

4.a

C
O
P
Y

SIMPSON, SPENCE & YOUNG

8-10 Bridge Street

NEW YORK

JANUARY - FEBRUARY 1926 - NONE

MARCH, 1926

"Invergarry" - 75,000 bbls. crude, Venezuela 39¢ North Hatteras, March.

APRIL - MAY 1926 - NONE

JUNE, 1926

Agwi Steamer - 70,000 bbls. crude, Venezuela 28¢ North Hatteras, 5 trips, commencing July

JULY, 1926 - NONE

AUGUST, 1926

"Pennsylvania" - 65,000 dirty, Curacao 32¢ North Hatteras, August.

SEPTEMBER, 1926 - NONE

OCTOBER, 1926

Agwi Steamer - 70,000 bbls. crude, Venezuela 36¢ North Hatteras, November.

"City of Freeport" - 40,000 bbls. fuel, Curacao 39¢ North Hatteras, November.

NOVEMBER, 1926

"Cecil County" - 70,000 bbls. crude, Venezuela 37¢ North Hatteras, 12 months consecutive voyages commencing Dec/Jan.

DECEMBER, 1926 - NONE

JANUARY, 1927

"Vaba" - 45,000 bbls. crude, Curacao 40¢ North Hatteras, February.

FEBRUARY, 1927 - NONE

MARCH, 1927

"Occidental" - 65,000 bbls. crude, Curacao 56 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, March.

APRIL, 1927 - NONE

MAY, 1927

"Swiftlight" - 60,000 bbls. crude, Curacao 41 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, May.

JUNE, 1927

"Eugene V.R. Thayer" - 70,000 bbls. crude, Aruba 34 $\frac{1}{2}$ Fall River, July.

"Cedarhurst" - 50,000 bbls. Aruba 33 $\frac{1}{2}$ Fall River, July.

JULY - AUGUST, 1927 - NONE

SEPTEMBER, 1927

"Torres" - 50,000 bbls. crude, Aruba 26-1/2 $\frac{1}{2}$ Boston, September.

OCTOBER, 1927

"Miritia" - 50,000 bbls. crude, Curacao 23 $\frac{1}{2}$ New York, September.

"Fred. W. Weller" - 110,000 bbls. crude, Venezuela 21 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, October.

"Albert E. Watts" - 70,000 bbls. crude, Venezuela 21 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, 2 trips, commencing October.

NOVEMBER, 1927

"Elisha Walker" - 70,000 bbls. fuel, Curacao 21 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, Dec.

"W. F. Burdell" - 70,000 bbls. fuel, Curacao 20 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, Nov.

"G. A. Canfield" - 60,000 bbls. fuel, Curacao 20 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, Dec.

"Montana" - 70,000 bbls. fuel, Venezuela 20 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, four trips commencing January.

DECEMBER, 1927

"Beaconoil" - 70,000 bbls. fuel, Curacao 19-2/4 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, Dec.

"Vaba" - 50,000 bbls. " " " " " "

"Overbrook" - 65,000 bbls. crude, Venezuela 18-3/4 $\frac{1}{2}$ " " " "

"Clement Smith" - 70,000 bbls. fuel, Curacao 19 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, Jan.

"Agwisun" - 70,000 bbls. Venezuela 18-3/4 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, Dec.

"Alpha" - 75,000 bbls. crude, Venezuela 18-1/2 $\frac{1}{2}$ North Hatteras, January.

JANUARY 1928

"Durango" - 70,000 bbls. dirty, Venezuela 17-1/2¢ North Hatteras, Jan.
 "W. F. Burdell" - 70,000 bbls. dirty, Venezuela 17-1/2¢ North
 Hatteras, 3 trips, January.

FEBRUARY 1928

"Castana" - 45,000 bbls. crude, Aruba 18-1/2¢ North Hatteras, March.
 "Agwinex" - 90,000 bbls. dirty, Venezuela 18¢ North Hatteras, March.

MARCH 1928

"Tamishua" - 120,000 bbls. dirty, Venezuela 18¢ North Hatteras, March.
 "Derbyline" - 70,000 bbls. dirty, Aruba or Curacao 19¢ North
 Hatteras, March.
 "Dartford" - 50,000 bbls. dirty, Venezuela 21¢ Boston, April.
 "Albert E. Warts" - 70,000 bbls. dirty, Venezuela or Curacao 18¢
 North Hatteras, April.
 "Overbrook" - 70,000 bbls. dirty, Aruba or Venezuela 18-1/2¢ North
 Hatteras, 2 trips, March and April.
 "Agwinex" - 95,000 bbls. dirty, Venezuela 18-1/2¢ North
 Hatteras, March.
 "Hadnot" - 70,000 bbls. dirty, Venezuela 19-1/2¢ North
 Hatteras, April.
 2 Mallory boats - 60,000 bbls. dirty, Venezuela or Aruba 20¢ North
 Hatteras, April.
 "Durango" - 70,000 bbls. dirty, Aruba, Venezuela or Curacao 20¢
 North Hatteras, April.
 "Halsey" - 70,000 bbls. dirty, same as above, April.
 "Herman Falk" - 70,000 " " " " " " "
 "Malabar" - 60,000 " " " " " " "

APRIL, 1928

"Agwistone" - 110,000 bbls. dirty, Venezuela, Curacao or Aruba 19¢
 North Hatteras, April.
 "Hampton Roads" - 70,000 bbls. crude, Venezuela 19¢ North Hatteras, May.
 "Cecil County" - 70,000 " " " " " " "
 "Mabincock" - 70,000 " " " " " " "
 "Malabar" - 60,000 bbls. two trips, same as above, May.
 "Durango" - 70,000 " " " " " " "
 "Malacca" - 70,000 " " " " " " "
 "Halsey" - 70,000 " " " " " " "

MAY 1928

"Cecil County" - 70,000 bbls. crude, Venezuela 16¢ North Hatteras, Spot.
 "Derbyline" - 70,000 " " " " " " "
 "Manatawny" - 47,000 bbls. crude, Venezuela 17¢ North Hatteras,
 June and July.

JUNE, 1928

"Cecil County"- 70,000 bbls. crude, Venezuela 19¢ North Hatteras, June.
 "Agwimex" - 95,000 " " " " " " "
 "Agwistone"-110,000 bbls. crude Venezuela 17-1/2¢ " " "
 "Topila" - 50,000 " " " 19¢ " " "
 "Tamiahua"- 115,000 " " " 18¢ " " July.
 "Cecil County"- 70,000 bbls. crude " 19-1/4¢ " " "
 "Cities Service Fuel" - 70,000 bbls. dirty, Venezuela 19¢ North Hatteras, June.

JULY, 1928

"Aurora" - 70,000 bbls. crude, Venezuela 18¢ North Hatteras, July.
 "Cecil County"- 70,000 bbls. crude, " 16¢ " " "
 "Tamiahua" - 125,000 bbls. crude, " 17¢ " " August.
 "Cecil County" - 70,000 bbls. crude, " 17-1/2¢ North " 2 trips Aug.

AUGUST 1928

"W.E. Hutton"- 70,000 bbls. crude, Venezuela 16¢ North Hatteras, Aug.
 "Hampton Roads"- 70,000 bbls. crude, " " " " "
 "Topila" - 50,000 bbls. dirty, " " " " Sept.

SEPTEMBER 1928 - NONEOCTOBER 1928

"Tamiahua"- 120,000 bbls. crude, Venezuela 15-1/2¢ North Hatteras, Oct.
 "Torres" - 50,000 " " " 17¢ " " "
 "Swiftscout"- 80,000 " " " 16¢ " " "
 "Swiftboat" - 80,000 " " " " " " Nov.
 "Cities Service Fuel"- 65,000 bbls. crude Aruba 18¢ " " "
 "Tamiahua"- 120,000 bbls. crude, Venezuela 15¢/ North Hatteras, two trips, November.

NOVEMBER 1928

"Cities Service Petrol" - 80,000 bbls. crude, Venezuela 16¢ North Hatteras, November.
 "Agwimex"- 95,000 bbls. crude Venezuela 16¢ North Hatteras 6 trips Nov.

DECEMBER 1928

"Hagood" - 70,000 bbls. crude, Venezuela 16¢ North Hatteras, Dec.
 "Stockton" - 70,000 " " " " " " "
 "Tamiahua" - 125,000 " " " 15¢ " " "
 "Tamiahua" - 125,000 " " " " " " Jan.
 "Frontenac" - 75,000 " " " 16¢ " " "
 December and January.
 "Mirita" - 55,000 bbls. fuel, Curacao 16¢ North Hatteras, Jan.
 "Gladysbe" - 50,000 " " " " " " "

JANUARY 1929

"Castana -- 50,000 bbls. fuel, Curacao 16 & North Hatteras, Jan'y.
 "Tamiahua - 120,000 bbls. crude, Venezuela 15 & " " "
 "Dartford - 50,000 bbls. " Aruba 11 & North Hatteras, Jan'y.
 "W.E. Hutton - 70,000 bbls. crude " 13 & " " "
 "Swiftsure - 80,000 bbls. crude Venezuela 17 & North Hatteras, Feby.
 "Tamiahua - 120,000 bbls. " " 16 & " " Feby.
 "Swiftwind - 80,000 bbls. " " 18 & " " "
 "W.F. Burdell 75,000 bbls. " " 18 & " " "

FEBRUARY 1929

"Tracy Bros. - 70,000 bbls. crude, Venezuela 19 & North Hatteras,
 3 trips, Feby.
 "Agvistone - 110,000 bbls. crude, Venezuela 19-1/2 & North Hatteras, Mar.
 "Agwinax - 95,000 bbls. S A M E
 "Glement Smith - 75,000 bbls. crude Venezuela 20-1/2 & North Hatteras, Feb.
 "F.H. Hillman - 115,000 bbls. dirty Venezuela 20 & North Hatteras, two
 trips, Mar.
 "Derbyline - 70,000 bbls. crude, Venezuela 24 & North Hatteras, Mar.

MARCH 1929

"Agwilake - 95,000 bbls. crude, Venezuela 27 & North Hatteras, March
 "Agvistone - 110,000 bbls. " " 27 & " " 3 trips
 Mar.
 "Birkenhead - 75,000 bbls. crude, Venezuela 27 & North Hatteras 3 trips
 Mar.
 "Beta - 65,000 bbls. crude, Venezuela 27 & North Hatteras 2 trips
 Mar.
 "Agwiworld - 75,000 bbls. Crude, Venezuela 28-1/2 & North Hatteras, April
 "Alpha - 65,000 bbls. crude, Venezuela North Hatteras current market
 rate, min. 21 & max. 32 & 6 trips April
 "Agwiworld - 75,000 bbls. crude, Venezuela 28 & North Hatteras, April
 "Agwilake - 95,000 bbls. Crude, Venezuela or Aruba 23 & North Hatteras,
 April
 "Salina - 70,000 bbls. crude Venezuela 28-1/2 & North Hatteras, 2 trips,
 April
 "Stockton - 75,000 bbls. SAME AS ABOVE
 "F.H. Hillman - 120,000 bbls. crude Venezuela 28 & North Hatteras, two
 trips, Apr.
 "D.G. Scofield - 80,000 bbls. SAME
 "San Florentino - 120,000 bbls. crude Venezuela 27 & North Hatteras,
 9 trips, Mar.
 "Citico Service Fuel - 60,000 bbls. crude Venezuela or Aruba North
 Hatteras, 10 months consecutive voyages 24 &
 min. 32 & max; April

APRIL 1929

"Edward L. Boheny - 70,000 bbls. crude Curacao 29 & North Hatteras, April.

