

Honorables Senadores y Representantes :

Cumpliendo con un deber constitucional, os informo del movimiento que han tenido en el año último los distintos asuntos administrativos adscritos al Ministerio de Hacienda a mi cargo, y de su situación actual.

RENTAS Y GASTOS

La crisis fiscal en que se encuentra la República estaría muy lejos de presentar los graves caracteres que hoy tiene si las Legislaturas de 1912 y 1913 no hubieran procedido inconsultamente a echar sobre la Nación gastos que antes hacían los Departamentos, a crear nuevos servicios y a aumentar algunos de los existentes.

El creciente producto de la renta de aduanas en los años anteriores a la guerra europea indujo a aquellos legisladores a decretar las erogaciones mencionadas, confiando sin duda en que el aumento habría de continuar en los años subsiguientes. Olvidaron que la trascendencia de los debates ocurridos de 1911 a 1913 en la Cámara de Representantes en la discusión del proyecto de arancel, que fijaba más altos derechos a algunos artículos de gran consumo, habría de ocasionar, como en efecto ocasionó, particularmente en el año de 1913, una importación de esos artículos en cantidades que sobrepasaban las necesidades del consumo, para aprovecharse del alza que ya no era dudoso que sería decretada en la Tarifa de Aduanas. Si hubieran tenido en cuenta esta circunstancia, aun con prescindencia de la honda perturbación económica producida por la guerra, puesto que no sería justo inculpar de imprevisión por esta causa a

aquellos legisladores, habrían comprendido que sus cálculos sobre un aumento de los ingresos del Fisco eran infundados.

Tomando el año de 1913, tenemos que la mercancía importada produjo por razón de los impuestos que la gravan (derechos de importación, tonelaje, fano, práctico, 2 por 100 para la conversión), \$ 14.251,814-20, o sea algo más del 70 por 100 del producto total de las rentas, que fue de \$ 17.385,921-58.

Las demás rentas sólo alcanzaron a producir \$ 3.134,107.

En 1917 el producto total de los impuestos que gravan la mercancía extranjera (derechos de importación, tonelaje, fano, práctico, 2 por 100 para la conversión) fue de seis millones de pesos menos de lo que había sido en 1913. Las demás rentas, por el contrario, produjeron un millón y medio de pesos más, debido a que se duplicó el impuesto de timbre y papel sellado, lo que dio un aumento de \$ 400,000; a la extensión de los impuestos de consumo, que aumentó su producto en otros \$ 400,000; al nuevo impuesto destinado a los caminos, que dio \$ 360,000; al de peajes, que fue de algo más de \$ 40,000, y al mayor rendimiento de algunas otras rentas, como las de salinas, telégrafos y los impuestos fluviales. No obstante estas mayores entradas, el total de los ingresos del Fisco, por razón de la merma anotada en la renta de aduanas, disminuyó en más de cuatro millones de pesos.

Pues bien, tan grandes y sostenidos esfuerzos ha hecho el Gobierno para ajustar los gastos a las entradas, que el saldo que quedó pendiente sin pagar, al terminar la liquidación de la vigencia última, fue menor que el monto de las nuevas cargas impuestas por el Congreso a la Nación.

Al comparar la liquidación del Presupuesto de gastos nacionales del año de 1912 con la del año de 1917, encontramos que la Nación tuvo que hacer en este año los siguientes gastos que en aquél no tenía :

Consejo de Estado.....	\$ 43,000
Tribunales de lo Contencioso Administrativo,	67,000
Medicina Legal.....	38,000
Oficinas de Estadística en los Departamentos.....	36,000
Auxilios a los establecimientos de beneficencia en los Departamentos.....	78,000
Cárceles de Circuito.....	330,000
Pasan.....	\$ 592,000

Vienen.....	\$	592,000
Indemnización a Boyacá por la renta de esmeraldas.		100,000
Auxilios a los colegios de los Departamentos.....		118,000
Servicio de correos en los Departamentos.....		340,000
Auxilio a la Junta Arquidiocesana de Misiones		100,000
	\$	<u>1.250,000</u>

Además, han sido aumentados los siguientes gastos de servicios en favor de los Departamentos:

En la Gendarmería Nacional.. ..	\$	600,000
En los Juzgados de Circuito.....		180,000
En las Direcciones Departamentales de Instrucción Pública y en las Escuelas Normales.....		170,000
		<u>950,000</u>
	\$	<u>2.200,000</u>

Adviértase que varios de estos gastos los hacían antes los Departamentos, de modo que si se suprimen aquellos de que puede prescindirse, y se atribuyen los demás a los Departamentos, puesto que a ellos les corresponde hacerlos, podrían conjurarse las crisis fiscales.

Téngase en cuenta, además, que los gastos de la Nación en todos los servicios públicos que le corresponde hacer, han aumentado considerablemente en los últimos cinco años. Ha sido particularmente grande el aumento de erogaciones en los siguientes ramos: Telégrafos, Tribunales Judiciales, Ministerio Público, Ejército, instrucción pública profesional, Resguardos Nacionales, servicio de intereses de la deuda pública y pensiones. Las entradas del Erario Nacional por razón de la merma extraordinaria en el producto de la renta de aduanas, son hoy menores que en 1912, en tanto que los presupuestos de rentas de los Departamentos son mucho mayores de lo que fueron en aquel año, como se verá por los datos siguientes, en los cuales se han omitido los auxilios que les da la Nación:

PRESUPUESTOS DEPARTAMENTALES DE RENTAS

(1917—1918)

ANTIOQUIA.

Licores	\$	840,970 ..
Tabaco.....		622,771 90
Degüello.....		201,010 28
		<u>1.664,752 18</u>
Pasan.....	\$	1.664,752 18

Vienen.. .. .	\$ 1,664,752 18
Aprovechamientos.....	12,002 ..
Registro.....	48,062 72
Instalaciones eléctricas .. .	18,534 ..
Casa de Moneda.....	10,000 ..
Arrendamientos.....	4,600 ..
Puente de Occidente.....	1,516 ..
Imprenta oficial.....	2,090 16
Ingresos extraordinarios.....	80,000 ..
Suma.....	\$ 1,841,557 06

ATLÁNTICO.

Licores.....	\$ 100,800 ..
Tabaco.....	96,000 ..
Impuestos de expendio.....	6,887 50
Registro y anotación.....	14,324 26
Proventos fiscales y aprovechamientos.....	676 ..
Indemnización por salinas.....	9,600 ..
Degüello.....	45,978 50
Aprovechamiento industrial.....	16,378 48
Suma.....	\$ 290,644 74

BOLÍVAR.

Licores.....	\$ 275,811 43
Sellos de transporte de licores .. .	9,032 ..
Patente de fabricantes .. .	2,280 ..
Tabaco.....	75,482 80
Degüello.....	177,594 50
Registro.....	15,636 64
Movilización de pieles.....	3,176 69
Aprovechamientos.....	9,446 24
Uno por ciento adicional.....	2,534 49
Bienes del Departamento.....	3,702 ..
Indemnización de salinas.....	48,000 ..
Renta nominal.....	2,077 54
Suma.....	\$ 624,774 33

BOYACÁ.	
Licores.....	\$ 85,668 ..
Degüello.....	40,968 ..
Licores y degüello de Casanare.....	6,650 ..
Licores y degüello de Paya y Pisva.....	180 ..
Registro y anotación.....	10,000 ..
Rentas del Territorio Vásquez.....	636 ..
Imprenta oficial del Departamento.....	480 ..
Impuesto de pontazgo y peajes.....	3,824 ..
Arrendamiento de locales en la capital del Departamento.....	3,360 ..
Impuesto de registro y anotación (aumento votado por la Asamblea sin haber sido decretado en ordenanza especial, como lo prescribe el inciso 3º del artículo 404 del Código Fiscal boyacense).....	2,500 ..
Multas (Ordenanza 14 de 1917).....	2,680 ..
Impuesto de consumo sobre el tabaco de producción nacional.....	1,265 16
Impuesto de consumo sobre las bebidas gaseosas y las cervezas de producción nacional.....	6,480 ..
Suma.....	\$ 164,691 16
CALDAS.	
Licores.....	\$ 548,700 ..
Tabaco.....	334,938 ..
Degüello.....	80,000 ..
Aprovechamientos	47,709 58
Suma.....	\$ 1.011,347 58
CAUCA.	
Licores.....	\$ 163,520 ..
Degüello....	38,160 ..
Tabaco (impuesto especial y general).....	62,060 ..
Barcas.....	1,500 ..
Hipotecas y registro.....	3,660 ..
Utilidades en el Banco del Estado.....	1,980 ..
Imprenta del Departamento.....	660 ..
Pasan.....	\$ 271,540 ..

Vienen.....	\$	271,540 ..
Contribución de caminos.....		1,560 ..
Factoría de cigarros.....		480 ..
Impuestos varios.....		4,080 ..
Galpones del Departamento.....		3,600 ..
Aprovechamientos.....		3,000 ..
Reintegros.....		2,220 ..
		<hr/>
Suma.....	\$	286,480 ..
		<hr/>
CUNDINAMARCA.		
Licores.....	\$	286,000 ..
Degüello.....		150,000 ..
Tabaco.....		90,000 ..
Aprovechamientos.....		2,400 ..
Reintegros.....		2,000 ..
Catastro.....		15,000 ..
Rentas por cobrar.....		22,357 ..
Ingresos varios.....		175,173 73
Caminos.....		140,000 ..
Registro y anotaciones.....		84,000 ..
Riqueza mobiliaria.....		14,071 08
		<hr/>
Suma.....	\$	981,001 81
		<hr/>
HUILA.		
Licores.....	\$	90,500 ..
Degüello.....		50,000 ..
Tabaco.....		15,000 ..
Pasaje de ríos.....		3,200 ..
Registro.....		4,500 ..
Peaje.....		4,000 ..
Imprenta.....		1,600 ..
Ingresos varios.....		1,500 ..
20 por 100 para la instrucción pública.....		14,000 ..
Créditos activos.....		500 ..
		<hr/>
Suma.....	\$	184,800 ..
		<hr/>
MAGDALENA.		
Licores.....	\$	107,890 ..
Venta de licores nacionales.....		19,845 ..
		<hr/>
Pasan.....	\$	127,735 ..

Vienen.....\$	127,735 ..
Impuesto adicional sobre destilación y venta de licores por menor.....	2,820 20
Degüello de ganado mayor.....	54,511 10
Indemnización de salinas.....	30,000 ..
Registro y anotación.....	4,800 ..
Renta de tabaco	48,000 ..
Renta de pesca.....	6,016 ..
Renta de mercado goajiro	2,600 ..
Producto de bienes del Departamento.....	11,820 ..
Ingresos varios.....	3,600 ..
Suma.....\$	<u>291,902 30</u>

NARIÑO.

Licores.... \$	440,088 ..
Degüello.....	43,000 ..
Peaje.....	42,217 ..
Tabaco.....	2,500 ..
Hipotecas y registro.....	3,457 ..
Impuestos varios.....	4,500 ..
Utilidades en el Banco del Sur.....	709 50
Pisadura.....	1,000 ..
Suma en plata.....\$	<u>537,471 50</u>
Sea en oro legal.....\$	<u>268,735 75</u>

SANTANDER.

Licores destilados.....\$	172,629 94
Degüello de ganado	122,479 68
Licores fermentados.....	44,783 04
Contribución para caminos.....	9,602 14
Registro fiscal.....	14,076 99
Puentes.....	2,814 28
Ingresos varios.	25,578 29
Multas.....	197 45
Peaje y bodegaje.....	61,063 83
Tabaco.....	7,879 12
Suma... ..\$	<u>461,104 76</u>

SANTANDER DEL NORTE.

Licores	\$	204,072 ..
Degüello		51,108 ..
Tabaco		50,000 ..
Bienes semovientes		25,800 ..
Cerveza		6,200 ..
Registro y anotación		10,000 ..
Periódicos oficiales		300 ..
Ingresos varios		958 59
Suma	\$	348,438 59

TOLIMA.

Licores	\$	306,356 ..
Degüello		100,000 ..
Tabaco		27,000 ..
Registro		8,000 ..
Bienes del Departamento		6,000 ..
Créditos activos		9,600 ..
Ingresos varios		2,000 ..
Caja anterior		21,000 ..
Pontazgo		5,000 ..
Pasaje de ríos		600 ..
Pasos limítrofes		800 ..
Peaje		60,000 ..
Suma	\$	546,356 ..

VALLE DEL CAUCA.

Licores	\$	670,000 ..
Tabaco		200,000 ..
Degüello		75,000 ..
Registro e hipotecas		10,000 ..
Barcas		2,700 ..
Ingresos varios		1,000 ..
Suma	\$	958,700 ..

PRESUPUESTOS DE RENTAS DE LOS DEPARTAMENTOS
EN EL PERIODO DE 1912 A 1913

Antioquia.....	\$ 1.433,239 ..
Atlántico.....	193,800 ..
Bolívar (1).....	477,600 ..
Boyacá.....	133,468 20
Caldas	423,000 ..
Cauca	165,919 04
Cundinamarca.....	636,148 32
Huila.....	158,400 ..
Magdalena.....	204,360 ..
Nariño (2) (\$ 450,047-62 en plata).....	225,023 81
Norte de Santander (3).....	311,460 20
Santander.....	292,020 ..
Tolima.....	319,743 82
Valle del Cauca.....	607,004 ..
Total	\$ 5.581,086 39

Durante los veintiocho años comprendidos de 1886 a 1914, los Departamentos estuvieron soportando ciertas cargas que de pronto se hicieron pesar sobre el Tesoro Nacional, basados, según se dijo, en la buena situación del Erario. Hoy podría restablecerse la distribución anterior, sin que la carga resulte abrumadora para los Departamentos, los que por razones fácilmente explicables no sólo no han sufrido contracción en el producto de sus rentas, sino que han tenido aumento considerable en las antiguas, y disponen, además, del muy importante impuesto sobre el consumo del tabaco. Podrían también crear la nueva contribución que se propuso en la Cámara de 1915, que era un impuesto directo, no en la forma del establecido en algunas naciones europeas, sino atemperado al carácter na-

(1) En este presupuesto se ha suprimido lo que en él figuraba como producto de las rentas en San Andrés y Providencia, porque estas islas constituyen hoy una Intendencia cuya administración es independiente.

(2) Por no haberse tenido a la vista el presupuesto de 1912-13, se ha tomado el producto efectivo de la recaudación de las rentas en 1915-16, que naturalmente debió ser superior al de aquel período.

(3) Este dato ha sido tomado de la Memoria de Hacienda de 1914.

cional. El impuesto sobre la renta en la forma implantada en aquellos países, aun cuando es el más justo, sería aquí rechazado abiertamente, como lo fue siempre toda intromisión oficial en la investigación de los beneficios que obtengan en sus negocios los particulares.

El Gobierno, acatando la disposición constitucional que le prohíbe presentar proyectos que establezcan contribuciones, se limita a hacer la indicación anterior sobre esa nueva renta, que en su concepto debe tener carácter departamental, porque debiendo cobrarse directamente sobre todos los habitantes de los Municipios, sería muy difícil al Gobierno Nacional organizar debidamente su recaudación. Se daría así un paso muy adelante en favor de una mayor descentralización administrativa, que es una de las grandes necesidades nacionales.

En las tres legislaturas últimas tuve el honor de exponer la necesidad de que se volviera a la anterior distribución de gastos, mas no fueron aprobados los proyectos respectivos. Antes había indicado la necesidad de esta medida al señor Presidente de la República, quien en su Mensaje al Congreso de 1915 dijo :

«Para llegar a la solución de este problema (el del déficit) que, como se dijo, se ve ahora con más relieve, pero que viene de atrás, sería menester que se acometiera una reforma de lo que existe, que habría de tener por comienzo la distribución razonable y efectiva de los ingresos y cargas entre la Nación, los Departamentos y los Municipios, sin lo cual cualquiera otra medida resultaría estéril.

«Esa reforma de lo existente no vendría a ser una innovación peligrosa, como lo han juzgado algunos, sino la simple efectividad del principio constitucional que al lado de la centralización política quiso crear la descentralización administrativa, necesidad no discutible de un pueblo de las condiciones de Colombia, donde la misma inmensa extensión del territorio, la carencia de vías fáciles de comunicación, la variedad de intereses y costumbres de las poblaciones, si no hubiera otros motivos, impondrían lo que la ley constitucional ha prescrito, pero que nunca llegó a ser una realidad. Libres los Departamentos y Municipios para crear, dentro de los límites de sus intereses y necesidades, el sistema tributario que éstos les impongan, y emancipados de la tutela central, a la vez que obligados a proveer a lo que requiere la propia existencia, se podría llegar a fundar sobre bases sólidas la Administración Nacional, que será imposible organizar como lo requieren las necesidades públicas mientras no se haga aquella distinción.

«Modificadas las condiciones presentes, en término más o menos breve, y restablecida la situación normal del Fisco, podría ya la Nación, cuando alcanzara a cubrir sus gastos ordinarios con los ingresos, cooperar con los excedentes de éstos, que se obtendrían probablemente en las obras departamentales, a fin de darles impulso, muy principalmente a la instrucción pública primaria, que en tan rudimentaria condición se encuentra, y a las vías de comunicación de que depende en mucho el desarrollo de la riqueza nacional.»

CUADRO DEL PRODUCTO DE LAS RENTAS NACIONALES

EN LA VIGENCIA DE 1º DE MARZO DE 1917 A 28 DE FEBRERO DE 1918

Bienes nacionales.

Minas de Santa Ana y La Manta \$	37 ..	
Minas de Supía y Marmato.....	16,000 ..	
Ferrocarriles.....	633,180 74	
Arrendamiento de bosque nacionales.....	24,526 22	
Producto de otros bienes nacionales	9,578 19	
Saliuas terrestres.....	929,914 76	
Salinas marítimas.....	130,137 06	
Lastre.....	712 50	1.744,086 47

Servicios.

Correos..... \$	191,710 76	
Telégrafos	701,670 28	
Muelle	15,814 32	
Faros.....	40,588 83	
Práctico y remolque.....	4,415 44	
Acuñaación de monedas....	120,465 ..	1.074,664 63

Impuestos.

De importación..... \$	7,436,096 70
2 por 100 para la conversión.....	149,911 94
Fondo especial de caminos.....	368,190 05
Tonelaje.....	155,976 82
De exportación.....	22,569 68
Sanidad:.....	8,030 ..

Pasan \$ 8.140,775 19

Vienen.....	\$ 8.140,775	19	
Consular.....	692,215	44	
Minas.....	11,294	25	
Sucesiones y donaciones..	188,706	66	
Patentes de invención y registro			
de marcas.....	4,005	..	
Papel sellado y timbre nacional..	917,532	36	
Fabricación de fósforos.	1,621	29	
Canalización.....	359,017	14	
Peajes nacionales.....	45,262	40	
Rentas de las Intendencias Na-			
cionales.	26,445	43	
Rentas de las Comisarías Espe-			
ciales	16,428	30	
De consumo.	453,296	29	
Ingresos varios.....	119,136	42	
Rentas de vigencias anteriores..	64,908	22	11.040,644 39
			<hr/>
Total.....	\$ 13.859,395	49	

ADUANAS

Tarifa.

En el Informe anterior hice notar que el propósito de los autores de nuestro actual arancel fue el de establecer una correlación entre el valor y el peso de la mercancía para los efectos del gravamen de importación, con el objeto de que los derechos representarían un 60 por 100 del precio de los efectos que se importaran.

El alza extraordinaria de la mercancía ha modificado de manera tan notable esta relación, que el promedio del gravamen sobre la mercancía importada en el año último fue sólo de 32 por 100. Esto, que algunos han tomado como nuevo argumento en favor de que se cambie el sistema vigente en el cobro de la renta por el del gravamen ad valorem, pone, por el contrario, más de manifiesto la principal de las dificultades que presenta su implantación. Si en épocas normales, según la frase de Nitti, «las personas capaces de aplicar con justicia una tarifa ad valorem no estarían de colectores de ese derecho,» ¿cuánto más difícil no sería encontrar personal capaz de aplicarlo en medio de cambios fuertes y constantes en todos los valores?

Para facilitar en las Aduanas el trabajo de clasificación, el Jurado de Aduanas, de acuerdo con la facultad que le confiere el artículo 8º de la Ley 117 de 1913, ha ido señalando el impuesto que le corresponde a los artículos no comprendidos en la Tarifa vigente. Insertadas en el lugar correspondiente estas clasificaciones, lo mismo que las reformas decretadas en las Legislaturas de 1916 y 1917, se ha hecho una nueva edición de la Tarifa.

Es indudable la necesidad de hacer una revisión general de nuestro arancel, pero parece cuerdo esperar a que esté restablecida la normalidad en los valores para llevarla a cabo. No sería equitativa la que se decretara en momentos como los actuales, de bruscas fluctuaciones en los precios de las mercancías.

Código de Aduanas.

Las leyes expedidas por los Congresos de 1916 y 1917, en virtud de proyectos presentados por este Despacho, y los decretos y resoluciones que se han dictado en cumplimiento de la facultad reglamentaria del Gobierno, han complementado suficientemente la Ley 85 de 1915, sobre régimen de las Aduanas, para que pudiera procederse, como se ha hecho, a publicar un Código de Aduanas, que contiene en forma ordenada y metódica todas las disposiciones que organizan el servicio de Aduanas, reglamentan la importación y la exportación y la percepción de los impuestos correspondientes. Esta obra facilitará notablemente no sólo la labor de los empleados del ramo, sino la consulta de los comerciantes e industriales, con lo que se evitan errores que pueden ser perjudiciales, ya para éstos, ya para el Erario Nacional.

Como segunda parte se publica la Tarifa de Aduanas con todas las modificaciones que ha sufrido hasta la fecha.

Derechos consulares.

El proyecto que sobre esta materia tuve el honor de presentar a la Legislatura última, es hoy la Ley 27 de 1917. Esta Ley simplifica notablemente la labor de los Cónsules, y así ha quedado sin efecto la disposición dictada en 1910, que les permitía demorar hasta por ocho días la liquidación y certificación de las facturas cuando ellas incluyeran artículos pertenecientes a las distintas clases que estableció la Ley 57 de 1909, sobre derechos consulares.

La nueva ley aumenta sensiblemente el producto de esta contribución, sin gravamen para los consumidores, puesto que sólo tien-

de a suprimir una concesión que se había acordado a las grades empresas de transporte y a algunas industrias que gozan ahora de notable protección en la tarifa de derechos de importación, por lo que no se justificaba el que continuara acordándoseles las concesiones anteriores en los derechos consulares.

Oficinas Merciológicas.

Tanto la Oficina de Bogotá como las nuevamente creadas en Barranquilla y Cartagena han continuado prestando valiosísimos servicios al Fisco y a los importadores. Tan pronto como lo permita la situación del Tesoro Nacional será preciso dotarlas de todos los aparatos y materiales necesarios para que sea más rápida y eficaz su labor. No ha podido crearse la Oficina de Buenaventura, por no encontrarse en aquel puerto un químico graduado que quiera servirle.

Edificios.

Ninguna de las Aduanas de la República tiene locales apropiados para su servicio. El Gobierno creyó que era preciso que se construyeran edificios que tuvieran las condiciones requeridas en estas oficinas, por lo cual, y deseando comenzar por la principal de las Aduanas, fue presentado un proyecto que es hoy la Ley 13 de 1916, que autoriza la construcción, ya por administración directa o por contrato, de los edificios para la Aduana de Barranquilla. Dadas las instrucciones correspondientes, el señor Administrador de la Aduana de Barranquilla celebró el contrato respectivo con el arquitecto señor Leslie O. Arbouin para la edificación de las obras, según planos que fueron aprobados por la Sociedad Colombiana de Ingenieros y adoptados por el Ministerio de Obras Públicas. Aprobado el contrato por el Consejo de Ministros, hubo que aplazar su cumplimiento por las dificultades fiscales. Por razones de todo orden es necesario dotar de edificios aparentes a las Aduanas tan pronto como el Erario Nacional esté capacitado para hacerlo.

Jurado de Aduanas.

Entre los documentos anexos a este Informe se publica un resumen por orden alfabético de las decisiones del Jurado sobre clasificación de cuatrocientos cuarenta y cinco artículos que no figuran en la Tarifa de Aduanas.

El Jurado ha atendido con la mayor puntualidad al desempeño

de sus funciones, con la muy eficaz colaboración del señor Jefe de la Oficina Merciológica. De junio del año pasado a junio de este año ha tenido sesenta y ocho sesiones, en las que ha resuelto cuatrocientas cuarenta y ocho consultas.

Reclamaciones contra el aforo de mercancías.

El Código Fiscal y la Ley 85 de 1915 facultan a los importadores, cuando no se conformen con el aforo dado a la mercancía o con el peso que se compute a ésta, para reclamar en el acto mismo del reconocimiento contra la decisión de la Aduana. No estaba sin embargo bien precisado el procedimiento para el caso de apelación al Jurado de Aduanas, de donde resultaba que no era uniforme en todas las Aduanas la tramitación que se daba a los expedientes de reclamaciones; disparidad que se acentuaba cuando, conforme a la Ley, debía pedirse el concepto de las Oficinas Merciológicas o de las Cámaras de Comercio. Debido a esto, el Jurado de Aduanas tropezaba con muchos inconvenientes para la acertada solución de las apelaciones que por los motivos indicados llegaban a él. El Ministerio, después de un estudio detenido de esta cuestión y de oír el concepto de varias Administraciones de Aduana, dictó el Decreto número 433 del 11 de marzo de este año, inserto entre los documentos de este Informe, por el cual se reglamentó el procedimiento que debe seguirse en las reclamaciones a que me refiero. En esa reglamentación se ha procurado, al par que facilitar a los introductores el ejercicio de su derecho de reclamo, asegurar los intereses del Fisco.

