

COMERCIO ORIENTAL

POR EL RIO META

~~~~~  
1884  
~~~~~

BOGOTÁ

IMPRENTA DE "LA LUZ."

COMERCIO ORIENTAL POR EL RIO META.

I

Había pensado guardar silencio sobre unas hojas sueltas anónimas que han circulado en estos días, y á las cuales la imprenta misma negó su nombre; pero como mi silencio pudiera ser mal interpretado por aquellas personas que no me conocen, me veo precisado á explicar, una vez por todas, lo que motiva el rencor de mi gratuito y desconocido enemigo.

Es del dominio público que en virtud de la franquicia establecida por el inciso 5.º del artículo 17 del Código Fiscal, y previa *la concesión especial* que me hizo el Gobierno de Venezuela por decreto de 21 de Octubre de 1880, inicié la importación de mercancías extranjeras al interior del país y la exportación de frutos por el río Meta, con el mismo derecho con que

lo habría podido hacer cualquier otro comerciante que se hubiera atrevido á explorar una nueva vía y exponer su capital en una empresa desconocida y de dudoso resultado, puesto que la franquicia existía hacía años y la Secretaría de Hacienda, á solicitud de los señores Elías Reyes y Hermanos, reconoció por su resolución de 6 de Septiembre de 1881 (véase el documento A) que la franquicia concedida por el inciso 4.º “del mismo artículo 17,” era ilimitada, y que de consiguiente, era lícito importar mercancías por los puertos francos para cualquier punto de la República.

Fundado, pues, en disposiciones tan claras y terminantes, me resolví á acometer la empresa de importar y exportar por una vía desconocida y juzgada, hasta entonces, impracticable para el interior, y cuando apenas acababa de vencer las primeras dificultades á costa de grandes sacrificios, se expidió la ley 61, publicada el 13 de Septiembre de 1882, que por su artículo 1.º “prohíbe la importación de mercancías de los Territorios á los Estados contiguos mientras no existan en aquéllos aduanas,” sin fijar, como es costumbre, un término prudencial para no perjudicar intereses legítimos, adquiridos en virtud de la franquicia que existía. Con motivo de esta ley, mis importaciones quedaron estancadas en los Territorios, porque, por una parte, el Poder Ejecutivo, dándole efecto retroactivo á la ley, se opuso al paso de mis mercancías; y por la otra, no me era dado volver á exportarlas por Venezuela por cuanto que venían de tránsito para Colombia y tenía que justificar la importación, sin lo cual estaba sujeto al pago de la cuantiosa fianza otorgada, y á las penas severas que esia-

blece en aquel país el régimen de Aduanas. No me quedó, pues, otro recurso que dejar abandonadas mis mercancías en los puntos en donde se encontraban en los Territorios, y correr la contingencia de perderlas todas en un incendio, tan fácil de suceder en poblaciones como aquéllas, ó bien por la acción del clima, ó por la sustracción clandestina, como sucedió con las que custodiaban los agentes del Gobierno, según consta en el informe oficial presentado por la comisión nombrada por la Secretaría de Hacienda para verificar la entrega de la carga que se me detuvo indebidamente.

El Gobierno al celebrar el convenio firmado en 20 de Enero, lo hizo movido por motivos de estricta justicia y sin el fin perverso que se le atribuye, creyendo evitarle así mayores perjuicios á la Nación y evitármelos á mí al mismo tiempo, puesto que está comprobado que la carga iba desapareciendo en perjuicio de ambos, y para que pueda apreciarse mejor lo que nos indujo á celebrar el convenio citado, que no fué obra solamente del señor Secretario del ramo, sino también "con aprobación unánime del Consejo de Gobierno" daré cuenta de la situación en que me colocaron las disposiciones ilegales del Poder Ejecutivo.

Con motivo del efecto retroactivo que dió á la ley 61 la Secretaría de Hacienda, fué un Teniente con fuerza nacional, por orden de la Secretaría, y sin respetar el límite señalado por la ley y sin fórmula de juicio se adueñó arbitrariamente desde el mes de Julio de 1883 de toda la carga que tenía depositada en "Canoas" y "Medina", pertenecientes ambos lugares al Territorio de San Martín (que aun hoy goza de fran-

quicia), y desde entonces quedé privado de disponer libremente de mis mercancías, violándose, así, terminantemente la ley que garantiza la absoluta franquicia á los Territorios. Posteriormente quiso el mismo oficial dar por nulo lo que había hecho; (documento C) pero ya fué tarde, porque mi agente había hecho protocolizar el documento que había recibido, y entonces la Secretaría de Hacienda quiso dar alguna forma legal al atropello de su agente, y con este motivo ocurrió al Juez 4.º de este circuito, quien dictó un auto de embargo provisional y ordenó su ejecución al Alcalde de Gachalá; pero careciendo éste de Jurisdicción, comisionó al Corregidor de Medina, quien se abstuvo de dar cumplimiento á la orden *por ser ilegal* y así se lo comunicó en una nota que lo honra mucho, y en ella agrega: “Que da cuenta de su resolución á su superior inmediato, el señor Prefecto de San-Martín.” Esas disposiciones, enteramente arbitrarias, me dan perfecto derecho á reclamar de la Nación los cuantiosos perjuicios que ellas me han causado, y con el fin de evitar que esos perjuicios fuesen mayores, me propuso la Secretaría de Hacienda el convenio celebrado, cuya ejecución fué encomendada á una comisión honorable que lo cumplió conforme se estipuló (y no como maliciosamente lo asegura el autor de la primera hoja) según puede verse por la relación publicada en *La Luz* número 317 bajo la firma del señor doctor Lince, que fué el comisionado enviado por el Gobierno.

Con no bien ocultos sentimientos el autor de las hojas referidas ha tomado por pretexto el nombre de “algunos comerciantes” y “varios introductores;” pero yo me atrevería á aseverar

que ningún comerciante honorable pondría su firma al pie de esos escritos ni lanzaría conceptos como los que figuran en esas hojas, y mucho menos en vista de documentos que prueban claramente de parte de quién está la justicia.

En cuanto á la cuantía de mis importaciones, nada significan, ni puede ser argumento para que yo tenga ó no razón, porque la justicia no se mide por la importancia del negocio, y si yo tengo un derecho claro y perfecto, adquirido según la ley, lo mismo es que sea por diez que por mil, y á nada conduce que se diga que he importado tal ó cual cantidad, pues eso no revela sino la dañada intención que tuvo el autor, quien haciendo caso omiso de los documentos publicados, concluye su primera hoja y continúa pidiendo la publicidad de documentos que lo fueron desde el mes de Febrero y se encuentran publicados en el *Diario Oficial*, números 5979 y 5991.

Las pocas importaciones que he hecho de los Territorios al interior, las he hecho con autorización expresa del Poder Ejecutivo y por las vías que se fijaron, y han llegado á esta ciudad en pleuo día y por la Calle Real; de consiguiente, es una falsedad lo que asegura mi gratuito detractor al decir: "Que movilizo mi cargamento por muchos caminos, *menos por el camino real*," y desconozco la autoridad que tenga para disponer así de la honra y la reputación ajena amparado por el anónimo y la libertad, mal entendida, de la prensa.

Claramente deja comprender el autor de esos pasquines, que lo que le mortifica es ese "negociaso" que él cree que yo he hecho, suponiendo que el tráfico se hace allí como en

cualquiera otra parte, y que yo no he tenido más que pagar mis fletes, y que al momento mis mercancías han seguido su curso, como sucede en cualquiera vía por donde esté establecido el comercio; pero desgraciadamente para mí no se han verificado las cosas así, y he tenido que luchar desde el principio con las dificultades inherentes á una vía desierta y á la mala voluntad de los pocos comerciantes que tenían algunos vehículos que me hicieron pagar á precio de oro (\$ 8 por quintal venezolano de Ciudad-Bolívar á Orocué), y no consiguiendo, ni aun así, medios de transportar mi carga, me vi obligado á comprar buques, enviando comisionados á las Antillas, para trasladar mi cargamento de Ciudad-Bolívar á Orocué, por cuya razón *permaneció ocho meses, y aun más, en la Aduana de aquel puerto*, sin lo cual no habría yo recibido tantos perjuicios, ni tendría necesidad de ocurrir á las autoridades para que se me haga justicia. Ese *negociaso*, causa de tanta envidia, me obligó á establecer buques por mi propia cuenta; á comprar casas y construir bodegas en los puertos; á explorar, á mi costa varios, de los afluentes del río Meta; á crear nuevos puertos; á contribuir á abrir nuevas vías terrestres; á establecer recuas de mulas que he perdido en su mayor parte y, en fin, á vencer tántas y tan multiplicadas dificultades, que sería largo enumerar, y cuando tenía yo comprometido todo el capital que es de suponerse se necesita para una empresa de esa naturaleza, vino *de repente una ley hecha ad hoc*, y sin consideraciones de ninguna clase, convirtió en tristes decepciones las esperanzas que habían fundado los habitantes de la región oriental en la navegación é importación y exportación por esa vía, y fué para mí una

ruina, porque los miles de pesos que invertí en buques, casas, exploraciones, etc., quedaron sin valor. Ese es el resultado de esas grandes utilidades que causan tanta pena al citado autor por no haber sido él el beneficiado; pero, al no ser así, ¿por qué no se aprovecharon otros importadores siendo la ley común para todos? Por una sencilla razón y es: que en opinión de algunos, habiéndose hecho uso sólo de la vía del Magdalena hasta hoy, no deben abrirse otras vías al país aunque la naturaleza las haya dotado de más ventajas, y en opinión de otros, creían irrealizable la importación por esa vía y no quisieron exponer su capital, como yo lo expuse, pues, no de otro modo se explica que habiéndose carecido de mercancías aquí varias veces, por causa de trastornos políticos en la Costa, nadie se atrevió á iniciar importaciones que no fueran por el Magdalena, porque nadie creía que hubiese otra vía que pudiese competir con aquélla, y por haber hecho yo la demostración práctica, mi reputación ha venido á ser atacada por una mal velada envidia.

Bien deja comprender el *caritativo autor* de esas hojas que nada le sería más satisfactorio que mi ruina, y es tan manifiesto su deseo, que olvidándose que conforme á la ley, son hoy francos los Territorios, aconseja que se manden comisionados á aprehender los cuantiosos depósitos que, dice, tengo allí, lo que equivaldría á que el Gobierno se apoderase por la fuerza de cualquiera casa de comercio de esta ciudad y que se repitieran los graves abusos que se cometieron yá una vez conmigo. Sus deseos no encuentran límites, y no se ha detenido á estudiar si la justicia está ó no de mi parte, ni siquiera se

ha fijado en los documentos que se han publicado oportunamente, ni en la refutación que hizo de su primera hoja el señor doctor Lince y en que lo invitó á que diera su nombre para poder discutir y convencerlo, y sólo ha tenido en mira abusar del anónimo para calumniarme y extravíar la opinión pública; pero afortunadamente sus escritos revelan bien el fin que se ha propuesto y han sido yá juzgados con la severidad que merecen (véase el documento B).