MAY 1929

- "Agriworld - 75,000 bbls. dirty, Venezuela 21 & North Hatteras, late May
"Denoon Strett - 80,000 bbls. crude, Venezuela 21 & North Hatteras, May
"Tracy Bros - 65,000 bbls. crude Curacao 22 & North Hatteras, June
"Cities Service Petrol - 95,000 bbls. crude, Venezuela 21 & North Hatteras, June
"Birkenhead - 75,000 bbls. crude, Curacao 23 & Maurer, N.J., June

JUNE 1929

- "Agvinaars - 75,000 bbls. crude Curacao Venezuela or Aruba 23 & North Hatteras, 2 trips, June

JULY 1929

- "Nelson - 45,000 bbls. fuel, Venezuela or Curacao 42 & North Hatteras, July

AUGUST 1929

- "W.W.Mills - 75,000 bbls. dirty, Venezuela or Aruba 39 & North Hatteras Aug./Sept.
"W.E.Hutton - 75,000 bbls. crude and / or gasoil, Venezuela or Aruba 39 & North Hatteras, Sept.

SEPTEMBER 1929

- "Madrono - 55,000 bbls. crude, Curacao 29 & North Hatteras, Oct.
"Dungannon - 70,000 bbls. crude, Curacao 32 & North Hatteras, Oct.
"W.F.Burdoll - 70,000 bbls. crude and/or gasoil, Venezuela 34 & North Hatteras, Oct.

OCTOBER 1929

- "Agvinaars - 75,000 bbls. crude, Venezuela 33 & North Hatteras, Oct.
"Madrono - 55,000 bbls. SAME Nov.
"Lompoc - 70,000 bbls. crude Venezuela 35 & North Hatteras, 2 trips, Nov.
"Rochester - 70,000 bbls. crude, Venezuela 36 & North Hatteras 3 trips Oct.
"Cecil County - 75,000 bbls. crude, Venezuela 41 & North Hatteras, Oct.
"Hagood - 75,000 bbls. crude, Aruba or Venezuela 36 & North Hatteras 12 months consecutive voyages commencing Dec.
"W.W. Bruce - 75,000 bbls. crude, Venezuela 36 & North Hatteras, consecutive voyages until Dec. 31, 1930 commencing Jan'y.
"Cities Service Fuel - 65,000 bbls. SAME

NOVEMBER 1929

- "Madrono - 55,000 bbls. fueloil, Curacao 43 & North Hatteras, Nov.
"Castana - 50,000 bbls. fuel, Curacao 42 & North Hatteras, Nov.
"Castana - SAME Two trips Dec.
"Cassimir - 50,000 bbls. crude Venezuela 43-1/2 & North Hatteras, Nov.
"Cities Service Koolmetor - 75,000 bbls. fueloil Curacao 42 & North Hatteras, Dec.

DECEMBER 1939

- "C.A. Knudsen - 95,000 bbls. crude, Venezuela 35 ϕ North Hatteras 2 trips
Dec./Jan'y.
"Vacuum - 75,000 bbls. crude, Aruba of Venezuela 32 ϕ North Hatteras, Jan'y.
"Rochester " " " " " 31 ϕ " " "

JANUARY 1930

- "Meline - 65,000 bbls. crude or fuel, Curacao 34 ϕ North Hatteras, Feb'y.
"J.M. Danziger - 75,000 bbls. crude or fuel, Curacao 39 ϕ North Hatteras,
Feb.
"Madrono - 55,000 bbls. crude or fuel, Curacao 38 ϕ North Hatteras Feb.
"Dixiano - 40,000 bbls. fuel, Curacao 38 ϕ North Hatteras, Feb.
"Elizabeth Kellog - 50,000 bbls. dirty Venezuela 32 ϕ North Hatteras,
consecutive voyages until Dec. 31, 1930 commencing
Feb.

FEBRUARY 1930

- "Cities Service Fuel - 60,000 bbls. crude, Venezuela 39-1/2 ϕ North Hatteras
Feb.
"Clement Smith - 75,000 bbls. crude or fuel, Curacao 40 ϕ North Hatteras
Feb.
"Garnet Bulings - 75,000 bbls. crude or fuel, Curacao 40 ϕ North Hatteras
Feb.
"W.W. Mills - 75,000 bbls. crude or fuel, Curacao 40 ϕ North Hatteras, Feb.
"Clement Smith - 75,000 bbls. ^{same} Mar.
"Alpha - 70,000 bbls. crude and/or fuel and/or gasoil, Aruba, Curacao
or Venezuela 35 ϕ North Hatteras, 12 months consecutive voyages
commencing March
"Mirita - 55,000 bbls. crude and/or fuel, Aruba, Venezuela or Curacao
35-1/2 ϕ North Hatteras, consecutive voyages to Nov. 30, 1930
commencing March
"Doris Kellog - 50,000 bbls. crude and/or fuel and/or gasoil, Aruba,
Venezuela or Curacao 35 ϕ North Hatteras, 5 months
consecutive voyages commencing April
"Ida Knudsen - 12,000 tons. fuel, Curacao 41 ϕ North Hatteras, March
"Frontonac - 70,000 bbls. dirty, Curacao 42 ϕ North Hatteras, March
"Clement Smith - 75,000 bbls. crude, Curacao 45 ϕ North Hatteras, April

MARCH 1930

- "Wm. Green - 75,000 bbls. crude, Venezuela 35 ϕ North Hatteras, April

APRIL 1930

- "Brandywine - 50,000 bbls. crude, Venezuela 34-1/2 ϕ North Hatteras, 10
consecutive voyages commencing July
"Hale - 75,000 bbls. crude, Curacao 42 ϕ North Hatteras, 2 trips, May

MAY 1930

"Madrono - 55,000 bbls. crude, Venezuela 39 ¢ North Hatteras, May

JUNE 1930

"Madrono - 55,000 bbls. dirty, 2 trips Curacao North Hatteras, 31 ¢
1st trip, 50 ¢ 2nd trip, June/July

JULY 1930

"Cassinair - 45,000 bbls. crude, Curacao 25 ¢ North Hatteras, 2 trips
July

AUGUST SEPTEMBER OCTOBER 1930 - NONE

NOVEMBER 1930 - NONE

DECEMBER 1930

"Inlay - 70,000 bbls. crude, Venezuela 14 ¢ North Hatteras, two trips,
July.

"Malacca - 70,000 bbls. SAME

JANUARY FEBRUARY 1931 - NONE

MARCH APRIL 1931 - NONE

LIQUIDACIONES PENDIENTES

EXPLOTACION DE PETROLEO DE LAS SIGUIENTES COMPAÑIAS:

46

LAGO PETROLEUM CORPORATION

| | | | |
|-----------------------|----|-------------------|-----------------|
| Febrero de 1931 | Es | 595.544.00 | |
| Marzo " " | " | 659.463.40 | |
| Abril " " | " | <u>579.438.10</u> | Es 1.834.445.50 |

VENEZUELA GULF OIL COMPANY

| | | | |
|-----------------------|----|-------------------|-----------------|
| Febrero de 1931 | Es | 494.412.45 | |
| Marzo " " | " | <u>517.089.10</u> | Es 1.011.501.55 |

STANDARD OIL COMPANY OF VENEZUELA

| | | | |
|---------------------|----|------------------|------------------------|
| Marzo de 1931 | Es | 75.756.90 | |
| Abril " " | " | <u>67.098.40</u> | Es 143.855.30 |
| | | | <u>Es 2.989.802.35</u> |

NOTA: - La Venezuela Gulf Oil Company no ha enviado hasta la fecha la explotación correspondiente al mes de abril, por no haberla recibido todavía de su Oficina de Maracaibo, pero según informa el Inspector Técnico de Hidrocarburos dicha explotación fué de TM. 304.952,906, que a Es 1.50 por tonelada son Es 457.429.35. Caracas, 27 de mayo de 1931.

2 989 802 .35
457.429.35

3 447.231.70

Juan de M. J. ...
Comisario ...
...

Caracas, 30 de mayo de 1931.

122° y 73°.

Nº.

4.c

Para el Sr. Juan Torres

Viene observando desde hace algún tiempo este Despacho, las dificultades con que el Ejecutivo Federal tropieza para obtener oportunamente de las Compañías explotadoras de petróleo en el país los datos e informaciones necesarias, de conformidad con el artículo 53 de la Ley sobre Hidrocarburos y demás Minerales Combustibles, al efecto de inspeccionar debidamente "los trabajos de exploración, explotación, manufactura o refinación y transporte de las sustancias a que se refiere esta ley, a fin de averiguar si los concesionarios cumplen con las obligaciones que ella les impone y las que establezcan los reglamentos que les sean aplicables; "no sólo cuando se trata de fiscalizar las operaciones de los concesionarios que causen impuestos, "con el fin de averiguar si se pagan en su totalidad; "sino aún cuando se trata de obtener de las Compañías los datos e informaciones fundamentales para la liquidación del impuesto de explotación de conformidad con el artículo 41 de la citada Ley.

No siempre pueden obtener los Inspectores de Campo los datos que piden en los campamentos o refinación, porque frecuentemente se les contesta que no tienen autorización de darlos y deben ser pedidos en las Oficinas Principales de la ciudad de Maracaibo; éstas a su vez suelen decir para otras informaciones que deben ser solicitados en las Oficinas Principales de Caracas, las cuales tampoco están en posibilidad de darlos siempre al Ejecutivo cuando éste los solicita, porque según parece han de pedirlos

No.

al exterior, como es entre otros el caso más reciente, el de la "Standard Oil Company of Venezuela" la cual participa a este Ministerio en comunicación del día 21 del presente mes que no tiene en su Oficina de esta ciudad los datos "sobre los gastos de transporte y otros que deban deducirse con el fin de fijar la base para la liquidación del impuesto de explotación de los petróleos de "Caripito", de conformidad con el artículo 41 de la Ley sobre Hidrocarburos y demás Minerales Combustibles".

En circunstancias análogas a las expuestas están las Compañías "Lago Petroleum Corporation" y "Venezuela Gulf Oil Company", pues habiéndoseles dicho, en nota de fecha 6 de mayo último, "que las liquidaciones que practique la Dirección Administrativa se ajustarán en un todo a lo pautado en el primer aparte del artículo 41 de la Ley sobre Hidrocarburos y demás Minerales Combustibles", concepto que se les reiteró posteriormente, no han presentado, hasta la fecha, los elementos que han de tomarse en cuenta para la fijación de la base con arreglo a la cual haya de hacerse la liquidación del impuesto de explotación.

Como quiera que tales hechos demuestran que la organización interior de cada Compañía no da facilidad al Ejecutivo para ejercer los derechos antes mencionados, que tiene por los artículos 41 y 53 de la Ley de la materia, llamo la atención de usted, a efecto de que las Compañías que usted representa tomen las disposiciones necesarias para que el Ejecutivo pueda ejercer, sin inconvenientes, esos derechos.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA
MINISTERIO DE FOMENTO

DIRECCION ADMINISTRATIVA Y DE COMERCIO

- 3 -

Se

Con las advertencias de la presente nota, sólo se persigue el fin de que llegado el caso de obtener informes sobre puntos relacionados con las operaciones de la industria petrolera o el de la percepción del impuesto antes mencionado, la fijación de la base para liquidarlo, pueda efectuarse sin discusiones ni retardos, los que importa evitar, porque no sólo son contrarios a la Ley y a la oportuna recaudación de la Renta Nacional, sino que menoscaban la cordialidad o términos amistosos en que deben desenvolverse las relaciones entre el Gobierno Nacional y los concesionarios, para el mayor beneficio de éstos y de aquel.

