy de fábricas particulares de compactacion de sal; de manera que estos compactadores no tienen más que hacer sino cargar de la quebrada el agua para sus casas.

"Con esta obligacion de estar convirtiendo en sal grano, para no darla al contrabando, toda la vertiente de la mina de Nemocon, se aglomera en aquella Salina una cantidad enorme de dicha sal que no encuentra salida porque no tiene radio de consumo, y que ya no hay donde almacenarla. Es, pues, urgente, apremiante, la necesidad de adicionar el contrato vigente de elaboracion de sal en Nemocon, con las estipulaciones convenientes para la explotacion y venta del agua salada y ejecucion de las obras materiales indispensables para estas operaciones."

Será tambien muy conveniente, quizá preciso, celebrar un convenio con el señor Contratista, para abrir un socavon á nivel, conforme lo propuso el Ingeniero señor Rafael Espinosa, despues del estudio que hizo en esta Salina.

La fábrica y la demarcacion salina, que es de propiedad nacional, deberían cercarse todas de paredes altas por los linderos que constan en la escritura, pues el servicio del Resguardo es muy pesado aquí, por no tener la fábrica seguridad alguna.

En pliego separado acompaño á usted un cuadro pormenorizado con el número y nombre de los elaboradores particulares, el número de hornos que cada cual tiene y la cantidad de arrobas de sal que producen mensualmente; siendo de advertir que hay muchos empresarios que piensan ensanchar sus establecimientos, y otros que se ocupan en perfeccionar el sistema.

Ojalá que este deficiente informe lleve á usted los datos que solicita; para que merezca su aprobacion y el honor de ser transmitido al Gobierno.

Soy de usted atento servidor,

José Antonio Moráles.

CASAS DE MONEDA.

AMONEDACION.

Como tuve el honor de expresarlo por extenso en mi Memoria del año pasado, nuestro país no debe tener pretensiones, porque no es país productor de moneda en cantidad apreciable para el resultado, de terciar con las suyas en el mercado monetario del mundo. La ley debe, en mi concepto, reducirse á mantener la libre exportacion de los metales preciosos, para que nuestras barras de oro y plata busquen libremente su destino en el mecanismo de los cambios internacionales, ó amonedándose ó vendiéndose como metal para otros usos, y amonedar por cuenta de la

Nacion las monedas nacionales de 835 y 666 milésimos, perfectamente adecuadas y acomodadas al estado, por decirlo así, rudimentario de nuestros mercados.

Cuando en las sesiones del último año se suscitó en el Senado una discusion científica sobre las causas económicas y comerciales del alto precio del cambio con el extranjero, sosteniendo algunos que ese alto precio de las letras era debido á la diferencia de la ley de nuestras monedas con la ley de las monedas extranjeras, yo sostuve que esa diferencia en nada influa sobre el particular; que el alto precio de las letras era debido como el de cualquier otro artículo, á la ley del pedido y de la oferta; á que habia escasez de letras por la baja en el precio de nuestros frutos de exportacion; y los hechos se encargaron de comprobarlo. Apénas tuvo el Gobierno \$ 500,000 sobre qué girar en el extranjero, por el empréstito de la Compañía del Canal, y las letras bajaron en el acto del 25 al 14 y 12 por 100.

PRODUCTOS Y GASTOS.

Amonedacion.

El peso de la plata introducida á las Casas de Moneda fué:

CASAS DE MONEDA.	81 A 82.		82 A 83.		AUMENTO EN 82 A 83.		DIMINUCION EN 82 A 83.	
	Kilogramos.	Gramos.	Kilogramos.	Gramos.	Kgs.	Gms.	Kgs.	Gms.
A la de Bogotá.....	5,613	404	3,332	413	.....	.....	2,280	991
A la de Medellin...	9,781	698	12,883	186	3,101	488	..	.....
Totales.....	15,395	102	16,215	599	3,101	488	2,280	991