Créditos demorados en suspenso.

En mi Informe anterior os dije lo siguiente sobre este asunto:

«En los libros de contabilidad de la Aduana de Barranquilla hay una cuenta con un saldo deudor de \$ 220,016-38, que se ha llamado *Créditos demorados en suspenso*, y que proviene de operaciones anteriores al 31 de diciembre de 1909, sin que haya sido posible establecer su origen. Es necesario hacer una revisión de la contabilidad de la Aduana desde el año de 1887 al de 1909, para precisar los nombres de los introductores de las mercancías y los saldos pendientes por razón de los derechos causados, con expresión del nombre del vapor, fecha de la entrada y número del manifiesto.

«Es muy probable que gran parte de ese saldo provenga, como lo ha creído el señor Visitador Fiscal de Cundinamarca, en comisión, de errores en la contabilidad, y en este caso convendría describir en los libros de contabilidad de la Aduana los asientos de corrección y adición que resulten. El mismo señor Visitador indica la conveniencia de celebrar un contrato con el Jefe de la Contabilidad de aquella Aduana, para que en asocio del primer Tenedor de Libros lleven a cabo un estudio de las cuentas de los años mencionados arriba, para poner en claro la procedencia de los créditos de que se trata. Tanto el Procurador de Hacienda como el Director General de la Contabilidad y el Administrador de la Aduana de Barranquilla recomiendan la medida indicada por el señor Visitador.»

Volveré a presentaros el respectivo proyecto. .

Derechos de depósito.

Como los cargamentos que se importen deben ser retirados de los almacenes de las Aduanas tan pronto como sean reconocidos, liquidados y cubiertos los respectivos derechos, y la permanencia de ellos por más tiempo del indispensable para verificar las operaciones mencionadas constituye un servicio que se presta a los introductores, fue reglamentado por medio de los Decretos números 1994 de 1917 y 433 de 1918, tanto los plazos para retirar la mercancía como la cuantía del derecho de depósito, que se fijó en veinte centavos diarios por cada tonelada, durante todo el tiempo que la carga permanezca depositada, hasta que sea retirada por los interesados, o hasta que la Aduana, en virtud de las disposiciones legales, proceda al remate de ella.

Exenciones a entidades o individuos particulares.

La falta de precisión en los términos de los contratos que conceden exenciones del impuesto de aduanas ha sido motivo de dificultades al resolver sobre las peticiones de los agraciados, no ya sólo para decidir cuáles artículos deben considerarse incluidos en la exención, sino también la cantidad en que pueden ser importados libres del impuesto. Como ha ocurrido el caso de que se solicite la exención de algunos de estos artículos, particularmente el petróleo, la gasolina y los aceites lubricantes, en cantidades visiblemente superiores al posible consumo ordinario del importador, este Despacho,

fundándose en la autorización que le concede el artículo 78 de la Ley 85 de 1915, para determinar la cantidad en que puedan ser necesarios para las empresas favorecidas, les dirigió a éstas, en noviembre pasado, una circular en que les hizo saber que no serían atendidas las solicitudes de exención sobre petróleo, gasolina y aceites lubricantes, si no se enviaba previamente un presupuesto del consumo anual, certificado por peritos y refrendado por la primera autoridad política del lugar en donde esté radicada la gerencia o administración de la empresa respectiva.

Exenciones decretadas en virtud de
contratos o de leyes.

El valor de las concedidas durante el año fiscal fue el siguiente:

En las Aduanas:

Barranquilla.....	\$ 89,848 04	
Cartagena.....	36,299 04	
Santa Marta.....	13,492 99	
Ríobacha.....	141 58	
Buenaventura.....	25,662 60	
Tumaco.....	86 85	
Cúcuta.....	1,170 20	166,701 30
	<hr/>	

En las Administraciones de Correos.....\$ 1,404 55

Total.....\$ 168,105 85

Os doy a continuación una relación de las exenciones concedidas por las Aduanas:

Agentes Diplomáticos y Consulares (artículo 159 del Código Fiscal).....	\$ 7,503 27
Culto católico (artículo 19, Ley 117 de 1913).....	18,126 23
Curtimbre de Arcesio Mejía (contrato publicado en el «Diario Oficial» número 14324).....	887 33
Vapor <i>Prinz August Wilhem</i> . (Asilado. Para la tripulación).....	639 67
Vidriería Fenicia (contrato publicado en el «Diario Oficial» 12969).....	2,218 28
The Bogotá Telephone C ^o (contrato publicado en el «Diario Oficial» 12595).....	695 68
	<hr/>
Pasan.....	\$ 30,070 46

Vienen... ..	\$ 30,070 46
Oficina del Cable (contrato publicado en el «Diario Oficial» 12226).....	478 47
Establecimientos de instrucción (artículo 19, Ley 117 de 1913).....	4,398 15
Gobierno Nacional (artículo 159 del Código Fiscal).	32,538 40
Gobernaciones de Departamento e Intendencias (artículo 19, Ley 117 de 1913).....	12,339 77
Municipalidades (artículo 19, Ley 117 de 1913)....	21,805 94
Establecimientos de beneficencia (Ley 20 de 1914 y Ley 117 de 1913, artículo 19)	437 40
Ferrocarril del Sur (artículo 159 del Código Fiscal)	586 69
Ferrocarril del Tolima (artículo 159 del Código Fiscal)	244 98
Ferrocarril de la Sabana (artículo 159 del Código Fiscal).....	1,203 06
Ferrocarril del Pacífico (contrato publicado en el «Diario Oficial» número 12549).....	10,172 20
Ferrocarril de Antioquia (contrato publicado en el «Diario Oficial» número 11288).....	15,222 55
Ferrocarril de Amagá (contrato publicado en el «Diario Oficial» número 12963).....	78 60
Ferrocarril de Caldas (Ley 105 de 1914).....	1,094 81
Ferrocarril de Girardot (contrato publicado en el «Diario Oficial» número 9689).....	8,484 29
Ferrocarril del Norte (contrato publicado en el «Diario Oficial» número 12530).....	2,669 35
Ferrocarril de La Dorada (contrato publicado en el «Diario Oficial» número 12422)	4,411 04
Ferrocarril de Cúcuta (Ley 15 de 1880).....	555 49
Ferrocarril de Cartagena (contrato publicado en el «Diario Oficial» número 7986).....	3,240 68
Ferrocarril de Bolívar (contrato publicado en el «Diario Oficial» número 10838).....	3,279 43
Ferrocarril de Santa Marta (contrato publicado en el «Diario Oficial» números 7882-3).....	13,389 54
Total.....	\$ 166,701 30

Derechos de exportación.

En el año de 1916 fue aprobado un Acto legislativo reformativo de la Constitución, por el cual se prohibía gravar la exportación de los productos de la agricultura o de la industria. Este proyecto necesitaba, por prescripción constitucional, ser aprobado por la Legislatura subsiguiente. Presentado por el Gobierno a la consideración del Congreso de 1917, con algunas objeciones, no obtuvo la aprobación de la Cámara, y quedó por tanto sin efecto legal.

Es sabido que sólo tres artículos causan derechos de exportación: el oro amonedado, que paga 1 por 100, gravamen que convendría alzar; los pájaros disecados, que deben pagar \$ 4 por kilogramo, sabia disposición que tiene por objeto restringir la destrucción de las aves; y la paja toquilla, que debe pagar \$ 1 por kilogramo. Convendría eliminar este último impuesto, que fue fijado teniendo en mira favorecer la industria nacional de la fabricación de sombreros, al imponerle un gravamen prohibitivo a la salida de la paja que pudiera emplearse en las industrias de otros países. La habilidad de nuestros obreros en esa industria les pone a cubierto de la concurrencia de otros pueblos, en tanto que siendo muy superior al consumo la producción de paja toquilla, habría conveniencia en eliminar un gravamen que restringe el comercio de ese producto nacional.

El Gobierno ha recibido diversas solicitudes en que se le pide sea gravada la exportación del maíz, de la manteca y de otros víveres. No existe facultad legal que permita establecer ese impuesto, y así se hizo saber a los solicitantes; pero al propio tiempo se creyó conveniente expresarles las razones en que funda el Gobierno su opinión favorable a la libre exportación de esos artículos, como medida encaminada a fomentar el incremento de la producción nacional.

La exportación del oro.

Ultimamente, personas muy respetables han solicitado del Gobierno que le pida al Congreso que imponga a la exportación del oro un gravamen que haga prohibitiva su salida. No parece justo limitar de ese modo los mercados de venta de un metal que producimos en cantidad apreciable, lo que ocasionaría el quebranto de su precio si la demanda interna no llegara a nivelarse con la producción, y afectaría sensiblemente la balanza económica de nuestro co-

mercio con el Exterior, porque el oro representa el 20 por 100 de nuestra exportación. Conviene, además, tener presente la casi imposibilidad de prevenir la exportación fraudulenta de artículos de tan alto valor en relación con su volumen, como se vio en época en que existió la prohibición y en la que estuvieron sometidos los que la violaban, a los más severos castigos, sin que por esto se lograra impedir la salida clandestina del oro del país. En el caso de que el Congreso decida gravar la exportación del mineral de oro, el impuesto, en mi concepto, debe ser moderado para que pueda hacerse efectivo.

Encomiendas postales.

La limitación del número de oficinas destinadas al cambio de encomiendas postales, y la reglamentación dada al reconocimiento de la mercancía en ellas, aplicándoles disposiciones que rigen en las Aduanas, han sido medidas muy convenientes, pero me permito insistir en la necesidad de establecer la práctica seguida en casi todas las naciones, en las que el reconocimiento se efectúa en la Aduana del primer puerto por donde se introducen, y de allí, con la correspondiente liquidación de derechos, se envía al lugar del destino. Como el proyecto que en desarrollo de estas ideas tuve el honor de presentar a la consideración del Congreso fue negado, me limito a indicar la conveniencia de que las Comisiones de Hacienda de las Cámaras estudien este asunto nuevamente. Propuse que se hiciera excepción de las encomiendas destinadas a Bogotá, las que podrían ser reconocidas en esta ciudad, estableciendo al efecto una oficina con carácter de Aduana interior; favor a que le daba derecho el muy crecido número de encomiendas que llegan a esta ciudad, y el tener aquí su asiento una Oficina Merciológica y el Jurado de Aduanas. Podrían ser reconocidas en esa Oficina no sólo las encomiendas de Cundinamarca, sino las de Boyacá, que seguirían después a los lugares de su destino. Me atrevo a asegurar que la renta de aduanas se beneficiaría grandemente si se aceptara esta idea, y esto no por falta de probidad de los empleados actuales, sino porque no es posible exigirle a un solo empleado en cada Departamento que tenga los conocimientos que se exigen a los cinco o seis empleados que intervienen en las operaciones de reconocimiento y liquidación de mercancías en las Aduanas.

Impuesto consular de las encomiendas.

Las encomiendas postales, con arreglo al Código Fiscal, pagan como impuesto consular el 5 por 100 sobre el valor de la factura comercial. Son constantes las diferencias que ocurren al liquidar este impuesto, porque algunos interesados presentan facturas que dan avalúos manifiestamente bajos a los artículos que introducen. Para prevenir esto, propuse que en vez de cobrar el impuesto sobre el valor de la mercancía, se cobrara sobre el valor de los derechos; mas como éstos son menores que aquél, debe elevarse la rata del gravamen. Hay que tener en cuenta que al certificar el Cónsul la factura que se le presenta, tiene medios de comprobar si el precio de la mercancía es el declarado en la factura, en tanto que el empleado de una población nuestra tiene en la mayor parte de los casos que atenerse a la declaración del introductor. Convendría que reconsiderarais la reforma mencionada, que fue negada en la legislatura última.

PRODUCTO DE LAS ENCOMIENDAS POSTALES EN EL AÑO FISCAL DE 1917

ADMINISTRACIONES PRINCIPALES Y AGENCIAS POSTALES

	Aduanas.	2 por 100 Convers.	Caminos.	Consulares.	Totales.
Barranquilla...\$	49,782 50	1,018 32	2,500 12	12,347 40	65,648 34
Bucaramanga....	15,466 60	325 64	964 24	4,210 27	20,966 75
Buenaventura....	4,948 46	103 01	249 85	1,025 36	6,326 68
Cali	37,597 46	771 42	1,895 13	8,766 84	49,030 85
Cartagena.	33,656 76	688 76	1,706 07	7,123 58	43,175 17
Cúcuta.....	16,654 97	353 67	839 62	3,895 27	21,743 53
Cundinamarca...\$	252,757 30	5,126 40	12,701 65	58,326 02	328,911 37
Ibagué.....	2,911 25	63 59	148 25	672 94	3,796 03
Manizales.....	36,943 86	747 66	1,847 66	8,598 13	48,137 31
Medellín.....	91,424 31	1,972 94	5,368 25	30,836 55	129,602 05
Mompós.....	22 09	.... 64	1 12	31 93	55 78
Neiva.....	1,133 03	25 43	59 38	408 66	1,626 50
Pasto.....	4,012 30	84 86	201 63	968 41	5,267 20
Popayán.....	7,291 34	141 49	343 03	1,421 12	9,196 98
Ríohacha.....	206 29	5 65	11 47	48 50	271 61
Santa Marta....	3,661 54	82 70	182 18	958 64	4,885 06
Sincelejo.....	941 45	20 49	46 65	381 40	1,389 97
Tumaco.....	2,454 76	55 72	125 55	599 18	3,235 21
Tunja.....	2,176 02	46 74	111 80	660 90	2,995 46
Totales.....\$	564,042 29	11,635 13	29,303 65	141,281 10	746,262 16

Puertos de depósito y de tránsito.

Las necesidades crecientes del intercambio comercial, y las variaciones que en las rutas que siguen los transportes marítimos se han verificado y seguirán verificándose a causa de la apertura del Canal de Panamá, en primer término, y luego por la acción de la guerra, han hecho ver la necesidad de que se reglamente en nuestros puertos marítimos el comercio de tránsito y el de depósito. El Código Fiscal definió las operaciones de comercio así llamadas, y declaró que ellas podían verificarse por los puertos habilitados y con sujeción a las disposiciones especiales dictadas por medio de leyes. La ley sobre régimen de las Aduanas no estatuyó nada a este respecto, y parece llegado el momento de que se llene este vacío.

Nuestra posición, respecto de los países limítrofes, agregada a las dificultades de nuestras comunicaciones interiores, no permite esperar que llegue el caso de que mercancías extranjeras crucen nuestro territorio por la vía terrestre con destino a otro país. En cambio, nuestras costas están situadas en posición muy favorable para que sus puertos sean escogidos como sitios fáciles y seguros de transbordo para la carga que del Atlántico se dirija al Pacífico, o al contrario. Como la ley nada ha dispuesto sobre este punto, y como se ha presentado ya el caso, y puede seguir presentándose, de cargamentos que llegan de tránsito a nuestros puertos para verificar en ellos su transbordo, es indispensable que se legisle sobre esta materia, a fin no sólo de ponernos en guardia contra los inconvenientes que ese comercio, verificado sin la debida inspección, pudiera tener, sino para fomentar al propio tiempo su desarrollo y aprovecharnos de sus indudables ventajas.

En legislación aduanera se conoce con el nombre de depósito (*entrepôt*) un lugar especial en los puertos marítimos y aun en poblaciones interiores, considerado como territorio extranjero para ciertos efectos fiscales, en el cual se permite el desembarco y almacenaje de mercancía importada, sea para darla al consumo interior, sea como simple mercancía de tránsito, sea sin destino determinado, pero con ánimo de reexportarla. Con el estudio que el Ministerio hacía de esta cuestión, coincidieron algunas solicitudes para que se establecieran esos depósitos con toda la amplitud que ellos tienen en otros países. Pero comparando el provecho que pudiera derivar el país del establecimiento de almacenes de depósitos, con los peligros que ofrecen para la integridad de los impuestos de aduanas, he lle-

gado al convencimiento de que por ahora no sería prudente autorizar su creación en forma absoluta, y que debemos limitarnos a permitir el desembarque en las Aduanas de la carga que venga de tránsito o que se traiga con el propósito de reexportarla.

El Código Fiscal dice que el *depósito* consiste en colocar productos procedentes del Exterior en los almacenes de una Aduana, con ánimo de reexportarlos. Se ve, pues, que el Congreso de 1912 consideró también conveniente limitar el alcance de esa operación comercial, excluyendo la posibilidad de que los productos que así se trajeran al país pudieran ser dados al consumo. No se ha presentado todavía ningún motivo que justifique la necesidad de quebrantar esa limitación, pero sí sería de conveniencia indiscutible tratar de fomentar el establecimiento de depósitos dentro de los términos señalados en el Código Fiscal, pues con ello se obtendría una actividad mayor en nuestros puertos marítimos, se aumentarían sin costo apreciable los rendimientos del Fisco, y podría obtenerse un abaratamiento en los fletes por la competencia que establecerían los nuevos buques que nos visitaran.

Más tarde, cuando el desarrollo comercial del país lo reclame, y cuando por la experiencia de lo que se haya practicado en esta materia, estemos mejor preparados para pasar a un régimen de mayor amplitud, podrá dárseles a los depósitos toda la extensión que entraña su verdadera naturaleza.

En desarrollo de las ideas que acabo de exponeros, os presentaré un proyecto de ley, para el cual reclamo toda vuestra atención como asunto de positiva importancia.

Sobordos.

Por el artículo 7.º de la Ley 59 de 1917 se señaló la manera de corregir los errores que puedan cometerse en la presentación de los sobordos, y por el 8º de la misma Ley se suprimió el recargo de 10 por 100 sobre los derechos en los casos de extravío de los bultos, considerándose castigo suficiente el que los buques tengan que pagar el total de los derechos de los bultos que dejen de ser entregados. El impuesto por la certificación de sobordos fue modificado por el artículo 4º de la Ley 27 de 1917. Hoy es de quince centavos por cada cien pesos del valor del cargamento.

Derechos de importación sobre la sal.

La Ley sobre Tarifa de Aduanas facultó al Gobierno para fijar los derechos de importación que debe pagar la sal. Los decretos dictados en ejecución de esta Ley fijaron los siguientes derechos por cada arroba, o sean doce y medio kilogramos:

A la introducida por las Aduanas del Pacífico, veinticinco centavos; a la introducida por las Aduanas de Arauca y Orocué, cuarenta centavos; a la introducida por la Aduana de Cúcuta, cincuenta y cinco centavos, y a la introducida por las Aduanas del Atlántico, setenta y cinco centavos.

El único artículo que no tenía fijado el gravamen de importación en nuestra Tarifa de Aduanas era la sal. Esto era irregular, e inexplicable si se considera que son mayores los inconvenientes que las ventajas de dejar al Poder Ejecutivo la facultad de señalar ese gravamen. El hecho de que en la Costa Atlántica existan salinas, explica el que tenga mayor impuesto allá la sal extranjera, atendiendo al fomento de la producción nacional, pero en manera alguna se puede justificar el que ese gravamen sea triple del que paga la sal importada por las Aduanas de Buenaventura y Tumaco. Aun suponiendo que hubiera que llevar la sal del Atlántico al Pacífico, el costo de ese transporte nunca ha alcanzado a ser siquiera el de la mitad del valor de la diferencia de los derechos que para la sal existe entre las Aduanas de los dos litorales.

El artículo 3º de la Ley 47 de 1917 fijó los siguientes derechos por cada kilogramo de sal extranjera que se introduzca al país:

La que se importe por las Aduanas del Pacífico.....	\$ 0 02
La que se importe por las Aduanas de Arauca y Orocué.	0 03
La que se importe por la Aduana de Cúcuta.....	0 04
La que se importe por las Aduanas del Atlántico	0 05

Con esto no se ha logrado establecer la equidad debida en el gravamen de la sal. Ese impuesto no debía ser mayor de tres centavos por kilogramo en la Aduana de Cúcuta, y de cuatro centavos en las Aduanas del Atlántico, como tuve el honor de exponerlo en los debates de la Ley citada.

Faros.

Se han recibido solicitudes en las que se pide que se instalen nuevos faros y se hacen indicaciones sobre reforma del servicio de algunos de los existentes. Todo esto debe ser hecho después de un

estudio llevado a cabo por personas competentes, una vez que lo permita la situación del Tesoro Público. Los faros que están en servicio son los siguientes:

Faros de puerto—Dos en Sabanilla (Puerto Colombia), dos en Cartagena, uno en Santa Marta y uno en Ríohacha.

Faros de costa—El de Bocas de Ceniza, el de Galerazamba y el de Salmedina.

Son de propiedad nacional el de Bocachica, el de Santa Marta, el de Ríohacha y el de Salmedina. Los otros fueron construídos por particulares, mediante privilegio que dura todavía.

Por el servicio del faro de Bocachica no se paga ningún derecho.

Por el servicio de los faros de Sabanilla sólo se paga un derecho, fijado así en el contrato respectivo: \$ 0-05 por cada una de las primeras cien toneladas de cavidad, y \$ 0-03 por cada una de las toneladas que excedan de las cien primeras. Los buques que hagan el servicio de cabotaje o el costanero sólo pagarán la mitad de dicho derecho. El Gobierno ha declarado que el privilegio concedido para el establecimiento de estos dos faros ha concluído, y que ellos han pasado a ser de propiedad nacional.

Por el servicio del faro de Bocas de Ceniza se paga un derecho de \$ 0-05 por cada una de las primeras cien toneladas de registro, y 2½ centavos por cada una de las toneladas que excedan de dicho número. Los mismos derechos se causan por el servicio del faro de Galerazamba.

Importación de productos nacionales.

Los productos nacionales exportados podían ser traídos sin pagar derechos de importación, mediante la presentación, junto con la factura certificada por el Cónsul, de una certificación de la primera autoridad política del lugar en donde los efectos se hubieran producido, en que constara su procedencia.

Los inconvenientes que se encontraban para la presentación de esta prueba son manifiestos, como se comprenderá con sólo exponer un caso de muy frecuente ocurrencia: el de que el exportador no fuera productor de los efectos y los hubiera adquirido sin cuidarse de averiguar el distrito de su origen. Esto ha quedado corregido por el artículo 12 de la Ley 59 de 1917, que requiere, para que los productos nacionales puedan volver al país sin pagar derechos de importación, que al pie de la factura consular se certifique por el Cónsul

que se trata efectivamente de artículos de producción nacional, que vuelven al país dentro de los ciento veinte días siguientes a su salida del puerto de origen. El artículo señala los comprobantes que debe exigir el Cónsul para expedir esta certificación.

Tarifa para la Aduana de Tumaco.

Fue elevado a 40 por 100 el descuento que se hace en el valor de los derechos de importación por aquella Aduana, según lo dispone la Ley 47 de 1917; descuento que es de 50 por 100 para los artículos a que se refieren los numerales 17, 32, 99, 1408, 1473, 1474 y 1477 de la Tarifa, por disposición de la Ley 55 de 1917. La Cámara de Comercio de Cali y la mayoría de los comerciantes de Popayán, se han dirigido a este Despacho solicitando del Gobierno que haga uso de la facultad legal que tiene para reducir esos descuentos, porque consideran que la mercancía introducida por Tumaco puede ser llevada al Departamento del Cauca a competir con la que se introduce por Buenaventura. El Gobierno se ha abstenido de hacer uso de la facultad mencionada, puesto que la reducción, según prescripción legal, no vendrá a estar en todo su vigor sino cuando ya esté reunido el Congreso, que podrá apreciar con los datos que se le presenten las ventajas e inconvenientes de la ley que expidió en el año último.

Nacionalización de buques.

Algunas disposiciones legales de mediados del siglo pasado establecían impuestos por la nacionalización de los buques, las que quedaron virtualmente derogadas al reglamentarse íntegramente la materia en el Código Fiscal de 1873. La Ley vigente sobre régimen de las Aduanas reprodujo el capítulo pertinente del Código Fiscal, sin fijar tampoco impuesto alguno. Por el artículo 21 de la Ley 59 de 1917 se señaló un impuesto de veinte centavos por tonelada de registro de la nave que se nacionalice, que se pagará en estampillas de timbre nacional adheridas y anuladas al pie de la diligencia que debe extenderse en el libro de registro de la Aduana respectiva. Este gravamen es muy módico, como conviene al propósito de fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional.

Visita a los buques.

Por disposición legal estaba ordenado que sólo los empleados de la Aduana y del Resguardo pudieran concurrir a la diligencia de vi-

sita de los buques que entran a nuestros puertos. Por el artículo 59 de la Ley 59 de 1917 se autoriza también para concurrir a ese acto a un empleado de correos, encargado de recibir la correspondencia que traiga el buque. El mismo artículo señaló como horas hábiles para la visita las comprendidas entre las cinco de la mañana y las ocho de la noche. Muchas facilidades han dado estas medidas a los viajeros y al comercio.

Derechos sobre el empaque de los bultos.