Dios y Federación,

World Petroleum,
May, 1931.

4.d

F L E T E S

El mercado de fletes aún permanece tranquilo, a pesar de que en estas últimas semanas se han registrado algunas buenas transacciones. Se han pagado 16/9d. por un vapor de 8.500 toneladas, del Mar Negro a Vladivostock, cargamento en abril. Igualmente fué asegurado a 34 centavos el barril, para un cargamento rápido, un vapor de 7.500 toneladas, de California a Shanghai. El "Mijrecht", buque tanque holandés recientemente contruido, de 9.500 toneladas, ha sido asegurado para un cargamento en abril-mayo, del Mar Negro a los puertos franceses del Atlántico, por 7/-, para trasportar productos refinados y (o) bencina. El mercado para los petróleos sucios ha estado muy tranquilo, y prácticamente la única partida de interés que pueda señalarse en el mercado de fletes, es un contrato a plazo aceptado por un vapor de alrededor de 10.000 toneladas de peso muerto, que fijó 3/9d. y por seis meses, para trasportar aceite oscuro en el litoral americano. Recientemente se aseguró un vapor de 9.000 toneladas, para cargamento a principios de abril, de aceite crudo de Aruba a Tenerife, por 6/-. Hay también un cargamento, para la misma fecha, de un buque tanque grande, de Batum a Leningrado, por 10/-, para trasportar fuel y (o) diesel oil.-

A. C. Hardy.

FLETES

El mercado de fletes aún permanece tranquilo, a pesar de que en estas últimas semanas se han registrado algunas buenas transacciones. Se han pagado 16/9d. por un vapor de 8.500 toneladas, del Mar Negro a Vladivostock, cargamento en abril. Igualmente fué asegurado a 34 centavos el barril, para un cargamento rápido, un vapor de 7.500 toneladas, de California a Shanghai. El "Mijrecht", buque tanque holandés recientemente contruido, de 9.500 toneladas, ha sido asegurado para un cargamento en abril-mayo, del Mar Negro a los puertos franceses del Atlántico, por 7/-, para transportar productos refinados y (o) bencina. El mercado para los petróleos sucios ha estado muy tranquilo, y prácticamente la única partida de interés que pueda señalarse en el mercado de fletes, es un contrato a plazo aceptado por un vapor de alrededor de 19.000 toneladas de peso muerto, que fijó 3/9d. y por seis meses, para transportar aceite oscuro en el litoral americano. Recientemente se aseguró un vapor de 9.000 toneladas, para cargamento a principios de abril, de aceite crudo de Aruba a Tenerife, por 6/-. Hay también un cargamento, para la misma fecha, de un buque tanque grande, de Batum a Leningrado, por 10/-, para transportar fuel y (o) diesel oil.-

A. C. Hardy.

X. Miller & Williams

42

disposiciones al demostrar que algunas compañías petroleras
 han estado para combatir el movimiento de la ley sobre hidrocarburos
 contra intereses combatibles.
 Esta es una de las que el Presidente de los Estados Unidos de
 Venezuela se esfuerza la atribución que, de conformidad con el orden
 constitucional del artículo 100 de la Constitución Nacional, tiene para reglar
 dentro las leyes, no puede alterar el espíritu, propósito o rasgo de
 ellas, pues si ello no lo contrario vedado por ese mismo orden,
 contrario, virtualmente, por el fin que se persigue con los referidos
 o sea el de puntar las normas que hayan de observarse para que en apli-
 cación de la ley, resulte, en la práctica, no sólo inútil, sino también lo
 más perjudicial posible. Según esto, un movimiento no puede suponer ni
 restar o menoscabar los derechos y obligaciones que establece la
 ley, es decir, alterar su fondo o esencia; ni establecer modalidades
 que, sean considerables las cosas, tengan a resolverse en concepto al-
 terando; para el caso dentro del radio de la potestad reglamentaria
 de otras disposiciones que se concretan a normalizar el ejercicio de la
 los derechos; tanto en obsequio de los intereses de sus dueños, como de
 los que el Estado tenga por respecto de ellos, y aun de los de los ter-
 ceros que puedan resultar perjudicados por un ejercicio irregular o de-
 cordado de los mismos.
 Examinado a la luz del principio expuesto el movimiento de que
 se trata, se halla que éste no se aparta de aquel en modo alguno. En
 efecto; por dicho movimiento no se han creado, definido o interpretado
 derechos; como tampoco se han impuesto obligaciones nuevas; ni separado
 las establecidas por la respectiva ley; pues no se han reducido las
 obligaciones de las concesiones; no se ha suprimido ni cercenado la obli-
 gación; no se ha declarado que los concesionarios sólo pueden ejercer
 estas o aquellas actividades de petróleo; no se han establecido impues-
 tos; ni se han elevado los legales; ni, por último, se han creado ni

los que, en fin de cuentas, constituyen, legal y jurídicamente hablando, el fondo de los derechos y obligaciones de los concesionarios. Cuanto se ha hecho es fijar las formalidades que deben cumplirse para solicitar las concesiones y otorgarlas; prescribir los requisitos técnicos pertinentes al levantamiento y trazado de los planos, y el procedimiento relativo a la presentación, aprobación o corrección de éstos y a las oposiciones que se les hagan; someter a reglas generales las operaciones de liquidación y recasación de impuestos, a objeto de unificarlas; poner las normas que los concesionarios han de observar para ejercer, en los casos concretos, el derecho de constitución de servidumbre, y el que tienen a la exoneración de los impuestos especiales correspondientes a los materiales y demás artículos que tengan necesidad de introducir con destino a sus operaciones de exploración y explotación mineras; y formular el sistema de inspección y fiscalización de las distintas operaciones de los concesionarios que se ha juzgado conveniente y oportuno llevar a la práctica para resguardo de los intereses del Fisco; en todo lo cual, si en punto aquí recalcarlo, se ha procedido con pleno derecho; porque además de que el ciudadano Presidente de los Estados Unidos de Venezuela tiene, según el texto constitucional arriba citado, la atribución, en general, de dictar los reglamentos de las leyes que los requieran, los concesionarios de minas de hidrocarburos, por su parte, están obligados, en virtud de lo dispuesto por el ordinal 11 del artículo 52 de la Ley sobre Hidrocarburos y demás Minerales Combustibles y por la primera parte del artículo 53 de la misma Ley, a cumplir las disposiciones de los decretos y reglamentos que les sean aplicables, sin perjuicio de los derechos que adquieren por la concesión, los que antes ya se ha visto en qué consisten, así como también que no han sido vulnerados en lo más mínimo. No quebrata, pues, el referido Reglamento, la anterior Ley; por lo que no pasa contra la Constitución; y, como secretario de éste,

puede desde luego sentarse que carece de fundamentos legales la afirmación que en el preámbulo de su Memorandum hacen las Compañías "de que han llegado al convencimiento de que muchas de las disposiciones de ese Reglamento deben ser revisadas o modificadas, a fin de que queden en armonía con la Ley y satisfagan cumplidamente las necesidades de la industria petrolera, en beneficio mutuo del Gobierno y de los concesionarios". Esa afirmación, expresada en términos que no de categóricos, sino más bien de dogmáticos, pueden calificarse, es un mero espejismo con que han pretendido causar sorpresa y dar visos de legalidad a las contadas objeciones concretas que hacen, las cuales no apoyan en preceptos legales expresos o en principios jurídicos, sino en razones baladíes, derivadas de la exclusiva utilidad y conveniencia de ellas, como en seguida se verá, mediante el análisis de cada una de esas objeciones.

1a. Objeción a los requisitos que deben observarse en el levantamiento y trazado de los planos.

Sostienen las Compañías que el Reglamento innova y modifica la Ley, porque impone (Artículos 18 al 46), una serie de requisitos, que se refieren al trazado de la superficie del suelo, que no es el objeto de una concesión de hidrocarburos, y que, por ello no los impone la Ley de 1928, como tampoco los imponían las Leyes anteriores.

Esta objeción presenta un grave error, que es el de atacar en globo los artículos citados. En verdad; no todos ellos se refieren a los mencionados requisitos, porque los que van del 36 al 43 versan sobre el procedimiento para la presentación de los planos, etc., y los que van del 44 al 46, tratan de las prórrogas; por donde se advierte que los artículos que determinan requisitos relativos a los planos, son únicamente los que van del 18 al 35.

Así pues; lo que debe averiguarse es si los artículos últimamente expresados contienen algo que escape del espíritu de la Ley o lo con-

taría. A este respecto es de observar, que los requisitos que ellos imponen se agrupan en dos clases: unos que se concretan a puntos previstos por el artículo 16 de la Ley sobre Hidrocarburos y Demas Combustibles de 1928; y otros en que no hay concordancia puntual con la Ley; pero que están encaminados a lograr la perfección en el levantamiento de los planos y la ~~utilidad~~^{duración} de éstos. Por lo que concierne a los requisitos de la primera clase, como son los pertinentes al ingeniero o agrimensor que levante el plano; al señalamiento del punto fijo y conocido del terreno que ha de servir para la referenda; y a la expresión de las operaciones practicadas, de los linderos, de las concesiones colindantes, de las que distan menos de cuatro kilómetros, y de si el terreno es de propiedad particular, baldío o ejido, la circunstancia misma de hallarse calcados en la Ley, excluye toda posibilidad de que la vulneren; y en cuanto a los de la segunda clase, tampoco pueden tildarse de ilegales, porque ellos se ajustan al espíritu de la Ley, desde luego que ésta al exigir por sus artículos 16 y 17 el plano topográfico, no ha querido otra cosa sino que en todo momento esté precisado el objeto de la concesión; y así es claro que todo lo que, como los requisitos de que se habla, contribuya a la perfección y permanencia de ese precisamiento, estará siempre dentro de su espíritu, propósito o razón.

Dicen las Compañías que si con los requisitos reglamentarios para los planos, lo que persigue el Ejecutivo Federal es obtener por conducto de ellas datos geográficos lo más completos posible, tal objeto se puede lograr sin hacer más gravosos los trabajos de demarcación, pues ellas estarán siempre a la disposición del Ministerio para suministrarle todos los datos topográficos que han recopilado, no tanto durante la mensura de sus concesiones, como en los muchos años de trabajo. A esto puede replicarse que lejos de robustecer su objeción, mas bien la inutiliza, puesto que ellas mismas confiesan paleadamente que

nunca estarán en la imposibilidad de cumplir en los planos que levantan los requisitos reglamentarios.

Alegan, además, que si el Reglamento es legal, y como un Reglamento no puede modificar la Ley, resultaría que todos los planos aprobados en virtud de la Ley de 1928, antes del Reglamento, estarían fuera de la Ley, puesto que esos planos no satisfacen los nuevos requisitos que exige el Reglamento; y que si lo que antes era legal resulta hoy ilegal por virtud del Reglamento, es evidente que esto quiere modificar la Ley. Por lo que atañe a este alegato, desde luego puede declararse inadmisibile; primero, por que no se necesita de gran penetración para caer en la cuenta de que al formularlo, lo que se ha planteado es un gran sofisma, ya que en su fondo confunde de la manera más crasa los conceptos de Ley y de Reglamento, hasta el punto de insinuar que entre uno y otro debe existir una identidad absoluta; y en segundo lugar porque el hecho de que se hayan aprobado planos en ausencia de toda reglamentación, nunca puede dar derecho a nadie para pretender que es así como deben seguirse aprobando.