El valor de dicha plata fué:

CASAS DE MONEDA.	81 A 82.		82 A 83.		AUMENTO EN 82 A 83.		DIMINUCION EN 82 A 83.	
	\$		\$		\$		\$	
En la de Bogotá...	239,750	183	147,172	034	.....	.....	92,578	149
En la de Medellin.	429,785	525	529,665	925	99,880	400	.....	.....
Total.....	\$ 669,535	708	\$ 676,837	959	\$ 99,880	400	\$ 92,578	149

Las monedas acuñadas fueron por los siguientes valores:

CASAS DE MONEDA.	81 Á 82.	82 Á 83.	AUMENTO EN 82 Á 83.	DIMINUCION EN 82 Á 83.
Por la de Bogotá...	\$ 522,414 10	\$ 151,064 30	\$	\$ 371,349 80
Por la de Medellin.	500,085 80	548,050 ...	47,964 20	..... ..
Total.....	\$ 1.022,499 90	\$ 699,114 30	\$ 47,964 20	\$ 371,349 80

Los productos de las Casas de Moneda fueron:

CASAS DE MONEDA.	81 A 82.	82 A 83.	AUMENTO EN 82 A 83.	DIMINUCION EN 82 A 83.
De la de Bogotá...	\$ 11,529 856	\$ 10,190 385	\$	\$ 1,339 471
De la de Medellin.	15,497 320	16,698 085	1,200 765	..... ..
Totales.....	\$ 27,027 176	\$ 26,888 470	\$ 1,200 765	\$ 1,339 471

Los gastos fueron:

CASAS DE MONEDA.	1881 A 1882.	1882 A 1883.	AUMENTO EN 82 A 83.	DIMINUCION EN 82 A 83.
De la de Bogotá...	\$ 22,227 578	\$ 16,075 458	..... ..	\$ 6,152 120
De la de Medellin.	12,752 125	14,381 080	1,628 955	..... ..
Total... ..	\$ 34,979 703	\$ 30,456 538	\$ 1,628 955	\$ 6,152 120

El producto líquido fué:

En la de Medellin.

En 1881 á 1882.....\$ 2,745 197

En 1882 á 1883..... 2,317 005

Diminucion.....\$ 428 192

El Déficit fué:

En la de Bogotá.

En 1881 á 1882.....\$ 10,697 722 (*)

En 1882 á 1883..... 5,885 073

Diminucion.....\$ 4,812 649

(*) El cuadro que sobre este asunto se halla en la Memoria de Hacienda de 1883 dice, respecto de esta partida, lo que sigue: "Esta cantidad está afectada en más, con la suma de \$ 7,271 313 que viene de años anteriores figurando como déficit en la Casa de Moneda de Bogotá. El déficit efectivo en el año es, pues, de \$ 3,426 409 milésimos."

Hé aquí el Informe del Administrador de la Casa de Moneda de Bogotá:

*Estados Unidos de Colombia—Administracion de la Casa de Moneda—Bogotá,
19 de Diciembre de 1883.*

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda.

He recibido la nota de usted fecha 15 de los corrientes, Sección 3.ª, Ramo de monedas, número 586, en la cual se sirve usted pedirme un informe referente á las operaciones practicadas en la Casa durante el año económico de Setiembre de 1882 á Agosto de 1883, para hacerlo figurar en la Memoria de Hacienda que debe presentarse al Congreso en sus próximas sesiones.

Precisamente, señor Secretario, fué con el objeto de dar cuenta á usted de esas operaciones y de sus resultados finales, que remití á esa Secretaría los cuadros sinópticos á que alude mi nota de 8 de Noviembre próximo pasado, número 240, cuadros que manifiestan las introducciones y amonedacion de plata, los productos y gastos de la casa y la reacuñacion de moneda lisa en el citado año, arrojando los siguientes resultados finales :

Introducciones.