No era equitativa la disposición legal que ordenaba liquidar los derechos sobre las cajas o forros de los bultos que contienen efectos pertenecientes a distintas clases de la Tarifa, gravándolos conforme al artículo que más derechos cause. Fue reformada esta Ley, y hoy el impuesto sobre cada kilogramo de empaque se ha fijado en el promedio del derecho que corresponde a cada kilogramo de mercancía que esté contenida en el bulto. En los artículos que deben pagar impuestos *ad valorem*, el impuesto sobre el empaque ordinario es de diez centavos por kilogramo. Si el empaque consiste en baúles u otros artículos gravados con más de diez centavos, pagará el impuesto que le corresponda según el respectivo numeral de la Tarifa.

Guardacostas.

Desde que llegaron al país los seis guardacostas que tenemos, se echó de ver que no eran muy apropiados para el servicio a que venían destinados. Son muy pequeños, sus maquinarias sufren muy frecuentes desperfectos, y el combustible que consumen, que es la gasolina, es muy costoso. No obstante esto, han servido, aun cuando no con toda la eficacia deseada, en la vigilancia de nuestras costas, y se les ha empleado en otras necesidades urgentes de la Administración Pública. Han conducido las Comisiones de límites en excursiones a las fronteras; comisiones militares a San Andrés y Providencia, y otras no menos importantes.

Ya en el año último di cuenta de que la pasada Administración había contratado la construcción en Inglaterra de unos buques de buenas condiciones, que estuvieron terminados a fines de 1914. No fue posible traerlos porque no se pudo obtener el permiso para que salieran de aquella nación.

Las cuatro lanchas que fueron contratadas en Suiza, que también habrían prestado muy valiosos servicios, las tiene en depósito la

casa constructora. Tampoco han permitido las naciones en guerra la salida de estas lanchas, cuyo valor fue pagado desde que estuvieron concluidas, de conformidad con el contrato celebrado con el representante de la casa constructora en 21 de octubre de 1913, que fue aprobado por el Consejo de Ministros en 22 de los mismos mes y año.

Contrabando.

Hay un buen personal en las Aduanas y Resguardos, que pone todo esfuerzo en evitar el fraude a la renta de aduanas. Han prestado eficaz ayuda las nuevas secciones de Resguardo establecidas en algunos puntos de la Costa Atlántica, pero se hace indispensable llevar a cabo la idea que desde hace noventa y dos años recomendaba el señor Castillo Rada, Ministro de Hacienda, que en su Exposición al Congreso de 1826 decía:

«La extensión de nuestras costas, el fácil acceso que hay para ellas y la multitud de puertos todavía despoblados y desiertos provocan las introducciones clandestinas, que no pueden evitar los Resguardos, ni aun cuando pudieran ser tan numerosos que cubriesen toda la circunferencia de la República. Se requiere otra precaución adicional, la que por costosa que sea debe emplearse, porque es necesaria. Lo es en efecto el establecimiento de guardacostas cuyo destino sea reconocer continuamente los puntos que median entre dos puertos.»

Si es grande la dificultad actual en conseguir buques para el comercio lícito, mucho mayor ha de ser para un comercio clandestino; esta circunstancia, el costo cada día mayor de los barcos y de la mercancía, que aumentan enormemente las pérdidas de los contrabandistas cuando son apresados; la sospecha que un buque que no lleva en regla sus papeles despierta en los barcos de guerra que vigilan constantemente los mares, deteniendo a todos los que encuentran y sometiéndolos a exámenes prolijos; todo esto ha contribuido a minorar los contrabandos.

Los que se han aprehendido consisten casi todos en tabaco preparado en las distintas formas de consumo, desde los que pagan dos hasta los que pagan cuatro pesos por derechos de importación. Conveniría reducir el impuesto aduanero a estos artículos y aumentarles proporcionalmente los impuestos de consumo. De este modo el incentivo para el contrabando será menor sin menoscabo para el Erario.

Resguardos

Los sueldos de estos empleados no están en relación con la naturaleza de las funciones que ejercen. A los que les toca servir fuera de los puertos habilitados, en donde sí hay algunas comodidades para la vida, están sometidos a toda clase de privaciones. Se les tiene mal alojados, la cortedad del sueldo no les permite hacer el gasto de una buena alimentación, no se les provee de uniformes porque la partida para gastos de material es exigua, y no disponen de vehículos apropiados para movilizarse en persecución de los barcos sospechosos. El radio de su vigilancia está forzosamente circunscrito, porque las lanchas o botes de que disponen no tienen más motores que la fuerza limitada de sus propios remeros o la del viento inconstante. Es indispensable, absolutamente indispensable, que tan pronto como ello sea posible, se les construyan casas que tengan las condiciones que exige la higiene en aquellas costas ardientes y se consigan vapores guardacostas apropiados para nuestros mares agitados, que lleguen frecuentemente a las Secciones de Resguardos que permanecen ahora aisladas. Así tendremos no sólo una vigilancia efectiva, sino facilidades para los servicios necesarios a la Administración Pública.

PRODUCTOS DE LAS ADUANAS EN EL AÑO DE 1917

PUERTOS DEL ATLÁNTICO

Barranquilla.....	\$ 4.782,147 64
Cartagena.....	2.031,693 84
Río hacha.....	47,401 32
Santa Marta.....	143,942 78

PUERTOS DEL PACÍFICO

Buenaventura.....	998,416 35
Tumaco.....	267,885 71

PUERTOS TERRESTRES Y FLUVIALES

Arauca.....	4,959 66
Cúcuta.....	220,501 54
Ipiales.....	1,130 72
Orocué.....	1,540 45
	<u>\$ 8.499,620 01</u>

SALINAS TERRESTRES

El producto de esta renta es satisfactorio, como lo comprueba el hecho de que no obstante la rebaja que fue decretada en los precios del agua salada y de la sal vijua de segunda clase en el segundo semestre del año pasado, la merma en el producto de la renta de las salinas no alcanzó a llegar al medio por ciento. Los precios a que vende hoy el Gobierno la sal y el agua salada son los más bajos que haya tenido desde que existe esta renta.

PRODUCTOS Y GASTOS DE LAS SALINAS TERRESTRES
DE LA REPUBLICA EN EL AÑO DE 1917

(ENERO A DICIEMBRE)

Salinas.	Producto bruto.	Gastos.	Líquido.
Zipaquirá	\$ 668,394 52	78,519 13	589,875 39
Nemocón	209,621 26	23,429 04	186,192 22
Tausa	26,081 30	4,822 49	21,258 81
Gachetá	6,917 11	2,339 30	4,577 81
Sesquilé	9,659 48	9,659 48	.....
Chita	23,527 10	16,667 45	6,859 65
Upín	5,092 05	5,092 05	.....
Chámeza	5,460 80	2,890 43	2,570 37
Suma... \$	954,753 62	143,519 54	811,334 25

Salina de Zipaquirá.

Dentro del área de esta Salina existía un gran número de pequeñas habitaciones que habían sido construídas desde hace muchos años por personas pobres, que pagaban un arrendamiento muy módico por el terreno. En virtud de autorización legal, se indemnizó a los propietarios del gasto que les ocasionó levantar sus chozas y transportarlas a otros terrenos, también de propiedad nacional, distantes de las minas.

Hoy el área de la Salina ha quedado libre de esa servidumbre, que tenía toda clase de inconvenientes. Se ha procedido a limpiarla, plantarla de árboles y cercarla. El costo total de las indemnizaciones pagadas a los antiguos ocupantes fue de \$ 1,710.

Todas las antiguas cañerías de barro cocido que conducían el

agua para la saturación, dentro y fuera de las minas, han sido reemplazadas por tuberías de hierro galvanizado.

El camino carretero que conduce de la población a la entrada de los socavones de las minas, que tenía una pendiente de más del 20 por 100, ha sido reemplazado por una carretera de una pendiente de 8 a 9 por 100, en la que el macadam tiene un espesor de 30 a 50 centímetros.

La explotación de esta salina se hace con toda la economía que permite el sistema empleado; pero convendría, como lo ha indicado el señor Administrador, emplear fuerza eléctrica para la conducción del material a los saturadores, y poner en uso taladros de aire comprimido. Para conducir a las minas el agua de Pantano Redondo, de modo de tener agua en abundancia todo el año y al propio tiempo fuerza motriz para una planta eléctrica, está ejecutando un estudio el ingeniero señor Roberto Bunch. El señor Administrador cree que concluida esta obra, podrá hacerse una explotación hidráulica por medio de monitores.

Las dificultades que se presentan para la explotación de las minas de sal, teniendo que ajustarse a las disposiciones del Código Fiscal, son manifiestas. En la administración de una empresa industrial, como es una mina, debiera dársele al director una mayor libertad de acción de la que permite nuestra legislación fiscal. Como comprobación de esta necesidad bastaría citar lo ocurrido en la adquisición de pólvora. El señor Administrador previó el alza que tendría este artículo; mas como la partida destinada a gastos de explotación no le permitiera hacer un pedido en cantidad apreciable, fue necesario solicitar del Congreso el crédito respectivo; una vez obtenido éste, hubo que llenar las formalidades que exige el Código, y la pólvora ha costado, debido a estas demoras, cinco veces más de lo que valía el día en que se hizo la solicitud del crédito.

Hay que tener en cuenta que en los gastos de explotación que aparecen hechos en el año están comprendidos tanto los de las nuevas obras de que se ha hecho mención como los de las minas de carbón de San Jorge.

Salina de Nemocón.

El producto líquido de esta Salina ha sido en este año superior en mil pesos mensuales al del año pasado, debido a que han podido realizarse economías apreciables en la explotación con la instalación

de dos bombas aspirantes e impelentes, que extraen de la mina diariamente de siete a ocho mil ~~de~~ litros de agua de 22 grados de saturación. Las dos bombas, que son movidas por fuerza eléctrica, permiten extraer el agua salada de los grandes depósitos que existen dentro de la mina, de modo que puede prescindirse del trabajo de saturación que antes se hacía, con sal vijua, en saturadores colocados fuera de la mina.

El agua salada extraída de la mina se deposita en un tanque de cemento armado, construido en diciembre último, que tiene una capacidad de 4,500 decalitros.

Se han hecho reparaciones importantes en los edificios, en la carretera que de la población conduce a la mina y en los depósitos de agua salada. Se terminó el trabajo de canalización del río Sotá, que había sido comenzado el año anterior.

Me es muy satisfactorio poder informaros que ha podido reemplazarse con trabajo mecánico la labor durísima que ejecutaban los peones que extraían la sal de esta Salina.

Salina de Tausa.

La marcha de esta Salina ha sido normal. La cantidad de agua de sal que brota de la fuente en explotación ha sido igual todos los años, por lo que la venta es uniforme, siendo así que se realiza toda. En el año pasado se construyó el nuevo edificio de la Administración, que sirve también de habitación a los empleados. Se terminó el edificio comenzado el año anterior para habitación del Resguardo.

Salina de Sesquilé.

Todo el producto de esta Salina estuvo destinado, por disposición de la Ley 80 de 1912, a las obras que debían ejecutarse para terminar la apertura del socavón hasta llegar a los grandes pozos de agua salada que tiene la mina en su interior. Concluidos ya estos trabajos, se ha dictado el decreto sobre ventas de materias primas en esta Salina, a los precios fijados en la Ley 44 de 1910. Las dificultades y peligros que presentaba la falta de aire respirable y la oscuridad del socavón, han sido allanados con la construcción de una lumbrera de 35 metros de profundidad y 2,20 de diámetro y con la instalación del alumbrado eléctrico. Como los hornos en donde los particulares elaboran la sal de esta mina distan de ella dos kilómetros, será conveniente instalar una tubería, que pueda conducirles

hasta allá el agua salada, con lo que los elaboradores tendrán una apreciable economía en los gastos, el Gobierno un aumento en las ventas y los consumidores una rebaja en los precios.

Salina de Gachetá.

La demanda de agua de sal en esta Salina es superior a la producción, que podrá aumentarse cuando el socavón llamado de La Muralla llegue al banco de sal y se construya un nuevo saturador.

En el año pasado os dije lo siguiente:

«Las dos fuentes saladas que constituyen esta salina tienen distinta densidad, y como el precio de venta de cada decalitro es igual para ambas, resulta una injusticia, que se traduce en perjuicio para los compradores que se proveen de la materia prima en la fuente que tiene menos grados de saturación. Para remediar esto se hace necesario unir esas fuentes por medio de una tubería de hierro que conduzca las aguas a un depósito común, a fin de uniformar su saturación. Para este efecto, teniendo en cuenta que un pequeño predio de un particular se interpone entre estas dos fuentes, el Ministerio, por conducto de la Administración Principal, autorizó al Administrador de esta Salina para celebrar un contrato de permuta de ese lote de terreno por uno de propiedad nacional situado en otro lugar. El contrato se llevó a cabo en condiciones ventajosas para ambas partes, y se elevó a escritura pública; mas para perfeccionarlo necesita de la aprobación del Cuerpo Legislativo. En tres legislaturas se ha presentado el proyecto respectivo, sin que se haya logrado convertirlo en ley.»

Me permitiré presentar nuevamente dicho proyecto, rogándoos le prestéis vuestra ilustrada atención.

Salina de Chámeza.

Las dificultades que presentan los caminos que parten de esta Salina hacen que su sal no se consuma sino en una región muy limitada. Por varios años estuvo arrendada, y al declarar este Despacho resuelto el contrato de arrendamiento, según lo informé el año pasado, se encontró que no había elaboradores que tuvieran elementos para beneficiar el agua salada.

Debe advertirse que algunas salinas, entre las que se encuentra la de Chámeza, han sido mantenidas en explotación no sólo con miras fiscales, sino para suministrarles sal barata a los consumidores de comarcas distantes de las salinas principales.

Salina de Chita.

Con la rebaja decretada en los precios de la sal en las salinas de Cundinamarca, y con las mayores facilidades de transporte que tienen esas sales en la Carretera Central del Norte, que les ha permitido llegar hasta lugares donde antes sólo se consumía la sal de la Salina de Chita, se temió un descenso en el producto de esta Salina. No ha sido así, debido a la atención que se ha prestado a la conservación de los caminos de que se sirven los elaboradores de la Salina, especialmente los que conducen a los Llanos de Casanare, lo que ha extendido allá el consumo.

En vez de vender la materia prima como se practica en las salinas de Cundinamarca, en Chita se cobra un impuesto de veinte centavos por cada arroba de sal que elaboran los particulares con el agua salada que se les suministra. Indudablemente es mejor el sistema de vender la materia prima, pero lo numeroso de las fuentes saladas, situadas en lugares despoblados en donde la vigilancia requeriría un gran personal de resguardos, ha inducido a adoptar allí el que se ha puesto en práctica, que al limitar la extensión en que pueden establecerse los hornos de elaboración, facilita la percepción del impuesto.

Salina de Upín.

Los daños que sufrió esta Salina a causa de los movimientos sísmicos de agosto último han sido reparados, pero tanto el Administrador de ella como el Visitador de Salinas Terrestres, quien la visitó el año último, aconsejan que se construyan los edificios para la Administración en la meseta de Upín, en reemplazo de los actuales, que están expuestos no ya sólo a frecuentes deterioros sino a completa destrucción por las grandes crecientes del río.

La arroba de sal vijua se vende en esta Salina a veinte centavos, y la sal morena a cinco centavos. Estos precios bajos, que conviene conservar porque contribuyen al fomento de la industria pecuaria de nuestros llanos orientales, explican el reducido producto de la renta. Varias propuestas se han recibido en las que se ofrece tomar en arrendamiento por suma muy superior a su rendimiento esas salinas, mas no se ha dispuesto abrir la correspondiente licitación porque este Despacho cree que les conviene a los pobladores de aquella comarca que se mantenga el sistema actual.

Salinas de Chaquípay y Pizarrá.

En vista de que el contratista para la explotación de estas fuentes saladas no había ejecutado ninguna de las obras que se obligó a llevar a cabo, no obstante estar en posesión de dichas fuentes desde el mes de julio de 1913, se declaró rescindido el contrato y se ordenó al Inspector respectivo que procediera a tomar posesión de dichas salinas y de los terrenos, edificios, herramientas y demás enseres que existan en ellas. Fue aplicada a favor del Tesoro Público la fianza hipotecaria que, por la cantidad de \$ 2,000, otorgó el contratista ante el Notario 3º del Circuito de Bogotá el día 30 de noviembre de 1912.

Salinas de Pinzaima, Chaguany, Camancha,
Mámbita, Barital y Coello.

Ninguna de estas fuentes saladas está en explotación, unas por su poca saturación, otras por falta de combustible y las restantes por lo despoblado de las regiones que las rodean. Se mantiene vigilancia en ellas para impedir el fraude.

MINAS DE CARBON

El estudio hecho por el Profesor Scheibe, Jefe de la Comisión Geológica Nacional, demuestra la extraordinaria riqueza de las minas de carbón situadas en el Municipio de Zipaquirá. Se construyen las galerías de acuerdo con las indicaciones hechas por tan competente Profesor.

De mediados del año pasado a principios del actual se han extraído de esta mina doce mil cargas de carbón, que con las extraídas de la mina nacional de Nemocón, han contribuído poderosamente a impedir que continuara el alza del precio, lo que habría encarecido mucho el costo del combustible en elaboración de la sal y en los ferrocarriles en que tiene interés la Nación. Una vez que pueda establecerse una explotación en grande escala de estas minas, podrán ellas suministrar todo el carbón para los ferrocarriles de la Sabana, del Sur, del Norte y de Girardot, y además todo el que necesiten los particulares para la elaboración de sal.

SALINAS MARÍTIMAS

Libertad en la elaboración de sales en las salinas terrestres y libertad en la explotación de sales en las salinas marítimas, es lo que conviene a los intereses del Fisco y a los de los consumidores.

Nadie discute ya la conveniencia de que continúe libre la elaboración de la sal de las salinas terrestres; mas en lo que se refiere a las salinas marítimas, hay quienes pretendan que se vuelva al sistema del monopolio.

Cuando por acción de las lluvias se pierden las cosechas de las salinas marítimas, el Fisco no sufre perjuicio, sino que, por el contrario, los ingresos aumentan, porque siendo la sal un artículo indispensable en la alimentación y en otras industrias, se importa del Exterior la necesaria para el consumo, pagando derechos de importación que son dobles de los que gravan el consumo de la sal nacional; mas el Gobierno no debe mirar sólo la fase fiscal de este problema del consumo de las sales en los Departamentos del litoral, sino que debe también atender los intereses económicos de aquellos pueblos, evitando hasta donde de él dependa la carestía de la sal en beneficio de la salubridad pública, puesto que con los altos precios los pescadores, gentes pobres en su mayoría, dejan mal salados los pescados con peligro para los que han de consumirlos.

Cuando podamos hacer los gastos cuantiosos que impone el arreglo científico de las salinas, de modo que no queden expuestas a la contingencia de que las lluvias impidan la cristalización, importará poco que sea alto el gravamen sobre la sal extranjera; pero mientras tanto lo indicado es fijar derechos que al propio tiempo que protejan la producción nacional, impidan el encarecimiento que sobreviene con la pérdida de las cosechas de las grandes salinas marítimas del país.

Con el objeto, muy plausible, de evitar las especulaciones que realizan los acaparadores de sal en los casos en que no se explotan las Salinas de El Torno y de Galerazamba, uno de los Senadores de la Costa Atlántica presentó en las sesiones del año pasado un proyecto sobre la explotación oficial de las salinas marítimas. En vista de la favorable acogida que tuvo en el Senado el nuevo sistema de explotación propuesto, no obstante las razones que expuse sobre su inconveniencia, presenté, y el Senado aprobó, algunas modificacio-

nes que, sin variar el plan del proyecto, evitarían en parte sus inconvenientes.

He creído, y así lo expuse al Congreso en las sesiones pasadas, que el problema del abastecimiento de sal a precios equitativos, se resolverá, como casi todos los problemas referentes al precio de los artículos, por el libre juego de las leyes económicas.

Dejando libertad a los particulares para la explotación de las salinas nacionales, mediante la reglamentación respectiva, y conservando los impuestos actuales de consumo, que son moderados, el costo de la sal no resultará alto a los explotadores. Si las cosechas son normales, la concurrencia que habrá de surgir entre los diferentes explotadores, tanto de las salinas nacionales como de las particulares, hará que los precios sean equitativos. Mas como debe preverse el caso de que la pérdida de algunas cosechas determine escasez de sal y la consiguiente especulación de los tenedores, precisa que los impuestos de importación permitan traer sal del Exterior, que impida el alza inmoderada del precio. Un impuesto de cuatro centavos por kilogramo sería el equitativo, y así lo propuse en las tres Legislaturas últimas. La reducción que aprobó el Congreso en el año pasado no es suficiente.

Pagando la sal extranjera cuatro centavos de derechos de importación, saldrá gravada cada arroba con 55 centavos, por razón de dichos derechos, de los recargos para la conversión y el fondo de caminos y de los derechos consulares, de tonelaje y demás que gravan la mercancía extranjera. El costo del transporte de la sal traída de las Antillas o de Venezuela a nuestros puertos es, como fácilmente se comprende, mayor que el de la que se traiga de nuestras salinas, y siendo mucho menor el impuesto de consumo que los de importación, la sal extranjera no vendrá sino cuando falte la nuestra o cuando sus tenedores le fijen precios exagerados.

Lo ocurrido en este año con la explotación oficial de las salinas ha demostrado la inconveniencia del nuevo sistema.

La sal explotada en las Salinas de Pozos Colorados sale costando en los almacenes de Barranquilla \$ 1-10 cada saco de 62½ kilogramos; la que se explote en El Torno costará, según contrato celebrado en licitación pública, \$ 1-34 cada saco, puesto también en los almacenes de Barranquilla; y la de Galerazamba costará cada saco puesto en los almacenes de Cartagena, \$ 1-54, según contrato celebrado también en licitación pública. Estos precios son, especialmente los dos últimos, muy superiores a lo que costaba las explota-

ción a los particulares, aun descontando la diferencia por el mayor valor que tienen hoy los sacos para empaque.

Por estas razones me permitiré presentar un proyecto de ley derogatorio de la Ley 50 de 1917, para que la explotación se haga por el sistema anterior.

La pérdida de las cosechas de las Salinas de El Torno y de Galerazamba redujo el producto de la renta de salinas marítimas en el año último a \$ 130,460-77. La sal que dejó de producirse fue importada del Extranjero, y los derechos de importación que causó ascienden a \$ 228,000. Los ingresos del Fisco por razón del consumo de sal marina ascendieron, por tanto, a \$ 358,000, suma muy superior al producto medio de la renta, pero los consumidores han pagado la sal a precios demasiado altos. Las medidas que he indicado creo que consultan el interés del Fisco y el de los consumidores.

MINAS DE ESMERALDAS DE MUZO

Hace diez años que no se explotan estas minas, debido primero a los litigios que surgieron con la Colombian Emerald Company, y después a la perturbación general de todos los valores en los mercados europeos y americanos, que ha afectado el precio de la esmeralda. El Gobierno ha recibido varias ofertas de compra de lotes que están en Europa y en Bogotá y no ha querido autorizar las ventas, porque los precios ofrecidos se separan mucho de los avalúos que antes se hicieron de esos lotes.

Además del Administrador de las minas y del personal encargado de cuidarlas y de atender a la conservación de sus edificios, obras y enseres, se mantiene permanentemente allí una Sección de Policía encargada de la vigilancia, compuesta de un Jefe y treinta Agentes.

Habiendo una grande existencia de piedras que en su mayor parte está en Europa, no tendría objeto continuar la explotación de la mina, lo que ocasionaría gastos cuantiosos que no estarían justificados en momentos de paralización de las ventas.

La existencia de piedras y sus avalúos son los siguientes:

En Londres, depositadas en The National Provincial and Union Bank of England Limited, a la orden del señor doctor Ignacio Gutiérrez Ponce, Ministro de Colombia en Inglaterra, £ 493,411.

En París, depositadas en poder de los señores Perier & Compañía, £ 168,000.

En Bogotá, depositadas en el Banco de Bogotá, a la orden del Ministerio de Hacienda, £ 120,000, o sea un total de £ 781,411.

SINDICATO DE MUZO

El 20 de febrero de 1915 fue presentado a la consideración del Consejo de Ministros un memorándum del señor doctor Daniel J. Reyes, Ministro de Hacienda, sobre el arreglo proyectado con el Sindicato de Muzo.

Fue comisionado para estudiar las bases de arreglo propuestas, según las cuales se reconocía al Sindicato la cantidad de £ 115,000 por el valor de sus reclamaciones, el señor doctor Emilio Ferrero, Ministro de Instrucción Pública.

El señor doctor Ferrero indicó en su informe que se le reconociera al Sindicato la cantidad de £ 80,000 por su participación en las existencias de esmeraldas, más el saldo que resultara a favor del Sindicato, previo examen de las cuentas presentadas por él a la Corte del ramo.

A esto contestó el Sindicato diciendo que estaba dispuesto a rebajar a £ 110,000 el valor total de la suma que recibiría como precio de sus reclamaciones.