La última razón que en el asunto plane invocan las Compañías, es la de que ya tienen levantados muchos, de conformidad con las Leyes rectoras de sus concesiones; que si se aplicara el Reglamento a esos planos, habría que rehacer todos los trabajos; y que a causa de no haber tiempo para ello, por estar próximo a vencerse el lapso de la prórroga, caducarían las respectivas concesiones. Bien se vé que esta circunstancia no puede influir de modo alguno para la determinación de si el Reglamento se aparta o no de la Ley; que nos hallamos en el dominio de la prudencia y equidad con que debe proceder todo magistrado al aplicar la Ley; y bajo de este aspecto ya la ha tomado en cuenta el Ministerio, según lo comprueba lo que con los señores Hooker, Boyle, Stabler y Smith ha tratado de palabra y por escrito acerca de ella.

La objeción analizada carece, pues, de fundamentos legales, sea cual fuere el viso por donde se la mire. Por lo mismo, debe sostenerse la reglamentación relativa a los requisitos que han de satisfacer los planos; y tanto más, cuanto que con esos requisitos lo que se persigue es evitar en el levantamiento y trazado de aquellos, irregularidades y defectos que, como los notados en los planos de las concesiones "Monteverde", "El Rosario", "San Juan" y otras, unificadas en Paríj y pertenecientes a la "Rio Palmar Oilfields Corporation", afiliada a la "Standard Oil Company of Venezuela", no sólo como irregularidades o defectos pueden tomarse, sino mas bien como verdaderos abusos.

2. Objeción al artículo 14 del Reglamento:

Este artículo establece la distancia que debe guardarse entre los tanques receptores de petróleo, así como también el revestimiento de mampostería que es necesario dar a los mismos. Lo que impone, pues, son medidas de seguridad para evitar incendios; y como quiera que los concesionarios están obligados a ésto, de conformidad con lo que expresamente dispone el ordinal 6° del artículo 55 de la Ley, es evidente que las Compañías no tienen razón para quejarse contra dicho artículo.

Las Compañías, en previsión de que el Gobierno sostenga el Reglamento, manifiestan que no tendrían inconveniente en observar la providencia del revestimiento de los tanques, cuando la capacidad de éstos sea mayor de tres mil toneladas; pero ni esto debe acordarse, porque al tratarse de materias inflamables o explosivos, no es su cantidad lo que amenaza con el peligro, sino su naturaleza misma.

3a. Objeción al artículo 53:

La formulan en los términos de que el impuesto de consumo se paga únicamente sobre productos vendidos en el País; y que como las ventas no se efectúan en las refinarias, donde el Inspector podría verificarlas, será manifiestamente imposible que cualquier Inspector vea la declaración de los productos vendidos, como lo previene dicho artículo, para los efectos de la liquidación del impuesto. Esto no es cierto: porque las Oficinas principales de las Compañías tienen información diaria de las operaciones que realizan las distintas oficinas que les están subordinadas, y, así, no se ve que exista imposibilidad que comba a las primeras para declarar, ante el Inspector respectivo, las referidas ventas, al paso que se hacen.

4a. Objeción a los preceptos reglamentarios relativos al establecimiento de servidumbres.

Declaran las Compañías que ellas creen que por cuanto la Ley de 1936 y las anteriores las han dado el derecho de establecer servidumbres, tales servidumbres ya no requieren más aprobación o desaprobación.

semejante razonamiento es de lo más falso que pueda darse; y si se admitiera, se echarían por tierra todos los principios que rigen en materia de servidumbres, dando ocasión a que se cometiesen las mayores arbitrariedades. Esto se hace patente al considerar que la Ley dá, en potencia, a los concesionarios, el derecho para constituir servidumbres; pero para que lo puedan ejercer en acto, les impone el deber de acreditar en todos los casos la necesidad que justifique el establecimiento de la servidumbre, puesto que sería ilógico el que autorizara servidumbres innecesarias; respecto a determinadas servidumbres les exige, además, el cumplimiento de condiciones especiales que ella prevé. Los términos del artículo 46 de la Ley sobre Hidrocarburos y demás Minerales Combustibles no dejan duda acerca del particular, pues él se refiere a

las servidumbres que sean necesarias, y comete el ejercicio de las servidumbres sobre aguas del dominio público, a las severas condiciones que pautan los artículos 68 y 69 de la Ley de Minas. Ahora bien; el Ejecutivo Federal no puede permitir que se ejerzan, en los terrenos baldíos y en las referidas aguas, servidumbres que no satisfagan los extremos legales; y, precisamente, precaver la comisión de abusos a este respecto, es el fin que se persigue con las prescripciones de los artículos 68 al 66 del Reglamento. ¿Cómo, pues, objetarlos?

Lo que acaba de exponerse demuestra de modo irrefutable que no tiene apoyo en la Ley la objeción considerada; pero, además, también puede hacerse valer contra ella, que es temeraria, por cuanto, al hacerla, lo que ha predominado es el prurito de objetar. Las Compañías ciertamente, desde hace mucho tiempo, cuando aún ni siquiera se pensaba en reglamentar la Ley, han venido cumpliendo, en la práctica, con los trámites que para el establecimiento de servidumbres prescriben los referidos artículos del Reglamento, como lo comprueban los muchos expedientes relativos a este género de asuntos que reposan en el archivo del Ministerio de Fomento. Así, pues, si ahora objetan esos trámites, no objetan su fondo mismo, sino el hecho de que hayan llegado a estar formulados en el Reglamento; y esto, no es sino un prurito de objetar, que raya en la temeridad.

En. Objeciones al artículo 67:

Consideran las Compañías que les será imposible declarar, en las Listas Previas a que se refiere dicho artículo, el lugar de donde vayan a importar artículos que gocen de la exoneración de impuestos arancelarios.

Tal objeción versa sobre un asunto que no tiene trascendencia alguna; por lo mismo, bien podría prescindirse de discutirla. Sin embargo; bueno es hacer notar respecto a ella, que no es explícito cómo ha de ser posible que Compañías que tienen ya para 10 o más años de estar haciendo operaciones de importación de cosas tan conoci-

das para ellas como son las maquinarias y demás artefactos que utilizan en el beneficio de sus concesiones, no puedan saber, cuando vayan a importar esos artículos, el lugar de donde se los vayan a descahar.

Objeción al párrafo C del ordinal 3º del artículo 37.

De conformidad con ese párrafo, el Inspector Técnico tiene la atribución de visitar las oficinas de los concesionarios, las de los gerentes de las Empresas y las de los demás empleados, a fin de fiscalizar sus operaciones y averiguar si se pagan totalmente los impuestos; pero las Compañías pretenden que debe ser a sus Representantes, a quienes sólo puedan ver los Inspectores. Esta pretensión es infundada, pues el primer aparte del artículo 33 de la Ley de el Ejecutivo Federal el derecho de fiscalizar las operaciones de los concesionarios que causan impuestos, sin trabas ni limitaciones de especie alguna.

7a. Objeción al artículo 32.

Invocando el derecho que según sus títulos tienen para explotar toda el área de las respectivas concesiones, las Compañías tachan de ilegal lo que, por el número primero de dicho artículo, se dispone acerca de la distancia de treinta metros que deben guardar los pozos con respecto a los linderos de la concesión.

Al establecer esa distancia, de ningún modo se ha tenido en cuenta cercenar sus derechos a los concesionarios, pues a razón seguido, en el aparte de ese mismo número, se establece que la distancia prescrita podrá reducirse, cuando ello se pidiere al Ministerio de Fomento, y siempre que se acredite la necesidad de la reducción; o también cuando, según lo permite el artículo 30, los dueños de las concesiones colindantes se pongan de acuerdo para explotar la faja de sesenta metros

formada por la dos de treinta metros de cada concesión, y lo participan al expresado Ministerio. De modo, pues, que lo que se persigue es que la explotación se haga con arreglo a los principios científicos y técnicos de la materia, para evitar los daños que puedan resultar a los yacimientos en perjuicios de la Nación o de terceros, con motivo de la perforación de pozos, &c., a lo cual están obligados los concesionarios, en virtud de lo dispuesto por los ordinales 1º y 4º del artículo 52 de la Ley. No es, pues, ilegal la referida prescripción reglamentaria; como tampoco lo son las demás prescripciones que trae el citado artículo 50 del Reglamento, ya que todas ellas están encaminadas a evitar daños a las personas y a las cosas, y son por lo mismo providencias de seguridad.

Ca. Objeción al artículo 51:

La objeción que formulan las Compañías contra este artículo, y la cual razonan en los términos de que con virtud de sus títulos tienen derecho adquirido para extraer todos los hidrocarburos de las concesiones que son objeto de esos títulos, tampoco es aceptable; desde luego que el permiso que, según el artículo de que se trata, debe pedir el concesionario para proceder a la perforación de los pozos, no se ha establecido con el carácter de acto por el cual se postulan derechos, sino como un medio de participación que ponga al Ministerio de Fomento, y a los Inspectores Técnicos que de él dependen, en capacidad de verificar al, con respecto al pozo de cuya perforación se trate, van a cumplirse los requisitos legales y técnicos; y esto es perfectamente legal, pues según lo estatuido por la primera parte del artículo 53 de la Ley, el Ejecutivo Federal tiene el derecho de averiguar si los concesionarios, en sus operaciones de exploración, explotación, &c., cumplen con las obligaciones que ella les impone y las que establezcan los reglamentos que le sean

aplicables.

En corroboración de lo anterior, puede decirse que algunas de las Compañías que firman el Memorandum, como la British Controlled Oilfields Limited y otras, ya han tenido oportunidad de solicitar el referido permiso para la perforación de muchos pozos, sin que por esto se les haya aparejado ningún inconveniente, lo cual hace ver que el Reglamento en este punto se está aplicando sin tropiezos ni dificultades para los concesionarios, ni para nadie.

9o. Objeción a los artículos 98 al 101:

Prescriben esos artículos la manera de proceder en materia de cementación de pozos. Las Compañías no los objetan por el aspecto legal, sino porque no siempre serán practicables sus previsiones. Así, pues, lo único que cabe responder contra esto, es que se debe esperar que la práctica en la aplicación del Reglamento, haya hecho palpables los inconvenientes a que se refieren las Compañías, para poder resolver lo que se estimare prudente.

10o. Objeción al artículo 103:

Contra ese artículo, que establece providencias para evitar el desperdicio del gas que brota de los pozos, hacen las Compañías varias consideraciones encaminadas exclusivamente a poner en salvo la utilidad y conveniencia de sus Empresas, llegando al extremo de expresar que el desperdicio del gas en todas las explotaciones de petróleo, es inevitable, por lo cual puede compararse a los desperdicios que ocurren en otras explotaciones de productos naturales, como el que constituyen, en las explotaciones de madera, el aserrín, los recortes y los troncos que se queman.

Razonar de ese modo, es razonar desautoradamente y revelar un

franco propósito de no cumplir la Ley, porque ésta, por el ordinal 3 de su artículo 82, impone a los concesionarios la obligación expresa de ejecutar las operaciones de explotación, evitando el desperdicio de los minerales explotados; y por esta razón, no prevalece la objeción considerada.