En alhajas y barras de particulares 3,331 959 kilogramos, peso bruto, que reducidos á la ley de 0,835, produjeron.....Kgs	3 678,909 16
En monedas lisas para reacuñar, recibidas de la Tesorería general de la Union, 454 gramos, que reducidos á la ley de 0,835, produjeron	391 70
Total.....Kgs.	3 679,300 86

Estos kilogramos, á razon de \$ 40 el kilogramo, valen ciento cuarenta y siete mil ciento setenta y dos pesos, treinta y cuatro milésimos.

Amonedacion.

En piezas de 50 centavos.....\$	110,323 ...
En id 10 id.....	20,159 100
En id 05 id.....	20,582 200
Total.....\$	151,064 300

Productos.

Derechos de amonedacion	\$ 4,433 333
Utilidad en la amonedacion de plata á la ley de 0,666.....	4,139 429
Febles.....	297 980
Aprovechamientos	1,319 643
Total.....\$	10,190 385

Consisten los aprovechamientos en lo que se cobra por las fundiciones que

se hacen en la Casa, en la utilidad que deja la amonedacion de la plata que se compra por cuenta de la misma y en los bocados que se sacan para los ensayes, que quedan á favor de la Casa.

Gastos.

Personal (sueldos de los empleados).....\$	6,911 750
Material	7,590 750
Mermas	1,516 438
Fuertes	56 520
Total.....\$	16,075 458

Reacuñacion de moneda lisa.

Introducida por la Tesorería general en moneda de baja ley.....\$	20 ...
Esta suma pesó 445 gramos, que reducidos á la ley 0,835 dieron 391 gramos, 70 centígramos, que valen.....	15 650
Pérdida en la reacuñacion.....\$	4 350

Resúmen.

Gastos.....\$	16,075 458
Productos.....	10,190 385
Diferencia en contra de la Casa.....	5,885 073

Como se ve, los gastos de la Casa durante el año á que se contrae el presente informe, ascendieron, inclusive los sueldos de los empleados, sueldos que paga la Tesorería general de la Union, á la suma \$ 16,075-458 y los productos sólo á la de \$ 10,190-385.

La Casa, pues, léjos de dar una renta para atender en parte á los gastos de la Administracion, ocasiona una pérdida que no tiene otra compensacion sino el servicio que presta el Gobierno á la sociedad, proveyéndola de la moneda necesaria para los cambios.

La Casa en el pasado año, como en el presente, ha marchado con la debida regularidad y los empleados han llenado satisfactoriamente sus respectivos deberes; pero el servicio ha sido difícil y lento á consecuencia del pésimo estado en que se encuentran las máquinas, que se dañan con frecuencia, no obstante el sumo cuidado con que se practican todas las operaciones. Baste saber, señor Secretario, que hoy todavía se trabaja con el volante español, y que la fundicion de los metales se practica en canasta, al aire libre y en contacto directo de aquéllos con el combustible, ni más ni ménos que en los tiempos de la Colonia. Este atrasado sistema ocasiona á los introductores una merma, que ántes subía hasta un dos por ciento, y que hoy, gracias al sumo cuidado con que el actual Fundidor, señor Ignacio Ortega, practica las operaciones, á penas llega á un cuarto por ciento.

Empero, todas estas dificultades desaparecerán cuando se monte por completo la Casa con la maquinaria, en buena hora pedida por usted á Lóndres. Entónces la moneda será tan perfecta como la de las naciones más adelantadas, y el servicio fácil y rápido.

Habiendo dispuesto el Poder Ejecutivo, por resolución de 8 de Febrero del presente año, resolución que se sirvió usted comunicarme en nota de 9 del mismo mes, Sección 1.^a, Ramo de timbre nacional, número 382, centralizando en esta Casa la distribución de las estampillas de timbre nacional y la cuenta general de este impuesto, se han remitido con la debida puntualidad á las oficinas expendedoras las que han pedido y se han rendido á su debido tiempo á la Oficina general de Cuentas, así las mensuales como la general. Provistas aquellas oficinas, quedó en la Casa, en treinta y uno de Agosto una existencia de quinientas cuarenta y dos mil seiscientos treinta y cuatro estampillas (542,634) que valían \$ 108,526-800.