Singular contraste forma la apreciación que se ha hecho en Venezuela de mis esfuerzos para establecer una nueva vía de comercio. En aquel país se me ha llenado de distinciones y honores, á la vez que se me ha dado toda clase de facilidades, y ha procedido su Gobierno con liberalidad y miras elevadas que lo honran mucho (véase el documento D); mientras que en Colombia, que es el país más inmediatamente favorecido por esa nueva vía, se me han suscitado cuantas dificultades son imaginables, se me ha llenado de castigos y se me ha perseguido arbitrariamente por el Gobierno y después por algunas mal intencionadas personas, que no teniendo el valor de salir de la rutina y acometer algo nuevo, no ven más que sus intereses del momento y no quieren ver las inmensas ventajas que pronto reportará al país la navegación de uno de sus más importantes ríos, que sólo el abandono y la envidia, han podido condenar al olvido por tantos años.

Si, como es seguro, se ha querido con esos pasquines extravíar el criterio de las Cámaras, á mí me basta para confundir al mal intencionado autor de ellos, reproducir algunas de las muchas opiniones respetables y desinteresadas de varios

de los abogados más distinguidos de la ciudad que unánimemente reconocen la justicia que me asiste y son para mí una verdadera garantía contra los ataques que la envidia, amparada por el anónimo, ha lanzado al público.

JOSÉ BONNET.

Bogotá, Abril de 1884.

A

OFICIOS acerca de lugares y tiempo que han comprendido las franquicias de derechos sobre las importaciones por el Caquetá.

*Estados Unidos de Combia—Poder Ejecutivo nacional—
Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—
Sección 2.ª—Ramo de Aduanas—Número 10,322.
Bogotá, 6 de Septiembre de 1881.*

Señor Administrador-Tesorero de la Aduana de Mocoa.

En un memorial de los señores Elías Reyes & Hermanos, de 16 de Agosto último, se ha resuelto lo siguiente :

“La absoluta franquicia de los puertos del Territorio del Caquetá, en el Estado del Cauca, para la introducción de mercaderías extranjeras con destino á cualquier punto de la República, que otorgaba el inciso 4.º del artículo 17 del Código Fiscal, cesó el 1.º de Septiembre del año próximo pasado, en que empezó á regir la ley 40 del mismo año cuyo artículo 13 derogó tal inciso.

“Por decreto número 18 (bis), de 22 de Octubre de dicho año, y á virtud de la autorización conferida al Poder Ejecutivo por el artículo 11 de la citada ley 40, se restableció la franquicia, pero sólo en cuanto á las mercaderías que se introdujeran al expresado Territorio y á los Municipios de Pasto, Túquerres y Obando del 1.º de Julio de 1881 en adelante (*Diario Oficial* 4,910.)

“La ley 60 de 22 de Julio del presente año (*Diario Oficial* 5,056) derogò el citado artículo 11 en que se fundaba el decreto de que se acaba de hablar, por su artículo 22 cuya vigencia empezó desde la promulgación de tal ley, según su artículo 21; promulgación que tuvo lugar en los últimos días de dicho mes de Julio, según informe del Gobierno del Estado del Cauca, de 25 de Agosto próximo pasado.

“La misma ley 60, por su artículo 1.º, que también comenzó á regir desde su promulgación según dicho artículo 21, declaró exentas de derechos de importación durante diez años las mercaderías que se importan por el Putumayo para el consumo de los habitantes del distrito del Caquetá; y dispuso por sus artículos 2.º, 3.º y 21 que el 1.º de Septiembre en curso se estableciera una Aduana en Mocoa para liquidar los derechos á que han quedado sujetas, á contar desde aquella fecha, las mercaderías de introducción por el Territorio del Caquetá para el consumo de los mencionados Municipios de Pasto, Túquerres y Obando.

“En resumen: hasta el 1.º de Septiembre de 1880 fué absolutamente libre la introducción por los puertos del Territorio del Caquetá de mercaderías para cualquier punto de la República; desde aquella fecha hasta el 1.º de Julio del año en curso era absolutamente prohibida la introducción por los mencionados puertos; en adelante, hasta la referida promulgación de la ley 60, en los últimos días del mismo mes de Julio fué lícita y libre la introducción al expresado Territorio y á los Municipios de Pasto, Túquerres y Obando; después, hasta el 1.º de Septiembre en curso, sólo ha sido permitida al dis-

trito del Caquetá; y en lo sucesivo ha sido permitida también á los enunciados Municipios; pero pagando los derechos que ha fijado especialmente la ley.

“En consecuencia las mercaderías á que se refiere este memorial están exentas de derechos de importación, si su introducción tuvo lugar durante la vigencia del decreto número 18 (bis) que, como queda expresado, debe contarse del 1.º de Julio de 1881 hasta el día en que la ley 60 del mismo año se promulgó en la cabecera del distrito del Caquetá.”

Trascribilo á usted para su conocimiento y fines á que haya lugar.

Soy de usted atento servidor,

ANTONIO ROLDÁN.

—
B

(De *La Escuela Liberal* de Abril 9 de 1884).

JOSÉ BONNET.

Este honrado comerciante, que ha hecho en beneficio del progreso del país, á riesgo de su capital, la muy importante iniciación del comercio por la vía del Meta y la primera importación en grande escala por aquellas desiertas regiones; que ha señalado, hablando propiamente, una fuente de bienestar á aquellas comarcas desoladas fomentando su colonización; que hizo, el primero, uso de una concesión legal sin perjuicio de otros; está á pesar de esto siendo motivo de censuras y ataques que más que perjudicarlo á él mismo, dañan verdaderamente los bien entendidos intereses nacionales. Nosotros llamamos muy especialmente la atención de nuestras Cámaras reunidas hacia el espíritu que

preside estos ataques. No podemos hacer nada en beneficio de aquellas tierras privilegiadas por la naturaleza; y cuando vemos un interés progresista, un aliento digno de apoyo, con no bien ocultos sentimientos de mal velada envidia tratamos de desalentar aquello que merece aplauso.

—

C

Fragmento de una carta del señor doctor Jacob Gómez, cura de Medina.

Medina, Julio 16 de 1883.

Señor Mariano Ospina.—Ubalá.

Mi buen amigo:

Aquí vino un Subteniente ó yo no sé qué empleado nacional y me exigió lo llevara á la casa y embargó y depositó 27 cajas de brandy, las que estaban en la sala, y además me entregó las que estaban donde María Buitrago, y me hizo un documento de embargo, pero sin trámite legal, y luégo, en la semana pasada, me mandó pedir el mencionado documento; pero yo no quise remitírselo, pues esto puede servir para hacerlo quedar mal por obrar sin autorización legal.

—

D

GUZMÁN BLANCO,

Presidente de los Estados Unidos de Venezuela,

En uso de las facultades de que estoy investido, y

CONSIDERANDO:

1.º Que la autorización concedida por el Poder Ejecutivo en 21 de Octubre de 1880, al

señor José Bonnet, para la introducción por Ciudad-Bolívar de mercaderías extranjeras, de tránsito hacia Colombia, merece el apoyo eficaz de los Poderes públicos, por la gran trascendencia que entraña, para el porvenir de aquella República y de la de Venezuela :

2.º Que no sería equitativo aplicar en la larga y desierta navegación por el Orinoco y el Meta, por las dificultades á ella inherentes, todas las disposiciones del derecho fiscal, mientras este tráfico no se halle bien establecido y consolidado ; y

3.º Que siendo este asunto de mera administración, puede el Presidente de la República, en virtud de la autorización que tiene, libertar este ensayo de navegación de las formalidades que por ahora pueden dificultarlo,

DECRETO :

Art. 1.º Se remiten todas las penas administrativas y judiciales en que hayan incurrido el señor José Bonnet y sus consignatarios, con motivo de la introducción de sus mercaderías por la aduana de Ciudad-Bolívar, de tránsito para Colombia.

Art. 2.º No podrá llevarse á efecto, en lo adelante, por los funcionarios del orden fiscal ó judicial, contra los expresados señor Bonnet y sus consignatarios, ningún procedimiento por irregularidades ó por falta de formalidades en la introducción de dichas mercaderías, sin que se dé previamente cuenta al Ministro de Finanzas, el cual dictará en cada caso la resolución que convengan.

§ Único. El beneficio acordado en este artículo, en protección del ensayo de comercio de tránsito para Colombia, por las vías expresadas,

durará hasta el día 31 de Diciembre del corriente año.

Art. 3.º El Ministro de Finanzas queda encargado de la ejecución de este decreto.

Dado, firmado de mi mano, y refrendado por el Ministro de Finanzas, en el Palacio Federal, en Caracas, á 22 de Noviembre de 1881. 18.º y 36.º

GÚZMAN BLANCO.

Refrendado.—El Ministro de Finanzas,

J. P. Rojas Paúl.

II

CARTA CIRCULAR

dirigida á varios de los más notables juristas de la ciudad, solicitando sus opiniones por escrito.

Noviembre 5 de 1883.

Señor doctor Ramón Gómez—Presente.

Estimado señor y amigo.

Como se lo manifesté á usted, desearía conocer su opinión sobre el punto siguiente:

El artículo 17 del Código Fiscal otorga por sus incisos 4.º y 5.º la franquicia por el Territorio del Caquetá y la región oriental, y la Secretaría de Hacienda por resolución publicada en el *Diario Oficial* de 8 de Noviembre de 1881, número 5,179, reconoce que es lícito introducir mercancías para cualquier parte de la República bajo el amparo de la franquicia que otorga el citado artículo. En virtud de esta declarato-

ria introduje mercancías por la región oriental; de las cuales unas llegaron á su destino y otras no alcanzaron á traspasar la cordillera porque la ley 61 *Diario Oficial* número 5,470, de 13 de Septiembre) prohibió la importación de los Territorios á los Estados; de donde resulta que mi carga *quedó emparedada*, por cuanto no podía regresar, porque el Gobierno de Venezuela no me lo permitía, ni pudo llegar á su destino, porque el Gobierno se opuso.

Luego el punto sobre el cual solicito la respetable opinión de usted es el siguiente:

Habiendo hecho yo una operación de buena fe y en virtud de una ley clara y terminante, ¿puede la prohibición que establece la última ley afectar las operaciones hechas antes de su expedición? Una gran parte de mis mercancías estaban en Territorio de Casanare desde el mes de Agosto y las otras estaban en vía como lo compruebo con documentos fehacientes. Ese es el punto sobre el cual espero conocer sus opiniones para ajustar á ellas mi procedimiento.

Anticipando á usted mis agradecimientos, me suscribo de usted afectísimo amigo, S. S.

JOSÉ BONNET.

III

CONTESTACIONES A LA CARTA ANTERIOR.

Bogotá, 21 de Abril de 1884.

Señor José Bonnet—Presente.