11a. Objeción a los artículos 103 y 106:

Por el primero de dichos artículos, se ordena que los concesionarios presenten, al octavo día de cada mes, al Inspector respectivo, una relación del petróleo y del gas producidos por cada pozo en el mes anterior; y por el segundo, que esa relación debe referirse al mineral en bruto, así como también que la medición de éste debe hacerse con medidores apropiados.

Sin dificultad se percibe que esas prescripciones tienen sólido apoyo en lo que preceptúan la primera parte del artículo 82 de la Ley y el último aparte de ese mismo artículo. No obstante ello, las Compañías las objetan por impracticables; pero como hasta la fecha no se ha tenido ocasión de corroborar este aserto en casos concretos y prácticos, pues apenas hace un mes que se promulgó el Reglamento, es necesario dejar correr el tiempo para ver cuáles son los inconvenientes con que pueda tropezarse en la aplicación de sus dos referidos artículos.

Y bueno es que no se dejó pasar por alto advertir que la insinuación que hacen las Compañías, de que el informe acerca de la producción puede darse con respecto a las cantidades de hidrocarburos que debían pagar impuestos, es inadmisibile, porque, si no envuelve alguna mira ulterior, es del todo ineficaz; y porque, si la envuelve, como esta no podría ser sino la de pretender hacer alteraciones en el concepto de la explotación real, es claro que dicha insinuación vendría entonces a constituir un valado ataque contra los intereses del Fisco.

12a. Objeción al artículo 107:

Este artículo se concreta al taponamiento de los pozos que se

vayan a abandonar. No cabe duda que las medidas que prescribe son de las que prevé el ordinal 4° del artículo 92 de la Ley; y quizás por penetradas de esto, las Compañías se han limitado a atacarlo por el aspecto de los inconvenientes que dicen puede presentar su aplicación en la práctica. Así, pues, contra esta objeción proceda lo que ya se ha dicho acerca de tales inconvenientes al replicar la objeción a los artículos 98 al 101.

Las Compañías Venezuela Gulf Oil Company, Lago Petroleum Corporation y Creole Syndicate, Limited

adeudan al Fisco Nacional la cantidad de Bs
por no haber pagado integralmente el impuesto de explotación de los petróleos que han explotado desde el año de 1927 hasta el de 1930, inclusive.

4.f

La Ley sobre Hidrocarburos y de las Minerales Combustibles en vigor - en esto idéntica a todas las que anteriormente han regido la materia - establece en el artículo 36, parágrafo 2°, que los concesionarios pagarán "el diez por ciento en efectivo del valor mercantil del mineral explotado en el puerto venezolano de embarque"; y en el primer aparte del artículo 41 dice la misma Ley que ese impuesto se liquidará "sobre la base que se fijará previamente entre el concesionario y el Ministerio de Fomento, del precio medio del artículo, durante el mes anterior, en el mercado que regule dicho precio, deducidos los gastos de transporte desde el puerto venezolano de embarque y los demás que sean menester para la venta".

"Si hubiere discrepancias entre el Ministro de Fomento y el concesionario acerca de la base antedicha, la fijarán uno o tres expertos nombrados de común acuerdo por éste y el Ministro de Fomento, y practicada que sea la liquidación, se le entregarán al concesionario las planillas para su pago dentro de los diez días siguientes".

Así son los términos de la Ley que fija el impuesto de explotación de petróleo y el método o manera de liquidarlo.

El concesionario debe pagar el 10% del valor mercantil del mineral explotado, y para determinarlo, se partirá de la base del precio medio del artículo, en el mes anterior, en el mercado que regule dicho precio.

Esa base será fijada de común acuerdo entre el Ministro de Fomento y el concesionario; y si hubiere entre ellos discrepancias, la fijarán uno o tres expertos por ellos nombrados.

Una vez fijada esa base SE DEDUCIRAN los gastos de transporte desde el puerto venezolano de embarque y los demás que sean menester para la venta.

Por lo tanto, sólo pueden discutir o convenir, el Ministro de Fomento y el concesionario, sobre la fijación de la base del precio medio del producto en el mercado que regule el precio, y de esa base fijada de común acuerdo, imperativamente manda la Ley deducir UNICAMENTE y EXACTAMENTE los gastos de transporte desde el puerto venezolano de embarque y los demás que sean menester para la venta.

Sobre tales gastos no permite la Ley convenio, discusión ni fijación de común acuerdo entre el concesionario y el Ministro de Fomento, ni tampoco en caso de discrepancia permite fijarlos por expertos: se deducirán los gastos efectivamente ocasionados por el transporte y los demás que sean menester para la venta.

Fijada la base del precio medio del artículo en el mercado que regule el precio, bien sea por acuerdo entre el concesionario y el Ministro de Fomento, o por los expertos que ellos nombren en caso de discrepancia, tal fijación será definitiva e irrevisable, aún cuando hubiere habido error en su fijación.

No ocurre lo mismo en cuanto a los gastos que deben deducirse para la liquidación del impuesto. Si se hubieren deducido intencionalmente o por error otras cantidades a más de las del transporte y gastos para la venta; o si se hubieren deducido cantidades mayores que las que efectivamente costaron el transporte y venta, no se ha pagado legalmente el impuesto, y por lo tanto, la errada liquidación, ES REVISABLE, igual que si se hubieren dejado de deducir cantidades incluídas en el costo de transportes y venta, en

cuyo caso el concesionario habría pagado más que lo fijado por el impuesto y tendría derecho a reclamar el reembolso de lo que hubiere pagado de más, por no haber hecho deducción completa de los gastos efectivamente causados por el transporte y venta.

Las cantidades a deducir escapan legalmente a todo acuerdo o convenio entre el concesionario y el Ministro de Fomento, y no pueden ser otras que las efectivamente causadas por el transporte y venta.

Así es la verdad legal y por lo tanto, cualquier error habido en la liquidación del impuesto de explotación es reclamable, a menos que lo impida la prescripción cumplida.

Clara y expresamente establecido en la Ley la manera de liquidar y pagar el impuesto, veámos lo que ocurre en el hecho.

En Oficios de 21 de noviembre de 1927, dirigidos a los representantes de la Venezuela Gulf Oil Company y de la Lago Petroleum Corporation, distinguidos respectivamente con los números 255 y 256, el ciudadano Ministro de Fomento les dice a los dos lo siguiente:

"Aviso a Ud. recibo del Memorandum fecha 29 de octubre p.pdo., en el cual esa Compañía, después de varias conferencias, propone la siguiente forma de calcular el valor del petróleo explotado a los fines del pago del impuesto respectivo:

"Se tendrá como base el precio medio en el mes anterior a cada liquidación, del barril de petróleo Bunker "C" en el mercado de Nueva York, de acuerdo con la cotización diaria que suministra el "Journal of Commerce" que se edita en dicha ciudad, y se deducirá la suma de ochenta centavos oro americano para determinar el valor del petróleo de "La Rosa" (21° a 26.9° Baumé), y la de noventa y cinco centavos oro americano para fijar el valor del petróleo de "Lagunillas" (17° a 20.9° Baumé).

"Este Despacho acepta la proposición, para la liquidación de los impuestos pendientes desde febrero último. Y para las liquidaciones futuras declara vigente la forma adoptada, pero no con plazo determinado, solamente mientras la juzgue equitativa y conveniente, reservándose el Ministerio de Fomento expre-

samente el derecho de suspenderla y proponer otra cuando así lo creyere oportuno, porque no lo autoriza la Ley para celebrar convenios de esa índole con plazos prefijados".

Dios y Federación,

(1). Antonio Alamo.

Se adjunta copia del Memorandum citado de 29 de octubre en el cual las referidas Compañías explican pormenorizadamente las razones y motivos que las llevan a proponer la anterior forma para calcular el impuesto.

Acompáñanse igualmente en dos folios copia de las demostraciones que las citadas Compañías acompañaron a su indicado Memorandum, del "precio del petróleo crudo venezolano en el mercado de Nueva York, con relación al rendimiento por barril DE PRODUCTOS DERIVADOS"; y del VALOR de un barril de petróleo bruto de La Rosa y Lagunillas en los puertos venezolanos de embarque".

Tiene por objeto la primera demostración fijar el precio del petróleo venezolano por el de sus productos de refinación, que son:
para el petróleo de La Rosa (21° a 26.9° Baumé) 100 barriles.

| | | | | | | |
|-----------------------------|-------------|--------------|---------|-----------|----------|-----------|
| <u>Gasolina</u> | 11,75 | Barris. a | \$0.037 | por galón | \$ | 42.93 |
| <u>Petróleo combustible</u> | <u>86,8</u> | " | " | \$1.75 | " barril | \$ 151.90 |
| | | 100 barriles | | | \$ | 194.83 |

Precio por barril \$ 1.9483

Y deduciéndole por los motivos que indica como total de gastos \$ 1,1322
Resulta el valor mercantil de un barril en el puerto venezolano de embarque \$ 0,8161

La segunda demostración se refiere a los petróleos de Lagunillas (17° a 20.9° Baumé) que con igual método resulta valer en Nueva York

\$ 1,8646

Y deducido el total de gastos \$ 1,1322

Da como resultado para el valor mercantil de un barril en el puerto venezolano de embarque

\$ 0,7324

El cuadro "B" tiene por objeto determinar "el costo líquido" de un barril de petróleo crudo en Nueva York, que resulta ser de

\$ 1,3694

para el petróleo de Lagunillas, con un "costo líquido" por barril de petróleo crudo en el puerto venezolano de embarque de

\$ 0,6952

Es de observarse que para el 21 de noviembre de 1927 no habían pagado todavía las Compañías en referencia los impuestos causados desde el mes de febrero de ese año; que fueron las Compañías quienes suministraron al Gobierno los datos e informaciones con las cuales justificaron la proposición que las Compañías le hicieron en el Memorandum de 20 de octubre de 1927, cuya fórmula aceptó el Ministro de la época, que es la que ha servido de norma para liquidar el impuesto de explotación desde el mes de febrero de 1927 hasta el mes de

Es el caso que debido tanto a la superproducción de petróleo en Estados Unidos como a las cifras alcanzadas por la importación de petróleo venezolano a Estados Unidos, se ha pensado seriamente en aquel país en la necesidad o conveniencia de dictar alguna medida que proteja el mercado nacional petrolero americano contra las importaciones del aceite venezolano; y por ello, llevado el asunto a la consideración del Congreso de Estados Unidos, se ordenó a la Comisión de Tarifas americanas que de acuerdo con el artículo 332 F de la Ley de Tarifas americanas del presente año, hiciera el estudio correspondiente para determinar "el costo medio aproximado por barril de petróleo crudo entregado por los campos petroleros de Estados Unidos a las Refinerías situadas en la costa del Atlántico, en los tres años precedentes al de 1930; y el costo medio aproximado actual por barril de petróleo crudo proveniente del Lago de Maracaibo, Venezuela, y entregado a los mismos puntos."

Es decir, que el estudio encomendado a la mencionada Comisión,

corresponde, exactamente al del tiempo en que las Compañías propu-
sieron al Gobierno de Venezuela LA FORMULA PARA EL PAGO Y LIQUIDA-
CION DEL IMPUESTO, y que ha regido como norma hasta el mes de
: los años 1927, 1928 y 1929.