En el edificio no se ha hecho otra modificación sino la de trasladar, con motivo del incendio de que dí cuenta á usted, en mi nota de 8 de Octubre último, número 227, la oficina de fundición del local estrecho é inadecuado en que se encontraba, al antiguo local de la fundición de oro, que siendo toda de cal y canto, nos pone á salvo de todo peligro de incendio.

Excusado me parece, porque usted lo conoce perfectamente, detenerme en hacer una pintura del triste estado en que se encuentra el edificio, como los muebles y enseres de la Casa. Sólo diré que en aquél hace muchos años que no se pone mano, y que todavía nos asentamos en algunos de los ya desvencijados taburetes que nos dejaron los españoles y que alguna de nuestras mesas está aún cubierta con los girones de las ricas carpetas que nos dejaron los mismos.

Esperando dejar satisfecho con lo que antecede, la órden que se sirvió usted comunicarme en la nota al principio citada, tengo el honor de suscribirme del señor Secretario, su muy atento y seguro servidor,

Flavió Pinzon.

TIMBRE NACIONAL.

El producto de este impuesto va en rápido decrecimiento.

En el año de 1881 á 1882 produjo \$ 43,818 80, y en el de 1882 á 1883 apenas ha alcanzado á \$ 39,562 80.

Apercibido de la deficiencia de la ley 46 de 1880, que estableció y organizó dicho impuesto, y de que extendiéndolo y graduándolo en cuotas de 20, 50 centavos y 1 peso, proporcionales á la importancia ó valor de los actos y documentos á que fuera obligatorio adherir la estampilla de timbre, podría hacerse de él una renta que siquiera llegara á \$ 200,000 anuales, se elaboró un proyecto de ley en este sentido, que fué presentado á la Cámara

en sus últimas sesiones, por el ciudadano Representante Constancio Franco. Este proyecto, en cuya preparacion fué auxiliado por un distinguido abogado de esta capital, el doctor Facundo Mútis, era principalmente fruto del estudio de la ley española sobre timbre, obra del eminente Ministro de Hacienda señor Camacho; y aunque el proyecto pasó de la Cámara al Senado, ni se encuentra en el archivo del Congreso, ni fué publicado en el periódico de las Cámaras.

Tal como hoy existe, esta contribucion no vale el trabajo de administrarla, ni mucho ménos las molestias, trabas, dilaciones y vejámenes á que sujeta á los particulares.—Lo mejor es derogarla.—Entre los cuadros anexos encontrareis el relativo á los productos y gastos de dicho impuesto.

FERROCARRIL DE BOLIVAR.

Habiéndose omitido en este Capítulo la cuenta de los productos y gastos de esta empresa, durante el último año económico, hé aquí su resultado:

PRODUCTOS.

	81 á 82	82 á 83	AUMENTO EN 82 á 83.	DIMINUCION EN 82 á 83.
Fletes de importacion.....	\$ 118,057 85	\$ 86,754 05	.....	\$ 31,303 80
Fletes de exportacion.....	84,744 20	61,149 10	.....	23,595 10
Pasajes.....	11,234 55	12,254 30	1,019 75	.....
Equipajes.....	2,218 30	2,798 15	599 85	.....
Telégrafo.....	521 80	590 40	68 60	.....
Premios y aprovechamientos.....	7,157 40	12,293 25	5,135 85	.....
Total.....	\$ 223,934 10	\$ 175,839 25	\$ 6,804 05	\$ 54,898 90

GASTOS.