Muy estimado señor y amigo:—Respecto á la consulta que usted me hace por su carta de 5 de

los corrientes, manifiesto á usted que mi opinión es que usted tuvo derecho para introducir, sin pagar derechos, y dar al consumo, en cualquier punto de la República, las mercancías que á virtud de la franquicia dada á los puertos en los Territorios nacionales á que se refiere su carta, había usted introducido en ellos ó estaban en vía, á pesar de la promulgación de la ley que retiró esta franquicia para las mercancías que se dieran al consumo en el interior de la República.

Por la franquicia, los comerciantes adquirieron el derecho de pedir mercancías y dirigir las para los Territorios expresados, é introducir á la República, venderlas en cualquier punto sin pagar derecho.—Esa concesión se hizo para fomentar esa nueva vía de comercio, y la exención de derechos era una compensación de los mayores gastos y riesgos que los comerciantes hacían y corrían al hacer la introducción por los puntos de la franquicia.—La ley que limitó esta franquicia, conservándola sólo para las mercancías que se consumieran en los Territorios, no puede aplicarse á las mercancías destinadas al interior, que yá estaban introducidas en los Territorios ó en vía para ellos, sin dar efecto retroactivo á la ley, privando á los comerciantes de derechos yá adquiridos, por operaciones ejecutadas antes de la sanción de la ley que limitó la franquicia.—Este es el fundamento de la opinión que he manifestado á usted.

Quedo de usted atento seguro servidor y amigo.

JOSÉ MARÍA RUBIO.

Bogotá, 19 de Noviembre de 1883.

Señor José Bonnet.—Presente.

Estimado señor y amigo:
Contesto la apreciable carta de usted de 5

del corriente, expresando la siguiente opinión:

1.º Siendo, como eran, francos los puertos de los Territorios de Casanare y San-Martín, pudo usted introducir por ellos mercancías extranjeras, sin tener que pagar por ellas derechos de importación.

2.º No habiendo Aduanas establecidas en esos Territorios, las mercancías extranjeras introducidas por ellos, podían circular por todo el de la República sin estorbo de ninguna clase; puesto que la libertad de comercio interior es uno de los principios de nuestro derecho público.

3.º No se puede cobrar derechos de importación á las mercancías extranjeras sino por medio de Aduanas legalmente establecidas. (Artículos 8.º y 9.º del Código Fiscal).

4.º No se pueden imponer *ex post facto* derechos de importación sobre artículos importados durante el régimen de la franquicia, porque ninguna ley puede tener efecto retroactivo, conforme á la Constitución nacional.

5.º Respecto de las mercancías extranjeras que hayan llegado á los puertos de los Territorios de Casanare y San-Martín después de publicada *en ellos* la ley que suprimió la franquicia, — soy de concepto que la operación de importar principia desde que el Cónsul colombiano en país extranjero certifica la factura de las mercancías destinadas á este país, — á lo ménos, — y que, en consecuencia, toda factura certificada por nuestros Cónsules antes de esa fecha, tiene derecho incontestable á la franquicia.

Quedo de usted atento servidor y amigo.

SALVADOR CAMACHO ROLDÁN.

Señor José Bonnet.

Estimado señor y amigo:

Contesto á la consulta que me hace en su anterior carta, manifestándole que en mi opinión, es claro é indisputable que las mercancías que usted introdujo al Territorio de Casanare por la vía del Meta, autorizado por una ley, no pueden quedar comprendidas en las disposiciones de una ley prohibitiva posterior, porque sería dar efecto retroactivo á la última ley, y obrar de mala fe el legislador contra los intereses de usted, que había pedido mercancías y hecho los gastos de su introducción por una vía desierta y desprovista de recursos confiado en una promesa del legislador.

Respecto de las mercancías que estaban en camino, pero que no llegaron al territorio colombiano antes de expedirse la ley prohibitiva, pudiera haber sus dudas, por el principio admitido de que las leyes de Aduanas cobijan á las mercancías que lleguen á los puertos después de expedidas, aunque esas mercancías hayan salido de las fábricas con destino á dichos puertos. Pero en el caso consultado hay consideraciones especiales para no aplicar esta doctrina, porque no se trata del comercio yá establecido, sino de una franquicia que se puso en la ley para promover el comercio por una vía nueva; franquicia que decidió á usted á correr los peligros consiguientes á una navegación casi desconocida y de duración más ó ménos larga independiente de su voluntad. La buena fe que debe haber en los actos del Gobierno es una razón muy poderosa para resolver el punto como lo exige la equidad.

Con sentimientos de consideración me suscribo su afectísimo amigo y servidor.

R. GÓMEZ.

Bogotá, Noviembre 12 de 1883.

Bogotá, 20 de Noviembre de 1883.

Señor José Bonnet.—Presente.

Estimado señor y amigo:

En su carta de 5 de los corrientes me pregunta usted si opino que el derecho que otorgan los incisos 4.º y 5.º del artículo 17 del Código Fiscal sobre franquicia para introducir mercancías por los Territorios del Caquetá y la región oriental,—derecho que reconoció la Secretaría de Hacienda nacional en la resolución que se publicó en el *Diario Oficial* de 8 de Noviembre de 1881, número 5,179,—comprende las mercancías que usted introdujo al país por el último de dichos Territorios antes de la expedición de la ley 61 de 1882, y las que estaban en vía para ser introducidas de acuerdo con la misma ley.

Como el objeto que se propuso el Legislador al sancionar los incisos 4.º y 5.º del artículo 17 del Código Fiscal fué estimular á los comerciantes á que promovieran la navegación del río Meta, procurando que las dificultades que tenían que vencer al establecer negocios de comercio por una vía enteramente nueva para el país, en que era impracticable el tránsito fluvial y terrestre por no encontrarse establecidas líneas de vapores ni buques de vela, bodegas ni casas de comisión que facilitarían el despacho de los artículos importados, con la rebaja del pago de los derechos de Aduana; es claro que la última

ley que prohibió la importación por la región oriental para otros lugares de la República distintos del Territorio mismo, no puede comprender las mercancías que venían yá al país sobre la base de que quedarían favorecidas con la exención de que trata el artículo 17 citado.

De otro modo, podría considerarse que esta disposición no había producido otro efecto que promover la ruina de las personas que por primera vez acometieran una empresa rodeada de dificultades y peligros.

Mercancías que se hubieran despachado después de estar en vigencia la ley 61 sí están sujetas á la restricción de que en ella se trata.

Creo, pues, que, conforme á los principios de legislación y de moral universal, tiene usted derecho á que se le ampare en el goce de las concesiones otorgadas en el artículo 17 del Código Fiscal, como introductor de mercancías por la vía del Meta, tanto para los efectos introducidos yá, como para los que estaban en camino cuando se puso en vigencia la ley 61 mencionada.

Quedo de usted atento seguro servidor.

FRANCISCO FERNÁNDEZ.

Bogotá, 14 de Noviembre de 1883.

Estimado señor:

Contesto su carta precedente en estos términos.

Es principio general de jurisprudencia que los hechos se juzguen por el fuero vigente cuando se ejecutaron. Esto mismo es lo que dispone la Constitución nacional cuando prohíbe que las leyes tengan efecto retroactivo.

Los incisos 4.º y 5.º del artículo 17 del Código Fiscal hicieron francos los puertos terrestres y fluviales de los Territorios de "Casanare" y "San-Martín" y esa franquicia era ilimitada, de suerte que las mercaderías por ellos introducidas podían internarse libremente en la República.

Sobrevino la ley 61 de 13 de Septiembre de 1882, que limitó esa franquicia á los mencionados Territorios, mientras no hubiera aduanas en ellos.

Por consiguiente, las mercaderías introducidas en aguas ó territorio colombiano después de la fecha de la promulgación de esa ley, no pueden internarse y forzosamente han de darse al consumo en los Territorios citados; pero las mercaderías que en esa misma fecha se habían introducido y que estaban en aguas ó en territorio colombiano, pueden internarse libremente, porque el hecho de la introducción de esas mercaderías no se juzga por la ley nueva sino por la ley antigua.

Por supuesto que el hecho de la introducción y la anterioridad á la nueva ley debe probarse plenamente. De otro modo quedan las mercaderías sometidas al imperio de la ley nueva.

Su atento y seguro servidor.

R. ROCHA GUTIÉRREZ.

Señor José Bonnet.—Presente.

Muy señor mío:—En contestación á su carta para que le dé opinión sobre el derecho que usted haya tenido para importar libremente mercancías extranjeras por los puertos de los

Territorios de Casanare y San-Martín, tengo el gusto de decirle que creo que ha tenido perfecto derecho para hacer la introducción de dichas mercancías sin estorbo de ninguna clase por los puertos mencionados, y me fundo en lo siguiente:

1.º En que los puertos de los Territorios de Casanare y San-Martín eran francos (inciso 5.º del artículo 17 del Código Fiscal.)

2.º En que los derechos de importación sobre las mercancías extranjeras no se cobran sino por medio de aduanas, pues éstas tienen por objeto la percepción de los impuestos que la ley establece sobre las mercaderías extranjeras á su importación; y no habiendo aduanas en los puertos de los mencionados Territorios, por ser aquéllos francos, es claro, á mi modo de ver, que usted podía introducir por tales puertos libremente, para el consumo de toda la República, mercancías extranjeras.

3.º Porque el Poder Ejecutivo de la Unión fijó en este sentido y de antemano la inteligencia del inciso 4.º del artículo 17 del Código Fiscal; inciso que establecía la franquicia de los puertos del Territorio del Caquetá, en el Estado del Cauca, pues, en la resolución del señor Secretario de Hacienda de fecha 6 de Septiembre de 1881, relativa á un memorial de los señores Elías Reyes & Hermanos (*Diario Oficial* número 5179), se dice lo siguiente:

“Hasta el 1.º de Septiembre de 1880 fué absolutamente libre la introducción por los puertos del Territorio del Caquetá de mercancías para cualquier punto de la República,” franquicia que cesó el 1.º de Septiembre de 1880, en que empezó á regir la ley 40 del mismo año, cuyo artículo 13 derogó tal inciso. Ahora bien, si á virtud

de la franquicia relativa á los puertos del Territorio del Caquetá, era absolutamente libre la introducción por ellos de mercancías para cualquier punto de la República, según la resolución del señor Secretario de Hacienda, es claro que con la misma razón ha podido usted introducir libremente por los puertos de Casanare y San-Martín mercancías extranjeras para cualquier punto de la República.

4.º Las circunstancias de que la ley 6 de de 11 de Septiembre de 1882 limitara la franquicia que hasta entonces era ilimitada para los puertos de Casanare y San-Martín, no es razón, en mi concepto, para sujetar al pago de derechos de importación las mercancías que usted estaba introduciendo por ellos, bajo el amparo de la ley que estableció la franquicia, porque lo dispuesto en la mencionada ley 61 no puede obrar sobre lo pasado, sin darle efecto retroactivo, lo cual es prohibido conforme al artículo 24 de la Constitución.

Bogotá, Noviembre de 1883.

De usted afectísimo seguro servidor,

MANUEL JOSÉ ANGARITA.

