

CANAL INTEROCEÁNICO.

INFORMES Y PROYECTOS DE LEY PRESENTADOS AL SENADO DE LA
REPÚBLICA POR LOS MIEMBROS QUE FORMAN LA COMISIÓN ESPECIAL,
ENCARGADA DE ESTUDIAR ESTE ASUNTO.

1890.

M010 Pza 5

E. Z.

BOGOTÁ.

IMPRESA DE VAPOR DE ZALAMEA HERMANOS.

E. Zalamea, Editor.

SECRETARÍA DEL SENADO.

Bogotá, Octubre 10 de 1890.

En cumplimiento de la resolución adoptada por esta H. Cámara en la sesión del día 2 del mes en curso, se publican en este folleto los siguientes documentos:

1.° El informe y proyecto de ley presentados por los HH. Sres. D. Guillermo Restrepo Isaza, D. Adolfo Harker y D. José Francisco Insignares Sierra.

2.° El informe y proyecto de ley presentados por el H. Sr. D. Juan Antonio Pardo.

3.° El informe y proyecto de ley propuestos por el H. Sr. D. Francisco Groot.

El Secretario del Senado,

Enrique de Narvéz.

HONORABLES SENADORES.

Después de patrióticas y meditadas deliberaciones, el Senado de la República estimó insuficientes las bases definitivas propuestas por el Sr. Luciano N. B. Wyse, representante del liquidador de la Compañía Universal del Canal interoceánico, en la negociación iniciada sobre prórroga, por ocho años, del privilegio concedido para la apertura de dicho Canal á través del territorio colombiano.

Las expresadas bases habían sido remitidas á esta respetable Corporación por el Excmo. Sr. Presidente de la República, acompañadas de un Mensaje especial fechado el 12 de Agosto último.

En armonía con las opiniones emitidas en el sentido indicado, y de acuerdo con las que expone el Excmo. Sr. Presidente en la parte final

del citado Mensaje, el Honorable Senado tuvo á bien aprobar, en la sesión del 19 del mismo mes de Agosto, una proposición encaminada á que se dictasen reglas precisas para negociar definitivamente, en tiempo oportuno, la conclusión del Canal, ya en forma de una prórroga del privilegio vigente, ya en la de un nuevo contrato, luégo que se declare caducado el actual.

Como en esa proposición se ordenaba el nombramiento de una Comisión de cinco Senadores para los efectos expresados, la elección recayó en los Sres. Groot, Pardo y en los tres que suscriben el presente informe.

No fue posible el deseado acuerdo entre todos los miembros de la Comisión, pues desde las primeras conferencias se marcaron las opiniones del H. Senador Pardo, en el sentido de que no se celebrase por ahora ningún otro contrato y se aguardase la caducidad del privilegio para resolver después lo que se juzgase más conveniente.

Respecto del H. Senador Groot, él formuló desde el principio varias bases para conceder la prórroga, muchas de las cuales parecieron inaceptables á los demás miembros de la Comisión.

En la penosa situación de tan notable divergencia, hubo de optarse por el procedimiento que para estos enojosos casos señala el Reglamento del Senado. Por lo mismo, los Sres. Groot y Pardo os presentarán sendos informes en el sentido de sus respectivos estudios y opiniones; de nuestra parte cumplimos con gusto y en la medida de nuestras aptitudes el grave y delicado deber que nos está impuesto.

No os garantizamos el acierto, pues esto sería inexcusable presunción de nuestra parte, porque á ello no nos autoriza la reconocida limitación de la inteligencia humana, y porque el asunto es de suyo tan complicado como trascendental; pero si os respondemos de haber puesto al servicio del negociado más importante que tienen en sus manos la República de Colombia y el Comercio universal, todo el contingente de buena voluntad, de consagración, de patriotismo, de elevación de miras que él demanda imperiosamente.

Al efecto hemos redactado el Proyecto de Ley por la cual se autoriza al Gobierno para conceder una prórroga á la Liquidación de la Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá y se le dan otras autorizaciones.

Cada una de las bases adoptadas y de las autorizaciones concedidas ha sido el fruto de una meditada y tranquila discusión y no se ha puesto en ellas ninguna locución, una sola palabra, que no se haya creído apropiada, de carácter serio y reflexivo.

Naturalmente las primeras cuestiones que aparecieron como cardinales en los estudios de los tres miembros de la Comisión, cuyas opiniones se manifestaron armónicas en tesis general y en determinado sentido, fueron las siguientes:

¿Conviene conceder la prórroga de ocho años que solicita la Liquidación de la Compañía Universal del Canal de Panamá, por conducto del Sr. Luciano N. B. Wyse, representante legal de su actual Liquidador Achille Monchicourt? ¿Cuáles deben ser en este caso las bases justas y razonables?