	81 á 82	82 á 83	AUMENTO EN 81 á 82.	DIMINUCION EN 82 á 83.
De personal.....	\$ 44,195 40	\$ 40,086 90	.....	\$ 4,108 50
De material.....	121,869 60	93,003 10	.....	28,866 50
Subvencion al Estado de Bolívar.	6,000 ...	6,000 ...	.....	.....
Totales.....	\$ 172,065 00	\$ 139,090 ...	.....	\$ 32,975 ...

COMPARACION.

	1881 A 1882.	1882 A 1883.
Productos	\$ 223,934 10	\$ 175,839 25
Gastos.....	172,065 ...	139,090 ...
Producto liquido.....	\$ 51,869 10	\$ 36,749 25

TIERRAS BALDIAS.

Habiendo solicitado la Compañía universal del Canal de Panamá que se le adjudicase la parte á que se consideraba con derecho de las 500,000 hectaras prometidas por el artículo 4.º del contrato, correspondiente á la cantidad de obra ejecutada, se dictó por el Poder Ejecutivo la siguiente resolucíon:

Despacho de Hacienda—Bogotá, Diciembre 26 de 1883.

El Presidente de la República ha resuelto, con el dictámen del Consejo de Gobierno, lo que sigue:

“El artículo 4.º del Contrato de 20 de Marzo de 1878 para la excavacion del Canal interocéanico, tal como fué aprobado por la ley 28 de 18 de Mayo de 1878, dice así:

‘Artículo 4.º Ademas de las tierras concedidas por los parágrafos 7.º y 8.º del artículo 1.º, se adjudicarán á los concesionarios, como *auxilio para la ejecucion de la obra y no de otro modo*, quinientas mil hectaras de tierras baldías, con las minas que ellas puedan contener, en los lugares que la Compañía elija. Esta adjudicacion será hecha directamente por el Poder Ejecutivo nacional. Las tierras baldías situadas sobre las costas marítimas á orillas del Canal ó de los rios, se dividirán en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, formando superficie de mil á dos mil hectaras. La medida catastral se hará á costa de los concesionarios y con intervencion de comisionados del Gobierno. Las tierras baldías así concedidas, con las minas que contengan, serán adjudicadas á los concesionarios *á medida que se ejecuten los trabajos de construccion del Canal*, y de acuerdo con las reglas que dicte el Poder Ejecutivo.

‘En una zona de dos miriámetros á cada lado del Canal, y durante cinco años contados desde que se terminen los trabajos, el Gobierno no podrá conceder otras tierras más allá de los dichos lotes, hasta que la Compañía haya pedido la totalidad de las que se le otorgan por este artículo.’

“Dígase al Representante de la Compañía del Canal en esta ciudad y á su comisionado especial el señor G. Crozes, que el Poder Ejecutivo está de acuerdo en que ésta, como todas las cuestiones que nazcan de la inteligencia del contrato para la grandiosa obra de la excavacion del Canal, deben tratarse con mucha elevacion de miras, ateniéndose más al espíritu que á la letra del pacto; que en consecuencia, el Gobierno admite y estima como trabajos hechos para la excavacion del Canal no

sólo la cantidad de tierra removida ó de metros cúbicos excavados para la apertura de dicho Canal (lo cual sería ajustado á la letra del pacto pero no á la buena fe con que él debe ser cumplido), sino tambien el capital reunido para llevar á cabo la Empresa, los estudios técnicos y científicos para el trazo y localizacion de la obra, la formacion de la Compañía, la organizacion de los trabajos, la traslacion al Istmo de una gran parte de la maquinaria y del material de excavacion, &.^a &.^a &.^a y la parte ya materialmente construida; y que, habida consideracion á todo esto, el Poder Ejecutivo declara que la Compañía universal del Canal de Panamá tiene derecho á que se le adjudiquen en los términos de dicho artículo 4.º ciento cincuenta mil hectaras, como equivalentes de un poco ménos de la tercera parte de la ejecucion de la obrá.

Comuníquese y publíquese.”

Por el Presidente—El Secretario,

ANÍBAL GALINDO.