La referida Comisión presentó su Informe al Congreso ameri-
cano el día 7 de febrero próximo pasado, y el Congreso ordenó su
publicación en la Imprenta del Gobierno de Estados Unidos.

La Comisión, para su estudio, pidió a las Compañías explota-
doras en Venezuela los datos e informaciones que creyó necesarios;
las Compañías enviaron los informes y datos solicitados por la Co-
misión, y ésta los verificó posteriormente en los libros de las
Compañías.

De los datos que contiene el Informe de la Comisión de Tari-
fas, resulta:

Que el costo de un barril de petróleo venezolano en
Nueva York ha sido en los tres años indicados:

| | |
|------|-----------|
| 1927 | \$ 1.1835 |
| 1928 | 0.8628 |
| 1929 | 0.7904 |

o sea, término medio en los tres años \$ 0.8898

que fijaron en su Memorandum las Compañías en 1927 \$ 1.3694

o sea una diferencia de

\$ 0.4796

o sea, una inexactitud comprobada de casi 48 centavos oro ameri-
cano por barril.

2°.- Del Informe de la Comisión de Tarifas resulta que
"El costo medio para el transporte por buques tanques, calcula-
do sobre el petróleo venezolano era de

| | |
|---------|--------------------|
| \$ 0.31 | por barril en 1927 |
| \$ 0.24 | " " " 1928 |
| \$ 0.23 | " " " 1929 |

y un costo medio de \$ 0.24 para los tres años."

"Algunas de las Refinerías de la Costa del Atlántico - dice
la Comisión - presentaron en sus informes unos montantes pequeños
para "OTROS GASTOS" no especificados sobre el petróleo venezolano.

Estos han sido agregados a los gastos para el transporte por buques tanques, "Es decir, esos "otros gastos" no especificados están incluidos en los \$ 0.24, costo del transporte desde Paraguaná, Aruba o Curacao hasta Nueva York.

Así resulta oficialmente comprobado que cuando las Compañías mencionadas dijeron al Gobierno que el transporte marítimo de Paraguaná a Nueva York era de \$ 0.40, el flete era por el contrario de \$ 0.31, y que en los cuatro años en que han sostenido al Gobierno esa afirmación, ha sido por término medio, por el contrario, de \$ 0.24, lo que da, por diferencia, la cantidad de \$ 0.16, que indudablemente han cargado al Fisco Nacional por tal respecto.

3°.- Dijeron las Compañías en su Memorandum que los gastos de

"Transporte marítimo desde el Lago de Maracaibo hasta Paraguaná, inclusive gastos de coleta en este lugar y en los puertos de embarque, esto es, todo gastos ocasionado por almacenaje, y transporte del petróleo desde los depósitos en el Lago hasta el costado y abordaje de los buques tanques en Paraguaná, por barril" son \$ 0.2742.

Del Informe de la Comisión de Tarifas resulta que el flete desde los depósitos en el Lago hasta Paraguaná ha sido en los tres años citados de \$ 0.082, lo que da una diferencia de \$ 0.19.22 con la que fijaron en su proposición las Compañías.

No dice el Informe de la Comisión de Tarifas si en los 8,2 centavos están incluidos los otros respetos que especifican en aquella cantidad las Compañías, pero es inadmisibile que puedan llegar a \$ 0.1922 los gastos de almacenaje y trasbordo por barril, tanto más cuanto que según datos en poder del Ministerio, todos los gastos por flete y demás respetos desde la costa del Lago hasta el trasbordo en Paraguaná, son de 14 centavos.

Por consiguiente, no dijeron tampoco la verdad las Compañías al Gobierno en este respecto, y por ello ha dejado el Fisco de

recibir durante cuatro años, por ese respecto, la diferencia
entre

 \$0.2742
y 0.14

o sean \$0.1342 por barril de petróleo explotado en
ese tiempo.

Han venido además cargando las Compañías al Gobierno las
siguientes cantidades :

Caleta, almacenaje y acarreo al lugar de ventas \$0.10
Gastos de venta al por mayor 0.10

En cuanto a la primera partida, no la pagan los explota-
dores; tanto es así que, como arriba hemos visto, los gastos
de desembarque y almacenaje del petróleo a la llegada a Esta-
dos Unidos están incluidos en los gastos de transporte por bu-
ques ^{tanques} del océano, en el cuadro N°8 del Informe de la Comisión
de Tarifas, en el anexo N° de esta opinión.

Y en cuanto a los pretendidos "Gastos de venta al por
mayor" son absolutamente injustificados y por lo tanto carga-
dos al Gobierno indebidamente.

Es cierto que esa cantidad se cobra en Estados Unidos por
los corredores e intermediarios que efectúan las ventas al por
mayor. Pero es el caso que el petróleo venezolano no tiene
mercado en ninguna parte, nunca se lo ha vendido sino directa-
mente entre Compañías, con prescindencia de todo género de in-
termediarios. Son los propios explotadores los mismos refina-
dores, y excepcionalmente refinan petróleos de otros explota-
dores sin comprárselos. Por esa circunstancia no ha tenido
nunca cotización en ningún mercado el petróleo venezolano,
tanto así, que para fijarle algún precio a los efectos del im-
puesto, es que, como luego explicaremos, las propias Compañías
lo confiesan en su Memorandum de 29 de octubre de 1927, y es
por ello que lo asimilan al tipo llamado Bunker "C", y por eso

acompañaron la demostración del valor del petróleo venezolano por el de sus productos de refinación.

La Comisión de Tarifas explica cuáles son los servicios de los intermediarios o vendedores que justifican esa partida de \$0.10 por barril en Estados Unidos, y ninguno de los servicios allí enumerados lo prestan las Compañías explotadoras, y por lo tanto, no pueden cargar al Gobierno ese gasto que no hacen. Véase el anexo N°

Como resultado de la comparación de las cifras indicadas por las Compañías al Gobierno, y de las que resultan del Informe de la Comisión, aparece lo siguiente :

que según la proposición de 1927, las Compañías han venido deduciendo del precio del Bunker "C" las siguientes cantidades, que comparamos con los datos oficiales del Informe de la Comisión de Tarifas :

Ante tales hechos y de acuerdo con lo que la Ley dispone cabe la pregunta : ¿Han pagado íntegramente las Compañías el impuesto de explotación? Mi contestación es rotundamente negativa.

En efecto, han deducido por gastos de transporte cantidades superiores al costo de los transportes, y aún cargado indebidamente al Gobierno y hecho la deducción de ellas ilegalmente, y por lo tanto, procede legalmente el cobro de las cantidades que no han pagado por esos respectos, desde febrero de 1927 hasta el mes de enero de 1931.

Piensan probablemente las Compañías que no proceda el reclamo, porque el Ministro de Fomento aceptó en noviembre de 1927 la fórmula que ellos propusieron para la liquidación del impuesto, pero en concepto si así pensaron, están equivocadas.

Basta para concluir así, examinar el Memorandum, la proposición, la aceptación del Ministro y lo que dispone la Ley.

Tuvieron en mente las Compañías, en su Memorandum citado, buscar un método sencillo y práctico para la liquidación del impuesto, y creyeron obtenerlo en la forma siguiente :

Se liquidará el impuesto sobre la base del precio medio en el mes anterior a cada liquidación, del barril de petróleo Bunker "C" en el mercado de Nueva York, de acuerdo con la cotización diaria que suministra el "Journal of Commerce" que se edita en dicha ciudad, y se deducirá la cantidad de ochenta centavos oro americano para determinar el petróleo de La Rosa (21° a 26.9° Baumé), y la de noventa y cinco centavos oro americano para fijar el valor del petróleo de "Lagunillas" (17° a 20.9° Baumé).

Analizada así la proposición, convinieron las Compañías y el Ministro en que el precio del petróleo venezolano es el mismo que tenga el tipo Bunker "C", y que el precio será el

término medio de éste según las cotizaciones del "Journal of Commerce" que se edita en Nueva York.

En esa forma fijaron a Nueva York como el mercado que regula el precio, que es un hecho fuera de dudas; que el precio del petróleo venezolano por falta de cotización, será el precio que tenga el Bunker "C" al cual técnicamente es asimilable, por su semejante rendimiento de fuel oil y gasolina, y que el término medio será el que resulte de las cotizaciones del "Journal of Commerce", cuya autoridad es insospechable. Por lo tanto, en esta parte, usaron las Compañías y el Ministro del derecho que el artículo 41 les da para fijar la base del precio, de común acuerdo.

Y así fijada la base del precio medio en el mes anterior en el mercado que regule el precio, de común acuerdo, falta tan sólo averiguar si los ochenta centavos fijados para el petróleo de La Rosa y los noventa y cinco para el de Lagunillas, son las cantidades que, como ordena la Ley, son las únicas que deben deducirse, y sobre cuya fijación, carecan en absoluto el concesionario y el Ministerio para ponerse de acuerdo o fijarlas por convenio alguno : pues deben sólo deducirse "los gastos de transporte desde el puerto venezolano de embarque y los demás que sean menester para la venta".

Y como quiera que se han deducido 80 y 95 centavos, respectivamente, en lugar de \$0.3790, que han sido los gastos efectivos de transporte y demás, no se cumplió la Ley, y por lo tanto, no se pagó íntegramente el impuesto, pues no podían el concesionario ni el Ministro fijar de común acuerdo, ni por expertos, esa cantidad.

Las Compañías están en la obligación de cumplir la Ley; ésta les manda deducir únicamente los gastos de transporte desde el puerto venezolano de embarque y los demás que sean neces-

sarios para la venta. Las Compañías conocen las cifras exactamente de esos gastos y son esas cifras exactas de sus costos, las que sólo están autorizadas a deducir de la base del precio medio del artículo en el mercado que regula el precio.

En noviembre de 1927 las Compañías proponentes sabían perfectamente lo que les había costado el transporte y venta de sus productos desde febrero a noviembre, y no obstante, dieron cifras falsas al Gobierno en su Memorandum y proposición citadas, como la Comisión de Tarifas lo ha comprobado en los propios libros de esas Compañías. No podían ignorar éstas, en octubre, cuando hicieron su proposición al Gobierno, que el transporte Paraguán, Aruba-Curacao, Nueva York, había sido, por término medio, de \$0.27 en ese año de 1927, y dijeron, en cambio, al Ministro, que era de \$0.40.

No podían ignorar que el flete del Lago a Paraguán, Aruba-Curacao, les costaba en ese año 14 centavos, o sean 8,2 centavos por flete, y la diferencia, por almacenaje y calota, etc., y, en cambio, dijeron al Ministro que esos gastos eran de \$ 0.2742.

No podían ignorar las Compañías que no pagaban comisión alguna por comisión de venta al por mayor, ni tampoco por calota en Nueva York, porque este último está incluido en el flete de los buques tanques, como lo afirma la Comisión de Tarifas, y porque nunca se vendió petróleo venezolano al por mayor, por intermediario alguno. Sin embargo, engañaron al Ministro cargando \$0.20 por ambos respectos.

Es indudable ante estos hechos que las Compañías, que están por la Ley obligadas a decir la verdad, no la dijeron, y que suplieron intencionadamente datos falsos al Ministro.

Alegarán probablemente las Compañías, que por qué aceptó esas cifras y deducciones el Ministro; y es sencillamente, porque hizo el honor inmerecido de creer honorables a las Compañías,

quienes estaban obligadas a deducir sólo las cantidades legales, cantidades que la Ley no permite variar por convenio o acuerdo alguno, sino que son las que sean en realidad los costos de transporte y demás necesarios para la venta; que esas cantidades serían ciertas o falsas, no porque las aceptase u objetara el Ministro, sino porque fueran verdaderas o nó. Y a quienes burlan la buena fé oficial y administrativa, la Ley castiga precisamente con el reembolso de lo que ^{se} hubiere dejado de pagar.