¿Existe real y legalmente esa Compañía Universal?

¿Está entre las facultades de la Liquidación celebrar otros contra-

tos para llevar á efecto la empresa origen de la organización de la Compañía?

Los miembros de la Comisión se han esmerado en afrontar toda clase de argumentos y de consideraciones respecto de la solución favorable ó adversa que deba darse á cada uno de esos puntos, en solicitud de un temperamento que satisfaga á la vez todas las exigencias de la sana razón y de la ley, que pueda guardar armonía con los grandes intereses de la República y los del mundo comercial, vinculados en la feliz realización de esta gigantesca obra, la más atrevida que han podido acometer la inteligencia y el esfuerzo del hombre, de consuno con los portentosos adelantos de la ciencia moderna.

La excavación de un Canal, sea á nivel ó por medio de esclusas, en la extensión de setenta y cinco kilómetros, con cuarenta metros de anchura y ocho ó nueve metros de profundidad, removiendo y extrayendo centenas de millones de metros cúbicos de tierra de su fondo, rompiendo las durísimas rocas que han enlazado al parecer con cadenas inquebrantables dos grandes porciones de la tierra, para unir los dos más extensos Océanos que golpean airados y resueltos contra sus costas cenagosas é insalubres, es empresa algo más temeraria que la soñada por el orgullo y el poder de los Faraones.

I

Prescindiendo de pormenores, es cierto que la magna obra fue acometida con brío y con entusiasmo por la Compañía Universal, que una parte del Canal está excavada, que hay grandes trabajos preparatorios con el mismo objeto en toda la línea, que es poderosa la maquinaria existente en el Istmo de Panamá para continuarla y terminarla, que abundan los edificios de toda clase y los hospitales para habitaciones de empleados, obreros y enfermos, que todo eso representa grandes valores en los cuales tiene participación la República en determinadas épocas y en circunstancias previstas y que la ciencia por medio de estudios prolijos ha dado un fallo definitivo en el sentido de que ella es practicable.

Si suponemos que la Compañía Universal del Canal de Panamá no hubiese sufrido terrible desastre, el mayor de que hay noticia en la historia del mundo, y que el único obstáculo para concluir la obra consistiera en falta de tiempo, por haber expirado el plazo fijado ¿habría justicia, siquiera conveniencia, en rehusarle una prórroga?

Creemos que no, porque á Colombia y al comercio universal lo que les interesa positivamente es la efectividad del Canal, sin que la primera debiera detenerse en cuestiones de secundaria importancia, ni manifestarse inexorable en asuntos de detalle. Le bastaría el conocimiento de que la Compañía estaba realmente en la ejecución de esa obra, que hacía esfuerzos constantes para terminarla, y que ella era realmente la más interesada en llevarla á completo término, pues tenía comprometido un fuerte capital.

Pero hallándose esa Compañía disuelta por sentencia judicial, y aun sin esta circunstancia, en la imposibilidad absoluta de concluir la empresa por falta de fondos, en el corto tiempo que aún tiene de privilegio, lo cual es de pública notoriedad y de universal convencimiento, ¿es prudente conceder la prórroga que solicita, hay algún peligro serio para

Colombia en otorgarla, conviene mejor aguardar la caducidad del privilegio ?

Desde luego, si la República no se entiende en algún sentido con la Liquidación de la Compañía Universal, con ninguna otra persona, compañía ó entidad podría entenderse hasta el 31 de Marzo de 1893, fecha precisa en que expira el plazo de doce años fijado para terminar el Canal y ponerlo al servicio público, al tenor del número 5.º, artículo 1.º de la ley 28 de 1878 (18 de Marzo) " por la cual se aprueba el contrato para la apertura de un Canal interoceánico al través del territorio colombiano."

Y todavía para entonces podría tropezarse con dificultades en la celebración de un nuevo contrato, pues aun cuando es evidente que la Compañía Universal carece de todo derecho para obtener la prórroga máxima de otros seis años, ¿quién impediría la promoción de un pleito injusto y demás resistencias que fácilmente encuentra á la mano el interés individual contrariado ú otras malas propensiones ? ¿quién sería capaz de desvanecer, iniciado ya el pleito ó puestas en acción esas resistencias justos temores, llevar la confianza, la plena tranquilidad, á los individuos ó compañías que quisieran hacerse cargo de la Empresa ?