Durante el año civil de 1883 se han hecho por este Despacho adjudicaciones de tierras baldías por la cantidad de 27,808 hectaras y 445 metros cuadrados en esta forma:

En cambio de títulos de concecion...	Hts. 18,710—1,457 mc.
A cultivadores, á título gratuito.....	9,097—8,988 ,,
Total.....	Hec. 27,808—0,445 ,,

Esta cantidad se distribuye por Estados y por adjudicatarios, como expresa el siguiente cuadro:

		ANTIOQUIA.							
		<i>Por títulos.</i>		Hts.	Mc.	Hts.	Mc.	Hts.	Mc.
Mayo.	6	Rafael Vélez.....	315	6,252					
Octubre.	11	Sociedad minera de San Nicolas.	453	6,050	769	2,302			
		<i>A título gratuito.</i>							
Febrero.	28	Lino Benítes y Braulio Gaviria.	80	,,					
,,	,,	Cornelio Quiroz.....	70	,,					
Mayo.	12	Domingo Calle Jaramillo.....	372	4,800					
,,	14	Pedro Vera.....	222	7,200					
,,	,,	Baltazar Alvarez.....	200	6,400					
,,	16	Pedro José Vera.....	164	1,599					
Junio.	8	Pedro M. Gutiérrez.....	366	800					
,,	9	Juan C. Osorio.....	6	,,					
Julio.	2	Francisco Vargas.....	115	5,200					
,,	27	Celedonio Posso.....	43	4,399					
,,	,,	José María Arango Vices.....	196	200					
Agosto.	23	Cruz Cifuentes y Juan J. Ruiz..	147	2,000					
,,	24	José María Arango V.....	62	6,400					
Setiembre.	5	Cruz Cifuentes.....	36	7,200					
,,	,,	Jesus Mazo.....	32	8,800					
,,	6	Eustaquio Rengifo.....	31	6,800					
Octubre.	12	Dionisio Pérez.....	68	,,	2,216	1,798	2,985	4,100	

		BOLÍVAR.					
		<i>Por títulos.</i>					
Octubre.	9	Domingo Vergara.....	1,496	2,880			
Noviembre.	12	Luis Verbrughe.....	5,006	6,850	6,502	9,730	
		<i>A título gratuito.</i>					
Julio.	10	Manuel N. Martínez O.....	423	600			
„	„	Juan T. Negrete.....	436	7,250			
„	„	Francisco J. de Lora.....	414	6,300			
„	11	Toribia Posada de Díaz.....	409	6,250			
„	„	Rudecindo Sánchez.....	655	3,200			
„	12	Miguel Vega.....	559	3,500			
„	„	Albert Lacharme.....	828	1,550			
Noviembre.	10	Ángela Echeona.....	800	9,900			
„	27	José Merced Ballestas y M. Bertel.....	1,207	600	6,634	7,150	13137 6880
		C A U C A .					
		<i>Por títulos.</i>					
Abril.	3	Bonifacio Giraldo, José Vicente Marín y Dolores Toro.....	750	„			
Agosto.	21	Juan M. Marulanda.....	500	„	1,250	„	1,250 „
		SANTANDER.					
		<i>Por títulos.</i>					
Agosto.	16	Luis Gaibrois.....	1,596	9,425	1,596	9,425	1,596 9,425
		T O L I M A .					
		<i>Por títulos.</i>					
Febrero.	21	Guillermo Vila y Jesús Cuervo.	2,000	„			
Marzo.	30	Antonio Bárríos.....	5,291	„			
Junio.	13	José T. Olivera.....	1,000	„			
Setiembre.	11	Fortunato Puyo.....	300	„	8,591	„	
		<i>A título gratuito.</i>					
Setiembre.	4	Daniel V. Arango.....	80	„			
Diciembre.	13	Juan Muriva.....	99	40			
		Bernardino González.....	68	„	247	40	8,838 40
						27,808 445	

Por títulos..... Hectaras 18,710 1,457 mc.