NOTA.—Se prescinde de publicar varias otras opiniones en el mismo sentido, por no hacer muy extensa y fastidiosa esta publicación.

IV

Convenio con el señor José Bonnet, sobre ciertas introducciones por la región oriental.

Vistos:—El artículo 17, inciso 5.º, del Código Fiscal, que dice:

“ Art. 17. Decláranse puertos francos :

“ 5.° Los situados sobre la frontera en los límites del territorio que comprendía antiguamente la provincia de Casanare y el cantón de San-Martín;”

La resolución dictada por el Poder Ejecutivo, por conducto de esta Secretaría, con fecha 18 de Febrero de 1882, que á la letra dice así: “ Despacho de Hacienda—Bogotá, 18 de Febrero de 1882.

No siendo enteramente claras, en concepto del Poder Ejecutivo, las disposiciones legales sobre Aduanas, en cuanto á la extensión de las franquicias al comercio exterior por la región oriental de la República, pásese al Congreso copia del precedente memorial para que, si lo tiene á bien, se sirva expedir algún acto que facilite la aplicación de dichas disposiciones.

Publíquese esta resolución con dicho memorial.

El Secretario, ROLDAN;”

Los memoriales y documentos presentados por el señor José Bonnet, comerciante francés domiciliado en esta plaza, relativos á ciertas importaciones de mercancías hechas por la vía del Meta, que él sostiene deben gozar de absoluta franquicia en virtud de las leyes que declaraban puertos francos los de la región oriental de la República en los Territorios de San-Martín y Casanare antes de la expedición de la ley 61 de 11 de Septiembre de 1882; y

CONSIDERANDO :

1.° Que no estando determinados los puertos fluviales y terrestres de los límites del Terri-

torio de la antigua Provincia de Casanare y el Cantón de San-Martín, de que trata el inciso 5.º del artículo 17 del Código Fiscal, ni existiendo régimen aduanero de ninguna clase en la región oriental, no puede realmente determinarse con precisión en qué fechas ó en qué tiempo deben considerarse importadas para los efectos legales las mercancías que se traigan por aquella vía ;

2.º Que se ha suscitado duda, con apoyo de opiniones respetables, sobre si á las mercancías despachadas de Ciudad-Bolívar por cuenta del señor José Bonnet, para el interior de Colombia, de Junio á Septiembre de 1882, son aplicables las disposiciones de la ley 61 de 1882, publicada en el "Diario Oficial" número 5,470 de 13 de Septiembre de 1882; y

3.º Que la carga aprehendida como de contrabando en la frontera del Territorio de San-Martín por las Secciones del Resguardo allí establecidas, permanece en lugares desamparados y desiertos, expuesta á deterioros y pérdidas sin seguridad de ninguna clase.

El Presidente de la República, considerando que éste es un caso singularmente extraordinario, que debe ser resuelto por un convenio especial,

En uso de la atribución 4.ª, artículo 66, de la Constitución, ha autorizado el siguiente convenio :

Entre los infrascritos, á saber : Aníbal Galindo, Secretario de Hacienda de la Unión, debidamente autorizado por el Poder Ejecutivo, en nombre del Gobierno nacional, por una parte, y José Bonnet, domiciliado en esta plaza, por otra, se ha celebrado el siguiente convenio:

Art. 1.º Se hará á costa del señor José

Bonnet, por el empleado ó empleados que el Gobierno comisione, el reconocimiento y liquidación de los derechos de Aduana conforme á la tarifa vigente, de todas las mercancías que fueron despachadas de Ciudad-Bolívar para el interior de Colombia en los meses de Junio á Septiembre de 1882 por cuenta de dicho señor Bonnet, y que hoy se hallan detenidas en diversos puntos de los Territorios nacionales de Casanare y San-Martín.

Art. 2.º Dichas mercancías, una vez reconocidas, serán debidamente marchamadas y selladas en sus respectivas cajas, bultos ó fardos de empaque, y se permitirá al señor Bonnet la libre introducción de todas ó de la parte de ellas que él quiera, al territorio de los Estados de Cundinamarca y Boyacá, y por consiguiente al resto de la República, previo el otorgamiento de los respectivos pagarés por el todo, del cual, llegado el caso, será deducible lo correspondiente á la parte no introducida.

Art. 3.º El presente convenio será sometido á la decisión del Congreso para que él resuelva por medio de una ley ó en la forma que lo tenga por conveniente esta cuestión: si las mercancías de que trata el artículo 1.º de este convenio tenían derecho á ser introducidas libres de derechos de importación á cualquiera parte del territorio nacional conforme á la disposición del mencionado inciso 5.º del artículo 17 del Código Fiscal, ó si no debían pasar los límites de los Territorios de San-Martín y Casanare, conforme á la ley 61 de 1882. Si el Congreso resolviera esta cuestión en sentido favorable al señor Bonnet, se le devolverán sus pagarés. Si la resolviera en sentido contrario, dichos pagarés se consi-

derarán inmediatamente de plazo vencido y serán cubiertos por el señor Bonnet sin derecho á poner excepción de ninguna clase.

Atr. 4.º Si el Congreso, por cualquiera circunstancia, levantara sus sesiones del presente año sin resolver la cuestión, el señor Bonnet pagará inmediatamente, en las especies admisibles conforme á las leyes sobre Aduanas y Crédito público, el importe de los pagarés por él otorgados correspondiente á las mercancías que haya importado; pero quedándole en este caso expedito su recurso á los Tribunales para reclamar y hacer valer sus derechos como á bien lo tenga.

En fe de lo cual, firmamos dos ejemplares de un tenor en Bogotá, á veinte de Enero de mil ochocientos ochenta y cuatro.

Aníbal Galindo—José Bonnet.

Poder Ejecutivo nacional—Bogotá, 25 de Enero de 1884.

Aprobado.—JOSÉ E. OTÁLORA.

El Secretario de Hacienda,

Aníbal Galindo.

Documentos á que se refiere el convenio anterior.

Ciudadano Presidente de la República.

Señor: Yo, José Bonnet, súbdito francés, domiciliado en esta ciudad, á vos respetuosamente represento:

El artículo 8.º del Código Fiscal dice que las Aduanas de la República tienen por objeto la percepción de los impuestos que la ley establece sobre las mercaderías extranjeras á su importación.

El artículo 9.º del mismo Código dice que la importación consiste en introducir mercaderías extranjeras para el consumo de la República.

Los artículos 10 y 11 del dicho Código disponen que la importación no es permitida sino por los puertos francos ó los habilitados, y expresamente prohibida por otros puertos.

Finalmente, el inciso 5.º del artículo 17 del mencionado Código, declara puertos francos “los situados sobre la frontera en los límites del territorio que comprendía antiguamente la Provincia de Casanare y el Cantón de San-Martín.”

Luego es claro que yo he tenido indisputable derecho para hacer importaciones, como las he hecho, por los puertos francos mencionados en el inciso 5.º del artículo 17 que acabo de citar.

Apoyado en las mencionadas disposiciones legales y previa la concesión que me hizo el Gobierno de Venezuela, por decreto de 21 de Octubre de 1880, decreto que fué publicado entonces en varios periódicos de esta ciudad, hice de buena fe la operación comercial de que hablo, fundado en un derecho expresamente establecido por las leyes y á la faz del Gobierno y de todo el mundo. Cuando se publicó la concesión que me hizo el Gobierno de Venezuela para el tránsito de mis mercancías, “concesión de que tuvo aviso oficial el Gobierno de Colombia,” ninguna objeción se me hizo ni podía hacerse, puesto que el derecho de que yo iba á hacer uso, era el mismo que usaban, de años atrás, varios comerciantes importadores de mercancías de Venezuela que se consumían en los Territorios y en los pueblos orientales de los Estados de Boyacá y Cundinamarca. El Gobierno mismo, lejos de dictar resolución alguna que me impidiera la

importación que proyectaba, dictó la de 6 de Septiembre de 1881, *Diario Oficial* número 5,179; resolución que aun cuando se refiere á los puertos del Territorio del Caquetá, es perfectamente aplicable en sus conceptos á los puertos orientales, porque el derecho que, según la resolución, habría habido para introducir mercancías extranjeras á *cualquier punto de la República* por los puertos del Caquetá, se fundaba exclusivamente en la circunstancia de ser francos estos puertos; y como los de los Territorios de Casanare y San-Martín lo son igualmente, por disponerlo así el inciso 5.º *del mismo artículo* 17, es claro que si por los del Caquetá se podía introducir libremente mercancías á cualquier punto de la República, esto mismo podía hacerse por los de Casanare y San-Martín. Ahora, si el derecho para introducir libremente mercancías por aquellos puertos cesó, fué porque el inciso 4.º del artículo 17, que establecía la franquicia, se derogó por el artículo 13 de la ley 40 de 1880, como lo reconoce el señor Secretario de Hacienda en su resolución; pero como el mencionado inciso 5.º del artículo 17, que establecía la franquicia de los puertos de Casanare y San-Martín, no se derogó por la ley 40, es evidente que por dichos puertos podían hacerse libremente importaciones para cualquier punto de la República.

Convencido de que yo no ejecutaba un acto indebido, y contando con la lealtad y buena fe del Gobierno colombiano, resolví acometer la importación por el río "Meta" exponiendo un fuerte capital. Al efecto, hice varios pedidos de mercancías, siendo el último de ellos de fecha 18 de Agosto de 1881. Las mercancías de

este pedido fueron despachadas de "Saint-Nazaire" el 6 de Noviembre del mismo año y llegaron el 23 del mismo mes á Trinidad, y de este puerto fueron embarcadas, en 9 y 24 de Enero de 1882, para Ciudad-Bolívar, en donde se recibieron el 11 y 26 de este mismo mes.

Por motivos independientes de mi voluntad, consistentes en la falta de buques y la imposibilidad de navegar en ciertos meses del año, las mercancías permanecieron depositadas en la Aduana de aquel puerto durante algunos meses, no pudiendo verificarse los embarques sino en 21 de Junio, 3 de Julio, 1.º, 7 y 21 de Agosto, y el último el 9 de Septiembre de 1882, como puedo comprobarlo con documentos originales de la Secretaría de Hacienda de Venezuela.

La llegada de la carga al puerto de Orocué en Colombia, tuvo lugar del 26 de Agosto al 10 de Noviembre de 1882, según consta de la copia de las tornaguías que se encuentran en el archivo del Corregimiento de Orocué; con la circunstancia de que el mencionado día 10 de Noviembre aún no estaba vigente en el Territorio la ley 61 de 1882, como consta de los documentos que acompaño.

Cuando á costa de grandes esfuerzos y peligros logré obviar las dificultades que son inherentes á toda nueva empresa; cuando demostré *prácticamente* la conveniencia de la nueva vía que exploré, y se creyó que el éxito me había sido enteramente favorable, varios comerciantes de esta ciudad, que hasta entouces habían guardado silencio, dirigieron un memorial al señor Secretario de Hacienda para que fijara la inteligencia que debía darse á la ley en virtud de la cual verificaba yo la mencionada importación.