Estudiado también este memorándum por el señor doctor Ferrero, presentó un detenido estudio sobre él, que termina así:

« ... No obstante esto, puede también, para facilitar la transacción, aceptarse el primer expediente propuesto, siempre que la suma de la transacción sea tal que no exponga a la Nación a grave riesgo de pérdida en las ventas de las existencias de esmeraldas. El suscrito halla todavía excesiva la cantidad de £ 110,000 que el Sindicato propone, y cree que reuniría la antedicha condición la suma insinuada en el informe considerado por el Consejo en la sesión de 10 de junio, o sea £ 80,000 de participación en las existencias de esmeraldas. Juzga por último el Ministro informante, y en esto cede de la opinión emitida en sus informes anteriores, que aun puede el Gobierno allanarse a no postergar hasta la decisión de la Corte de Cuentas el arreglo de la partida de las libras £ 13,243-2-11, sino acordar de una vez con el Sindicato acerca de lo que haya de pagarse a éste por valor de tal partida. Con el valor que por este respecto se fije, con el señalado arriba por participación de las existencias de esmeraldas, y suprimiendo las otras cuentas provenientes de intereses, gastos, herramientas, etc., parece al suscrito que puede llegarse

a una transacción equitativa para ambas partes, a fin de dar término al litigio de Londres y a toda cuestión pendiente con el Sindicato, como lo quiso el legislador de 1914.»

No aceptaron entonces los representantes del Sindicato esa transacción, sino que insistieron en reclamar la suma de £ 110,000. Cuando en el curso de las numerosas conferencias que tuve con ellos, me hicieron saber que aceptaban lo propuesto por el doctor Ferrero, les hice presente a mi vez que yo no haría arreglo alguno que no estuviera fundado en una liquidación de las cuentas, partiendo del saldo aceptado en el auto dictado por la Corte de Cuentas en 30 de abril de 1914, por el cual se fenecieron provisionalmente las cuentas del Sindicato.

Aceptado esto por los señores representantes del Sindicato, se formuló el pacto que se inserta más adelante.

Para cumplir lo dispuesto en la Ley 118 de 1914, la negociación fue sometida al estudio del Consejo de Estado, el cual, con fecha 5 de noviembre de 1917, emitió concepto favorable a ella, previas unas pocas observaciones de detalle que no afectaban la esencia misma de la transacción, y que fueron tomadas en cuenta en su totalidad al redactarse la póliza definitiva del contrato.

Vuelto el asunto al Consejo de Ministros a fin de que, como última formalidad legal, éste determinara sobre si el Presidente de la República podía o no aprobar el contrato, fue de nuevo pasado en comisión al señor Ministro de Instrucción Pública, doctor Emilio Ferrero, quien rindió el informe que aparece publicado en el *Diario Oficial* número 16278, correspondiente al 28 de diciembre último. Dicho informe, ampliamente fundamentado, terminó proponiendo que se diera por el Consejo de Ministros concepto favorable a la aprobación del contrato, lo que fue aceptado unánimemente por el Consejo.

CONTRATO

Entre la República de Colombia, representada por Tomás Surí Salcedo, Ministro de Hacienda, debidamente autorizado por su Excelencia el Presidente de la República, por una parte, que en adelante se llamará *el Gobierno*, el cual procede en virtud de las autorizaciones especiales que le confieren las Leyes 110 de 1913 y 118 de 1914; y Francisco A. Gutiérrez, Laureano García Ortiz, Silvestre Samper Uribe y Miguel S. Uribe Holguín, en sus propios nombres,

y además en nombre y representación de las siguientes personas y entidades: Banco de Exportadores, en liquidación; sucesores de Manuel Antonio Angel, Julio Silva Silva, Enrique Silva Silva, sucesores de Bernardo Pizano E., sucesores de Enrique Cortés, Nicolás Cargango Guerrero, Aurelio Uribe, Manuel María Madero G., José María Sáenz P., sucesores de Nicolás Sáenz P., Francisco Sáenz P., Wenceslao Paredes, Luis Patiño Orrantía, Andrés Vargas Vergara y Enrique J. Escobar, quienes, aquéllos y sus representantes, constituyen la comunidad denominada Sindicato de Muzo, por otra parte, que en adelante se llamará *el Sindicato*, se ha celebrado el contrato siguiente:

Cláusula primera. El Gobierno y el Sindicato convienen en el arreglo cuyas condiciones se expresan en las cláusulas siguientes, con el objeto de poner término a las cuentas pendientes y a las diferencias entre las dos partes por razón del contrato sobre explotación de las minas nacionales de esmeraldas de Muzo y Coscuez, que celebraron el 27 de febrero de 1904; y con el de transigir las diferencias y litigios surgidos entre ellas, tanto por causa del expresado contrato como por el celebrado el 23 de diciembre de 1908 entre el Gobierno, el Sindicato y la Sociedad inglesa Colombian Emerald Company Limited, para la explotación de las dichas minas y la venta de las esmeraldas.

Cláusula segunda. Desde la aprobación de este contrato, las partes contratantes ponen fin a todo litigio y a toda reclamación entre ellas, presente o futura, y con tal objeto, cada una por sí, o ambas de consuno, según el caso, procederán a lo siguiente:

a) A hacer las gestiones necesarias para obtener la expedición por quien corresponda, de los autos, sentencias, órdenes o cualesquiera otra clase de providencias que se requieran para poner fin de un modo definitivo y permanente a todos los litigios pendientes entre las partes, y que se ventilan actualmente ante los Tribunales ingleses y los colombianos.

b) A dar los pasos y adoptar las medidas conducentes a lograr que se declaren terminadas y se terminen las funciones del Comité Mixto (Joint Board), y que éste se disuelva, sea que esas gestiones hayan de hacerse ante las autoridades judiciales inglesas o de modo privado. Al Sindicato corresponde el pago de los sueldos pendientes del miembro del Comité Mixto nombrado por él.

c) A solicitar de la Alta Corte de Justicia de Londres, o de quien corresponda, la anulación, la revocación o el retiro y la consiguien-

te cesación de los efectos de la orden dictada por dicha Corte, con fecha 31 de enero de 1914, para la retención de las esmeraldas depositadas en el Union of London & Smith Bank Limited; y a promover lo necesario para que esas esmeraldas se pongan a la libre disposición del Gobierno de Colombia.

d) A declarar, si ello procediere, ante las autoridades inglesas correspondientes, en la forma que produzca todos los efectos legales, que el contrato tripartito de 23 de diciembre de 1908, en que las partes intervinieron con la Colombian Emerald Company Limited, queda cancelado de un modo definitivo.

e) A pedir al Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá que dé por terminado el juicio promovido por el Gobierno al Sindicato y mande archivar el expediente por haberse llegado a un arreglo extrajudicial entre las partes, sin que haya lugar a condena- ción en costas.

f) A cancelar la escritura número 357, de 27 de febrero de 1904, otorgada en la Notaría segunda del Circuito de Bogotá, que contiene el contrato de la misma fecha, celebrado entre la Nación, representada por la Junta Nacional de Amortización, y el Sindicato de Muzo, para la explotación de las minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez.

Cláusula tercera. Se conviene expresamente que cada una de las partes pagará sus propios gastos y costas, hechos o por hacer, provenientes de los litigios entre ellas. Al Sindicato corresponderá, según se ha dicho ya, el pago de los sueldos pendientes del miembro del Comité Mixto (Joint Board) nombrado por él. El Sindicato pagará también el veinte por ciento (20 por 100) del costo del depósito de las esmeraldas en el Union of London and Smith Bank. Los demás gastos de disolución del Comité Mixto (Joint Board), el ochenta por ciento (80 por 100) del costo del depósito de las esmeraldas, y los que ocasione la terminación de los pleitos serán de cargo del Gobierno.

Cláusula cuarta. El Gobierno reconoce a favor del Sindicato la suma total y única de setenta y un mil setenta y tres libras esterlinas once chelines (£ 71,073 11-0), por el saldo a favor de éste que resulta de las cuentas que rindió a la Corte del ramo, y por el valor de la parte que al mismo Sindicato corresponde en las esmeraldas explotadas por él y que aún no han sido vendidas. Esta suma se ha fijado de común acuerdo entre el Gobierno y el Sindicato, como precio de la cesión y abandono absolutos que éste hace de todos sus

derechos y reclamos contra la Nación, teniendo en cuenta para la fijación de este precio, consideraciones de orden legal, moral y comercial, y de conformidad con el memorándum sobre el arreglo de cuentas entre las partes y la adición que se le hace, que se insertan a continuación:

◀MEMORANDUM

sobre liquidación y arreglo de cuentas entre el Gobierno de Colombia y el Sindicato de Muzo.

◀Nosotros, es a saber: Tomás Surí Salcedo, Ministro de Hacienda, a nombre y representación del Gobierno Nacional, y el Sindicato de Muzo (entidad compuesta de las siguientes personas: Laureano García Ortiz, Francisco A. Gutiérrez, Silvestre Samper Uribe, Miguel S. Uribe Holguín, Banco de Exportadores, en liquidación; sucesores de Manuel Antonio Angel, Julio Silva Silva, Enrique Silva Silva, sucesores de Bernardo Pizano E., sucesores de Enrique Cortés, Nicolás Camargo Guerrero, Aurelio Uribe, Manuel María Madero G., José María Sáenz P., Wenceslao Paredes, Luis Patiño Orrantía, Andrés Vargas Vergara y Enrique J. Escobar, todas las cuales han sido representadas en estas conferencias por las cuatro primeras), reunidos en el despacho del señor Ministro con el objeto de discutir las bases de un arreglo que ponga término a las diferencias pendientes entre el Gobierno y el Sindicato, después de variadas discusiones y de detenido examen de los derechos y de las obligaciones de las partes, a causa del contrato celebrado por ellas el 27 de febrero de 1904, para la administración de las minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez, y del que ellas mismas y la Colombian Emerald Company Limited celebraron en Londres el 23 de diciembre de 1908; y después de considerar las cuentas de su administración rendidas por el Sindicato de Muzo a la Corte de Cuentas, hemos llegado a convenir en el arreglo de cuentas y en la liquidación que se hace en seguida como base del contrato de transacción que ha de celebrarse entre el Gobierno Nacional y el Sindicato de Muzo.

◀El auto número 73 de la Corte de Cuentas, de 30 de abril de 1914, dictado por el Magistrado señor José Antonio Villegas, y publicado en el *Diario Oficial* número 15229, de 30 de junio de 1914, hace el examen de las cuentas presentadas por el Sindicato de Muzo hasta el 15 de junio de 1909. Allí se fenecen provisionalmente dichas

cuentas con un saldo a cargo de la Nación de \$ 8,433-98, que el Gobierno acepta y reconoce a favor del Sindicato. \$ 8,433 98

«Los dos lotes de esmeraldas de que eran conductores la Nación y el Sindicato, y que fueron entregados para la venta a la Colombian Emerald Company Limited, en virtud del contrato del 23 de diciembre de 1908, produjeron la suma de £ 65,949 (de estos dos lotes de esmeraldas quedó una parte sin vender, que está hoy en poder de la Colombian Emerald Company Limited. Es entendido que el Sindicato renuncia a cualquier derecho que pueda tener en este resto sin vender).

«Equivalente en pesos de las £ 65,949. 329,745 ..

«Según las cuentas del Sindicato examinadas por la Corte en el auto citado, y allí mismo aceptadas como bien comprobadas, los gastos imputables a las esmeraldas vendidas, que deben deducirse del producto de éstas para obtener el líquido repartible, ascienden a la cantidad de.. \$ 211,091 25

«Gastos de la venta de dichos dos lotes, según cuenta de la Colombian Emerald Company Limited, así:

«Aseguro.....£	253	2	6		
«Empaque y transportes	6	18	4		
«Talla y venta..... ..	4,274	15	4		
«Diferencia de cambio...	83	12	1		
	£	4,618	8	3	\$ 23,092 .. 234,183 25

«Producto líquido.....\$. 95,561 75

«De conformidad con las estipulaciones del contrato de 1904, celebrado por el Gobierno con el Sindicato para la administración y explotación de las minas, a éste corresponde en ese producto líquido un 20 por 100, que el Gobierno le reconoce y le abona, así: 20 por 100 \$ 19,112 35

«Saldo deducido por la Corte de Cuentas en favor del Sindicato..... 8,433 98

«Suma.....\$ 27,546 33

«El Gobierno reconoce a favor del Sindicato, conforme a lo estipulado en el contrato de 1904, intereses

al 12 por 100 anual sobre las sumas que resulte a deberle y desde la fecha a que se refiere la liquidación. La deuda del Gobierno a favor del Sindicato, que se reconoce por este memorándum, según lo arriba relacionado, es de \$ 27,546-33, y la fecha desde la cual se liquidan intereses es la del 15 de junio de 1909, que es la de la última cuenta del Sindicato; y por convenio que ahora se hace, la fecha hasta la cual se liquidarán esos intereses es la del 15 de mayo del año en curso.

«Intereses al 12 por 100 anual desde el 15 de junio de 1909 hasta el día 15 de mayo de 1917, o sea en siete años y once meses... .. \$ 26,168 70

«Total que se reconoce al Sindicato \$ 53,715 03

«Sea en libras esterlinas..... £ 10,743 0 0

«Liquidadas así las cuentas entre el Gobierno y el Sindicato, la existencia de esmeraldas provenientes de la explotación verificada durante la vigencia del contrato de 1904, puede considerarse como utilidad de esa explotación, y por consiguiente debe repartirse entre el Gobierno y el Sindicato, en la proporción de 80 por 100 para el primero y de 20 por 100 para el segundo. Las existencias de esmeraldas, según los avalúos que de ellas se hicieron, tienen los siguientes valores:

«Valor de las existencias en Londres en el mes de diciembre de 1908..... £ 577,229 9 2

«Menos: suma en que estaban avaluados los dos lotes entregados a la Colombian Emerald Company Limited, de que se hizo mención antes..... 136,434 0 0

£ 440,795 9 2

«Valor del lote número xxvi remitido al Comité Mixto el 19 de enero de 1910..... 52,616 0 0

«Valor de los lotes existentes en Bogotá..... 120,973 13 2

«Total..... £ 614,385 2 4

.Pasan..... £ 10,743 0 0

Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Colombia)

Vienen £ 10,743 0 0

«El 20 por 100 que corresponde al Sindicato sobre este total es el de £ 122,877-0-6. El Gobierno y el Sindicato convienen en que esta suma, que debería corresponder al segundo, se reduzca a la cantidad de sesenta mil libras esterlinas, que el Gobierno entregará y el Sindicato recibirá como precio de la participación de éste en las dichas esmeraldas no vendidas, quedando por consiguiente la Nación en adelante como dueña única y exclusiva de todas las esmeraldas explotadas por el Sindicato de Muzo, y cualesquiera que sean las entidades o personas en cuyo poder o guarda se encuentren actualmente.

«Suma que se reconoce al Sindicato por su participación en la existencia de esmeraldas explotadas por él. 60,000 0 0

«Este total de... .. £ 70,743 0 0

es la suma única y definitiva que el Gobierno reconoce al Sindicato y que éste acepta como precio de la transacción que es objeto de esta conferencia.

«Se hace constar que el Sindicato ha venido reclamando, y ha reclamado durante esta conferencia, que, conforme a lo estipulado en el mismo contrato de 1904, se le reconozca un 20 por 100 sobre el valor de los útiles, herramientas, semovientes, mercancías, etc., adquiridos en beneficio de las minas, como también sobre el valor de las obras de carácter permanente que en beneficio de las minas llevó a cabo el Sindicato. Según las cuentas de éste y la diligencia de entrega de las minas al Gobierno, el costo de tales útiles y obras se estima así:

«Existencia de útiles, herramientas, semovientes, mercancías, etc., entregados por el Sindicato y avaluados por los comisionados por el Gobierno para recibir las minas..... £ 8,048 11 2

«Valor de dos acequias construídas por el Sindicato, una de doce y otra de dos kilómetros de largo.... 12,000 00 0

«Valor del banco central construído para ensanchar y facilitar el laboreo de las minas.. .. 20,000 00 0

Total..... £ 40,048 11 2

«El 20 por 100 de esta suma, que correspondería al Sindicato según lo ya expresado, es de.....£ 8,009 14 3

«También ha reclamado el Sindicato que se le reconozca el derecho a cobrar intereses sobre esta suma, a la rata del 12 por 100 anual, los que deberían computarse desde las fechas de las cuentas, esto es, desde el 15 de junio de 1909, y hasta el 15 de mayo de este año, como para los intereses arriba reconocidos. Estos intereses en siete años y once meses serían de... .. 7,649 4 6

«El total reclamado es de.....£ 15,658 18 9

«En el curso de la conferencia se convino, y de ello se deja expresa constancia, que el Sindicato de Muzo renuncia su derecho al cobro de esta suma y que hace abandono absoluto de ella en favor de la Nación.

«Bogotá, 22 de mayo de 1917.

«(Firmados), TOMÁS SURÍ SALCEDO—LAUREANO GARCÍA ORTIZ. FRANCISCO A. GUTIÉRREZ—SILVESTRE SAMPER URIBE—MIGUEL S. URIBE HOLGUÍN.»

«ADICIÓN

«A la suma expresada de £ 70,743 se agregan los intereses al 12 por 100 anual sobre \$ 27,546-33, en seis meses corridos del 15 de mayo, fecha de la liquidación que reza el anterior memorándum, hasta el 15 de noviembre en curso, sean \$ 1,652-75, equivalentes a £ 330-11-0.

«Suma total que se reconoce al Sindicato, £ 71,073-11-0.

«Bogotá, 21 de noviembre de 1917.

«(Firmados), TOMÁS SURÍ SALCEDO—LAUREANO GARCÍA ORTIZ, FRANCISCO A. GUTIÉRREZ—SILVESTRE SAMPER URIBE—MIGUEL S. URIBE HOLGUÍN.»

Cláusula quinta. La expresada suma de £ 71,073-11-0 la pagará el Gobierno al Sindicato en esta ciudad de Bogotá, en letras de cambio a la vista sobre Londres, en la forma siguiente: la cantidad de once mil setenta y tres libras y once chelines, diez días después de la fecha en que este contrato sea aprobado por Su Excelencia el Presidente de la República; y las sesenta mil libras restantes en cua-

tro contados de quince mil libras cada uno, con los plazos de uno, dos, tres y cuatro meses del calendario, respectivamente, a partir de la misma fecha de la aprobación del contrato. En caso de que al vencimiento del último contado de quince mil libras el Gobierno no hubiere entrado, por culpa del Sindicato, en posesión de las esmeraldas depositadas en el Union of London and Smith Bank, el Gobierno tendrá el derecho de aplazar el pago de dicho contado mientras que el Sindicato no haya hecho lo que le corresponda.

Los pagos se harán al Banco de Colombia de esta ciudad, a quien el Sindicato disputa para recibir.

No habrá lugar a intereses por los plazos aquí estipulados; pero en caso de demora, el Gobierno pagará durante ella intereses al doce por ciento (12 por 100) anual.

Cláusula sexta. Se hace constar además, y en resumen, que el Sindicato, por virtud de este contrato, renuncia en favor del Gobierno y le cede los derechos que le corresponden en los lotes de esmeraldas explotados por el Sindicato durante la vigencia del contrato de 1904, y que aún no han sido vendidos, y reconoce a la Nación como dueña absoluta y exclusiva de dichas esmeraldas. El Sindicato desiste asimismo de toda reclamación por lo que estime que le corresponda, según el mismo contrato de 1904, en los útiles, herramientas, semovientes, mercancías, etc., que entregó a la expiración del contrato, y en las mejoras y obras permanentes ejecutadas por él en las minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez, y declara que todas las reclamaciones que tenga o pueda tener contra la Nación, sean cuales fueren, quedan terminadas definitivamente.

Parágrafo. Se conviene expresamente en que cualquiera indemnización que pueda obtener el Sindicato de la Colombian Emerald Company Limited, a virtud de acuerdo entre ellos, y en general todo derecho por parte del Sindicato contra dicha Compañía, originado en el citado contrato de 23 de diciembre de 1908, y que se reconozca en el acuerdo, corresponderán al Gobierno y se considerarán cedidos a éste por el Sindicato.

Cláusula séptima. Este contrato ha sido consultado previamente con el Consejo de Estado, y necesita para su validez de la aprobación del Consejo de Ministros y del Presidente de la República.

Bogotá, 21 de noviembre de 1917.

TOMÁS SURÍ SALCEDO—FRANCISCO A. GUTIÉRREZ—LAUREANO GARCÍA ORTIZ—SILVESTRE SAMPER URIBE—MIGUEL S. URIBE HOLGUÍN.

Consejo de Ministros—Bogotá, diciembre 21 de 1917.

En sesión del día 1º de los corrientes el honorable Consejo emitió dictamen favorable acerca del contrato, que precede.

El Secretario,

Luis Carlos Corral

—
Poder Ejecutivo—Bogotá, enero 18 de 1918.

Aprobado.

JOSE VICENTE CONCHA—El Ministro de Hacienda, TOMÁS SURÍ SALCEDO.

El informe que el señor doctor Emilio Ferrero presentó al Consejo de Ministros sobre este contrato, termina así:

«En la celebración de este negocio ha velado, pues, el Gobierno con el mayor esmero posible por los intereses de la Nación. Las bases del contrato que ha sido pactado fueron concienzudamente estudiadas por el Consejo de Ministros en repetidas ocasiones; el Consejo de Estado les dio su aquiescencia con unas pocas modificaciones, que el Sindicato aceptó, y el señor Ministro de Hacienda, que ha conducido la negociación a su fin, ha logrado obtener para la República los mejores términos de avenimiento que ha sido dable conseguir. En tal virtud, no vacilo en aconsejar respetuosamente al Consejo de Ministros que dé su concepto favorable a una transacción como ésta, que hace a la Nación dueña exclusiva de las existencias de esmeraldas explotadas por el Sindicato de Muzo, que corta para lo futuro toda reclamación de esta entidad y pone término definitivo a los pleitos que desde hace años venían ventilándose entre la Nación y el Sindicato. Hoy, como el día que tuve el honor de informar sobre las bases de arreglo, considero que la terminación de tan largo y complicado asunto será una labor patriótica que debe abonarse a la Administración actual, la que si por la angustia de las circunstancias en que le ha tocado actuar no podrá dejar al país obras de grande aliento, puede a lo menos hacerle el inapreciable servicio de despejarle el camino de su desarrollo, removiéndole de él los intrincados problemas y litigios que tanto han ocupado la atención pública y aun exaltado los ánimos en los últimos años, y que no poco han contribuído a retardar y entorpecer la obra del progreso nacional.»

En cumplimiento del contrato arriba inserto, se dieron las instrucciones correspondientes a los representantes de la Nación y del Sindicato en Londres, y en virtud de las gestiones de ellos, la Alta

Corte de Justicia de Inglaterra, por Decreto judicial dictado el día 11 de enero del corriente año, puso fin a las acciones judiciales pendientes entre el Gobierno de Colombia y el Sindicato de Muzo, The Colombian Emerald Company, The Union of London and Smiths Bank Limited, la entidad nombrada Joint Board y algunos de los miembros que de ella hicieron parte.

El Decreto mencionado declaró disuelto el Joint Board y cancelado el embargo de las esmeraldas que había obtenido el Sindicato de Muzo.

CONTRATO PERIER

En el contrato celebrado entre el Cónsul de Colombia en Londres y los señores Perier & Cie. el 29 de mayo de 1914, se concedió a éstos el derecho de ser únicos vendedores de esmeraldas durante cuatro años, mediante el anticipo que hicieron de £ 250,000, y se estipuló que si vencidos los cuatro años quedaba pendiente de pago alguna parte de esta suma, se consideraría prorrogado el contrato por un año más, y así sucesivamente se iría prorrogando de año en año, hasta la cancelación de la deuda.

La Casa no ha entregado otra suma de £ 15,000 que debió dar desde 1914, ni la cantidad necesaria para pagar al Sindicato el valor de lo que se le reconociera, a lo que también se había obligado.

No ha realizado venta de ningún lote de esmeraldas, porque el Gobierno no ha querido autorizar ventas a precios que difieren mucho de los avalúos.

Sobre este asunto daré mayores informes al Congreso.

THE COLOMBIAN EMERALD COMPANY

Las esmeraldas patrones (*standard emeralds*) que tenía en su poder esta Compañía, las entregó a nuestro Ministro en Londres, quien las ha depositado en el mismo Banco en donde se encuentran depositadas las existencias de esmeraldas. Todos los demás asuntos pendientes entre la Nación y esta Compañía por razón del contrato para la explotación de las minas de Muzo, habían sido terminados en virtud del contrato de transacción celebrado el 14 de octubre de 1913.

MINAS DE SUPIA Y MARMATO

En el Informe que tuve el honor de presentaros el año pasado, di cuenta de las gestiones llevadas a cabo por este Despacho en cum-

plimiento de la Ley 114 de 1914. The Colombian Mining & Exploration Company Limited, arrendataria de las minas, exige para renunciar al derecho que le concedió el contrato de 9 de mayo de 1908 en la cláusula 6ª, que se la exima del pago del arrendamiento por cinco años. El Gobierno considera excesiva esta concesión, por lo que no ha sido posible efectuar el arreglo proyectado.

La Compañía paga con puntualidad el valor del arrendamiento, que es de £ 3,200 anuales.

MINAS DE SANTA ANA Y LA MANTA

El Jefe de la Sección de Salinas y Minas de este Despacho fue comisionado para que visitara estas minas. El informe que rindió, y que encontraréis entre los documentos anexos, es una confirmación de la necesidad de que sean atendidas las indicaciones que me permití exponeros en el año pasado y que reproduzco a continuación.