Pero hay más, y es que no sólo estaba entonces el Ministro en la imposibilidad de discutir las cifras que como verdaderas se le dieron, sino que lo ha estado hasta ahora el Ministerio de Fomento, y lo está en la actualidad el "United States Shipping Board Merchant Fleet Corporation", a pesar de su autoridad, como lo declara esa Corporación a la Secretaría de Estado de los Estados Unidos, y ésta lo comunica a la Legación de los Estados Unidos de Venezuela en Washington, porque el transporte de petróleo está controlado por las Compañías petroleras interesadas, cuando no ha sido hecho por su propia cuenta; y esta es la razón de que aparezcan relativamente pocos datos durante el período, puesto que no se dan al público esos datos. La cotización actual en el mercado es de unos a 15 centavos por barril". Estas son palabras de la Secretaría de Estado en Washington, y en copia se anexan la comunicación que por el Secretario de Estado firma Francis White y la carta que adjunta del "Shipping Board".

Así, pues, no cabe falta alguna imputable al Ministro de Fomento en no haber objetado las cifras que le comunicaron las Compañías, porque éstas estaban en la obligación de decir la verdad, conforme a la Ley y a la moral, y porque haciendo las Compañías su propio transporte o controlando ellas el transporte cuando no lo hacen por su propia cuenta, han tenido en la ignorancia no sólo al público en general, sino al Gobierno de Vene-

zuela y al "Shipping Board". Si ha sido posible esclarecer la verdad y comprobar la falsedad de las afirmaciones en su proposición acompañada con el Memorandum de 1927, débese a la imposibilidad de haber podido engañar también al Congreso de los Estados Unidos, cuya Comisión de Tarifas pudo alcanzar la verdad en los libros de las Compañías.

Por lo tanto, es absolutamente innecesario averiguar si estaba o nó facultado el Ministerio de Fomento para aceptar una falsa declaración, que no lo estaba, y por lo tanto, en nada influye su aceptación para cubrir con la legalidad un engaño hecho por las Compañías a la Nación venezolana y al Fisco Nacional.

La reclamación es legalmente procedente, porque no cumplieron las Compañías una obligación legal, la de pagar íntegramente el impuesto de explotación, con la agravante de haber engañado al Fisco con una declaración falsa sobre impuestos.

Semejante actitud, con la cual no sólo han pretendido las Compañías defraudar al Fisco Nacional, no es sólo una cuestión de mero interés económico y ya ello sería suficiente al reclamo, pues se trata de más de de bolívaros que han dejado de pagar y están en la obligación de pagar; sino que tiene además un aspecto aún más grave que el económico, pues se trata de una falta inexcusable, la de haber burlado la Ley y faltado al respeto que merece la Nación.

Tan seguro es mi convencimiento del derecho que a la República existe en el reclamo de las cantidades debidas, que no obstante de que debe este asunto ser decidido por los Tribunales nacionales; a pesar de que estoy seguro de que las Compañías no permitirán que se las demande y pagarán antes de exponerse al escándalo consiguiente; yo no vacilaría en someter el asunto, si en ello no fuere envuelto la dignidad nacional, a

la decisión de los Jueces de la Corte Suprema de los Estados Unidos, como árbitros, y allí como aquí, se declararía con lugar el reclamo.

No debe olvidarse cómo en los Estados Unidos castigan el más pequeño engaño a la Nación americana, y así, es causa de expulsión, sin más procedimiento, la falsa declaración que algún extranjero haga a las ingenuas preguntas que la Nación le hace para permitirle la entrada al país. La falsa contestación a cualquiera de ellas es motivo de expulsión por indeseable.

Caracas, 31 de mayo de 1951.

TRADUCCION

SIMPSON, SPENCE & YOUNG
8-10 Bridge St.

4.9

Nueva York, junio 3, 1931.

Ministerio de Fomento,
Estados Unidos de Venezuela,
Caracas, Venezuela.

Señor :

Le acusamos recibo de su carta de mayo 21, N°522.

Estamos en capacidad de suministrarle los fletes por buques tanques pagados desde 1926 hasta la fecha, por petróleo crudo trasportado de Venezuela, Aruba y Curazao a Estados Unidos; suponemos que son para puertos al Norte de Cabo Hatteras. Por supuesto, que también ha habido algunos buques fletados para puertos estadounidenses del Golfo de México. Podemos dar el nombre de los barcos, cantidad de aceite trasportado, etc.

Es difícil darle informes definitivos sobre los gastos de desembarque por barril de petróleo crudo, a su llegada al punto de destino. El único gasto sería el costo del bombeo a tierra del cargamento y el impuesto marítimo sobre el barco, gastos que asumen siempre los propietarios del barco. Además, existen gastos generales de administración, tales como los de los muelles, instalaciones de tuberías y otros, que es difícil determinar en dólares y centavos.

Nosotros, como corredores para la venta de cargamentos de aceite, generalmente tenemos una comisión de venta de 2 ¢ por barril vendido, aunque en ciertas ocasiones estamos obligados a aceptar 1 ¢ por barril cuando las condiciones están garantizadas.

Estaríamos preparados para facilitarle una lista completa de datos respecto a dichos buques-tanques, datos tomados de nuestros archivos, por un precio de \$ 150.00. Solicitaríamos nos diese un

lapso de tres ó cuatro días para recopilar estos datos, en caso de que el precio sea de su conveniencia.

Asimismo, podríamos suministrarle dichos datos mensualmente, pero por los momentos los arribos de tanques de Venezuela a Estados Unidos son pocos y con largos intervalos. Sinembargo, una vez que el mercado haya mejorado, habrá sin duda alguna un número considerable de barcos fletados para este negocio. En caso de que usted desee estos datos mensualmente, podríamos convenir en un precio fijo para dicho servicio.

En espera de su contestación, somos, etc.

SIMPSON, SPENCE & YOUNG

(f) ilegible.

AV.

Caracas, 3 de junio de 1931.

122° y 73°.

588.

4.h

Señor F. C. Pannill,

LAGO PETROLEUM CORPORATION,

Presente.

Desde el mes de febrero de 1927 ha venido este Despacho liquidando el impuesto de explotación de petróleo, de acuerdo con la forma que esa Compañía propuso y que el Ministro de Fomento aceptó, en nota de 21 de noviembre de 1927, distinguida con el N° 256, es decir, deduciendo del precio medio del petróleo combustible Bunker "C", en el mes anterior, 80 y 95 centavos para los petróleos provenientes de los campos de La Rosa y Lagunillas, respectivamente; porque la Compañía que Ud. representa dijo a este Despacho que los costos de transporte y demás necesarios para la venta, que de aquel precio debían deducirse, de acuerdo con el artículo 40 de la Ley sobre Hidrocarburos y demás Minerales Combustibles de 1925, eran de \$0.88.22, especificados así:

" Costo de entrega, transporte
y manejo desde puerto venezo-
lano de embarque hasta a bordo
buques de gran calado en Aruba,
A.H. \$0.2972

Transporte de Aruba
a Nueva York 0.38

Gastos de venta 0.205

\$0.8822 "

No dudó este Despacho de la exactitud al aceptar como verdaderas esas cifras, tanto más cuanto que esa Compañía hace el propio transporte y venta de los productos obtenidos de esos petróleos.

Señor F. C. Paanill,
LAGO PETROLEUM CORPORATION.
Nº 2.-

Pero es el caso que de los datos e informaciones suministrados por las Compañías explotadoras de petróleo en Venezuela a la Comisión de Tarifas de Estados Unidos que aparecen en el Informe oficial de dicha Comisión, resultan las cifras siguientes para los años de 1927 a 1929:

Trasporte marítimo desde la costa del Lago de Maracaibo hasta el punto de trasbordo en:

| | |
|------------|----------|
| 1927 | \$0.0937 |
| 1928 | 0.0840 |
| 1929 | 0.0769 |

Con un término medio de \$0.0828 en los tres años (Informe de la Comisión de Tarifas presentado al Congreso americano, página 22, cuadro 5)

Costo de transporte marítimo y "otros gastos" desde el punto de trasbordo hasta las refinerías de la costa del Atlántico de Estados Unidos:

| | |
|------------|----------|
| 1927 | \$0.3111 |
| 1928 | 0.2356 |
| 1929 | 0.2288 |

Con un término medio de \$0.2428 en los tres años (Informe de la Comisión de Tarifas presentado al Congreso americano, página 29, cuadro 8)

Las cifras anteriores dan como total de gastos de transporte y "otros gastos", desde la costa del Lago de Maracaibo hasta las refinerías de la costa del Atlántico de Estados Unidos, la cantidad de \$0.3256, por término medio en los tres años, en vez de \$0.6772, que por transporte solamente dió esa Compañía a este Despacho en 1927.

Las cifras que la Secretaría de Estado de los Estados Unidos ha suministrado al Gobierno de Venezuela, por medio de su Legación en Washington, y las que de diversas fuentes ha obtenido este Ministerio, le convienen que esas cifras se mantuvieron

✓✓
Señor F. C. Pannill,
LAGO PETROLEUM CORPORATION.
Nº 3.-

durante el año de 1930 y tuvieron un rápido descenso, hasta llegar a ser de 14 centavos en el mes de diciembre de aquel año y primeros meses de 1931.

Es por las anteriores razones, y por la de considerar injustificada la deducción de \$0.205 que desde 1927 ha hecho esa Compañía por razón de "gastos de venta", por lo que este Despacho considera inaceptables las proposiciones que la Compañía que Ud. representa ha hecho con fechas marzo 23, abril 23 y mayo 16 del presente año.

Sírvase hacer su proposición de acuerdo con lo que dispone la Ley y con los costos comprobados de transporte y otros necesarios para la venta, o si Ud. prefiere, para más fácil y pronto entendimiento, este Despacho vería con agrado el que Ud. considerase el asunto con los señores doctores Guillermo Zuloaga, Gustavo Manrique Pacanins y J. M. Betancourt Sucre, Inspector Técnico General de Hidrocarburos, Consultor Jurídico y Director Administrativo y de Comercio de este Ministerio, respectivamente, comisionados por este Despacho con ese objeto para la más cordial solución de este asunto.

Dios y Federación,

OAG.

4.1

LIQUIDACIONES PENDIENTES

POR EXPLORACION DE PETROLEO DE LAS SIGUIENTES COMPAÑIAS:

LAGO PETROLEUM CORPORATION

| <u>1931</u> | <u>Impuesto</u> | <u>Parcial</u> | <u>Sub-total</u> | <u>Total</u> |
|-------------|-----------------|----------------|------------------|-----------------|
| Febrero | 7-1/2% Es 1.50 | | Es 595.544.00 | |
| Marzo | 7-1/2% Es 1.50 | | " 659.463.40 | |
| Abril | 7-1/2% Es 1.50 | | " 579.438.10 | Es 1.834.445.50 |

VENEZUELA GULF OIL COMPANY

| | | | | |
|---------|-------------------------|--|---------------|-----------------|
| Febrero | 11-1/4% id Es 20.876.20 | | | |
| | 7-1/2% id " 38.320.65 | | | |
| | 11-1/4% id " 435.315.60 | | Es 494.412.45 | |
| Marzo | 11-1/4% id Es 23.991.50 | | | |
| | 7-1/2% id " 41.510.00 | | | |
| | 11-1/4% id " 451.587.60 | | " 517.089.10 | |
| Abril | 11-1/4% id Es 23.594.15 | | | |
| | 7-1/2% id " 36.328.45 | | | |
| | 11-1/4% id " 397.508.75 | | " 457.429.35 | Es 1.468.930.90 |

STANDARD OIL COMPANY OF VENEZUELA

| | | | | |
|-------|-------------|--|--------------|-----------------|
| Marzo | 10% Es 2.00 | | Es 75.756.90 | |
| Abril | 10% Es 2.00 | | " 67.098.40 | Es 143.855.30 |
| | | | | Es 3.447.231.70 |

Caracas, 6 de junio de 1931.