Por lo mismo, en cualquiera de las dos emergencias previstas, la de la expiración del plazo fijado para la conclusión del Canal, sin que la Compañía Universal hubiera realizado la Empresa, á pesar de sus esfuerzos, ó la de insuficiencia de los recursos arbitrados hasta ahora para llevarla á término feliz en el plazo convenido ; la prórroga parece imponerse, á nuestro juicio, como un acto de evidente conveniencia para la República, y como una manifestación de consideraciones, de magnanimidad y aun de justicia en favor de los que han arriesgado y sacrificado sus capitales.

Estos últimos obrarían, sin duda, impulsados por el estímulo de crecidas ganancias, pero arrastrados, en el fondo, por corrientes misteriosas y providenciales que empujan á hombres, y sociedades, en solicitud de un mayor grado de civilización, de mejores destinos, de más variados goces, de cosas grandes y extraordinarias.

No conceder la prórroga en ninguna de esas situaciones equivaldría á la suspensión de la obra hasta la expiración del plazo señalado, dilatar por mayor tiempo su ejecución, echar á perder gran parte de los valiosos elementos puestos á su servicio, preparar dificultades para que la República éntre en posesión de lo que debe corresponderle en el caso de caducidad del contrato, hacer más irreparable el espantoso desastre, y acaso alejar ó impedir la formación de una nueva Compañía.

Contrayéndonos á lo que realmente ocurre al presente, á la falta de fondos de la Compañía Universal para continuar los trabajos, ¿sería prudente y conveniente otorgar la prórroga ? ¿habría en ello verdadero perjuicio para la República, algún serio peligro ?

Desde luego, la negativa de la prórroga paralizaría toda clase de esfuerzos con el objeto de reunir el capital que aún sea indispensable para terminar el Canal. En la imposibilidad material de llegar á este resultado en poco más de dos años, pues aún no está excavada en forma ni siquiera una cuarta parte, ¿qué interés tendría la Liquidación, aun suponiéndola revestida de amplias facultades, para allegar nuevos recursos, cuál los accionistas y obligatarios para mayores y generosos sacrificios ?

El desaliento cundiría con fuerza irresistible, el abandono de lo existente sería consecuencia inevitable, la Liquidación trataría de aprovecharse de todo lo que fuese posible y permitido en favor de sus representantes, se suscitarían desde ahora dificultades y aun cuestiones enojosas para el manejo y conservación de los cuantiosos valores empleados en la obra, y llegado el 31 de Marzo de 1893 no se hallarían probablemente más que escombros en los mismos lugares en donde el patriotismo y bien legítimas aspiraciones soñaron para la República la más grandiosa obra de los tiempos modernos, la fuente segura de su futura prosperidad.

Mediante la concesión de la prórroga, bajo la salvaguardia de bases previsoras, razonables y equitativas, todo cambiará naturalmente de aspecto. La Liquidación arbitrará todos los medios materiales, morales y legales para aprovecharse de sus ventajas y salvar los muchos intereses que le han sido confiados; los accionistas y obligatorios, en guarda de sus numerosos intereses coadyuvarán la acción del Liquidador, y, de seguro, no opondrán otra clase de resistencia que aquellas que conduzcan á impedir el logro de sus acariciadas esperanzas.

Si á pesar de esto, la Liquidación no pudiera reunir el capital que aún se necesita, sea por carencia de facultades legales para una negociación semejante, sea porque el crédito le rehusara toda clase de medios; la República no quedará por esos motivos en peor situación que la presente, puesto que hasta el 31 de Marzo de 1893 no puede celebrar nuevo contrato para la excavación del Canal, con ninguna otra persona, Compañía ó entidad.

Pudiera sostenerse que el contrato celebrado con el Sr. Luciano N. B. Wyse en los términos de la citada ley 28 de 1878, ha caducado de hecho y de derecho, desde la fecha en que la Compañía Universal del Canal de Panamá cesionaria de dicho contrato, fue declarada disuelta judicialmente y puesta en liquidación.

No es esta la opinión de la Comisión en tan grave cuestión, como aparecerá de los razonamientos que expondrá en lugar correspondiente.

En la hipótesis anterior, la de que la Liquidación nada pueda obtener para continuar y concluir la obra, una de las bases acordadas atiende á las consecuencias lógicas de esta razonable y justa evolución: se apresurará el término de la caducidad del contrato, se sabrá con precisión qué clase de valores corresponden á la República en la desgraciada Empresa, se evitarán cuestiones judiciales y se estará en mejor y más próspera situación para celebrar nuevo contrato con otra persona ó Compañía, y con mejores ventajas.

Y en el evento de que la prórroga que se conceda no produzca efectos, porque la Liquidación carezca de facultades para aceptarla y utilizarla por medio de nuevas negociaciones, la República tampoco empeoraría de suerte: el contrato adicional y reformativo del anterior, quedaría insubsistente y las cosas en el mismo estado que hoy tienen: únicamente sería defraudada en la legítima aspiración de acortar el plazo señalado para la caducidad del contrato por el no cumplimiento de las obligaciones contraídas por la Compañía Universal.