El Poder Ejecutivo no resolvió el memorial y dispuso que se pasara al Congreso, quien á instancias del señor Secretario del Ramo, expidió la ley 61 de 11 de Septiembre de 1882, cuyo artículo 1.º limitó la franquicia que hasta entonces era ilimitada. Si las razones en que me he fundado no fueran suficientemente claras para demostraros el perfecto derecho de que hice uso, la misma ley 61 vino á confirmar mi derecho, y á desvanecer cualquiera otra interpretación distinta de la que he dado al citado inciso 5.º del artículo 17 del Código Fiscal, porque evidentemente no se limita sino lo que es ilimitado y esta consideración, basta para dejar plenamente comprobado que la franquicia que hasta entonces existía no estaba limitada.

Fundado el Poder Ejecutivo en la ley 61, y dándole efecto retroactivo, no me ha permitido introducir mis mercancías al territorio de los Estados de Boyacá y Cundinamarca, para cuyos habitantes estaban destinadas.

Como no puedo ser indiferente á esta violación de mi derecho, ocurro á vos, ciudadano Presidente, para que dispongáis que se me dejen pasar libremente, mediante las garantías que sea lícito exigirme, las mercancías que compruebo haber importado mucho antes de la ley 61 y que se hallan detenidas en los Territorios de Casanare y San-Martín. Con este acto de justicia se me evitarán mayores perjuicios de los que estoy sufriendo, y asimismo se evitará el Gobierno la responsabilidad que recae sobre él por privarme de un derecho preconstituido y que debe tener su completo desarrollo.

Para comprobar la justicia de mi reclamo os acompaño, en calidad de devolución, las decla-

raciones de varios comerciantes de Orocué, en diez fojas útiles, con las cuales compruebo que parte de las mercancías estaban en Colombia antes de la ley 61, y certificados del Corregidor y Prefecto del Territorio de Casanare, relativos á las fechas en que se recibieron en la capital del mismo y en el Corregimiento de Orocué los ejemplares del *Diario Oficial* en donde se publicó la mencionada ley 61. Me permito llamaros la atención á la circunstancia de que el Prefecto no tiene seguridad del día en que fueron recibidos en el Territorio dichos ejemplares, y á la de que en la Prefectura no se lleva el libro de inscripción que exige la ley, ni se dió á la Secretaría de lo Interior y Relaciones Exteriores el aviso que previene la misma ley. Para concluir, permitidme resumir lo dicho y hacer algunas reflexiones.

La importación de que hablo la verifiqué de buena fé, fundado en una disposición legal, clara y terminante, cual es el inciso 5.º del mencionado artículo 17. Como el artículo 24 de la Constitución nacional establece que ninguna disposición legislativa tenga efecto retroactivo, tuve seguridad de que el Congreso no expediría ninguna ley que tuviera tal carácter, y de que los funcionarios públicos no interpretarían en tal sentido las leyes que sobre la materia se expedieran, por ser esto contrario á la Constitución y á la probidad y buen nombre del Gobierno, y en esa creencia, hice mi importación de artículos propios para el consumo del interior y no de los Territorios, y la hice en envases y empaques no adecuados al cobro del impuesto aduanero, como es costumbre, pues contaba con la franquicia que la ley establecía; de manera que al cobrarse hoy derechos, se me haría de peor

condición que á los demás importadores. Aco- metí la empresa de navegación por el río "Me- ta" halagado por las ventajas que me ofrecía la franquicia, y sobre ella basé mis cálculos para arriesgar un capital considerable, que en parte he perdido, y en cambio del ahorro que me prometía, creo haber hecho un importante servicio al país, demostrando prácticamente, como he demostrado, que la vía de que he hecho uso es la natural para el comercio de una gran parte de las poblaciones del interior con el extranje- ro; y si por ese hecho debiera hoy estar sujeto á las consecuencias de una ley posterior que ha- ría nulos y sin compensación los sacrificios que hice, es evidente que sería víctima de un enga- ño que haría que en lo sucesivo ningún empre- sario podría confiar en las disposiciones vigen- tes, tanto más cuanto que en el presente caso no podía devolver mis mercancías, aun en el su- puesto que hubiera tenido conocimiento ante- rior de la ley 61, porque habiendo pasado en Venezuela de tránsito para Colombia, al devol- verlas se me habrían decomisado; que como por disposición de la Secretaría de Hacienda mis mercancías están detenidas en los Territorios de Casanare y San-Martín, sin que me sea dable movilizarlas, una gran parte de ellas está en pe- ligro inminente de perderse, bien por la acción del clima, bien por un incendio, cosa muy fácil de ocurrir en poblaciones como aquéllas, bien por la extracción clandestina, como sé que ha sucedido yá con una parte que está custodiada por Agentes del Gobierno, ó por cualquiera otra causa.

Finalmente, señor, tengo conocimiento de que uno de vuestros Agentes me ha embargado

la carga que tengo depositada en el Corregimiento de Medina privándome así del derecho de movilizarla ó enajenarla si á bien lo tuviera, conforme á la ley 61 que conservó la franquicia dentro de los límites de los Territorios. Esta violación de mis derechos y el impedirme el libre paso de mis mercancías para consumirlas en las poblaciones de Boyacá y Cundinamarca, me han ocasionado grandes perjuicios, que cada día son mayores : yo protesto contra ellos y me reservo la facultad de hacer valer mis derechos ante las autoridades competentes, si no resolvéis favorablemente esta petición.

Señor Presidente.

JOSÉ BONNET.

Bogotá, Noviembre 21 de 1883.

V

REFUTACION

hecha por el comisionado oficial á la primera hoja volante que salió á luz.

Ciudadanos del Congreso.

Ayer leí una hoja volante, sin firma ni fecha, y á la cual la imprenta misma negó el apoyo de su nombre, dirigida á vosotros con el objeto de llamar la atención del público en el grave asunto de las importaciones hechas por el señor José Bonnet ; por los Territorios nacionales de Casanare y San-Martín, y de *“exigiros os dignéis pedir y dar cuenta del monstruoso pas-*

tel. . . .” En esa hoja se hacen cargos graves al ex-Presidente de la República, señor doctor Otálora, al ex-Secretario de Hacienda señor doctor Galindo, y al señor Bonnet; y como fuí yo el empleado comisionado por el Gobierno para dar cumplimiento, en la parte principal, al convenio celebrado con el señor Secretario, á nombre del Gobierno, y el señor Bonnet, creo de mi deber confutar los aventurados conceptos de aquella hoja, y exponer ante vosotros y el público lo que se ha hecho en ese asunto.

Empieza la hoja aludida por exigir que se dé cuenta *del pastel*, término con el cual se designa el arreglo hecho y el cumplimiento de él. En el *Diario Oficial* están publicados el convenio celebrado entre las partes, la designación de los empleados que debían desempeñar la comisión y las instrucciones que el señor Secretario de Hacienda dió á los comisionados.

Dice en seguida la hoja anónima que el *pastel* es “sobre contrabando y no contrabando, franquicia y no franquicia, aforo y no aforo, de mercancías en grande escala venidas por el Oriente. . . .” Que las introducciones en grande escala sean útiles ó perjudiciales á los intereses comunes de un país, es cuestión vieja ya, resuelta por los principios económicos: en cuanto á que haya contrabando, vosotros decidiréis, sin necesidad de sugerencias de ninguna clase, si—aun hoy—se pueden introducir mercancías á *los Territorios*, y si en cierta época, se podía importarlas por allí al centro de la Unión. Yo estoy desautorizado para emitir concepto en esta cuestión, ante la respetable opinión de afamados jurisconsultos que la han estudiado y fallado en favor del señor Bonnet. A mi me tocaba solamente dar cum-

plimiento á las instrucciones que recibí de la Secretaría de Hacienda, y las cumplí.

Asevera la hoja volante que las mercancías del señor Bonnet le fueron entregadas *extraoficialmente, con apariencia oficial, sin reconocer, ni aforar, ni marchamar, ni sellar*, à condición de que pague dicho señor UN ALGO, *si lo tiene á bien, verdad sabida, buena fé guardada*. . . . Esto es del todo inexacto. El convenio que se publicó, es *oficial* : *oficial* es también el nombramiento de los comisionados; y el mismo carácter tienen las instrucciones dadas á la comisión. Y siendo oficial todo eso, la entrega también fué *oficial*. Nombrado yo comisionado principal, se me dió por adjunto oficial al señor Matías Ahumada; y juntos practicámos las diligencias de examinar, pesar, sellar, etc. etc. las mercancías que nos fueron presentadas como de propiedad del señor Bonnet, en el sitio llamado "Canoas," en Medina y Villavicencio, pertenecientes al Territorio de San-Martín, y expedimos las guías necesarias para la introducción de las expresadas mercancías,—haciendo conocer de los Jefes de los Resguardos el sello que debía distinguir las cajas y los fardos que debían tener libre paso para el interior. Ese sello lo tomé en la Casa de Moneda, con autorización del señor Secretario de Hacienda, y fué depositado en la Secretaría el día siguiente al de mi regreso á esta capital.

Exigió la Comisión al señor Bonnet la presentación de sus facturas, conocimientos, etc. etc., que probaran las fechas en que se hicieron las introducciones; y en vista de esos documentos y teniendo por base el peso y la clase de las mercancías, la Comisión liquidó los derechos de importación, conforme á la tarifa vigente, pre-

vio manifiesto presentado por el señor Bonnet. Esa liquidación fué presentada con informe á la Secretaría de Hacienda, y pasada por ésta á la Tesorería general de la Unión, para que exigiese del señor Bonnet el otorgamiento del respectivo pagaré.

Aconseja la hoja que “se afore el cargamento de cuatro mil cajas de brandy, si se quiere tener ligera idea de lo productivo y de la fraudulencia del *pastel* francés ministerial.” Creo que esto no puede decirlo un hombre serio é imparcial. No habiendo pasado la Comisión al Territorio de Casanare, despachó la carga que estaba en el de San-Martín; pero aunque sean cuatrocientas mil las cargas introducidas, es lo cierto que el señor Bonnet, como cualquier otro comerciante, puede darlos al consumo dentro de aquellos términos, y que no podrán pasar para los Estados de Cundinamarca y Boyacá sino las cajas y los fardos que fueron sellados, con el sello *oficial*, y cubiertos ó amparados por guías expedidas por la Comisión oficial también. Y si algo se quisiese introducir sin esos requisitos, sería detenido por los Resguardos nacionales ó en las aduanillas del Estado; lo mismo que sucede exactamente en las Aduanas de la República.