PETROLEO CRUDO CONSUMIDO EN LAS MINAS

4.8

1931

GULF

| | | |
|---------------|--------------------|-------------|
| Enero | TM. 191,258 | |
| Febrero | " 374,818 | |
| Marzo | " 29,758 | |
| | <u>TM. 595,834</u> | TM. 595,834 |

LAGO

| | | |
|---------------|--------------------|--------------------|
| Enero | TM. 36,493 | |
| Febrero | " 118,360 | |
| Marzo | " 140,602 | |
| | <u>TM. 295,455</u> | TM. 295,455 |
| | | <u>TM. 891,289</u> |

AV.

H.K.

Dr. J.V.Lopez Rodriguez

Debe

Planillas enviadas con fecha 30 de mayo de 1931

1 punto

Impuesto inicialBs. 8.400.--

Planillas enviadas con fecha 12 de junio de 1931

Impuesto superficial hasta primer trimestre de 1930.....Bs. 57.566.15 (11)

2

Liquidaciones hechas con fecha de hoy que corresponden hasta el segundo trimestre de 1931.

" 91.489.40 (12)

Bs.167.455.55

Caracas: 17 de junio de 1931.

(1) Cuatro trimestres

(2) Cinco "

No 626

Caracas, 17 de junio de 1931.

122° y 73°

4.2

Señor Jordan Herbert Stabler,
Representante de la VENEZUELA GULF OIL COMPANY,

Presente.

En contestación a su nota de fecha de hoy, cúmpleme advertirle lo siguiente:

Es por culpa imputable a esa Compañía que no ha sido fijada la base para la liquidación del impuesto de explotación de hidrocarburos, puesto que las proposiciones formuladas hasta hoy por la Compañía, no están de acuerdo con la Ley, por no haber dado usted todavía las cifras exactas de los gastos de transporte y otros, como lo ordena el artículo 40 de la misma, con la circunstancia especial de haberse desatendido las insinuaciones de este Despacho para que las suministrara.

Por otra parte, no cabe la menor duda que la Compañía, en todo caso, está obligada a pagar el mínimum fijado por la Ley: es conforme a ese mínimum que se le han liquidado las planillas, mientras suministra tales cifras.

Dios y Federación,

No. 627

Caracas, 17 de junio de 1931.

122° y 73°

4.m

Señor Fitzhugh Carter Pannill,
Representante de la LAGO PETROLEUM CORPORATION,
Presente.

En contestación a su nota de fecha 15 del actual,
cúmpleme advertirle lo siguiente :

Es por culpa imputable a esa Compañía que no ha
sido fijada la base para la liquidación del impuesto
de explotación de Hidrocarburos, puesto que las pro-
posiciones formuladas hasta hoy por esa Compañía, no
están de acuerdo con la Ley, por no haber dado usted
todavía las cifras exactas de los gastos de transporte
y otros, como lo ordena el artículo 40 de la misma,
con la circunstancia especial de haberse desatendido
las insinuaciones de este Despacho para que las sumi-
nistrara.

Por otra parte, no cabe la menor duda que la
Compañía, en todo caso, está obligada a pagar el mí-
nimum fijado por la Ley : es conforme a ese minimum
que se le han liquidado las planillas, mientras sumi-
nistra tales cifras.

Dios y Federación,

El cargo de compra o comisión sobre compra y venta. 4. n

El intermediario entre el productor y las Refinerías es la Compañía Compradora.

Algunas Compañías compradoras de petróleo crudo compran para su propio uso o para el uso de Compañías de refinación aliadas, otras compran el petróleo crudo para venderlo después, todo o en parte.- La Texas Company, Gulf Oil Corporation, The Mid-West Refining Company, The Standard Oil Co. de California, The Union Oil Company of California, y la Associated Oil Company tienen departamentos de campos que compran para sus propias refinerías.- Las compras de la Standard Oil Co., de Louisiana, the Humble Oil & Refining Co. y la Magnolia Petroleum Co. están destinadas a sus propias refinerías o a las de sus casas principales, la Standard Oil Co. de New Jersey, y the Standard Oil Co. of New York.- La Compañía Stanolind Co. compra en parte para su casa principal The Standard of Indiana, y en parte para venta.- The The South Penn Oil Co. y the Prairie Oil & Gas Co. y otras compran especialmente el petróleo para venderlo después.

Las ventas de petróleo crudo a las Refinerías por línea de tubería o por medio de las Compañías compradoras se hacen generalmente según un precio al entregar.- (delivered price)

El precio al entregar de la Prairie Oil & Gas Co. es el precio medio pagado por el petróleo crudo del Mid Continent durante el mes en el que se entregó el petróleo, más una comisión de venta de 10 por ciento por barril, más los gastos de colocación, más el costo de transporte por línea troncal. (3)

La comisión sobre la compra no ha sido relatada separadamente en los informes de las Compañías que compran para su propio uso, siendo esta incluida en el precio pagado por el petróleo y la Comisión tuvo que emprender una investigación para segregarse esta comisión de venta como elemento separado.- Este montante se agregó a los otros gastos para el cálculo de los costos al entregar y tuvimos el mayor cuidado en dis-

tinguir este gasto de los otros, porque en algunas Compañías va incluido en el costo de transporte por líneas de tuberías

La Comisión sobre la compra en el area Mid-Continent Gulf es de 10 cents. por barril.- Los directores de las Compañías compradoras dicen basándose en una larga experiencia que el montante medio de 10 cents. por barril, comprende a los servicios siguientes:

(a) El trabajo de departamento legal para verificar los contratos de arrendamiento y determinar el verdadero propietario del petróleo, y saber si pertenece a la Compañía que hizo la perforación o a los propietarios de los contratos de arrendamiento o al propietario del terreno, y para averiguar la proporción que se debe al poseedor de la "Royalty".- Pueden resultar turbaciones cuando se presentan después herederos menores, fideicomisarios de personas anormales, indios, corredores, o varios poseedores de la "Royalty".- Si la Compañía compradora entrega dinero para el petróleo comprado a una persona que no es el verdadero propietario, puede obligarla el Tribunal a pagar por segunda vez el mismo montante al propietario legítimo.-

(b) Hacer arreglos para el transporte del petróleo del tanque de clarificación cerca de los pozos por las líneas colectoras y líneas principales hasta las Refinerías.- La Compañía compradora se ocupa de la liquidación de las facturas de transporte, atiende a las pérdidas, averías, y evaporación durante el transporte.

(c) La Compañía compradora busca una refinería a la cual vende el petróleo crudo.

(d) La Compañía compradora tiene importantes sumas de dinero invertidas en tránsito y en depósitos.- Para suministrar a las refinerías iguales cantidades de petróleo cada día, es necesario que la Compañía compradora tenga sus líneas de tuberías llenas de petróleo y también depósitos de petróleo en varios puntos.- Las Refinerías trabajan por temporadas y este factor aumenta la necesidad de tener grandes cantidades de petróleo en depósito.- No solamente tiene la Compañía compradora los

gastos de depósito sino que tiene también el riesgo de pérdidas de petróleo por evaporación; de disminución de gravedad del petróleo por evaporación de las primeras fracciones (first fractions); y riesgo de pérdidas por una baja de los precios.

- (3) Reparto de la Comisión Federal de Comercio sobre los precios, beneficios, y competencia de la industria petrolera.

Señor

Herbert Stabler,

Representante de la Venezuela Gulf Oil Co.

4. n

Cúpleme manifestarle que en vista de que las compañías explotadoras de petróleo del país pagan impuesto de explotación por el gas natural explotado en plantas para la extracción de gasolina o empleado como combustible, este Despacho espera que de ahora en adelante proceda su compañía a medir exactamente el gas natural que consuma como combustible, ya que su representada no tiene aún plantas para la extracción de gasolina de gas, y liquide mensualmente los impuestos correspondientes.

En la Gaceta Oficial No.17.444 de 11 del presente fué publicado el Convenio que celebró este Despacho con la Lago Petroleum Corp., para el efecto de la liquidación ~~del~~ impuesto de explotación de gas natural.. Si su representada encuentra equitativo dicho convenio, sírvase manifestarlo a este Despacho, y hacer una proposición mensual de acuerdo con el referido ~~convenio~~.

Por venir sin comprobantes indispensables para toda cuenta, había resuelto este Despacho no considerar proposición el viejo sistema sometido por Uds. en noviembre 29 de 1927, que ha venido rigiendo, hasta verlo repetido en sus notas de 23 de marzo y abril últimos. 4.0

Y es que sorprende el que se asevere hoy en un documento, que tal son esas solicitudes, que los fletes son 27 centavos americanos por barril de Maracaibo a Aruba y de 40 de esta Antilla o Paraguán a Nueva York, porque con los elementos suministrados por esa Compañía a la Comisión de Tarifas del Senado americano, con los que el Excmo. Sr. Ministro de Estado americano suplió a nuestra Cancillería obtenidos del Shipping Board americano y con relaciones de fletes igualmente recibidos de la firma Simpson, Spence & Young también americana, está el Despacho a mi cargo en capacidad de comprobar que esos fletes lejos de ser 67 centavos por barril, han sido de 32, habiéndolo llegado ultimamente a 14 centavos.

Así mismo no hay razón que justifique los 10 centavos por barril cargados por venta al por mayor, ya que sabido es que Uds. propiamente hablando no venden petróleo (y esta es la razón por la cual nuestro artículo no se cotiza en ningún mercado) sino que refinan la mayoría del explotado en sus propias refinerías, por más que éstas lleven otros nombres, sistema muy conocido en el mundo del comercio petrolero.

Hecha la anterior exposición este Despacho propone proceder mensualmente como lo dispone la Ley, admitiendo como precio para el petróleo venezolano en el puerto de embarque - Maracaibo en este caso - el que obtengan los petróleos de igual densidad en los campos del Sur de Texas o Costa del Golfo o en otro lugar donde los gastos de transporte a Nueva York sean iguales a los que se pagan desde Maracaibo a la misma ciudad.

El dato comparativo es el siguiente:

| | | | |
|---|--------------|-----------|----------|
| Trasporte de Maracaibo a Paraguaná | | Trasporte | |
| Pág. 22 del Informe de la Comisión de Tarifas americana | \$ 0.082 | Refugio a | |
| | | Costa del | |
| Almacenaje Aruba o Paraguaná | 0.047 | Golfo | \$ 0.191 |
| Aruba o Paraguaná a Nueva York | <u>0.240</u> | | |
| | \$ 0.369 | | |

Este método tendrá la ventaja de que la información respecto a fletes y otros gastos procedería de la prensa americana que la publica diariamente.