El Gobierno considera conveniente que el Congreso lo faculte para arrendar aquella valiosa propiedad nacional por un término mayor que el señalado por el Código Fiscal. En las condiciones en que esas minas se encuentran hoy, casi inundadas, sin elementos de ninguna clase, es del todo imposible que un empresario respetable se haga cargo de su explotación por el reducido término de ocho años que la ley fiscal señala como máximo, si se tiene en cuenta que para ponerlas siquiera en mediano pie de producción son necesarios, por lo menos, dos años de trabajos preliminares y la inversión de un fuerte capital. Ampliado el término de arrendamiento hasta veinte años, no es difícil arrendar dichas minas en condiciones ventajosas que las salven de la ruina total y produzcan una renta no despreciable al Tesoro Público.

Como el proyecto que me permití presentar en el sentido indicado en la pasada Legislatura no alcanzó a ser ley de la República, volveré a presentároslo nuevamente.

El alto precio de la plata hace esperar que puedan ser arrendadas hoy en buenas condiciones esas minas. Algunos materiales y herramientas que existían en ellas sufriendo deterioro por la acción del clima, fueron trasladados a las Salinas de Zipaquirá, en donde se les está empleando con provecho.

FERROCARRIL DE LA SABANA

Es muy satisfactoria la marcha de esta empresa, como lo comprueba el dato siguiente :

Producto en 1917.....	\$ 329,051 52
Gastos.....	167,598 07
Rendimiento líquido... ..	\$ 161,453 45

En agosto del año último quedó totalmente cancelado el empréstito por \$ 150,000 contratado con el Banco de Bogotá para los gastos de construcción de la Estación Central, la que quedó terminada en julio del año pasado.

Está muy adelantada la construcción de las bodegas de carga, que muy pronto podrán darse al servicio.

Desde el mes de agosto se puso en vigencia la reducción en el precio de los pasajes de 3ª clase, y hoy la tarifa es la siguiente:

Pasajes de 1ª clase, por cada kilómetro, dos centavos.

Pasajes de 2ª clase, por cada kilómetro, un centavo y medio.

Pasajes de 3ª clase, por cada kilómetro, medio centavo.

La tarifa de fletes anterior a la que hoy rige tenía seis clases, que pagaban respectivamente por tonelada y kilómetro, 3, 4, 4½, 5, 6 y 8 centavos. La actual sólo tiene tres clases, que pagan 3, 4½ y 6 centavos. Se han rebajado los fletes para muchos productos y se ha simplificado la labor en las clasificaciones. Tanto en la tarifa anterior como en la actual han sido clasificados los artículos inflamables y los explosivos en una clase especial, que paga 15 centavos.

Del informe presentado por el señor Gerente del Ferrocarril tomo los siguientes datos:

Años.	Nº de pasajes.	Carga por toneladas.	Total de productos.
1917.....	663,175	116,499 37	\$ 329,051 52
1916.....	580,133	102,595 17	307,249 62
Diferencias a favor de 1917.....	83,042	13,904 20	\$ 21,801 90

RESUMEN DE LOS PRODUCTOS

Años.	Por pasajes.	Por carga.	Por ganado.	Por varios.
1917.....\$	156,749 81	156,925 80	3,388 26	11,987 65
1916.....	154,788 38	142,080 86	3,320 91	7,059 47
Diferencias...\$	1,961 43	14,844 94	67 25	4,928 18

RESUMEN DE PRODUCTOS Y DE GASTOS

El total de gastos de explotación y conservación fue :

En el año de 1916.. .. .	\$ 169,800 73
En el año de 1917.. .. .	167,598 07
Rendimiento neto en el año de 1916.. .. .	137,448 89
Rendimiento neto en el año de 1917	161,453 46
Promedio mensual de productos en 1916	25,604 08
Promedio mensual de productos en 1917.. .. .	27,420 96
Promedio mensual de gastos en 1916.. .. .	14,150 ..
Promedio mensual de gastos en 1917	13,968 50
Promedio mensual del rendimiento neto en 1916..	11,454 07
Promedio mensual del rendimiento neto en 1917..	13,454 45

Los gastos correspondieron al 55½ por 100 en 1916.

Los gastos correspondieron al 50½ por 100 en 1917.

El tráfico directo de sal con el ferrocarril del Norte hasta Facatativá arroja los siguientes datos :

AÑOS	Toneladas.	Valor del flete.
1917... .. .	11,762	\$ 18,553 72
1916.. .. .	10,361	16,394 72
Diferencias a favor de 1917.....	1,401	\$ 2,159 ..

Prolongación del ferrocarril de la Sabana al Bajo Magdalena.

En virtud de las autorizaciones concedidas al Gobierno Nacional por la Ley 52 de 1917, la Junta Directiva del Ferrocarril de la Sabana, que la forman el Ministro de Hacienda, el Gobernador de Cundinamarca y el Gerente del Ferrocarril, ha iniciado los trabajos de prolongación del ferrocarril de Facatativá a *El Dintel*, lugar hasta donde está hecho el trazado definitivo.

Para determinar la vía que habría de seguir la prolongación se constituyó una Junta técnica, que está compuesta de los distinguidos ingenieros señores doctores Enrique Morales, Luis Lobo Guerrero, Francisco J. Casas y Justino Moncó, y que tiene de Secretario al señor doctor Francisco Andrade. El estudio de la vía, que está al terminarse, se hace bajo la dirección del doctor Paulo Pinzón. La competencia, rectitud y larga práctica de estos ingenieros

son una positiva garantía del buen desempeño de la comisión que se les ha confiado.

La línea sigue de *El Dintel* a Pacho; de allí hasta la hoya del río Toraz, por donde desciende hasta el río Negro, y de la confluencia de estos dos ríos se dirige al Magdalena.

En una conferencia que tuve el honor de pronunciar ante la Sociedad Colombiana de Agricultores, el 24 de mayo último, sobre los ferrocarriles en explotación y los proyectados en Colombia, dije al referirme a la mencionada prolongación:

«Tendrá esta línea una extensión de 200 kilómetros, desde Facativá hasta el punto terminal en el río Magdalena, que queda unos veinte kilómetros abajo de La Dorada. No habrá que construir en ella más que un puente de alguna extensión y dos túneles: uno de sesenta y otro de cuarenta metros. No tiene ningún trabajo extraordinario de ingeniería, y la obra podrá estar concluida en tres o cuatro años, con un costo no mayor de \$ 6.000,000. Contando con el auxilio de \$ 15,000 por kilómetro que la Nación ha decretado para varios ferrocarriles de los Departamentos, que también le corresponde a esta obra, que habría de realizarse por cuenta conjunta de la Nación y de Cundinamarca, se tendría una entrada de \$ 3.000,000 sobre los 200 kilómetros, y sólo se necesitaría levantar los otros \$ 3.000,000. Estos pueden obtenerse fácilmente, dando en garantía los productos líquidos del ferrocarril de la Sabana, que la ley y las ordenanzas autorizan al Gobierno Nacional y al Departamental para dedicar a esta prolongación. El beneficio líquido de esta empresa en el año pasado fue, como ya dije, de \$ 161,453-45. En los cuatro meses que van corridos de este año ha sido de \$ 56,670 líquidos, lo que dará en el año \$ 170,010. El beneficio de la explotación de la línea actual de la Sabana, que será mayor por razón del aumento de tráfico que habrá de traerle la prolongación, bastará para el servicio de intereses y fondo de amortización de los tres millones que se tomen a préstamo, aun dado el caso de que la explotación de la nueva línea no diera rendimientos. Con tan buena garantía sería fácil conseguir los fondos para la obra.

«Tres son las objeciones que se hacen a esta línea: primera, que queda sujeta a todas las contingencias de la navegación del Magdalena, porque no evita ninguna de las dificultades que tiene aquella navegación; segunda, que sólo beneficiaría al Departamento de Cundinamarca, y tercera, que causará perjuicios a la obra del ferrocarril de Girardot. Estudiemos estas objeciones.

«Entre los que consideran al río Magdalena como vía inapropiada para la comunicación del interior con la Costa Atlántica, tenemos dos grupos: los partidarios de que se prescindiera en absoluto de ella, y recomiendan la construcción de ferrocarriles que atravesaran de Norte a Sur la República, partiendo de las cimas de los Andes hasta las riberas del mar, y los que preconizan la construcción de líneas férreas desde el interior hasta la región comprendida entre la desembocadura del Lebrija y la del Simaña, atravesando a Cundinamarca, Boyacá, Santander y parte del Departamento del Magdalena, para llegar a un lugar en donde la navegación del Magdalena no presenta obstáculos en ninguna época.

«El río Magdalena, desde su desembocadura hasta Simaña, o sea en una extensión de 500 kilómetros, puede ser navegado aun durante las mayores sequías por vapores de un tonelaje muy superior al que tienen los más grandes vapores que actualmente lo navegan, por lo que no puede justificarse el gasto que impondría la construcción de más de 500 kilómetros de línea férrea desde Simaña al mar, por terrenos en su mayor parte muy bajos, cruzados por grandes ríos, caños y lagunas, que son grande obstáculo para la construcción de un ferrocarril. Precisa tener en cuenta que los fletes de Simaña a Barranquilla por la vía fluvial podrían fijarse en \$ 2 por tonelada, en tanto que por la línea férrea no serían menores de \$ 20, so pena de que la empresa no diera para sus gastos de explotación y conservación, que son muy crecidos en aquellas regiones, expuestas como están a inundaciones frecuentes. Teniendo ya una vía fluvial expedita para la navegación en todo tiempo, que permite fijar tarifas de \$ 2 por tonelada, no se justifica la construcción de un ferrocarril de un costo no menor de \$ 20.000.000, que impondría tarifas no menores de \$ 20. No parece, como se ve, que haya necesidad de llevar el ferrocarril hasta las riberas del mar.

«Es indudable que el proyecto del ferrocarril hasta Simaña serviría para el intercambio comercial de productos entre los Departamentos que atraviesa, y que con él se evitarían todas las dificultades que la navegación del río presenta, desde Bodega Central hasta La Dorada, pero por su extensión de 800 kilómetros, aun calculado un flete kilométrico de tres centavos, haría valer \$ 24 el transporte de la tonelada, que con los \$ 2 del Magdalena subiría a \$ 26, que es muy alto para algunos artículos de exportación. Esperar hasta que esta línea esté concluida, para que resuelva el problema de los transportes del interior, sería aplazarlo por muy largo tiempo.

«A los que sostienen la necesidad de esta vía les guía el temor de que el río no baste a asegurar un tráfico normal cuando éste haya aumentado, como lo esperan, hasta cantidades que excedan de un millón de toneladas anuales.

«Las dificultades que presenta la navegación del río entre Bodega Central y La Dorada, se evitarían en gran parte, empleando seis u ocho dragas que mantengan limpio el canal del río, extrayendo los troncos que hacen peligrosa la navegación y ahondando el canal con el trabajo de dragas de succión en aquellos puntos en donde la poca profundidad de las aguas no da paso a los vapores. La circunstancia de que en algunas partes del río que está arriba de Puerto Berrío, puedan navegar con facilidad los vapores, aun en las mayores sequías, está comprobando que no es la falta de aguas sino el ensanche del río por los derrubios de las riberas, y por el azolve consiguiente de su lecho, la causa de las dificultades que en ciertos lugares presenta su navegación.

«Como las dragas que están en uso en el Magdalena son ambas del sistema de cucharas, no trabajan en las épocas de creciente, y cuando viene la baja no les alcanza el tiempo para el dragaje del lecho, ni siquiera en los puntos reconocidamente peligrosos. Con dos dragas más de cuchara y cuatro de succión, podría mantenerse un canal limpio con caudal suficiente aun en las secas mayores. Escalonadas las dragas en la parte en que se presentan las dificultades de navegación, serían de corta duración las demoras por falta de profundidad en el canal navegable. El gasto que impondrán las 8 dragas podrá hacerse con el producto que actualmente da el impuesto de canalización.

«Como donde el río presenta más serios obstáculos para la navegación es de Puerto Wilches a Nare, y como de Nare a La Dorada las dificultades son pocas, no hay urgencia de extender la línea férrea hasta Nare para evitar algunos kilómetros de navegación, tanto más cuanto que el Magdalena, sin necesidad de grandes trabajos de canalización, sin tener que emprender obras serias en sus riberas, será una vía expedita en todo tiempo para la navegación de vapores como los actuales, con sólo que se atienda a su limpia de la manera indicada.

«Conviene advertir que el empleo de las dragas de succión es más beneficioso, porque el limo que se extrae del lecho del río y se arroja a ambos lados de la ribera, deseca los pantanos y forma campos de cultivo de portentosa fertilidad.

«La segunda objeción es la de que la vía que ha sido indicada por la Junta técnica y acogida por la Junta Directiva del Ferrocarril de la Sabana, que presido en mi carácter de Ministro de Hacienda, no servirá sino a los intereses de Cundinamarca.

«Partiendo de Chiquinquirá, dice la Junta técnica, con una carrilera que venga por la orilla de la laguna de Fúquene, siga por el río de Ubaté, cruce por la cordillera arriba de Carupa, y por último empalme con el proyectado ferrocarril en la población de Pacho, o un poco más hacia el Norte, se tendrá unido a Boyacá con el Bajo Magdalena, mediante la construcción de 80 kilómetros de ferrocarril.»

«Como se ve, Chiquinquirá distará del puerto menos que Facatativá, con lo cual se prueba que sí se han tenido en consideración los intereses de Boyacá.

«Comparando la Junta técnica la prolongación proyectada del Ferrocarril de la Sabana, cuyo costo de construcción ha calculado en \$ 6.000.000, con la línea del Carare, dice:

«El Ferrocarril del Carare que proyectó el señor W. Ridley mide 332 kilómetros, con varias pendientes al 4 por 100 y muchas al 6 y al 8 por 100, de manera que al tratar de disminuir y uniformar estas pendientes, la longitud será aún mayor. El costo presupuesto fue de \$ 17.665,000 y había que construir por lo menos 200 kilómetros del Magdalena hacia arriba para que empezara a producir algún rendimiento, en tanto que por la vía indicada de Pacho que sigue por un afluente del Ríonegro, se pueden empezar los trabajos por ambas extremidades, y puede asegurarse que todo kilómetro que se construya y se dé al servicio entre Facatativá y Pacho, dará buenos rendimientos que ayudarán a aumentar el fondo destinado a la prolongación.»

«Dadas las pendientes anotadas, el valor del flete en la línea del Carare no podría ser menor de seis centavos por kilómetro, o sea \$ 20 por tonelada.

«En la prolongación proyectada del ferrocarril de la Sabana, la pendiente máxima será de $2\frac{1}{2}$ por 100, lo que permitirá a las locomotoras arrastrar trenes de 200 toneladas, de las cuales 120 serán de peso útil y 80 de peso muerto. Un solo tren diario en ambas direcciones movilizaría 240 toneladas al día, o sean 84,000 toneladas despachando 350 trenes en un año.

«Con tarifas de tres, cuatro, cinco y seis centavos por tonelada y kilómetro, tendríamos fletes de seis, ocho, diez y doce pesos para la

carga que recorriera toda la línea, de modo que un movimiento de carga que llegara a ser siquiera la mitad del de Girardot, que es de 80,000 toneladas anuales, y un movimiento de pasajeros que fuera tan sólo la tercera parte del de Girardot, producirá con qué atender a los gastos de explotación y conservación de la línea, gastos que pueden calcularse a razón de \$ 2,000 anuales por kilómetro, o sean \$ 400,000 al año.

«Fijando a los artículos de producción nacional la tarifa menor, tendríamos que una tonelada pagará de la Sabana de Bogotá al río Magdalena \$ 6, y del río a Barranquilla, a razón de $\frac{1}{2}$ centavo por tonelada kilométrica, se pagarán \$ 5, incluyendo los gastos de embarque. El costo total del flete de una tonelada de productos nacionales sería de la Sabana de Bogotá a Barranquilla de \$ 11.

«Como se ha hablado de la conveniencia de construir la línea al Carare para empalmarla con el ferrocarril de Antioquia, en Puerto Berrío, con el objeto de buscar una salida al mar en el golfo de Urabá, veamos lo que costaría el flete por esa vía. La línea del Carare tendrá una extensión de 332 kilómetros hasta Puerto Parra; de allí a Puerto Berrío hay 30 kilómetros; de Puerto Berrío a Medellín, 190 kilómetros, y de Medellín al golfo de Urabá, no menos de 450 kilómetros, o sea un total de 1,000 kilómetros. Esta línea férrea tiene grandes problemas de ingeniería que hacen subir su costo a suma de mucha consideración; lo fuerte de sus pendientes no permitirá fijar una tarifa menor de seis centavos, de modo que el costo de la tonelada sería por lo menos de \$ 60, flete prohibitivo para la mayor parte de nuestros artículos. Esto sin contar con que esa línea terminaría en un puerto marítimo, en donde habría que crearlo todo, y que por estar apartado de la ruta que siguen los vapores que cruzan el Atlántico, éstos impondrían un recargo en el valor de los fletes que tomaran allí, con respecto a los de Barranquilla y Cartagena.

«Queda por estudiar el perjuicio que sufriría la línea de Girardot con la prolongación proyectada.

«El producto bruto anual del ferrocarril de Girardot es en números redondos de \$ 700,000: \$ 500,000 de fletes y \$ 200,000 de pasajes.

«La carga proveniente del Bajo Magdalena que transporta el ferrocarril, le da una entrada de unos \$ 100,000 anuales. Es sabido que si se exceptúan los correos de correspondencia y encomiendas, que circulan libres, y los equipajes, que producen poco, es insigni-

ficante la carga que de Bogotá se dirige a la Costa. Sólo últimamente se ha enviado trigo y harina de la Sabana al litoral. El tráfico de pasajeros que vienen o van para el Bajo Magdalena, le da al ferrocarril una entrada alrededor de \$ 20,000 anuales. Si toda la carga que llega a La Dorada en vía para Girardot tomara la nueva vía, y la tomaran también todos los pasajeros que llegan a Bogotá procedentes de La Dorada, y todo los que salen a embarcarse a dicho puerto, las entradas del ferrocarril de Girardot se mermarían en \$ 120,000. Mas como habría que reducir los gastos que ocasiona la movilización de esos pasajeros y esa carga, que no puede calcularse en menos de \$ 40,000, tendremos que la reducción en sus productos líquidos sería de \$ 80,000. No obstante esta merma, el beneficio de la explotación del ferrocarril pasaría de \$ 200,000 anuales, aun en el caso de que no continuara el aumento que se ha notado en el tráfico local, que sí continuará, no sólo por el desarrollo natural de la producción y el comercio en las regiones que atraviesa la línea, sino también por el mayor movimiento que ha de tener a medida que avance la prolongación del ferrocarril del Tolima.

«Ahora bien: la carga que viene del Bajo Magdalena para tomar el ferrocarril de Girardot con destino a Bogotá, causa por fletes en el ferrocarril de La Dorada, en los vapores del Alto Magdalena y en los transbordos, unos \$ 200,000, y los pasajeros pagan por esos servicios algo más de \$ 30,000, de modo que la nueva vía, con la que se evitan esos gastos, representa una economía de \$ 230,000 anuales, calculada sobre la base del tráfico actual con la Costa.

«Bien puede la Nación desprenderse de una entrada de \$ 80,000 anuales que al ferrocarril de Girardot le proporcionan el comercio y los viajeros del Bajo Magdalena, en favor de esos mismos viajeros y de ese mismo comercio. No se olvide que de los \$ 200,000 que se economizarán en los fletes de la carga que viene del Bajo Magdalena, los aprovechados serán los consumidores cundinamarqueses y boyacenses, y que la línea de Facatativá a Girardot no puede ser tenida como vía definitiva de comunicación de Cundinamarca y Boyacá con Antioquia y la Costa Atlántica, sino como parte del muy importante ferrocarril del Pacífico.

«Resumiendo lo dicho, tenemos: un ferrocarril directo de Cundinamarca a cualquier puerto marítimo, ya sea Santa Marta, Barranquilla, Cartagena o al golfo de Urabá, impondría un flete que no podría bajar de \$ 50 por tonelada, el que sería prohibitivo para los productos nacionales, cuya exportación se desea fomentar.

Tardaría muchos años en concluirse, y su costo no bajaría de \$ 50.000,000.

«Un ferrocarril hasta un punto del río Magdalena abajo de la desembocadura del Lebrija, impondría un flete hasta Barranquilla no menor de \$ 26 por tonelada, que es demasiado alto para muchos de los productos vegetales y minerales de estas cordilleras. Su construcción, tanto por el costo, no menor de \$ 30.000,000, como por la extensión de la vía, sería muy demorada.

«Un ferrocarril hasta el río Carare sería muy costoso por las obras de arte que se necesitaría ejecutar, y lo fuerte de las pendientes no permitiría fijar una tarifa media menor de 6 centavos por kilómetro, o sean \$ 20 la tonelada hasta el río, que agregados a los \$ 4 del flete fluvial daría \$ 24 por tonelada hasta Barranquilla.

«La prolongación proyectada del ferrocarril de la Sabana permitiría fijar para los productos nacionales una tarifa de \$ 7 desde Bogotá hasta el río, que agregados a los \$ 5 del flete fluvial, da un flete total de \$ 12 la tonelada hasta Barranquilla, ciudad que habrá de ser no muy tarde puerto para los vapores marítimos cuando estén abiertas las Bocas de Ceniza, obra de capital importancia para el progreso nacional.

«Anotaré algunas de las excepcionales ventajas de esta vía: atravesará de Sur a Norte toda la parte occidental de estas altas planicies; cruzará una comarca muy fértil y rica, cuya importancia la patentiza el hecho de que en la mitad de su extensión se encuentra la población de Pacho, que es la segunda por el número de sus habitantes en el Departamento de Cundinamarca; por más de setenta kilómetros a lo largo de la línea atravesará una región cafetera, pasará por las ferrerías de La Pradera y de Pacho, y por muy valiosas minas de carbón que dan producto de primera calidad. El carbón y el hierro de Pacho, podrían ser llevados al río Magdalena a \$ 3 la tonelada. Estos solos materiales serán ya una base muy apreciable para el movimiento de carga de la empresa.

«Para la construcción de esta obra se cuenta con los elementos de que dispone el ferrocarril de la Sabana, de modo que podría darse comienzo a ella inmediatamente, con sólo traer de fuera los rieles para la prolongación de Facatativá hasta Pacho. Una vez terminada la guerra mundial, la construcción podría emprenderse por ambas extremidades, y en tres años quedaría concluida la obra.

«Es difícil, dado el resultado general de nuestros ferrocarriles, conseguir en condiciones aceptables los fondos necesarios para cons-

truírlos, por el temor de los prestamistas de que la obra no resulte productiva desde el punto de vista comercial. En la prolongación de que trato se ofrece una garantía completa a los que suscriban el empréstito, que ya hice notar, y es la de que el producto líquido del ferrocarril de la Sabana garantizará, aun en el caso de que la prolongación no fuera productiva, los intereses de la suma que en ella se invierta.

«Lo suave de sus pendientes permitirá a los trenes recorrer la línea en siete horas del puerto del Bajo Magdalena a la Sabana de Bogotá, en vez de los dos días y medio que hoy se emplean para venir de La Dorada por la vía de Girardot; se evitarán tres transbordos, y el costo tanto para los pasajeros como para la carga, será la tercera parte de lo que hoy se paga. De esta economía de tiempo y de gastos se aprovecharán, tanto los que suban a Bogotá de la Costa, Santander y Antioquia, como los que vengan del Departamento de Caldas y del norte del Tolima, puesto que el ferrocarril de La Dorada habrá de extender su línea hasta frente al punto terminal de la nueva vía en el río.

«Quiero hacer otra observación en apoyo de las ventajas de esta vía, y es la que tiene por base el aprovechamiento de la muy económica vía fluvial en su mayor extensión navegable. En todos los países de Europa y en Norte América se han construido canales navegables para el transporte de los productos que no resisten el costo de los fletes férreos. Francia, ahora en medio de esta guerra, ha concluido el canal del Ródano, con un costo de muchos millones en una comarca cruzada por líneas férreas; en Inglaterra, después de estar construidas dos líneas de ferrocarriles entre Manchester y Liverpool, se construyó un canal con un costo de £ 18.000.000 para transportar el carbón, los materiales de construcción y otros artículos que no soportan fletes altos. En Bélgica y Holanda, en donde el terreno permite tender los rieles con sólo colocar los durmientes, constantemente construyen nuevos canales y mejoran los antiguos. En Alemania, no obstante poseer una gran red ferroviaria, se construyen canales y se mejoran los ríos buscando el abaratamiento de los transportes. Uno solo de estos canales, el que pone en comunicación al Rin con el Ems, tiene 280 kilómetros de extensión. En los Estados Unidos vemos que, aun teniendo cuatro ferrocarriles que van del Atlántico al Pacífico, hay mercancía que sale por mar de los Estados del Este para atravesar los istmos americanos y ser embarcada en el Pacífico para llevarla a California, buscando

transportes acuáticos que son los más baratos. Hicieron el canal del Erie gastando millones de pesos, y hace poco fue construido el canal del cabo Bacalao, no obstante tener líneas férreas paralelas a él.