No pasó la Comisión á Cabuyaro y Orocué por inconvenientes muy graves que se presentaron para ello; pero oportunamente lo avisó así al señor Secretario de Hacienda, por posta, para que resolviese lo que estimara conveniente; y se permitió la Comisión indicarle, como medida más expeditiva, aguardar á que las mercancías se aproximasen al límite de los Estados de Boyacá y Cundinamarca, pues que es libre el tras-

porte dentro de los Territorios, y evitar así un viaje muy penoso y largo, para verificar con las mercancías las diligencias de Aduana. El señor Secretario acogió esta idea; é inmediatamente que la Comisión regresó á esta capital, dispuso que el señor Ahumada fuese como almacenista *oficial*, á situarse en el distrito de Miraflores, á fin de preparar almacenes y recibir la mercancía para *reconocerla, aforarla, marchamarla sellarla* y despacharla con guías, no obstante que tardará mucho tiempo en llegar la mercancía á aquel lugar. Si alguna censura pudiera hacerse en este asunto al doctor Galindo, sería por exigencia tal vez exagerada de formalidades precautelativas y de actividad para proceder á dar cumplimiento á lo estipulado en el convenio, lo que hizo el viaje un tanto difícil.—Ojalá que la necesidad de obrar con prontitud hubiera sido conocida antes por el Gobierno, que así se hubiera evitado el saqueo que sufrieron muchas cajas de brandy y la avería completa de otros efectos.

La demora para reconocer las mercancías que se hallan en Orocué y Cabuyaro, no es razón para que se retarde el estudio y despacho de la reclamación del señor Bonnet, porque el Congreso no tiene que resolver cuántos sean los fardos de mercancías que deban ó no pagar derechos de introducción, sino solamente si las mercancías importadas de tal ó cual fecha están ó no sujetas al pago de los derechos. Y la resolución importa tanto, cuanto que ella, á más de hacer justicia, pondrá término á los rumores diversos que están circulando.

Cuando, en realidad, se defienden los intereses nacionales y los honrados del comercio, debería el defensor dar su nombre al público,

porque eso le honraría; y si el autor de la hoja que contesto tuviere á bien dar el suyo, quizás podría yo convencerlo, si aún no lo está, por la prensa ó en conversación privada, de que no son las cosas como él las juzga. Indudablemente, ni el doctor Galindo ni el señor Bonnet, merecen el tratamiento que se les da en aquella hoja. Como el autor de ella ofrece decir después "*lo demás,*" me prometo que, cuando lo haga, exhibirá documentos ó hechos precisos, porque si así lo hace y comprueba que ha habido fraude de alguna naturaleza por cualquiera de las partes interesadas ó por ambas, yo respetaré la prueba y no me empeñaré en defender ó paliar un abuso; mientras tanto, si los cargos se hacen siempre vagos y en anónimos, no podré rehusar mi testimonio, en los hechos que conozco, en favor de dos hombres de bien.

Si entra en algo aquí la rivalidad entre las vías comerciales, merece que se piense un poco más en el bello porvenir que á la República ofrecen los Territorios de San-Martín y Casanare. El Magdalena nunca dejará de ser la más importante vía para el Centro; pero para el Oriente, el Meta es fuente de riqueza inmensa, riqueza que está hoy sepultada. Los primeros pasos que dió el señor Bonnet en el desarrollo del comercio por el Oriente, determinaron una actividad extraordinaria en los moradores de aquella región. Yo tuve ocasión de ver algo de lo que se empezaba á hacer por allí, y que hoy está paralizado por consecuencia del mal efecto que produjo en todos los empresarios la última ley sobre franquicia y el fracaso del señor Bonnet por habérsele dado una mala interpretación á la ley. A varios de los abogados que han estudiado la

cuestión del señor Bonnet les he oído decir, que lo que con él se hizo fué una iniquidad. Esa iniquidad aterró á todos los que iniciaban operaciones de comercio; y esta actividad y todas aquellas grandes riquezas reclaman una decidida protección del Gobierno.

Bogotá, Abril 4 de 1884.

LÁZARO F. LINCE.

VI

OPINIONES DE LA PRENSA.

(Hoja suelta).

EL CREPUSCULO ORIENTAL.

(DEDICADO AL SEÑOR DON JOSÉ BONNET).

Hay puntos en mecánica, en el comercio y también en política, que podemos llamar puntos vitales: puesta la mano del hombre sobre ellos, no se necesita más para vencer obstáculos, derribar montañas, unir mares, regenerar pueblos, etc; pero no todos tienen la luz suficiente para dar con ese punto, del cual depende la vida individual y la vida de los pueblos. Según el punto donde sea colocada la palanca, así será el aumento de la fuerza. Usted, señor Bonnet, tiene colocada, hoy, su palanca, precisamente en un punto en que puede derribar el único obstáculo que sirve de valla á la prosperidad de Colombia, y digo de Colombia, porque los inmensos beneficios que reportarán de la navegación del Meta, no se limitarán solamente á engrandecer los Es-

tados del centro, sino que refluirán sobre toda la República, pues establecida la navegación del Meta, estarán, de hecho, en poco tiempo, civilizadas las tribus de Oriente, fijados sus límites y engrandecida la República con más de un millón de colombianos, ocupando los puntos más importantes de la República, y tal vez del globo; fíjese usted mucho en esto, señor Bonnet, y mida, si puede, la extensión de la gloria que le tocará á usted si tiene el brío necesario para no desmayar en la empresa de abrir las puertas de Oriente.

Mucho se ha discutido en orden á mejoras materiales y muchas son las sumas que se han consumido en ellas sin utilidad ninguna.

¡Cuánto tiempo hace que se está tratando de un ferrocarril central; y cuántas sumas se han gastado en inútiles exploraciones á Carare y á otros puntos, pasando sin fijarse en el verdadero punto vital!

Convénzase usted, señor Bonnet: ese punto vital está en Oriente; allí es donde palpita el corazón de Colombia, corte usted con brío esas ataduras que están ahogando sus palpitaciones, y se llenará de gloria.

De Sogamoso al Maní habrá poco más ó menos, ocho miriámetros, sin ser el terreno accidentado ni pasar el declive de un cinco por ciento.

¿Qué podría importar un ferrocarril del Maní á Sogamoso, pasando por las opulentas Salinas de Recetor, Pajarito y Chámeza, que centuplicarían las rentas del Gobierno, pues en Casanare la única sal que se consume es la extranjera, teniendo que pagarla muchas veces á cuarenta pesos la carga?

No podría pasar la suma invertida en un

ferrocarril, de Sogamoso al Maní de seiscientos mil pesos; pues al Maní podrían venir rieles á precios sumamente baratos, y los durmientes sólo costarían lo que cuesta derribar el árbol; y entonces en Sogamoso habría rieles y durmientes, para extender de esa plaza á la del Socorro (centro del Estado de Santander) un ramal y otro á la de Bogotá (centro del Estado de Cundinamarca), quedando así resuelto el gran problema del ferrocarril central, que tanto se ha discutido, dejando siempre á un lado el verdadero punto vital, como el ratón deja la puerta de la cueva para ir á buscarla lejos.

Digo más: al Tolima mismo, le sería mejor venir á golpear á las puertas del Oriente, que bajar el Magdalena. ¿Por qué? porque por Oriente ahorra trescientas leguas de navegación; porque tiene todo el año suficientes aguas para navegar, y porque aquí vendría á unirse, abrazarse con Santander y Boyacá, que hoy se halla tan separado de estos Estados como si estuviera en la Luna.

Supongo que las contrariedades que salgan al paso sean muchas, ya promovidas por intereses de partido, ya tal vez por intereses personales; cierre usted los ojos á todo esto, y para no desmayar, vea con la luz del alma lo que el Oriente será mañana con la navegación del Meta: un panorama, un bellissimo jardín, cubierto de cuantas producciones valiosas puedan hallarse en el mundo; colocado en el centro de la plaza del gran mercado universal, que vendrá á derramar sobre él las riquezas. Fíjese usted en la importancia, respetabilidad y fuerza á que llegará Colombia desarrollada la industria y el comercio en la región oriental.

¡ Esta gloria es más pura y más brillante que la de todos los conquistadores del mundo !

Descoso me considere usted como un amigo que lo aprecia en alto grado,

JUAN DE DIOS TAVERA B.

(De *El Conservador* de Bogotá, de 17 de Junio de 1882).

RECOMPENSA MEREcida.

El señor José Bonnet, comerciante francés y entusiasta empresario de la navegación del Meta, ha sido condecorado por el Gobierno de Venezuela con el busto del Libertador, por los laudables esfuerzos que ha hecho, arriesgando un fuerte capital, para abrir al comercio aquella importante vía. Contrasta notablemente esta conducta del Presidente de la vecina República con la conducta de nuestro Gobierno y comercio, quienes interesados verdaderamente en esa empresa, ni la favorecen ó le presentan obstáculos, olvidando, sin duda, que en caso de un bloqueo de nuestros puertos encontraríamos en aquella vía un conducto seguro para el comercio de importación y exportación. Extranjeros como el señor Bonnet, que comprendiendo sus verdaderos intereses, hacen servicios importantes al país, deberían encontrar apoyo y estímulo entre nosotros, en vez de hallar rivalidades mezquinas.

(De *El Obrero* de Bogotá de 24 de Junio de 1882).

El Presidente de Venezuela ha condecorado al señor José Bonnet, comerciante afamado de Bogotá, con el busto de Libertador. Debe el

estimable señor Bonnet, esta distinción á los esfuerzos que ha hecho en el sentido de facilitar el comercio de importación por la vía fluvial del Orinoco y del Meta. Nosotros, no pudiendo hacer otra cosa, reconocemos el mérito de los esfuerzos del señor Bonnet en beneficio de Colombia y nos congratulamos con él por el testimonio honorífico que ha merecido del Gobierno de Venezuela.

(Del *Diario Oficial*, de 4 de Marzo de 1882).

Merece detenido estudio, sobre todo para los Estados de Cundinamarca y Boyacá, la comunicación con el exterior por la vía del Meta: acaba de hacerse por ella una importación de mercaderías extranjeras á esta ciudad venciendo mil dificultades y riesgos por lo despoblado del tránsito y la oposición del comercio de Ciudad-Bolívar: el entendido señor José Bonnet, que hace dos años se ocupa del asunto aprovechando la franquicia otorgada infructuosamente por diversas disposiciones legales desde 1856 y corroborada por el inciso 5.º del artículo 17 del Código Fiscal, al fin ha venido á demostrar la practicabilidad de la vía y las facilidades que puede ofrecer al comercio cuando se funden bodegas y se establezcan vehículos de transporte, todo lo cual ha tenido él que improvisar á gran costo.

Notables comerciantes de esta ciudad se han alarmado por la competencia que las mercancías libres de derechos puede hacerles, desde luego por no considerar que dicha franquicia sea permanente; y al efecto se han dirigido al Gobierno; el Poder Ejecutivo, aunque tenía im-

plícitamente resuelto el punto desde que decidió en 6 de Septiembre de 1881 que las mercancías introducidas por los señores Elías Reyes y hermanos por los puertos del Territorio del Caquetá, estaban exentas de derechos de importación en virtud de la franquicia del inciso 4.º del citado artículo 17 del Código Fiscal, por estar reunido el Congreso le ha pasado el asunto declarando que no estima suficientemente claras las disposiciones legales sobre Aduanas en cuanto á la extensión de las franquicias al comercio exterior por la región oriental de la República, y para que si lo tiene á bien, expida alguna ley que facilite la aplicación de aquellas disposiciones.