Gratuitos..... 9,097 8,988 „

Total..... 27,808 0,445 mc.

CONTABILIDAD.

Los créditos legislativos primitivos del Departamento de Hacienda en la vigencia económica de 1881 á 1882, ascendieron á

la suma de.....	\$	1.093,821	50
Los créditos adicionales á.....		218,296	50
Los créditos suplementales á.....		62,574	80
<hr/>			
Total.....	\$	1.374,692	80

Durante la vigencia, se gastaron en este Departamento \$ 931,990-50, habiendo quedado un sobrante sin emplear, resultado de los saldos de diversas cuentas, que ascendió á la suma de \$ 442,702-30.

Al practicar el Balance de fin de vigencia en 31 de Agosto último, se anularon los saldos resultantes, de acuerdo con las disposiciones sobre la materia.

El resultado de la cuenta correspondiente al primer año de la vigencia económica de 1882 á 1883, es el siguiente:

Créditos primitivos.....	\$	1.709,017	60
Créditos adicionales.....		131,019	40
<hr/>			
Total.....	\$	1.840,037	00

Segun el Balance de fin de año, de 31 de Agosto último, se reconocieron, durante el año, gastos por valor de \$ 696,998 65. Queda, pues, para el año de próroga, un saldo disponible de \$ 1.143,038-35.

En el Presupuesto de 1881 á 1882, figura como total de los créditos primitivos de este Departamento la suma de \$ 1.053,821-50 y en los cálculos anteriores este total es de \$ 1.093,821-50. La diferencia de \$ 40,000 consiste en lo siguiente: Cuando se elaboró la primera liquidacion de los presupuestos de 1881 á 1882, se incluyeron equivocadamente por la Contabilidad general, en el Departamento de Obras Públicas, \$ 40,000 para gastos de almacenes de sal. Como este negociado pertenecía á la Secretaría de Hacienda, el Poder Ejecutivo trasladó el crédito de \$ 40,000 al Departamento de Hacienda, dictando al efecto el decreto número 703 de 14 de Setiembre de 1881 (*Diario Oficial* número 5,131).

Por esta razon en las cuentas de la Secretaría figuran \$ 40,000 más que en el Presupuesto de 1881 á 1882.

Las inexactitudes á que llamaís la atencion en vuestro

Mensaje por las diferencias entre los datos suministrados por esta Secretaría y la del Tesoro sobre productos y gastos de las rentas y contribuciones nacionales, tienen en mi concepto una explicación natural. La Secretaría de Hacienda suministra, por lo que hace á productos, la cuenta de los *reconocimientos* hechos á favor del Tesoro, por la liquidación de derechos causados, que mes por mes practican los responsables del Erario ó Recaudadores de dichas rentas y contribuciones; y á la Secretaría del Tesoro no suministran los mismos empleados sino la cuenta del *ingreso* material de caudales en sus cajas, que naturalmente es inferior al monto de los derechos causados, liquidados y reconocidos. Por ejemplo: las Aduanas envían á la Secretaría de Hacienda la relación de los productos de la renta por los derechos liquidados y reconocidos en el último mes del año económico, que es Agosto, y los pagarés correspondientes á estos derechos pueden no otorgarse sino en el mes de Setiembre, que ya corresponde al siguiente año económico. Lo mismo sucede respecto de los gastos. A esta Secretaría se envía la relación de los *causados y devengados*, y la Secretaría del Tesoro no conoce sino la cuenta de los pagos *efectuados*. En materia, pues, de productos y gastos de las rentas, la cuenta verdadera es la de la Secretaría de Hacienda; la de la Secretaría del Tesoro es cuenta de Balances, que se produce cuando están legalizadas las operaciones.

CONCLUSION.