«Deseo llamar muy particularmente la atención a un dato que induce a preferir el proyecto que estoy defendiendo. El peso total de la mercancía que llega a los Departamentos de Cundinamarca y Boyacá, procedente del Exterior y de los Departamentos de la Costa, no excede de 12,000 toneladas al año, esto es, justamente el 15 por 100 del tráfico del ferrocarril de Girardot. El 85 por 100 restante que en aquella empresa llaman carga local, son los productos propios de estos Departamentos. Pues bien, sólo dicho 15 por 100 resistiría fletes altos, y no creo que pueda tomarse como base de cálculo ese tonelaje para alimento de una línea tan costosa como la del Carare; es más aún: suponiendo que en veinte años se triplicara, todavía sería reducido para ella. Hace diez años está en servicio la línea de Girardot, y no obstante el monopolio que de hecho tiene, por ser la única vía férrea de comunicación de Cundinamarca y parte de Boyacá con los valles del Magdalena, con casi todos los Departamentos y con el Exterior, el rendimiento neto de la explotación no alcanzaría para cubrir sino el interés corriente en esta clase de empresas, de un capital no mayor de \$ 5.000,000. Esto comprueba que la producción y el comercio de estas comarcas andinas no justifica todavía la inversión de suma tan cuantiosa como la presupuesta para el ferrocarril del Carare, que tendría pendientes tan fuertes y aun más que el de Girardot, lo que imposibilitaría reducir de manera apreciable como se desea el costo actual del transporte.

«Si el intercambio comercial entre las poblaciones de un mismo Departamento, o entre las de dos Departamentos limítrofes, es, o puede llegar a ser suficiente para darle alimento a una vía férrea, debe hacerse todo esfuerzo para construirla. Hay datos que hacen creer, por ejemplo, que sería reproductiva la prolongación del ferrocarril del Norte, de Nemocón hacia Tunja, Sogamoso y aun más allá, pero no sería cuerdo que teniendo en mira esas razones abandonáramos el proyecto que me he permitido explicaros y que viene a resolver el problema de las comunicaciones rápidas y económicas de Cundinamarca y Boyacá con los Departamentos de Caldas, de Antioquia, de la Costa Atlántica y con el Exterior.

«Con los datos que he presentado, creo haber demostrado que la prolongación del ferrocarril de la Sabana hasta el río Magdalena

por el *Dintel* y Pacho es la vía más corta, la de pendiente más suave, la de menor costo, la que requiere menos tiempo para su construcción, la que podrá fijar los fletes más baratos para Antioquia y Caldas, la que permitirá transportar la tonelada de carga desde el centro de Cundinamarca y de Boyacá hasta las costas del país a un costo no mayor de \$ 12, que es la mitad de lo que costaría el transporte por la más económica de las otras líneas, y la única que cuenta con elementos para que pudiera emprenderse su construcción inmediatamente. >

Liquidación de las cuentas de la Nación con Cundinamarca, relativas al Ferrocarril de la Sabana.

Las negociaciones iniciadas por este Despacho con la Gobernación de Cundinamarca para liquidar las cuentas de la explotación del ferrocarril de la Sabana, durante el tiempo en que la empresa estuvo a cargo de la Nación, que ya estaban en vía de terminarse, fueron suspendidas con motivo del viaje a Antioquia del señor Gobernador del Departamento. Se espera su regreso para continuarlas.

En mi Informe del año próximo pasado os di cuenta detallada de todo lo relativo a este importante asunto. Por los datos que entonces suministré, veréis que Cundinamarca es deudora de una suma muy considerable a la Nación, sin contar con que ésta ha renunciado a retirar los beneficios que le corresponden en la explotación del ferrocarril, los que han sido destinados a la ejecución de obras de carácter permanente en las estaciones y en la línea hasta Facatativá, que pasarán a ser propiedad exclusiva de Cundinamarca, sin indemnización para la República.

FERROCARRIL DE GIRARDOT

La cantidad que resultó deber la Compañía del Ferrocarril de Girardot a la Nación, según liquidación que comprende hasta el 31 de diciembre de 1916, fue de £ 858,994-4-6. Esta suma fue reconocida, y fijadas las condiciones para su cancelación, en contrato celebrado por este Despacho con el apoderado de dicha Compañía, que fue elevado a escritura pública ante el Notario segundo de este Circuito el día 6 de agosto del año último, y cuyas estipulaciones son las siguientes:

«CONTRATO

celebrado entre el Ministro de Hacienda y el Gerente de la Compañía del Ferrocarril de Girardot.

«Número 1772.

«En la ciudad de Bogotá, Departamento de Cundinamarca, República de Colombia, a seis de agosto de mil novecientos diez y siete, ante mí, Julio Pinzón Escobar, Notario segundo de este Circuito, y los testigos instrumentales señores Marco T. Zúñiga y Julio Restrepo Velásquez, varones mayores de veintiún años, vecinos de esta ciudad, de buen crédito y en quienes no existe impedimento legal, comparecieron los señores Tomás Surí Salcedo y Daniel J. Reyes, ambos varones, mayores de edad y vecinos del Circuito Municipal de Bogotá, a quienes conozco personalmente. El primero comparece y obra en su carácter de Ministro de Hacienda de la República y autorizado expresamente por el Excelentísimo señor Presidente de la República, según se comprueba con el documento que se presenta y que se va a insertar en el protocolo con esta escritura; y el segundo comparece y obra en su carácter de mandatario de la Sociedad anónima denominada *The Colombian National Railway Company Limited*, carácter que se acredita con la escritura pública número 1311, de fecha ocho de junio de mil novecientos diez y siete, otorgada en la Notaría 2ª de Bogotá, la cual, en copia auténtica, se protocoliza con este instrumento, para insertarla en las copias que de él se expidan. De todo esto da fe pública el suscrito Notario. Los comparecientes declaran:

«Primero. La Sociedad anónima denominada *The Colombian National Railway Company Limited*, la cual tiene su domicilio en Londres, capital del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, y está incorporada de acuerdo con las leyes de este Estado, es deudora de la República de Colombia de la cantidad líquida de ochocientas cincuenta y ocho mil novecientas noventa y cuatro libras esterlinas, cuatro chelines y seis peniques (£ 858,994-4-6), deuda que existe así liquidada desde el 31 de diciembre de 1916.

«Segundo. La causa de esta deuda es que la Nación le suministró a la Compañía ciertas cantidades de dinero para invertir en obras del ferrocarril de Girardot, construído entre la ciudad de Girardot y la de Facatativá, del Departamento de Cundinamarca, e invirtió otras en pagar, por cuenta de la Compañía, intereses de las

obligaciones hipotecarias con que está gravado el inmueble mismo del ferrocarril; cantidades que, con sus respectivos intereses, completan la que se ha expresado. La Nación ha desembolsado, por cuenta de la Compañía, hasta la expresada fecha del treinta y uno de diciembre de mil novecientos diez y seis, la dicha cantidad de ochocientas cincuenta y ocho mil novecientas noventa y cuatro libras esterlinas, cuatro chelines, seis peniques (£ 858,994-4-6), y la Compañía, que ha reconocido y confesado explícitamente esa deuda, la confiesa y reconoce en este documento auténtico, por medio de su mandatario Daniel J. Reyes, cuyo mandato se ha estimado suficiente para el efecto.

«Tercero. La Compañía reconoce también como deuda de ella, en favor de la Nación, todas las demás sumas que ésta haya erogado por cuenta de aquélla, a partir del treinta y uno de diciembre de mil novecientos diez y seis, por los motivos que se expresan en esta escritura o por otros; lo mismo que las otras sumas que en adelante desembolse la Nación, también por cuenta de la Compañía y con cualquier motivo.

«Cuarto. La Compañía reconoce y pagará a la Nación intereses a razón de seis por ciento anual, desde el primero de enero de mil novecientos diez y siete, sobre la expresada deuda líquida de ochocientas cincuenta y ocho mil novecientas noventa y cuatro libras esterlinas, cuatro chelines, seis peniques (£ 858,994-4-6), y reconoce y pagará intereses a la misma rata sobre todas las sumas que la Nación haya pagado o pague por cuenta de aquélla, a partir de la fecha expresada; intereses que se computarán desde las fechas de los respectivos desembolsos.

«Quinto. La Compañía, por medio de su referido mandatario, se compromete a aplicar al pago de la deuda en favor de la Nación, tanto de la liquidada en treinta y uno de diciembre de mil novecientos diez y seis, como de la contraída o que contraiga a partir de esa fecha, el cuarenta por ciento (40 por 100) de los productos brutos de la explotación del ferrocarril de Girardot. La entrega de ese cuarenta por ciento (40 por 100) lo hará la Compañía a la Nación, en la Tesorería General de la República, cada semestre, previa la respectiva liquidación que de los productos brutos del ferrocarril haga la Compañía, aprobada por el Ministerio de Hacienda; y comenzando la dicha entrega por el tanto por ciento correspondiente a los productos del segundo semestre del año en curso. Lo que la

Nación reciba por tal causa se imputará en el orden legal, esto es, a cancelar los intereses devengados en primer término, y a la amortización del capital en segundo.

«Sexto. Si cinco días después de aprobada por el Ministerio de Hacienda la liquidación de los productos brutos del ferrocarril de Girardot, la Compañía no entregare en la Tesorería General de la República el cuarenta por ciento (40 por 100) de esos productos, a que se obliga por el punto anterior, la Nación podrá hacer uso de todos los derechos que las leyes le confieren.

«Séptimo. Es entendido que los pactos que aquí se consignan no habrán de entenderse en perjuicio de terceros, ni pugnan con el cumplimiento de obligaciones de otras especies que para las partes se deriven de contratos que hubiere entre las dos y que estuvieren pendientes.

«Octavo. La Nación, por medio de su representante autorizado, el Ministro de Hacienda, promete a la Compañía que en el caso de que, a juicio del Gobierno, se haga indispensable la ejecución de determinadas obras o la adquisición de materiales de cualquier género para el sostenimiento y buena marcha del ferrocarril de Girardot, y de que para atender a esas necesidades no sea suficiente el sesenta por ciento (60 por 100) de los productos de la empresa que la Compañía debe dedicar a explotación y conservación de la vía, la Nación destinará en cada caso especial del cuarenta por ciento (40 por 100) de los productos que ella debe recibir, la cantidad necesaria para aquellas obras y materiales, las cuales en todo caso deberán hacerse con la intervención del Gobierno Nacional y con los materiales que éste suministre. Es entendido que estos suministros se considerarán como préstamos de la Nación a la Compañía, que devengarán intereses a las rata señalada, y que deberán ser devueltos a la Nación en la misma forma estipulada en este documento para las otras deudas de la Compañía en favor de la Nación.

«Noveno. Daniel J. Reyes y Tomás Surí Salcedo, en sus caracteres expresados al principio y en nombre de las entidades cuya representación y personería tienen, hacen o aceptan todas las declaraciones que en esta escritura se contienen.»

El producto bruto de la explotación del ferrocarril fue en 1917	
de	\$ 719,524 90
Los gastos de explotación ascendieron a.....	434,597 47
Beneficio líquido de la explotación	\$ 284,927 43

Por razón de los productos brutos de la empresa en el segundo semestre de 1917, corresponde a la Nación, según el contrato arriba citado, la suma de \$ 142,781-96.

Las principales obras llevadas a cabo en esta empresa en el año último fueron las siguientes:

Se cambiaron los rieles de 45 libras por rieles de 60 libras en 16½ kilómetros, en lo cual se emplearon 3,335 rieles. Se ampliaron la estación de Girardot y los locales para los talleres y para almacén de vagones. Se terminó la obra de las bodegas del río. Se hizo una muralla de 808 metros cúbicos, de mampostería, en el kilómetro 53. Se desvió el cauce del Apulo en los kilómetros 44 y 47. Se construyeron una bodega y oficinas en San Joaquín. Se han hecho serias reparaciones en el Hotel de Apulo, se le dotó de muebles y se instaló el acueducto. Se han hecho notables mejoras en los edificios de la estación de La Mesa. Se dio comienzo al edificio para taller en Facativá, que tendrá 31 metros de largo por 18,80 de ancho. Ha sido balastada con piedra triturada casi toda la línea, y se repusieron 12,891 traviesas. Se construyeron 21,500 metros de cercas de alambre.

Además de los gastos ordinarios de conservación, se ha invertido en equipo nuevo, reconstrucción de la línea y compra de zonas, la suma de \$ 144,278-14.

LA VENTA DE LOS BUQUES «CARTAGENA» «PINZON» Y «MARROQUIN»

El mal estado en que se encontraban estos buques desde años atrás, no les permitía prestar servicio alguno, pero sí ocasionaban gastos de consideración, no sólo en su vigilancia, sino en las reparaciones que impidieran su completo deterioro. En vista de esto, el Consejo de Ministros aprobó en mayo de 1915 la proposición del señor Ministro de Agricultura y Comercio, por la cual se facultó la venta en licitación pública de estos barcos.

Se hicieron antes diligencias encaminadas a conseguir elementos para las reparaciones de los dos primeros, mas por los datos recibidos sobre el costo de ellos se desistió de llevarlas a cabo.

Comisionado entonces el señor Gobernador de Bolívar para que, previa consulta con personas de importancia, informara sobre lo que convendría hacer con los buques, dirigió a este Despacho el siguiente oficio telegráfico:

«*República de Colombia—Telégrafos Nacionales—Respuesta urgente. Número 212—Oficial—Hora de introducción, 5 p. m.—Hora de recibo, 11-40 p. m.—Cartagena, 20 de junio de 1916.*

«Ministro Hacienda—Bogotá.

«Anteayer reunímonos en Gobernación señor Administrador Aduana, señor José María de la Vega, General Juan F. Urdaneta, doctores Manuel F. Obregón y Antonio José de Irisarri, y yo, fin considerar asunto vapores. Impuestos telegramas anteriores he dirigido a usted, y en vista estado vapores *Marroquín y Pinzón*, muy conocidos aquí de todos, acordóse manifestar a usted lo siguiente:

«Primero. *Marroquín* completamente perdido, no puede ser movido de donde está; débese hacer lo posible volarlo con dinamita para que no constituya un obstáculo establecimiento muelle en lo futuro.

«Segundo. *Pinzón* no puede ser reparado por tener casco completamente deteriorado; maquinaria regular estado, gastos extracción no compensarían precio venta de ella, debe utilizarse embarrancándole bajo Salmedina para que preste servicio de faro.

«Tercero. Crucero *Cartagena* puede ser reparado, permítelo su casco y su maquinaria, una vez que en ésta se hagan algunas composiciones, pero como costo reparación total no baja de sesenta mil pesos (\$ 60,000), y con esta suma y algo más podría comprarse un vapor de mejores condiciones en cuanto a calado, maquinaria, velocidad, etc., lo mejor sería venderlo.

«Mismo día por la tarde llegó en vapor frutero *Santa Marta*, Capitán de Marina americano señor don R. Haines, con propósito hacer proposición vapores. Entrevistado con él facilitéle examinarlos, hízolo así acompañado Jefe Resguardo, y ayer tarde pasóme por escrito oferta diez mil pesos (\$ 10,000) por los tres (3); verbalmente complementóla obligándose pagar por su costo materiales que Gobierno compró recientemente y aún no ha usado. Capitán Haines se va próximo viernes y desea saber resultado antes, por lo cual suplícole pronta resolución. Dice no haría proposición si guerra europea estuviese terminada o al terminarse, porque de nada serviríanle vapores mal estado en que se encuentran. Refiérome su atento telegrama ochenta y uno (81), día trece (13) corrientes.

«Servidor,

RAMÓN RODRÍGUEZ DIAGO»

Otros informes recibió este Despacho que confirmaban lo anterior, por lo cual se dictó la siguiente Resolución:

«RESOLUCION

«*Ministerio de Hacienda—Bogotá, 5 de septiembre de 1916.*

«En vista de los informes recibidos del señor Gobernador de Bolívar, del señor Administrador de la Aduana, del señor General don Juan Francisco Urdaneta y de otros señores peritos competentes para dictaminar sobre la conveniencia de vender los cruceros *Cartagena, Pinzón y Marroquín*, y de haberse presentado algunas propuestas de compra, este Ministerio

RESUELVE:

«1º Vender en licitación pública los cruceros *Cartagena, Pinzón y Marroquín*.

«2º Oficiar al señor Presidente del Consejo de Estado para que nombre peritos que avalúen los mencionados barcos; y

«3º Autorizar al señor Gobernador de Bolívar para que formule los correspondientes pliegos de cargos y haga las licitaciones de conformidad con las prescripciones legales.

«Comuníquese y publíquese en el *Diario Oficial*.

«El Ministro,

«TOMÁS SURÍ SALCEDO»

Habiéndosele pedido al Consejo de Estado que nombrara los peritos evaluadores de buques, esta corporación envió los documentos que se copian en seguida:

«*Consejo de Estado—Sala de lo Contencioso Administrativo—Presidencia—Número 669—Bogotá, 13 de diciembre de 1916.*

«Señor Ministro de Hacienda— En su Despacho.

«Para los fines legales consiguientes remito a su Despacho, en once fojas útiles, las diligencias relativas al avalúo de los cruceros *Cartagena, Pinzón y Marroquín*.

«Soy de usted muy atento servidor,

«PRÓSPERO MÁRQUEZ C.»

«Gobernación del Departamento—Cartagena, octubre 30 de 1916.

«De conformidad con lo ordenado por el señor Presidente de la Sala de lo Contencioso Administrativo en el telegrama de fecha 24 de los corrientes, nómbrase peritos evaluadores del crucero *Cartagena* a los señores W. Becker, Capitán del vapor *Albingia*, alemán, anclado en este puerto; F. Kreiemberg, primer Ingeniero de dicho vapor, y al señor J. W. Rodgers, como tercero para caso de discordia.

«Si aceptan, déseles posesión del cargo y facilíteseles la entrada al vapor *Cartagena*, a fin de que lo examinen cuidadosamente y puedan desempeñar su cometido.

«En atención a que el vapor *Marroquín* tiene la mitad dentro del agua y toda la maquinaria; y a que tanto de este vapor como del vapor *Pinzón* se ha sustraído todo lo que puede representar algún valor, como muebles, instrumentos, planchas de cobre, cabos, etc., unos por haber sido robados, y otros trasladados al Regimiento *Sucre*, por orden del señor Ministro de Guerra, según se me ha informado; todo lo cual ha dado por resultado que estos dos vapores representen un valor inferior al que les asignaron los peritos que los avaluaron el año pasado; en atención a todo esto, nómbrase a los mismos señores peritos para el avalúo de los vapores *Marroquín* y *Pinzón*.

«RAMÓN RODRÍGUEZ DIAGO

«El Secretario de Gobierno,

«José de la Vega»

«Presentes en el Despacho de la Gobernación los señores W. Becker, F. Kreiemberg y J. W. Rodgers, mayores de edad, los dos primeros ciudadanos alemanes, y el tercero colombiano, nacido en esta ciudad; los dos primeros marinos de profesión, el último empleado de una casa de comercio en esta ciudad, como Jefe del muelle de la Machina de esta ciudad; de religión protestantes los dos primeros y católico el último, prestaron juramento, por Dios Nuestro Señor, de desempeñar bien y fielmente los deberes de su cargo de peritos evaluadores de los vapores *Cartagena*, *Marroquín* y *Pinzón*, anclados en este puerto, como está dispuesto en la Resolución de fecha 30. Se hace constar que el señor J. W. Rodgers, quien lee y escribe el idioma inglés, hablando también por los señores Becker y Kreiemberg, ha servido de intérprete para ésta como para las

otras diligencias, aparte de que estos últimos señores también entienden algo de castellano.

«Cartagena, noviembre 2 de 1916.

«RAMÓN RODRÍGUEZ DIAGO—*Becker*, Capitán—*F. Kreiemberg*, Chief-eng—*J. W. Rodgers*—El Secretario de Gobierno, *José de la Vega*.»

INFORME DE INSPECCION

«Cartagena, noviembre 6 de 1916

«Los infrascritos, *W. Becker*, Capitán, y *F. Kreiemberg*, primer Ingeniero del vapor alemán *Albingia*, y *J. W. Rodgers*, Jefe del muelle de la Machina, declaramos por el presente que el domingo 5 y lunes 6 del presente mes hicimos la inspección y avalúo de los tres buques colombianos que se hallan en la bahía de Cartagena, cuya inspección y avalúos nos ha dado el siguiente resultado:

«1.º Vapor *Marroquín*:

«El buque está acostado sobre su costado de babor, fuertemente inclinado sobre él y muy cerca de la playa, hallándose lleno de agua. Una inspección exacta de él sólo puede efectuarse si se le levanta y vacía el agua que contiene. En su estado actual carece absolutamente de valor. Sin embargo, hay la creencia confirmada de que el latón, cobre, plomo y estaño que se hallan a bordo pueden estimarse en \$ 3,000.

«2.º Vapor *Pinzón*:

«El buque es rico en metales; el casco carece absolutamente de valor. Sin embargo, contiene bastantes objetos para estimar el valor del buque en \$ 5,000.

«3º Vapor *Cartagena*:

«Es el más valioso de los buques. El cobre y el latón se hallan en gran abundancia a bordo. El maderamen, el equipo del salón, como mesas, sillas y sofás; luégo los compases, dos cronómetros, varios barómetros, lámparas e instrumentos náuticos, están en buen estado y son valiosos. El buque tiene además varios artículos del equipo, como cabos, alambres, abanicos eléctricos y otros materiales eléctricos, que representan un alto valor de venta.

«Las dos máquinas están muy bien conservadas, y están apropiadas para ser pasadas a otro buque. El casco está inútil y no puede ser reparado. El valor de todo el buque, en el estado en que se encuentra, no excederá de \$ 10,000.

«Sería recomendable vender todos tres buques por \$ 18,000, suponiendo que el *Marroquín* pueda ser levantado y vaciada el agua que contiene. Si esto no pudiese hacerse, sería aconsejable vender todos tres, en el estado en que se hallan, por \$ 15,000; y es recomendable, y absolutamente necesario para el Gobierno la venta de los buques tan pronto como sea posible, porque a la corta o a la larga, se irán pudriendo y se hundirán. El vapor *Marroquín*, con las brisas de este año, acabará de voltearse y se hundirá. La más simple causa, sea el maretaje de un vapor o de un buque de vela contra él, o aun el frote de los buques mismos, hace temer que se quiebre el casco y cause así una pérdida total.

«(Firmados) *Becker*, Capitán del vapor *Albingia*; *S. Kreiemberg*, primer Ingeniero; *J. W. Rodgers*, Jefe del muelle.

«Es fiel traducción del original.

«Cartagena, noviembre 9 de 1917.

«*Amaranto Jaspe*, Intérprete Oficial de la Aduana»

La licitación se verificó en Cartagena por ante el señor Gobernador del Departamento de Bolívar, de acuerdo con el correspondiente pliego de cargos que fue publicado en los números del *Diario Oficial* correspondientes a los días 20, 23 y 27 de diciembre de 1916. Asistieron a la licitación, además de los proponentes, el Secretario de Gobierno del Departamento, el señor Fiscal del Tribunal Superior de Bolívar, el señor Administrador de la Aduana de Cartagena, el Intérprete Oficial y varias otras personas.

Hubo seis proponentes, y después de pujas y repujas que duraron de las 2 p. m. a las 6 y 30 p. m., fue adjudicado el remate al señor W. R. Polson por la suma de treinta mil doscientos cincuenta pesos oro legal.

NUESTRA EXPORTACION EN LOS TRES AÑOS ULTIMOS

	1915	Kilos.	Valores.
Azúcar.....	1.804,807 ..	\$	98,265 ..
Bananos.....	91.061,906 ..		1.977,140 50
Café.....	67.778,034 ..		14.128,435 11
Caucho.....	300,496 ..		253,223 54
Pasan.....	160.945,243 ..	\$	16.457,064 15

	Kilos.	Valores.
Vienen.....	160.945,243 ..	\$ 16.457,064 15
Cueros	6.433,175 ..	2.900,604 24
Oro en barras.....	11,782 23	4.308,621 63
Oro en polvo.	2,380 30	1.097,046 32
Oro y plata en barras....	450 88	44,677 66
Platino.....	606 12	549,854 22
Plata en barras.....	2,125 86	113,111 90
Sombreros.....	90,829 ..	966,845 85
Tagua	7.056,047 ..	343,263 92
Tabaco.	2.073,692 ..	334,641 64
Otros productos.....	6.049,621 37	1.527,590 75
Totales.....	184.665,952 76	\$ 28.643,322 28

1916

	Kilos.	Valores.
Azúcar.....	2.270,228 ..	\$ 211,587 70
Bananos.. ..	75.161,039 .	1.572,465 ..
Café	72.654,457 50	15.996,031 90
Caucho	583,894 50	451,737 45
Cueros.....	7.003,231 50	2.993,919 01
Oro en barras.	11,726 90	4.381,885 24
Oro en polvo.....	1,784 06	835,921 94
Oro y plata en barras.....	4 60	1,000 ..
Platino.....	827 37	1.635,565 39
Plata en barras.....	3,681 11	180,180 01
Sombreros.....	92,936 ..	871,246 09
Tagua	8.555,057 ..	452,291 93
Tabaco.....	2,075,378 ..	373,525 65
Otros productos.....	19.798,697 17	1.696,919 76
Totales.....	188.212,942 71	\$ 31.654,277 07

1917

	Kilos.	Valores.
Algodón.....	433,540 ..	\$ 158,830 ..
Azúcar.....	3.624,551 ..	391,743 81
Bananos.. ..	126.944,541 ..	2.695,365 ..
Pasan..... k.	131.002,632 ..	\$ 3.245,938 81

Vienen.....k.	131.002,632 ..	\$ 3.245,938 81
Café.....	62.831,249 ..	12.651,569 83
Caucho	1.005,864 ..	723,043 13
Cueros.	7.904,368 88	4.374,440 30
Oro en barras ...	10,067 78	3 838,204 51
Oro en polvo.....	1,576 64	1.451,448 69
Oro y plata en barras.....	586 25	160,371 60
Platino.....	854, 44	2.017,894 57
Plata en barras	2,088 ..	117,499 26
Sombreros.....	104,752 74	912,368 02
Tagua	5.135,241 ..	300,898 01
Tabaco.....	2.978,552 50	611,277 40
Ganado vacuno (28,778 cabezas).....	8.221,296 ..	866,895 70
Otros productos.....	13.034,031 38	620,921 94
Totales. ....k.	232.233,160 63	\$ 31.892,671 77

Por el cuadro anterior se verá que hay catorce artículos que forman más del 98 por 100 del valor de nuestra exportación.