Es digno de aplauso quien exponiendo un fuerte capital, arriesga buques y cargamento para abrir una nueva comunicación con el exterior; si el Congreso nada alterara sobre el particular, todo el comercio del interior podría aprovecharse de esa franquicia y entonces los costos de trasporte se reducirían por la afluencia de buques á los puertos del Meta con seguridad de cargamentos de exportación en retorno.

Hoy cuesta poner en Sabanilla la carga de café que se produce en Gachalá, \$ 17-60; y sin haber todavía vehículos establecidos y teniendo que superar diversas dificultades artificiales, cuesta por el Meta \$11-80 hasta Ciudad-Bolívar, y es sabido que de este puerto ó de Sabanilla son iguales los gastos hasta cualquier puerto de Europa ó Norte-América.

Además de las inmensas ventajas que el país derivará en tiempo de paz ó de guerra de esa nueva salida al exterior, que yace abandona desde el siglo pasado, en que hacían por ella su comercio los jesuitas, que fundaron establecimientos

en Los Llanos de Oriente, la facilidad de remontar el Meta en buques de vela aprovechando las brisas en ciertos meses del año, hará muy económico el transporte. Remontando el Cravo, hay camino de herradura por Labranza-Grande à Sogamoso, corazón de Boyacá, y salidas para el Valle de Tensa y Chita: y viniendo á Cabuyaro, la vía á Medina es perfectamente plana, y de allí á Bogotá se puede evitar el rodeo que hoy se hace, abriendo camino de herradura directo por Hoya Grande á Usaquén. Aparte de esto, para Cundinamarca habría también la salida al Meta por Villavicencio.

Es incuestionable que debe seguirse estimulando con exenciones el comercio por el Meta, pues de la competencia entre esa vía y la del Magdalena reportará al país grandes bienes; pero como la franquicia absoluta que hoy existe anularía la renta de Aduanas, juzgo que debiera expedirse una ley semejante á la 60 del año próximo pasado, que fomenta la navegación del Putumayo, en que se fijara un derecho de importación de aumento progresivo en cada año.

Con algo semejante y el apoyo que sin duda prestaría el Gobierno nacional y los de los Estados más directamente interesados antes de tres años tendrá el país expedita la gran vía del Meta para su comunicación con el exterior.

FRANCISCO GROOT.

(De *El Promotor* de Barranquilla, de 29 de Julio de 1882).

El señor Secretario de Hacienda ha hecho también titánicos esfuerzos para que se derogue la franquicia del Meta. El conviene en que el Me-

ta es el río llamado á ser la primera vía de comunicación de Colombia con el extranjero; en que sin franquicia, tal río quedará inexplorado, en que no se desfalca á las otras Aduanas, porque se abre un consumo nuevo. En todo conviene, menos en que el señor José Bonnet, comerciante progresista é ilustrado, se enriquezca. Eso sí no lo puede soportar el señor Secretario de Hacienda, quien opina de acuerdo con la casa de Samper y Compañía.

De un folleto sobre el comercio de tránsito por el Orinoco, publicado por el señor Marco A. Torres, en el cual refuta la exposición del señor Samper, reproduzco algunos párrafos que dan luz completa sobre la *necesidad é importancia del comercio oriental*, y hacen conocer el móvil que guió al señor Samper en su mencionada exposición.

Dice el señor Samper :

“ El pueblo colombiano se ha ido desarrollando trabajosamente hacia el Occidente, buscando en el Cauca sus salidas hacia el Pacífico ó, acaso más bien, solicitando que por él entren la civilización y la riqueza; y en la hoya del Magdalena, queriendo fabricarse una cuna común, de la cual salga robusto, unificado por intereses armónicos y vivificado y fortalecido por un comercio exterior con el mundo civilizado, cada día más creciente, más homogéneo, más fraternal y más fecundo.

Y más adelante agrega :

“ Para quien con espíritu netamente colombiano, y no antioqueño, boyacense, etc., se dé cuenta de la topografía general del país, de su sis-

tema hidrográfico y de la distribución de la población, es fuera de duda que la segunda empresa que debía acometerse era la del Ferrocarril que haya de ligar la capital de la República con el río Magdalena, y esto por ser Bogotá y su sabana el centro más rico y poblado. Una vez dado el impulso y proclamada nuestra segunda emancipación, la primera línea se iría prolongando, para ligarla á nuevos centros, hasta que el porvenir indique las rectificaciones que exijan los nuevos intereses creados."

Nada se puede objetar á estos conceptos ni á otros semejantes, que tienda á contrariar la idea del establecimiento de un Ferrocarril de Bogotá al Magdalena, ni la importancia del fomento de las comarcas de Occidente; pero sí me permito observar que no hallo la razón por la cual se haya de tener á Boyacá eternamente subordinado á este plan. Tal vez sea algo tarde para que se enrolle á los habitantes de este Estado en el complejo y vasto plan de confederación industrial que el señor Secretario nos bosqueja. La inveterada federación que muy justamente nos observa á este respecto y la parcialidad de intereses que esta práctica fomenta, no sólo tiene lugar en cuanto á los Estados sino en cuanto á las naciones y á los individuos; y así tiene que suceder cuando, como en el presente caso, las corrientes impulsivas de civilización debilitan su acción en el primer foco absorbente, y no alcanzando á traspasar los Andes, dejarían estacionarias por siglos á las comarcas situadas en la vertiente opuesta, si ellas no buscasen su natural salida al Océano. Juzgo que la iniciación del comercio por el Magdalena, Cúcuta, Buena-Ventura, Tumaco etc., no se efectuó, en un solo día; y

si examinásemos su orden cronológico, hallaríamos hechos consumados muy en desacuerdo con la idea de centralización comercial. Honda y Popayán, por ejemplo, no se someterían á ser tributaria la una de la otra en cuanto á su desarrollo: Sogamoso y Orocué; Bogotá y Honda. No se puede pretender ni que los primeros desprecien las ventajas de su suelo para ir á trabajar al Magdalena ó á llevar allá sus cosechas exportables: ni que los segundos hagan lo mismo aunque en sentido inverso, trasladándose al Meta.

El impulso de la agricultura y del comercio tiene que ser recíproco, y en vano se pretende que la primera pueda prosperar en las vertientes orientales de Boyacá, en las cuales sí hay buenos climas, población y feraces tierras, si se mantiene artificialmente cerrada la navegación del Meta.

¿ Puede pensarse que el que cultive café en Labranza-Grande, Pajarito, Chámeza, etc., lo lleve á Honda, teniendo en medio lo menos ochenta leguas de cordillera? Consecuentes con los consejos del señor Secretario de Hacienda ¿ deberemos aguardarnos á que haya carretera siquiera de Sogamoso á Honda?

Indudablemente los ríos navegables son las más fáciles vías por las cuales podemos buscar salida al exterior. Es por esto por lo que buscamos en los afluentes del Meta puertos que sólo distan veinticinco leguas de Sogamoso, y quince de los puntos situados en climas medios aparentes para la agricultura de exportación.

Singular condescendencia hubiera sido la del comercio de Cúcuta si se hubiese aguardado á que la corriente civilizadora le llegase por Honda y Boyacá, ó siquiera por la vía de Oca-

ña, por la sola consideración de que tenía por medio territorio extraño hacia el lago de Maracaibo. Ni puede mirarse hoy como perjudicial á los intereses del país un comercio como el de Cúcuta que, con todos sus defectos, es una joya para Colombia y más provechoso por muchas circunstancias que el que se pudiera haber desarrollado hacia el Puerto-Nacional, sin perjuicio de que éste se fomente por cuantos medios se pueda.

Que el comercio de Oriente no puede rivalizar al del Magdalena, dice con mucha verdad el señor doctor Samper; y entonces ¿por qué se cree perjudicial? ¿Por qué se asegura, después de patentizar la estabilidad del progreso del Occidente, que allá irá la desolación si se permite introducir por el Orinoco? Si esto se verificase, ninguna rivalidad podría existir, y los dos grandes ríos servirían á los intereses de las comarcas que naturalmente están destinados á favorecer. Cesaría, eso sí, la justa indignación que, aun en los ánimos más fríos, tiene que producir el estado de cosas actual. “Que se me diga, dice el señor Samper, si es llegado el tiempo de fomentar la región oriental, *en favor de quiénes y por qué medios*, no habiéndonos fomentado todavía á derechas los que necesitamos y los que pagamos el fomento.” Y en otra parte agrega: “Sólo extranjeros por cuyas venas circulara la codicia en lugar de la generosa sangre colombiana—podrían concebir idea tan monstruosa y tan menguada; y sólo la ignorancia, la falta de estudio de nuestros generales intereses, la prepotencia que están adquiriendo los hábitos egoístas y mezquinos de un provincialismo exagerado, la

complicidad y confabulación de esos intereses en el seno de la representación nacional, podrían explicar una conducta suicida y traidora al mismo tiempo."

No es difícil contestar en favor de quiénes debe siquiera permitirse, aunque no se fomente, el comercio por la región oriental. En favor, lo ménos, de medio millón de habitantes, moradores de casi todo el Estado de Boyacá, y de una gran parte de Santander y Cundinamarca. En favor de la escasa pero abnegada, inteligente y valerosa población civilizada de los Territorios, y en favor de sus tribus salvajes, base la más importante para la prosperidad nacional. Y por último en favor de los intereses comerciales de Venezuela y de Colombia, ya aislada, ya colectivamente.

Quiénes sean los que necesiten y los que paguen el fomento, es cuestión discutible. En cuanto á necesidad, Boyacá la tiene imperiosa, y Bogotá y las comarcas del Magdalena, no se sabe cuándo dejen de tenerla, puesto que la mejor condición del adelanto universal es la de que nunca estemos satisfechos, aunque éste haya llegado á su mayor grado. Siempre se divisa un *más allá*, y no hay equidad en someter á una comarca á proseguir una marcha lenta y ocupar siempre un puesto muy inferior á sus destinos, en provecho de otra que tiene elementos propios y su especial corriente de civilización ya establecida. Tampoco estamos seguros de si el que paga el fomento es el introductor bogotano, que no se descuida en hacer á sus mercancías todos los recargos del caso, ó el pueblo de Boyacá, que las consume en gran parte. Tal vez sea el último el que paga, y no el propio sino el ajeno fomento.

Se trata en otro de los párrafos citados, con bastante dureza a los extranjeros, y aun se trasluce una alusión, apenas disimulada, al señor José Bonnet, si no nos engañamos. Nada justo parecen tales conceptos, y no se negará que no son dictados por la imparcialidad. ¿Codicioso y menguado un hombre que con los recuerdos consignados en una labor de muchos años y aprovechándose únicamente del pequeño asidero que la ley le ofrecía, no obstante su plan sistemático de injustas restricciones, acomete una empresa tan benéfica y tan moral, como funesto sería para el país el sistema de prohibiciones que se inicia en contraposición? Y si mi juicio es errado y no se ha querido aludir al señor Bonnet, tampoco hallamos justa la ofensa directa á los extranjeros. No se puede olvidar que son ellos los que han hecho progresar á Chile, República Argentina, Perú, etc., y que nosotros, con tan generosa sangre, sin ellos no progresaremos.