Hoy que descendéis del poder, como en el primer día de vuestra Administración, os presento con el mismo respeto la sincera expresión de mi agradecimiento por el singular honor que me dispensasteis llamándome al desempeño de esta importante Cartera.

Tratando negocios tan delicados y de tanta importancia como los que han cursado por esta Secretaría, he debido naturalmente incurrir en muchos errores; pero como el hombre no es, ni puede ser otra cosa que una cuenta corriente de aciertos y desaciertos, de virtudes y de faltas, contra las partidas que una justa

censura coloque en el débito de esta cuenta, me atrevo á presentar las siguientes, que podrán inclinar el saldo de la cuenta en mi favor :

Durante los 14 meses en que he estado al frente de este Departamento, se han obtenido bajo vuestra direccion constitucional y administrativa, como fruto de mis trabajos, los siguientes resultados :

1.º Se ha entregado la explotacion del Ferrocarril de Bolívar á una Compañía privada, sacándolo de la inepta é inevitablemente viciosa administracion oficial del Gobierno. Sus productos líquidos, que no pasaban por término medio de \$ 14,000 en manos del Gobierno, se han elevado á \$ 30,650 de arrendamiento fijo y al 6 por 100 del producto bruto, cuota que no bajará de \$ 12,000 ; por todo \$ 42,650, fuera del valor de los jornales de los peones que el arrendatario está obligado á dar para el servicio de la Aduana.

2.º Se ha reivindicado la posesion de las valiosas carboneras de Riohacha, para fundar con su explotacion, en cumplimiento de lo dispuesto por las leyes de 15 de Mayo de 1868, y 19 de Abril de 1873, una nueva renta de inmenso porvenir para la Nacion ; y la controversia sobre la propiedad de estas minas queda *ineludiblemente* sometida al fallo de la Corte Suprema federal. En materia de finanzas hay que pensar en algo más grande, producto de la riqueza, que no sea levantar el precio de la sal y los derechos de importacion sobre la fula.

3.º Se han iniciado, entablado y proseguido, por la via administrativa, y por decirlo así diplomática, las reclamaciones para obtener el reconocimiento y pago de la indemnizacion á que tenemos derecho contra la Compañía del Canal ; el estudio de las cuestiones de derecho queda agotado en la correspondencia de esta Secretaría, y la negociacion en el pié de una transaccion, que á la fecha ha debido celebrarse, ó se celebrará indudablemente.

4.º Se recibieron de la Compañía del Canal \$ 50,000 á buena cuenta de lo que se estipule como subvencion para los gastos de la guarnicion del Istmo.

5.º Del empréstito *á la par y al 6 por 100 de interes de*

2.300,000 francos, obtenido de la Compañía del Canal, se ha salvado el valor del hermoso vapor Guarda-costa, construido en Wilmington, que zarpó el 27 de Enero último para Buenaventura; el de toda la maquinaria de vapor, completa, para la Casa de moneda de Bogotá, ya despachada de Lóndres por los señores Enrique Cortés y Compañía, para ser montada por el distinguido ingeniero mecánico, Mr. Wyon, que ya está en la ciudad; y el del cuantioso armamento *Peabody*, que remonta el Magdalena para reponer nuestros parques; y

6.º Se ha tomado posesion del magnífico puerto de Bahía Honda en la Goagira, donde se ha establecido el Resguardo nacional y se construye un bello y sólido *Fortin* para su defensa.

De todos los descréditos que pueden recaer sobre los hombres públicos, principalmente sobre los hombres de Administracion y de Gobierno, el más lastimoso y despreciable es el de la *charlatanería*, el que procede de la puerilidad ó de la vanidad de acometer empresas ruidosas, para extraviar la opinion y engañar las esperanzas del país, sin la intencion ó los medios de llevarlas á cabo. Yo he huido cuidadosamente de él; presento hechos cumplidos.

Soy, señor, con todo respeto, vuestro atento servidor y compatriota,

Anibal Galindo.

Bogotá, 15 de Febrero de 1884.