El algodón, que producimos en cantidad muy considerable, lo consumen las fábricas nacionales de tejidos. Este cultivo ha ido en aumento constante, sin que llegue todavía a igualar a la demanda interna, así es que la exportación del año pasado se debió no a exceso en la producción sobre el consumo, sino al alza de precio en el Exterior.

La producción de ganados habrá de aumentar muy grandemente una vez que esté en servicio el *packing house*, para cuyo establecimiento ha celebrado recientemente un contrato el Gobierno con una compañía muy respetable.

La cosecha de café en el año próximo pasado fue escasa y su precio bajo, lo que redujo en \$ 3.344,462-07 el valor de este renglón, si se compara con el del año anterior. A pesar de esto hubo un exceso de \$ 238.394 en el monto total de la exportación de 1917 sobre la de 1916, debido al aumento en la producción y en el precio de otros artículos.

Es de notar que el café, que en años anteriores formó el 50 por 100 del valor y el 40 por 100 del peso de nuestra exportación, apenas alcanzó a formar el 40 por 100 del valor y el 27 por 100 del peso de lo exportado en el año último.

El desarrollo de nuestra producción no debe juzgarse sólo por

los datos de lo que enviamos al Exterior, sino que es preciso tener en cuenta lo que estamos produciendo para reemplazar lo que hemos dejado de importar. Antes recibíamos muchos artículos alimenticios, como arroz, trigo, harinas y manteca de cerdo, en cantidades que alcanzaron a ser de trece mil, ocho mil, dos mil quinientas y mil quinientas toneladas, respectivamente, al año. Hoy no sólo está suspendida casi totalmente la introducción de artículos alimenticios, cuyo valor era anualmente de más de dos millones de pesos, sino que estamos exportando varios de los que antes se traían de fuera. No sólo produce el país todos los elementos necesarios a su consumo, sino que, como ya lo he dicho, más del noventa por ciento de nuestra población sólo usa en su vestido, desde el sombrero hasta el calzado, y sólo emplea en el mueblaje y enseres de sus casas, efectos de manufactura nacional. Esto explica lo reducido del consumo de la mercancía extranjera entre nosotros

Resumen de las exportaciones por Aduanas
en el año de 1917.

PUERTOS DEL ATLANTICO	Peso en kilos.	Valor.
Barranquilla.....	46.404,314 53	\$ 13.762,047 39
Cartagena.....	31.035,151 ..	7.673,694 58
Santa Marta.....	127.911,549 50	3.119,520 57
Ríobacha.....	1.470,402 ..	64,977 ..
PUERTOS DEL PACÍFICO		
Buenaventura.....	14.452,122 89	4.740,973 24
Tumaco.....	3.087,699 65	1.141,838 94
PUERTOS TERRESTRES Y FLUVIALES		
Arauca.....	262,902 15	80,823 92
Cúcuta.....	6.617,842 40	1.163,573 22
Ipiales.....	874,913 ..	120,432 91
Orocúé.....	116,263 50	24,790 ..
Totales.....k.	232.233,160 63	\$ 31.892,671 77

BALANZA DEL COMERCIO

El valor de la exportación en 1917 fue el siguiente:

Animales	\$	952,163	53
Productos animales.....		4.563,544	51
Productos minerales.....		7.033,988	52
Productos vegetales.....		17.534,095	67
Productos manufacturados.....		1.565,483	31
Productos miscelánicos.....		12,326	80
Oro amonedado (\$ 229,596-76), plata (\$ 332-62), billetes (\$ 1,340).....		231,069	43
	\$	31.892,671	77

El valor de la importación por las Aduanas fue de.....	\$	23.333,826	52
Por encomiendas postales.....		2.763,874	94
		26.097,701	46
Saldo favorable a la exportación.....	\$	5.794,970	31

Si de la suma anterior deducimos las partidas siguientes: el valor de los intereses y fondo de amortización de la deuda pública exterior, que es de un millón y medio de pesos anuales; el de los gastos del servicio diplomático y consular, que vale doscientos cinco mil pesos anuales; el del servicio telegráfico que se paga a la Compañía del Cable Submarino por el Gobierno y los particulares, que asciende anualmente a cien mil pesos; el de los dividendos que corresponden a accionistas extranjeros de nuestras empresas de vapores fluviales, ferrocarriles, minas, bancos, etc., tendremos que el saldo favorable de nuestro comercio con el Exterior queda reducido notablemente.

En el presente año la exportación ha aumentado, en tanto que ha disminuído la importación, lo cual ha determinado una baja considerable en el cambio sobre el Exterior.

MOVIMIENTO COMERCIAL CON EL EXTERIOR EN LOS DOCE AÑOS ULTIMOS

EXPORTACIONES

Años.	Kilos.	Gramos.	Valor.
1906.	116.908,217	.. \$	14.613,918 ..
1907.....	131.053,331	..	14.480,546 ..
1908.....	118,887,927	..	14.998,744 ..

Años.	Kilos.	Gramos.	Valores.
1909.....	146.899,290 ..	\$	15.829,041 ..
1910.....	174.930,919 ..		17.786,806 ..
1911.....	190.458,876 ..		22.375,899 ..
1912.....	189.603,930 ..		32.221,746 ..
1913.....	238.171,206 ..		34.315,251 ..
1914.....	221.098,312 ..		32.632,884 ..
1915.....	185.032,803 ..		31.579,131 ..
1916.....	188.212,942 ..		31.654,277 ..
1917.....	232.233,160 ..		31.892,671 ..

IMPORTACIONES

1906.....	68.147,877 ..	\$	10.608,394 ..
1907.....	69.471,189 ..		12.088,563 ..
1908.....	81.414,980 ..		13.513,891 ..
1909.....	68.317,274 ..		11.117,927 ..
1910.....	99.721,516 ..		17.385,039 ..
1911.....	116.087,811 ..		18.108,863 ..
1912.....	135.819,361 ..		23.964,623 ..
1913.....	158.774,092 ..		28.535,779 ..
1914.....	127.752,061 ..		20.979,228 ..
1915.....	104.983,200 ..		17.840,350 ..
1916.....	115.215,155 99		29.660,136 86
1917.....	99.095,693 18		26.097,751 64

PRESUPUESTOS NACIONALES

Los ingresos del Tesoro Nacional están calculados en \$ 17.811,000 para la vigencia fiscal en curso, y los egresos según el siguiente resumen:

MINISTERIO DE GOBIERNO

Congreso Nacional.....	\$	161,327 10
Consejo de Estado.....		42,838 80
Poder Ejecutivo.....		28,022 ..
Ministerio de Gobierno—Personal.....		24,638 40
Tribunales de lo Contencioso Administrativo.....		65,989 60
Medicina Legal.....		58,146 80
Higiene Pública Nacional.....		133,190 80
Pasan.....	\$	514 153 50

Vienen.....	\$	514,153	50
Sindicaturas de Lazaretos.....		15,000	..
Administración de Lazaretos		564,871	56
Correos—Personal y material		842,737	40
Telégrafos—Personal y material.....		1,186,374	..
Ministerio Público.....		57,931	20
Corte Suprema de Justicia.....		59,662	..
Tribunales Superiores de Distrito Judicial.....		216,619	60
Juzgados Superiores de Distrito Judicial.....		64,653	40
Juzgados de Circuito.....		495,735	..
Imprenta Nacional—Personal y material.....		48,354	80
Establecimientos de castigo.....		824,120	25
Policía Nacional—Personal y material.....		1,017,475	40
Intendencias y Comisarías Especiales.....		88,900	..
Para atender al pago del auxilio decretado por la Ley 14 de 1912 a la Junta Arquidiocesana de las Misiones en Colombia.....		100,000	..
Para distribuir proporcionalmente a los Departamentos para gastos de material del Poder Judicial..		35,176	..
Para gastos extraordinarios e imprevistos.....		60,000	..
Gastos varios.....		14,508	..
Vigencias anteriores... ..		80,000	..
Suman	\$	6,286,272	11

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Ministerio de Relaciones Exteriores—Personal.\$		25,289	64
Servicio Diplomático.....		120,000	..
Servicio Consular.....		85,000	..
Para los gastos que ocasione la Oficina de Longitudes en personal y material.....		15,000	..
Por los gastos que ocasione la Comisión de Relaciones Exteriores.....		20,034	..
Para atender a los gastos de repatriación de colombianos pobres... ..		5,000	..
Para pagar la cuota anual de Colombia a la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas en los Estados Unidos de América.....		3,031	99
Para pagar los gastos que ocasione la demarca-			
Pasan.. ..	\$	273,355	63

Vienen.....	\$ 273,355 63
ción de límites de la República.....	10,000 ..
Por gastos extraordinarios e imprevistos.....	3,533 16
Gastos varios	5,497 ..
Vigencias anteriores.....	15,000 ..
	<hr/>
Suman.....	\$ 307,385 79

MINISTERIO DE HACIENDA

Ministerio de Hacienda—Personal....	\$ 24,516 ..
Aduanas—Personal	176,500 ..
Resguardos de Aduanas.....	208,032 ..
Aduanas—Material	32,200 ..
Oficinas Merciológicas	6,568 ..
Guardacostas—Personal y material.....	148,680 ..
Salinas terrestres—Personal y material.....	137,599 ..
Salinas marítimas—Personal y material.....	157,844 ..
Minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez.....	14,248 ..
Estadística Nacional—Personal y material.....	51,112 ..
Juzgados de Rentas—Personal y material.....	7,680 ..
Sueldo del Visitador de Ferrocarriles.....	2,160 ..
Sueldo del Agente y Representante del Gobierno en la venta de esmeraldas en Europa.....	2,160 ..
Para devolver derechos de importación o de cual- quiera otra clase que se hayan cobrado de más.....	10,000 ..
Para atender a los gastos que demanden los jui- cios en defensa de los intereses de la Hacienda.....	8,000 ..
Para pagar al Sindicato de Muzo el saldo recono- cido según contrato, de acuerdo con la Ley 118 de 1914.....	225,000 ..
Participación en Boyacá en la renta de esmeral- das.....	100,000 ..
Participación a Zipaquirá en la renta de sales...	14,000 ..
Participación a Nemocón en la renta de sales...	4,000 ..
Participación a Sesquilé en la renta de sales.....	650 ..
Participación a Cartagena en los derechos de sa- nidad.....	2,800 ..
Gastos extraordinarios e imprevistos.....	11,579 84
	<hr/>
Pasan.....	\$ 1,345,328 84

Vienen.....	\$ 1.345,328 84
Gastos en la formación del censo nacional.....	50,000 ..
Gastos varios.....	6,222 98
Vigencias anteriores.....	20,000 ..
Suman.....	\$ 1.421,551 82

MINISTERIO DE GUERRA

Ministerio de Guerra—Personal	\$ 73,128 ..
Ejército de la República—Personal.....	1,028,179 52
Alimentación, lavado y peluquería del Ejército..	420,000 ..
Material del Ejército	596,464 ..
Escuela Militar.....	60,535 40
Marina de Guerra	59,058 ..
Gastos varios.....	158,648 ..
Vigencias anteriores.....	10,000 .
Suma.....	\$ 2.406,012 92

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Ministerio de Instrucción Pública —Personal...\$	20,280 ..
Academia de Historia, Biblioteca, Museo y Observatorio Astronómico.....	23,094 ..
Instrucción industrial.....	84,510 80
Instrucción profesional..	159,264 ..
Becas.....	34,220 ..
Escuelas Normales de la República.	326,795 ..
Auxilios.....	169,270 ..
Establecimientos varios.....	33,520 ..
Beneficencia y caridad.....	163,210 ..
Territorios Escolares.....	132,528 ..
Gastos varios.....	78,245 ..
Vigencias anteriores.....	7,500 ..
Suma.....	\$ 1.232,436 80

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y COMERCIO

Ministerio de Agricultura y Comercio—Personal.....	\$	19,596 ..
Auxilio a las Cámaras de Comercio.....		4,200 ..
Auxilio a la Sociedad de Agricultores.....		3,420 ..
Para fomentar la colonización del Caquetá y Putumayo.....		5,000 ..
Becas.....		19,200 ..
Escuela de Agronomía de Bogotá.....		67,000 ..
Estación Agronómica Tropical Juan de Dios Carrasquilla.....		57,800 ..
Gastos extraordinarios e imprevistos.....		2,823 ..
Gastos varios.....		9,900 ..
Vigencias anteriores.....		12,000 ..
Suma.....	\$	<u>200,939 ..</u>

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Ministerio de Obras Públicas—Personal.....	\$	42,852 ..
Navegación fluvial—Personal y material.....		400,000 ..
Edificios nacionales.....		200,000 ..
Ferrocarriles.....		33,000 ..
Carreteras, caminos de herradura y puentes.....		774,000 ..
Auxilios y gastos de fomento.....		145,242 ..
Arrendamientos de locales.....		25,000 ..
Utiles de escritorio para las Oficinas Nacionales.....		40,000 ..
Muebles para las oficinas nacionales.....		20,000 ..
Papel y tinta para la Imprenta Nacional.....		30,000 ..
Fletes y transportes en el servicio nacional.....		13,000 ..
Herramientas para las obras públicas.....		15,000 ..
Para la celebración del primer centenario de la batalla de Boyacá.....		20,000 ..
Para la estatua que dispuso erigir la Ley 16 de 1894.....		15,000 ..
Gastos extraordinarios e imprevistos.....		15,141 40
Gastos varios.....		5,600 ..
Vigencias anteriores.....		15,505 98
Suma.....	\$	<u>1.809,841 38</u>

MINISTERIO DEL TESORO

Ministerio del Tesoro—Personal.....	\$	25,596	..
Dirección General de la Contabilidad Nacional..		5,460	..
Tesorería General de la República.....		23,100	..
Corte de Cuentas.....		44,938	..
Administraciones de Hacienda Nacional.....		194,444	..
Procuraduría de Hacienda y Visitadurías Fiscales.....		13,620	..
Juzgados de Ejecuciones Fiscales.....		4,560	..
Litografía Nacional.....		9,996	..
Junta de Conversión.....		226,250	..
Casas de Moneda.....		3,780	..
Pensiones y auxilios.....		449,208	..
Deuda exterior consolidada.....		1,497,807	50
Deuda interior consolidada y flotante.....		1,143,600	..
Para pagar intereses de las sumas que tome a préstamo la Nación, comisiones y seguros.....		50,000	..
Para pagar intereses de los vales de Tesorería...		30,000	..
Para pagar el crédito a favor de los Departamentos de Santander y Norte de Santander.....		48,000	..
Para gastos extraordinarios e imprevistos.....		34,925	13
Gastos varios.....		28,747	..
Vigencias anteriores.....		50,000	..
Suma.....	\$	3,884,031	63
Total del presupuesto de gastos.....	\$	17,548,471	45

DEUDA EXTERIOR

La deuda pública de la Nación en el Exterior es la siguiente:

Deuda consolidada del 3 por 100 de 1896.....	£	2,017,200
Empréstito del 6 por 100 de 1911.....		279,120
Empréstito del Ferrocarril de la Sabana del 5 por 100.....		278,880
Empréstito del 6 por 100 de 1913 (para convertir los bonos del Ferrocarril de Girardot).....		1,140,807
Pasan.....	£	3,716,007

Vienen.....	£ 3.716,007
Empréstito de la Casa Perier & Cie. del 5 por 100, con garantía de la renta de esmeraldas.....	275,000
Empréstito del 6 por 100 para pagar la sección del ferrocarril del Norte de Zipaquirá a Nemocón.	80,000
	<u>£ 4.071,007</u>

Si se tiene en cuenta que la deuda consolidada de 1896 no gana sino el 3 por 100 y que podría ser reducida a la mitad, convirtiéndola en deuda del 6 por 100, o sea con una rebaja de.....

	£ 1,008,600
--	-------------

Tendremos que la deuda sería de.....	£ 3.062,407
--------------------------------------	-------------

Están garantizados por el Gobierno los intereses de los bonos siguientes:

Del Ferrocarril de Girardot, del 6 por 100 (saldo por convertir).....	£ 265,120
Del Ferrocarril de Puerto Wilches, del 5 por 100....	192,000

DEUDA INTERIOR FLOTANTE

El monto de esta deuda el 1º de marzo del corriente año era el siguiente:

Vales de la guerra de 1899.....	\$ 439,862 50
Vales de la guerra de 1895.. ..	2,029 10
Vales por recompensas militares	65,246 ..
Bonos colombianos.....	2,957 ..
Pagarés del Tesoro (nueva emisión).....	60,608 50
Bonos de la Carretera de Cambao.....	17,500 ..
Libranzas del Ferrocarril de Amagá.....	67,578 ..
Libranzas del Ferrocarril de Antioquia.....	46,000 ..
Libranzas del Ferrocarril de Caldas.....	150,000 ..
Libranzas del Ferrocarril del Cauca por saldos de construcción.....	1,903,365 ..
Libranzas del Ferrocarril del Cauca (serie especial).....	449,000 ..
Libranzas del Ferrocarril del Tolima (nueva emisión).....	652,000 ..
	<u>\$ 3,856,146 10</u>
Pasan.....	\$ 3,856,146 10

Vienen.....	\$ 3.856,146 10
Vales de extranjeros (nueva emisión).....	6,848 72
Vales del Tesoro.....	12,058 ..
Bonos de deuda interna ...	109,980 ..
Vales de Tesorería.....	202,422 ..
Suma.....	\$ 4.187,454 82

RENTA NOMINAL

Las sumas que han sido reconocidas por la República en virtud de las leyes sobre desamortización de bienes eclesiásticos y sobre redención de censos, se consideran como moneda de plata de 0'835, de acuerdo con la Ley 29 de 1904.

Estos capitales, reducidos a oro, computando la plata al 250 por 100, son los siguientes:

Capitales pertenecientes a la Instrucción Pública, que ganan el 10 por 100 de interés anual..	\$ 660,662 28
Capitales reconocidos a establecimientos de beneficencia, que ganan el 6 por 100 anual	149,499 72
Capital reconocido al Hospital de San Juan de Dios de Bogotá, que gana el 12 por 100 anual. ..	89,86 4
Capitales que corresponden a fundaciones y capellanías regidas por la Iglesia, que ganan el 4½ por 100	854,048 ..
Capitales pertenecientes a fundaciones y capellanías laicas, que ganan el 3 por 100 anual.....	436,680 80
Total....	\$ 2.190,755 20

CONTABILIDAD

Aun cuando este Ministerio enviará oportunamente a la honorable Cámara de Representantes, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 235 del Código Fiscal, las cuentas de su cargo correspondientes al año fiscal que terminó el 28 de febrero último, y al tiempo transcurrido desde entonces hasta el 30 de junio próximo pasado, estimo conveniente dar a conocer en este Informe los resultados generales de esas cuentas por medio de los siguientes cuadros, en los cuales consta el crédito apropiado para cada artículo del respectivo Presupuesto, lo reconocido con imputación a cada crédito y el saldo correspondiente.

BALANCE por artículos de la cuenta de reconocimiento de gastos del Ministerio de Hacienda en el periodo fiscal de 1.º de marzo de 1917 a 28 de febrero de 1918, con inclusión de las incorporaciones hechas hasta el 30 de junio de 1918.

Artículos	NOMBRES DE LAS CUENTAS	Créditos liqui- dados	Créditos reconocidos	Saldos créditos
Artículo 232.....	Sueldos de los empleados de este Ministerio.....\$	25,089 50	25,018 51	70 99
„ 233.....	Aduana de Arauca. Personal.....	3,066 50	3,066 50	.....
„ 234.....	Aduana de Barranquilla. Personal.....	67,098 90	67,167 43	.....
„ 235.....	Aduana de Buenaventura. Personal.....	25,168	24,669 92	498 c8
„ 236.....	Aduana de Cartagena. Personal.....	45,127 50	44,478 96	648 54
„ 237.....	Aduana de Cúcuta. Personal.....	8,956 30	8,956 30	.....
„ 238.....	Aduana de Ipiales. Personal.....	2,127	2,126 90	..... 10
„ 239....	Aduana de Orocué. Personal.....	2,559	2,559 ....	.....
„ 240....	Aduana de Puerto Córdoba. Personal.....	4,310	1,080	3,230
„ 241....	Aduana de Puerto César. Personal.....	3,918 ....	.....	3,918
„ 242....	Aduana de Riohacha. Personal.....	7,068 20	6,486 20	582
„ 243.....	Aduana de Santa Marta. Personal.....	13,850 50	13,850 48	..... 02
„ 244.....	Aduana de Tumaco. Personal.....	14,809 90	14,623 83	186 07
„ 245.....	Resguardo de Aduanas. Personal.....	209,032 50	201,270 88	7,761 62
„ 246.....	Aduanas. Material.....	13,000	12,660 38	339 62
„ 247.....	Gastos varios en las Aduanas.....	20,000	5,399 88	14,600 12
„ 248.....	Cuota para pagar la casa comprada en Riohacha con des- tino a la Aduana.....	2,400	2,000	400
„ 249.....	Guardacostas. Personal y material.....	150,000	79,659 78	70,340 22
„ 250.....	Salinas terrestres. Personal.....	22,824 20	21,607 32	1,216 88
„ 251.....	Visitador Fiscal de Salinas Terrestres.....	1,060 20	1,060 20	.....

Artículos	NOMBRES DE LAS CUENTAS	Créditos liqui- dados	Créditos reconocidos	Saldos créditos
Artículo 252.....	Resguardos de Salinas. Personal.....\$	2,896 50	2,453 43	443 07
„ 253.....	Explotación de Salinas :			
	Zipaquirá.....	60,300	60,297 47	2 53
	Gachetá.....	1,000	1,000 ....	..... ..
	Chita y Muneque.....	6,000	5,432 95	567 05
	Chámeza y Recetor.....	615	222 40	392 60
	Cumaral y Upín.....	6,000	3,699 12	2,300 88
	Tausa.....	2,500	2,500 ....	..... ..
	Nemocón.....	22,000	21,999 30	..... 70
„ 254....	Sesquilé.....	7,000	7,000 ....	..... ..
„ 255.....	Casas en área de la Salina de Zipaquirá.....	1,710	1,710 ....	..... ..
„ 256.....	Salinas Marítimas. Personal y material.....	73,000	53,489 76	19,510 20
„ 257.....	Reformas en las salinas y sus caminos.	10,000	5,870 95	4,129 05
„ 258.....	Indemnización a los Departamentos de la Costa Atlánti- ca por la renta de salinas marítimas....	78,000	19,500	58,500
„ 259.....	Minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez. Personal.....	4,275 ..	3,850 99	424 01
„ 260.....	Minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez. Material.....	10,000	9,824 36	175 24
„ 261.....	Dirección General de Estadística. Personal.....	12,782 50	11,780 67	1,001 83
„ 262.....	Direcciones Subalternas de Estadística. Personal.	34,373 70	24,701 03	9,672 67
„ 263.....	Material de Estadística Nacional.	10,000	2,561 71	7,438 29
„ 264.....	Procuraduría de Hacienda. Personal.....	2,418 75	2,418 75	..... ..
„ 265.....	Visitadores Fiscales.....	7,767	6,863 97	903 03
„ 266.....	Sobresueldos de Visitadores Fiscales.....	3,433 50	2,183 01	1,251 49
„ 267.....	Juzgados de Rentas. Personal y material.....	7,740	7,125 06	614 94
„ 268.....	Agente del Gobierno para la venta de esmeraldas.	2,160	2,160 ....	..... ..
„ 269.....	Mueblaje de oficinas dependientes del Ministerio.....	2,000 ..	300 85	1,699 16
„ 270.....	Devolución de derechos de importación pagados de más.	25,000	24,758 63	241 37

Artículos	NOMBRES DE LAS CUENTAS	Créditos liqui- dados	Créditos reconocidos	Saldos créditos
Artículo 271.....	Viáticos por servicios en la Administración Pública.....\$	3,000	1,650 82	1,349 18
„ 272.....	Juicios en defensa de los intereses de la Hacienda.....	8,000	1,094 90	6,905 10
„ 273.....	Participación de Boyacá en la venta de esmeraldas.....	100,000	16,666 66	83,333 34
„ 274.....	Participación de Boyacá en la venta de esmeraldas en vi- gencias anteriores.....	70,000 ...	.....	70,000
„ 275.....	Participación de Boyacá, conforme al artículo 2.º de la Ley 135 de 1896.....	2,400 ....	.....	2,400
„ 276.....	Derechos de sanidad para Cartagena.....	2,800	1,790	1,010
„ 277.....	Participación del Municipio de Zipaquirá en la renta de salinas.....	14,000	13,999 81	..... 19
„ 278.....	Participación de los Municipios de Nemocón y Sesquilé en la renta de salinas.....	4,650	3,999 75	650 25
„ 279.....	Auxilio a la iglesia de Chámeza.....	180	165	15
„ 280.....	Tarifa de Aduanas. Personal y material.....	4,000	3,727 56	272 44
„ 281.....	Gastos extraordinarios e imprevistos.....	10,000	2,697 86	7,302 14
„ 282.....	Saldos pendientes de la vigencia anterior.....	40,963 02	17,657 78	23,305 24
„ 282 A	Crédito a favor de Pineda López & C.º por la pérdida de un bulto de mercancías.....	382 98	382 98	.....