(De *El Siglo* de Caracas de 29 de Julio de 1882).

INTERESANTE.

El caballero Federico von Scherff, que dos veces ha visitado la América española, en su último viaje vino á esta capital desde Bogotá, á través del Meta y del Orinoco, recogiendo multitud de datos que piensa publicar algún día, según nos dijo la semana pasada en esta misma redacción. Es este caballero una de esas naturalezas resistentes y enérgicas, observador por naturaleza y estudioso por hábito. Nacido en el Luxemburgo, tiene en sí pronunciada la fisonomía característica de todos los nativos de dicho

país, y como es natural, al tratarle y reconocer en él las dotes apreciables que le adornan, hubimos de exigirle que nos diera francamente la opinión que había formado de los países que acaba de recorrer, cosa que nos ofreció hacer en detenido artículo; pero esto no pudo escribirlo pues, por causas que no diremos, hubo de embarcarse para Curazao el 18 de este mes. Del vapor nos escribe la siguiente carta que nos apresuramos á colocar en este lugar de preferencia; pues no dudamos que sabrán agradecérselo nuestros benévolos lectores.

Vapor americano *Valencia*. Julio 18 de 1883.

Señor Alfred Rothe.

Ha querido usted, cuando estaba yo en Caracas, que le hiciera una descripción de mi viaje en el Meta para conocer mi opinión sobre la posibilidad de establecer entre Venezuela y Colombia, una comunicación por vapor por dicho río. Sólo enviaré por hoy algunos ligeros apuntes, pues mis papeles están ya despachados para Europa; pero si usted encuentra de algún interés para su periódico lo que pueda yo decirle, enviaré en otra ocasión más detalles y trabajos más minuciosos.

Yo me diré feliz si contribuyo con estos estudios á que se llegue, en final resultado, á establecer una comunicación por vapor que pueda rendir utilidades positivas y notables ventajas á estas dos vecinas y hermanas Repúblicas; y la cual aumentará el comercio y abrirá á la civilización una región que no tiene igual en Sud América por las riquezas que ofrece á la agricultura y la cría. No creo indispensable entrar en otros pormenores para probar la grande utilidad

que puede reportar esta empresa de navegación á vapor y cuánto ganará Ciudad-Bolívar, que será depósito general de todas las mercancías que bajen por el Meta y el Orinoco. Pero las ventajas serán mayores para Colombia y más inmediatas, pues permitirá la fácil importación y exportación de todos los Estados que demoran al centro y al este de dicha República.

Es de interés mutuo el empezar la colonización de los extensos territorios que se extienden de los Andes al Orinoco. Digo empezar, porque creo que pasará mucho tiempo antes que la agricultura domine en estos países. La mejor medida y la más segura, por ahora, es establecer una comunicación regular.

En las llanuras de Casanare principia la colonización por San-Martin. Por supuesto que para tal empresa necesitase valor y constancia; pero bien vale sembrar en esta fecunda tierra aunque poco produzca por hoy, pues seguro es que los nietos cosecharán con abundancia lo que les dejemos hoy. La vegetación á orillas del Meta, en los espacios sometidos al primitivo labor indígena, presenta una exuberancia que no he visto en parte alguna de Sud América. El cacao, el café, y particularmente la caña, producen extraordinariamente y darán siempre las cosechas más ricas, los pastos para la cría se encuentran abundantes hasta en tiempo de verano, en muchos valles y cercanías de las quebradas.

Para la navegación por vapor, aun cuando no soy muy conocedor, debo decir que me parece que hay bastante agua y que en tiempo de invierno hasta Orocué puedensubir vapores grandes. El Meta no ofrece mayores dificultades que el Magdalena. Por lo pronto, la gran dificultad

será conseguir combustibles para las hornallas, porque no creo que los indios se comprometan á cortar leña y conducirla con regularidad y, hoy por hoy, es muy difícil establecer estaciones que sean dirigidas por personas civilizadas, á menos que, como en Paraná y Uruguay, se emplee el carbón.

No se debiera perder de vista la civilización de los indios que son dueños absolutos de este territorio y hacen imposible que nuevos habitantes ocupen el terreno. Mucho tiempo pasará antes que se establezcan relaciones tranquilas con los *Guahibos y Cuivas*.

Más allá de la frontera venezolana se han establecido algunos Guahibas tranquilos en un lugar denominado Irapichita, los cuales se ponen fácilmente en relación con las personas que por allí pasan, y se prestan á efectuar algunas transacciones, ofreciendo entre otros productos de su industria, cómodos chinchorros. Estoy seguro que será fácil hacer algunos negocios con estos indios, muy particularmente si se les acostumbra á tratar con gente civilizada, por medio de los vapores, y una vez entabladas algunas relaciones con esta tribu, fácil será extenderlas á otras.

Los *Salivas* y los *Vichadas* demuestran bastante cuánto se presta el natural de estas regiones á aceptar las mejoras que se le propongan; pero para llegar á ellas se necesita destruir la desconfianza sembrada hoy en sus ánimos.

Con benevolencia, justicia y buenos ejemplos se logra más que con lo que obtiene un trato violento y haciendo con ellos negocios leoninos. Sin embargo, creo que por lo pronto ni las colonias, ni el tráfico de buques, dejarán al principio grandes rendimientos; pero creo que es un

deber de los gobiernos de ambas Repúblicas emprender estas reformas útiles y benéficas y subvencionar una línea de vapores.

En cuanto al clima de Los Llanos, preciso es decir que no es tan caluroso como ordinariamente se cree, pues brisas agradables los refrescan constantemente. Son desconocidas las fiebres malignas en las llanuras del Meta, y si algún habitante enferma, lo debe á causas personales, á culpas propias, pues comen muchas frutas y beben aguardiente. Por lo demás, la naturaleza convida á establecerse en región tan bella y fecunda.

VII

A ULTIMA HORA.

De los *Anales de la Cámara de Representantes*, números 40-41, reproduzco el siguiente informe presentado por la honorable Comisión á quien fué sometido para su estudio el convenio que celebré con el Poder Ejecutivo, y dice:

INFORME DE UNA COMISIÓN.

Señores Representantes.

El Poder Ejecutivo celebró con el comerciante francés señor Bonnet el convenio de 25 de Enero último, publicado en el número 5,979 del *Diario oficial*, de 7 de Febrero, con el objeto de someter á la decisión del Congreso esta cuestión: si las mercancías importadas por el dicho señor Bonnet, que fueron despachadas de Ciudad-Bolívar para el interior de Colombia, por la vía

del Meta, en los meses de Junio á Septiembre de 1882, están ó nó sujetas al pago de derechos de importación, al pasar las fronteras de los Territorios de Casanare y San-Martín. La duda nace de que el inciso 5.º del artículo 17 del Código Fiscal, declaraba puertos francos “los situados sobre la frontera en los límites del Territorio que comprendía antiguamente la provincia de Casanare y el Cantón de San-Martín, y de que el artículo 1.º de la ley 61 de 1882, dijo posteriormente: “Cuando en los puertos y Territorios de que tratan los incisos 4.º y 5.º del artículo 17 del Código Fiscal, y el artículo 1.º de la ley 60 de 1881, no existan Aduanas, la introducción de mercancías extranjeras procedentes de dichos puertos y Territorios á los que están contiguos, es absolutamente prohibida. Esta prohibición cesará, lo mismo que la franquicia, desde que en los expresados puertos y Territorios francos se establezcan Aduanas.”

Reconoció, pues, implícitamente esta ley que antes de su expedición y en virtud de la franquicia de los mencionados puertos, sí era permitida la introducción libre de mercaderías extranjeras procedentes de dichos puertos y Territorios á los que están contiguos, y, por tanto, á todo el resto del Territorio nacional.

Resta sólo por examinar desde qué momento fué aplicable á las mercaderías que estaban en vía, la prohibición de la citada ley 61 de 1882. El artículo 7.º de la ley 40 de 1880 dice: que en materia de Aduanas las leyes principian á regir desde que llega al respectivo puerto el periódico oficial en que están publicadas; pero como en la región oriental, ó sea en los límites de los Territorios de Casanare y San-Martín con

los Estados de Boyacá y Cundinamarca no existían Aduanas, no puede precisarse el día ó la fecha en que el mencionado artículo 1.º de la ley 61 de 1882 principió á regir; y lo natural es, consultando el principio general y precepto constitucional que prohíbe dar efecto retroactivo á las leyes, disponer que todas las mercaderías que habían entrado yá por la vía del Meta á los Territorios de Casanare y San-Martín antes de la publicación, en ellos, de la mencionada ley 61 de 1882, no están comprendidas en la prohibición de dicha ley, y pueden pasar libremente de dichos Territorios francos al Territorio contiguo. Por tanto, tenemos el honor de proponeros el siguiente proyecto de resolución:

“Apruébase el convenio celebrado por el Poder Ejecutivo con el señor José Bonnet, con fecha 25 de Enero último, publicado en el número 5,979 del *Diario Oficial*, declarándose: que las mercaderías que dicho señor Bonnet hubiera importado al Territorio nacional hasta la fecha en que se recibió en el Corregimiento de Orocué el *Diario Oficial* en el cual se publicó la mencionada ley 61 de 1882, puedan pasar á los Territorios contiguos libres de derechos de importación. El Poder Ejecutivo hará practicar, como lo dice el convenio, á costa del señor Bonnet, el reconocimiento de dichas mercancías por el empleado ó empleados que él designe, con exhibición ó presentación de todos los documentos comerciales que comprueben plenamente cuáles son las mercancías que fueron importadas al Territorionacional, antes de la publicación de la mencionada ley 61 de 1882.”

Lino Ruiz—W. Jordán.—V. M. Consuegra.

INDICE

	Pág.
Comercio oriental por el río Meta.....	3
Oficios acerca de los lugares y tiempo que han comprendido las franquicias de derechos sobre las importaciones por el Caquetá.....	11
Carta del doctor Jacob Gómez, cura de Medina. . .	14
Decreto del Presidente de Venezuela	14
Carta circular.....	16
Opinión del señor doctor José María Rubio.....	17
Id. del señor doctor Salvador Camacho Roldán....	18
Id. del señor doctor Ramón Gómez.....	20
Id. del señor doctor Francisco Fernández.....	21
Id. del señor doctor R. Rocha Gutiérrez.....	22
Id. del señor doctor Manuel José Angarita.....	23

ÍNDICE.

Convenio con el señor José Bonnet sobre ciertas introducciones por la región oriental.....	25
Documentos á que se refiere el convenio anterior...	29
Refutación hecha por el comisionado oficial.....	36
Opiniones de la prensa.....	42
Informe de la Comisión de la Cámara de Represen- tantes.....	48