Artículos	NOMBRES DE LAS CUENTAS	Créditos liqui- dados	Créditos reconocidos	Saldos créditos
Artículo 282 B....	Crédito a favor de Antonio de Narváez y Enrique Pérez como miembros del Joint Board.....	\$ 1,425	750	675
„ 282 D....	Crédito a favor de Enrique Pérez como miembro del Joint Board.....	2,025	2,025 ....	.....
„ 268 A....	Inspector de bienes nacionales en la Colonia Penal de Fundación.....	226	137 64	88 36
„ 272 A....	Sindicato de Muzo y Colombian Emerald Company.....	12,500	12,242 50	257 50
„ 272 B....	Sindicato de Muzo.....	132,360	130,367 75	1,992 25
„ 256 A....	Para dar cumplimiento a la Ley 50 de 1917, sobre salinas marítimas.....	25,000 ....	.....	25,000
	Totales.....	\$ 1.468,350 15	1.030,801 89	437,616 79

XC

INFORME

NOTA — En el total de lo reconocido con imputación al artículo 234 hay un exceso de \$ 65-53, cuya legalización se ha pedido al honorable Congreso Nacional en vista de las razones justificativas que se acompañaron al respectivo proyecto de ley.

BALANCE por artículos de la cuenta de reconocimiento de gastos del Ministerio de Hacienda en el periodo fiscal de 1.º de marzo de 1918 a 28 de febrero de 1919, con inclusión de las incorporaciones hechas hasta el 30 de junio de 1918.

Artículos	NOMBRES DE LAS CUENTAS	Créditos votados	Sumas reconocidas	Saldos créditos
Artículo 265....	Ministerio de Hacienda. Personal.....\$	24,756	6,189	18,567
„ 266.....	Aduana de Arauca Personal.....	3,000 ....	.....	3,000
„ 267....	Aduana de Barranquilla Personal.....	64,787 51	15,928 28	48,859 23
„ 268....	Aduana de Buenaventura. Personal.....	22,044	3,674 ..	18,370
„ 269.....	Aduana de Cartagena. Personal.....	39,264	6,526 66	32,737 31
„ 270.....	Aduana de Cúcuta. Personal.....	8,808	2,202	6,606
„ 271.....	Aduana de Ipiales. Personal.....	2,100	175	1,925
„ 272....	Aduana de Orocué. Personal.....	2,520 ....	.....	2,520
„ 273.....	Aduana de Puerto Córdoba. Personal.....	4,260 ....	.....	4,260
„ 274.....	Aduana de Riohacha. Personal.....	6,984	582	6,402
„ 275.....	Aduana de Santa Marta. Personal.....	12,708	1,059	11,649
„ 276.....	Aduana de Tumaco. Personal.....	12,468	2,078	10,390
„ 277.....	Resguardos de Aduanas.....	208,032	28,977 26	179,054 74
„ 278.....	Aduanas. Material.....	12,000	1,151 56	10,848 44
„ 279.....	Gastos varios en las Aduanas.....	20,000	100 12	19,899 88
„ 280.....	Ultimo contado para pago de casa para servicio de la Aduana de Riohacha.....	200 ....	.....	200
„ 281.....	Sueldos de los empleados de las Oficinas Merciológicas..	6,568	1,059 45	5,508 55
„ 282.....	Guardacostas. Personal.....	28,224	2,586 52	25,637 38
„ 283.....	Guardacostas. Material.....	120,456	3,407 48	117,048 52
„ 284.....	Salinas Terrestres. Personal.....	21,600	4,795	16,805

Artículos	NOMBRES DE LAS CUENTAS	Créditos votados	Sumas reconocidas	Saldos créditos
Artículo 285.....	Visitador Fiscal de Salinas terrestres.....\$	1,140	285	855
„ 286.....	Resguardos de salinas terrestres.....	2,844	576	2,268
„ 287.....	Zipaquirá. Parágrafo 1.º Material de la Salina.....	70,000	21,145 02	48,854 98
	Gachetá. Parágrafo 2.º Material de la Salina.....	1,000	202 18	797 82
	Chita. Parágrafo 3.º Material de la Salina.....	5,000	1,371 86	3,628 14
	Chámeza. Parágrafo 4.º Material de la Salina.....	615	30	585
	Cumaral y Upín. Parágrafo 5.º Material de la Salina.....	6,000	1,168 05	4,831 85
	Tausa. Parágrafo 6.º Material de la Salina.....	2,400	393 49	2,006 51
	Nemocón. Parágrafos 7.º y 8.º Material de la Salina.....	20,000	4,126	15,874 ..
	Sesquilé. Parágrafo 9.º Material de la Salina.....	7,000	1,305 48	5,694 52
„ 288.....	Salinas marítimas. Personal.....	17,840	1,607 45	16,232 55
„ 289.....	Resguardos de salinas marítimas.....	32,004	2,506 72	29,487 28
„ 290.....	Salinas marítimas. Material.....	130,000 ....	....	130,000
„ 291.....	Indemnización a los Departamentos de la Costa Atlántica por la renta de salinas marítimas.....	78,000 ....	....	78,000
„ 292.....	Minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez. Personal.....	4,248 ....	....	4,248
„ 293.....	Minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez. Material.....	10,000 ....	....	10,000
„ 294.....	Estadística Nacional. Personal.....	12,527 32	2,972 99	9,554 33
„ 295.....	Direcciones Subalternas de Estadística Nacional. Personal.....	29,220	2,193 98	27,026 02
„ 296.....	Dirección General de Estadística. Material.....	10,000	340	9,660
„ 297.....	Juzgados de rentas. Personal.....	7,680	820	6,860
„ 298.....	Visitador Fiscal de Ferrocarriles.....	2,160	360	1,800
„ 299.....	Agente del Gobierno para la venta de esmeraldas en París.....	2,160	180	1,980
„ 300.....	Sueldo del Inspector de Bienes de la Colonia Penal de Fundación.....	660	109 99	550 01

Artículos	NOMBRES DE LAS CUENTAS	Créditos votados	Sumas reconocidas	Saldos créditos
Artículo 301.....	Mueblaje de Oficinas dependientes del Ministerio de Hacienda.....	2,000 ....	.... ....	2,000 ..
„ 302.....	Devolución de derechos de importación.....	10,000	9,994 13	5 87
„ 303.....	Viáticos por servicios en la Administración Pública.....	3,000 ..	137	2,863
„ 304.....	Juicios en defensa de los intereses de la Hacienda.....	8,000 ....	.... ....	8,000
„ 305.....	Tres últimos contados a favor del Sindicato de Muzo.....	225,000	225,000 ....	.... ....
„ 306.....	Participación de Boyacá en la renta de esmeraldas.....	100,000	24,999 99	75,000 01
„ 307.....	Derechos de sanidad para Cartagena.....	2,800	140	2,660 ..
„ 308.....	Participación del 2½ por 100 a los Municipios de Zipaquirá, Nemocón y Sesquilé.....	18,650	1,499 97	17,150 03
„ 309.....	Auxilios a la iglesia de Chámeza.....	180	45	135
„ 310.....	A Pineda López, valor de un bulto perdido en la Aduana de Barranquilla.....	382 98	.... ....	382 98
„ 310 A....	Indemnización a José Celedonio Rojas, decretada por la Corte Suprema.....	828 ....	.... ....	828
„ 311.....	Para la formación del Censo Nacional.....	50,000	5,146 56	44,853 44
„ 312.....	Gastos extraordinarios e imprevistos.....	11,579 84	215 50	4,364 34
„ 313.....	Vigencia anterior.....	20,000	4,100 84	15,899 16
	Sumas.....	1.525,698 65	393.464 53	1.132,234 12

Bogotá, julio 20 de 1918.

El Ministro, TOMÁS SURÍ SALCEDO

BIENES NACIONALES

El movimiento de los bienes nacionales en el año último ha sido el siguiente:

El Ministerio de Agricultura y Comercio compró la hacienda de *La Ficota* en la suma de \$ 107,850, por escritura pública número 872 de 27 de julio de 1917, otorgada en la Notaría 3ª; propiedad que fue pagada en su totalidad en bonos de deuda interna.

El Ministerio de Hacienda, en cumplimiento de la Ley 18 de 24 de octubre de 1917, artículo 4º, firmó la escritura pública número 143, de febrero de 1918—Notaría 3ª—por la cual cede a la Junta de Beneficencia del Municipio de La Vega la mitad de una casa que pertenecía a la Nación.

Por Resolución de 14 de mayo del presente año se dispuso entregar a la Junta Administradora del Acueducto Municipal de Bogotá el predio de *San Cristóbal* para su arborización y administración; diligencia que fue cumplida por el empleado comisionado para el efecto el día 21 de mayo pasado.

En Turbo obtuvo la Nación, en juicio ejecutivo, una casa.

En Barranquilla compró la Nación el lote contiguo a la casa de la Administración de la Aduana, por escritura número 898—Notaría 1ª de Barranquilla,—el 4 de agosto de 1917.

En Tunja obtuvo la Nación una casa en remate ejecutivo.

En Chimichagua (Departamento del Magdalena) compró el Ministerio de Gobierno una casa, por escritura número 2 de 15 de enero de 1917.

Al Gobernador del Departamento del Magdalena se le autorizó para dar en arrendamiento, mediante las formalidades legales, los terrenos de la extinguida Colonia Penal de Fundación y los de San José de Sevilla.

JUICIOS EN DEFENSA DE LOS INTERESES DE LA HACIENDA

Los pleitos que la Nación venía sosteniendo en Londres desde diciembre de 1910, por consecuencia del grave error de haber sometido la República a la jurisdicción de Tribunales extranjeros, fueron todos terminados tan pronto como se celebró el arreglo con el Sindicato de Muzo.

La cuantía total de los gastos judiciales, de los del depósito de las esmeraldas embargadas, y de los honorarios de los abogados de la República, que fueron pagados con motivo de la terminación de los pleitos, es menor que la suma que el Tesorero de la Alta Corte de Justicia de Inglaterra devolvió a nuestro Ministro en Londres, por razón del depósito que había sido hecho para responder de las costas. Esta suma, que es de £ 1,700, fue entregada por el señor doctor Ignacio Gutiérrez Ponce a los banqueros de la República en la ciudad mencionada, señores Lazard Brothers & Company.

Las instrucciones comunicadas por este Despacho al señor doctor Nicolás J. Casas, que había sido nombrado Representante de Colombia para intervenir en estos asuntos, fueron cumplidas por él con todo acierto y eficacia.

Nuestra Corte Suprema de Justicia debe fallar el pleito que sigue la Nación contra el Banco Central por el valor de unos giros perjudicados provenientes de derechos de aduana.

También está pendiente ante la Corte el pleito entre la Nación y el Ferrocarril de Barranquilla, de que os di cuenta el año pasado.

Tanto el Juez de Ejecuciones Fiscales como los Jueces de Rentas han atendido cumplidamente sus funciones en defensa de los intereses de la Hacienda Pública en los asuntos que están a cargo de ellos.

LA LIBERTAD EN LA PRODUCCION DE LA SAL

Para que puedan apreciarse los benéficos resultados de la libertad en la elaboración de sales, doy a continuación los datos sobre el producto de esta renta en las salinas de Cundinamarca, en los doce años últimos:

1906.....	\$ 354,353 53
1907.....	367,113 56
1908.....	373,896 47
1909.....	420,639 75
1910.....	492,490 93
1911.....	589,444 25
1912.....	676,816 76
1913.....	756,514 05
1914.....	734,800 58
1915.....	766,586 44
1916.....	836,115 28
1917.....	801,804 23

El producto bruto de estas salinas en los dos años de 1916 y 1917 fue igual, pero en el último los gastos fueron mayores debido a las obras de carácter permanente llevadas a cabo en ellas, de que ya os he dado cuenta.

En 1911 entró en vigencia el nuevo sistema, que al mismo tiempo que abarata el precio de la sal a los consumidores, aumenta de manera muy notable los rendimientos líquidos de la renta.

Lo propio puede decirse de la libertad de explotación de sal en las salinas marítimas. Con los datos que suministré en mi Informe del año pasado, quedó comprobado que habiendo sido mucho menor el gravamen sobre el consumo de la sal marítima durante este período de libertad de explotación, el producto líquido de la renta ha sido mayor de lo que fue en la época del monopolio.

ESTADISTICA

Halagadores son los resultados que han continuado obteniéndose en este ramo de la Administración Pública, encomendado a la Dirección General de Estadística y a las Direcciones Subalternas de los Departamentos, dependientes de este Ministerio. Cada día mejora el servicio de estas oficinas, por la práctica que van adquiriendo sus empleados y por las mejoras que, aconsejadas por la experiencia, van introduciéndose en los métodos para obtener los datos y en el modo de aprovecharlos. Buena prueba de lo dicho es el *Anuario* publicado este año, extenso volumen que contiene valiosos informes estadísticos, que ha sido acogido favorablemente por el público. También podréis observar en los cuadros estadísticos que se insertan entre los documentos de este Informe, notables mejoras respecto de los que aparecen en las anteriores Memorias de Hacienda, mejoras que se resumen en una mayor exactitud y precisión.

La Dirección General prepara un nuevo volumen del *Anuario*, que contendrá trabajos de mucha utilidad práctica, elaborados con acuciosidad y esmero.

Es muy general el deseo de que el Congreso acometa una reorganización del servicio de estadística, para purgarlo de los errores y defectos que se le atribuyen. Muy laudable sería esa labor, mas para que ella produzca beneficios positivos debe basarse ante todo en un meditado plan de organización interior de las oficinas municipales, hoy tan desmañadas y tan mal servidas por lo general. Si al desorden de esas oficinas se agrega que son muy pocos los Municipios

que tengan establecido el servicio de estadística se comprenderá fácilmente cuántas son las dificultades con que tropiezan los empleados nacionales de estadística para hacer rectificar y purificar, por decirlo así, los datos que salen de aquellas fuentes. No obstante esto, a fuerza de una labor tenaz y constante se ha logrado formar resúmenes estadísticos que se acercan mucho a la verdad y que merecen, por lo mismo, bastante confianza.

Aquellos datos estadísticos que provienen de otras fuentes, tales como los relativos al comercio de importación, al movimiento marítimo y fluvial y al de ferrocarriles, a la movilización de la propiedad raíz, a la criminalidad, a la higiene, etc., merecen confianza plena y representan las más de las veces una labor benedictina, aprovechada con acierto, que demuestra que si la organización de nuestro ramo de estadística no es perfecta, por lo menos tiene en sí los elementos necesarios para que, con bien estudiadas reformas, se obtenga un servicio a la altura de las necesidades que está destinado a satisfacer.

• CENSO CIVIL

La Ley 67 de 1917 ordenó levantar en el presente año el censo civil de la República. Esta Ley responde a una necesidad que se hace sentir desde há mucho tiempo tanto en el orden político como en el fiscal y en el económico, y comprendiéndolo así, desde un principio me esforcé en preparar todos los elementos necesarios para cumplir la voluntad del Congreso.

Teniendo en cuenta lo cuantioso de los gastos que requiere la formación del censo y que apenas se destinaron \$ 50,000 para ese trabajo, mi primer cuidado fue obtener la obligada colaboración de todos los Municipios y la de los Departamentos, puesto que se trataba de una obra que iba a beneficiarlos a todos ellos tanto como a la Nación; colaboración tanto más indispensable cuanto ya podía preverse que la crisis fiscal impediría al Gobierno atender oportunamente a todos los gastos que era preciso hacer.

De los Municipios, muchos no apropiaron en sus presupuestos partida alguna para el censo, alegando su extremada pobreza, y la generalidad se contentó con votar con el mismo objeto sumas irrisorias, de diez y veinte pesos. Cuatro Asambleas se negaron también a señalar partida alguna, y parece que ni las Intendencias ni las Comisaría disponen de los recursos necesarios.

El día fijado primeramente para el empadronamiento general, que dificultades en la oportuna distribución de los respectivos boletines obligaron a posponer para el 15 de julio, ha sido preciso aplazarlo nuevamente para el 14 de octubre próximo, a fin de darle ocasión al Congreso de arbitrar lo conveniente para que el censo no se malogre por falta de los recursos indispensables.

Por el Decreto 351 de este año, que encontraréis entre los documentos anexos a este Informe, se reglamentó la formación del censo, y la Dirección General de Estadística, a cuya dirección se han encomendado estos trabajos, ha elaborado todos los formularios y las instrucciones necesarias para obtener un resultado serio en materia de tanta importancia. Están ya instaladas las Juntas Seccionales y la casi totalidad de las Municipales, y en poder de ellas se encuentran los boletines de empadronamiento en cantidad suficiente. Existe, pues, un plan general para la formación del censo, preparado con todo esmero, que tiene ya un principio de ejecución y que sólo aguarda para su desarrollo el impulso que hayáis de imprimirle vosotros.

RESUMEN

Por los datos anteriores podréis juzgar de la labor realizada en el año último por el Despacho a mi cargo.

Como los impuestos que gravan la mercancía que se importa constituyen la mayor de las entradas del Erario Nacional, se les ha dado señaladísima atención, y así las Leyes 47 y 59 de 1917, cuyos proyectos tuve el honor de presentar, y los varios decretos reglamentarios dictados para llenar los vacíos de las disposiciones aduaneras, han permitido elaborar un Código de Aduanas que ha sido publicado ya, y que habrá de facilitar grandemente a los empleados del ramo el desempeño de sus funciones, y a los particulares la consulta de las disposiciones que reglamentan la materia.

En situación de favor estaban colocados los importadores de algunos artículos en la tasa de los derechos consulares. La Ley 27 de 1917 suprimió esta gracia, y así, sin recargo para los consumidores, habrá de obtenerse un producto considerablemente mayor en esa renta.

La rebaja decretada en los precios de la sal en las salinas terrestres y la del gravamen a la sal marina no sólo no han causado merma en las entradas del Fisco, sino que los ingresos por razón del

consumo de sal han sido mayores en el año último que en los anteriores. Los trabajos para facilitar y abaratar la explotación de las minas de sal han tenido el éxito que se esperaba.

Las minas de carbón que o estaban inactivas o se daban en arrendamiento a particulares por sumas insignificantes, se pusieron en explotación bajo la dirección de los Administradores de Salinas, con resultados muy satisfactorios, que lo serán mayores cuando se disponga de elementos apropiados para su beneficio.

Por los arreglos celebrados con el Sindicato de Muzo se ha libertado la grande existencia de esmeraldas depositadas en Londres, y se dio término a los varios pleitos que sostenía la República en dicha ciudad, con menoscabo de su crédito y con fuertes erogaciones para su Tesoro.

La Nación es poseedora de la mitad de las acciones del ferrocarril de la Sabana, y el Gobierno, no obstante las dificultades fiscales en que se ha encontrado, en vez de retirar los beneficios que le corresponden en la explotación, los ha dedicado al desarrollo de la misma empresa, atendiendo así a la urgente necesidad de mejorar nuestras vías de comunicación. Ya se dio comienzo a los trabajos de la prolongación hasta el Bajo Magdalena, obra convenientísima y fácilmente realizable, como se explica detenidamente en la parte correspondiente de esta exposición.

Por el contrato celebrado con el Representante de la Compañía del Ferrocarril de Girardot quedó liquidada y reconocida la cuantiosa suma que dicha Compañía adeuda a la Nación, y se fijaron los términos de pago. El contrato fue elevado a escritura pública. Los Estatutos de la Compañía fueron reformados en diciembre último, estableciendo que la Directiva se componga de sólo tres miembros, de los cuales dos son designados por el Gobierno de Colombia, como lo es también el Gerente del Ferrocarril. La Empresa ha quedado, como era natural, bajo el control completo del Gobierno de Colombia en su dirección y administración.

Se ha atendido debidamente a la defensa de los bienes e intereses de la República. Creo haber comprobado que pertenecen a la República los valiosísimos terrenos adyacentes a la Aduana de Barranquilla. Los Tribunales de justicia han de fallar el pleito que sobre la propiedad de dicho predio ha surgido con The Barranquilla Railway & Pier Company. Mas dada la urgencia de depósitos para la carga que llega a la Aduana, este Despacho, fundándose en razo-

nes que en su concepto son indiscutibles sobre el derecho de uso común de esos patios, dictó la resolución que fue oportunamente comunicada al Administrador del Ferrocarril y publicada en el *Diario Oficial*, por la cual se autorizó al Administrador de la Aduana de Barranquilla para construir allí un nuevo almacén, que fue inmediatamente dado al servicio para depositar la carga de importación.

También debe fallar la Corte Suprema de Justicia el valioso pleito con el Banco Central, por razón de unos giros perjudicados provenientes de derechos de importación, cuyo cobro estuvo a cargo de dicho Banco. El Ministerio, atendiendo lo solicitado por el perito de la Nación y previa autorización dada por la Corte, ordenó un nuevo estudio de los libros del Banco, que ha sido hecho por dicho perito, con la colaboración de un competente contabilista contratado para el efecto. El informe correspondiente fue presentado en oportunidad a la Corte.

He creído que es arbitraria la práctica de decidir administrativamente sobre las reclamaciones de particulares por perjuicios causados por actos u omisiones de personas o entidades oficiales, por lo que invariablemente, a menos de existir disposición legal expresa, se ha resuelto que esas reclamaciones se tramiten ante el Poder Judicial, y esto aun en casos en que habiendo sido acogidas por Ministros anteriores algunas reclamaciones, se esperaba sólo las pruebas para fallarlas. Tuve la satisfacción de que en los dos casos en que los interesados, no conformándose con mi resolución, acudieron al Congreso en demanda de su intervención para que se expidieran las leyes de autorización respectivas, la Cámara aprobó los informes de sus Comisiones, en los que, en apoyo de la doctrina sentada por este Despacho, se sostuvo que no son las autoridades administrativas sino las del Poder Judicial las competentes para decidir sobre la materia.

En lo que se refiere a las economías, se han hecho todas las compatibles con la buena marcha de la Administración. Se suprimieron varios empleados; se hicieron rebajas de sueldos; se ordenó, previo concepto favorable del Consejo de Ministros y avalúo hecho con la intervención del Consejo de Estado, la venta en licitación pública de los tres barcos *Cartagena*, *Pinzón* y *Marroquín*, que estaban inservibles y que, aun en el supuesto de que hubieran podido repararse, no eran apropiados para los servicios que necesitaba la República. Ninguna comprobación mejor del acierto con que se procedió que

el hecho de que después de los ingentes gastos que sus nuevos propietarios hicieron en su reparación, hayan sido ofrecidos en venta por suma menor que los desembolsos que les han causado. Para que se juzgue de la magnitud de las erogaciones que imponía el personal y combustible de esos barcos al ponerlos en servicio, bastará ver las partidas que se señalaron en anteriores liquidaciones del presupuesto de gastos del departamento de Guerra, en los que se fijaba para gastos de cada uno de esos barcos \$ 41,000 anuales.

Para prevenir la crisis fiscal, no sólo se han decretado las economías de que se ha hecho mención, sino que oportunamente fueron presentados al Congreso proyectos que al aliviar a la Nación de cargas que, o no le corresponden o pueden suprimirse sin trastornos en la Administración Pública, habrían evitado el déficit actual.

Como por disposición constitucional es privativo de los miembros de la Cámara de Representantes iniciar la formación de leyes que establezcan contribuciones, el Despacho a mi cargo no ha presentado proyectos sobre la materia, pero sí ha expuesto sus ideas favorables a un gravamen sobre la riqueza, que no esté limitado sólo a los bienes raíces, sino que se extienda al capital en todas sus formas y que habrá de servir de base sólida para la futura implantación del impuesto sobre la renta.

Al ramo de estadística se le ha dado toda la atención que merece. Han sido publicados los datos sobre el movimiento comercial con el Exterior en 1915 y 1917, y un *Anuario* estadístico sobre movimiento de población, instrucción pública y privada, ferrocarriles, tranvías, transportes fluviales, sanidad marítima, industria bancaria, servicio público, finanzas, correos, telégrafos, salinas, cultivos, etc. Es la obra más extensa que se haya publicado entre nosotros sobre estadística.

He dedicado la más asidua consagración al estudio de los asuntos adscritos a este Despacho, a pesar de lo cual no habría podido presentaros resueltas muy graves cuestiones, que vosotros juzgaréis si han sido terminadas con acierto, a no haber tenido la luz del consejo del Jefe de la Nación para indicarme las vías, y la voz de su aprobación para infundirme confianza en las soluciones acordadas.

El personal, muy honorable, de este Despacho, me ha prestado valiosa colaboración con sus aptitudes y versación. Entre los Administradores de Aduana y de Salinas y los de ferrocarriles en que tiene intereses la Nación, hay varios que han demostrado que poseen

dotes singulares para los cargos que se les confiaron. Con satisfacción hago esta aseveración, no sólo como acto de justicia, sino como prueba de que es infundada la desconfianza nuestra en la eficacia de la administración directa de los bienes del Estado.

Honorables Senadores y Representantes.

TOMÁS SURÍ SALCEDO

Bogotá, julio 20 de 1918.

26