Así, pues, los miembros de la Comisión, concluyen esta parte de su informe en el sentido de que no juzgan ni imprudente ni inconve-

niente conceder la prórroga que se solicita, ni hallan serio peligro en que esa concesión se haga á la Liquidación de la Compañía Universal.

Respecto de las bases, las que tenemos el honor de presentaros y de someter á vuestras ilustradas deliberaciones por medio de un proyecto de ley, nos parecen ser las más equitativas y necesarias.

Y en la esperanza de que nuestras convicciones alcancen el honor de ser las vuestras, nos permitimos entrar brevemente en la explicación de los motivos y consideraciones que han obrado en nuestro ánimo y presidido en su trabajosa elaboración y delicada redacción.

El art. 1.º autoriza al Gobierno de la República para conceder á la Liquidación de la Compañía Universal del Canal, no solamente la prórroga que solicita, sino que también la hace extensiva á un tiempo mayor que el antes estipulado, á diez años contados desde el que está en curso hasta terminar el de 1900.

Respecto á la concesión de prórroga, ya los miembros de la Comisión han expuesto cuanto han creído conveniente.

En cuanto á plazo mayor, menos de dos años, él significa poco en la vida de las naciones, especialmente cuando se tiene en mira asegurar la ejecución de obras tan portentosas como la excavación del Canal de Panamá; ejecución sujeta por naturaleza á errores de cálculo en tiempo y en cantidad, y expuesta por su excepcional magnitud á dificultades y contrariedades que no es fácil puedan ser previstas de una vez por la ciencia, ni por las muchas cavilaciones y suspicacias de la inteligencia humana.

Además, ha parecido á la mayoría de los miembros de la Comisión augurio propicio que el presente siglo terminase su laboriosa é inquieta marcha con la feliz realización de esta colosal Empresa, y que Colombia pudiera entrar en el venidero con tan valioso concurso, en la familia de las grandes naciones. Así le sería permitido contribuir á mayor grado de civilización en toda la extensión del globo, y de preferencia en el extenso mundo de Colón, en donde probablemente tendrá esa civilización su mayor y más seguro asiento, mientras nuevos acontecimientos humanos y la transformación material, lenta y casi imperceptible, que se verifica en nuestra morada terrestre, no cambien las condiciones de la actual existencia y engendren lo desconocido é imprevisto.

La base 1.ª de dicho artículo exige de la Liquidación que organice una nueva Compañía que se encargue de concluir la obra y á la cual traspase el todo del activo social de la Empresa.

Ella es bien explicable y defensible. Evidentemente el Gobierno no puede entenderse por ahora con otra persona ó sociedad, mientras estén subsistentes los derechos que aún conserva la Compañía Universal del Canal en liquidación, ó sea hasta que se declare la caducidad del contrato; le es forzoso hacerlo por conducto de la Liquidación de esa Compañía y con su asentimiento: obrar de otra manera sería tarea estéril y aun pernicioso.

Está en los intereses de la Liquidación la organización de una nueva Compañía y el traspaso de todo el activo social de la Empresa mediante las estipulaciones que tengan á bien acordar: si así no lo hace de nada le aprovechará la prórroga y Colombia apresurará la caducidad del contrato, ya con el objeto de entrar en posesión de lo que le corresponda en las existencias, ya para contribuir con esos grandes valores á la forma-

ción de esa nueva Compañía por su cuenta, sin ninguna intervención de la Liquidación.

En el supuesto de que esta última no tuviera por la legislación francesa facultades suficientes para la organización de otra Compañía y para contraer nuevas obligaciones destinadas á continuar y terminar la obra del Canal, único objeto con que se constituyó la disuelta Compañía Universal, puntos de que se ocupará después la Comisión; la República no empeoraría, como se dijo antes, su presente situación en el particular.

No está en poder de esta última, en opinión de la Comisión, declarar de una vez caducado el contrato, ni por resolución de carácter administrativo, ni por sentencia judicial: le es forzoso aguardar la expiración del plazo concedido ó sea hasta el 31 de Marzo de 1893.

Si es exacto que el Tribunal del Sena ha declarado en estado de disolución á la Compañía Universal del Canal y la puso en liquidación, también lo es que ella es dueña del privilegio y de algunos valores hasta la fecha indicada, los cuales constituyen su activo, que puede negociar con todo derecho como acto natural de la liquidación.

Ese privilegio es de escaso valor sin la concesión de la prórroga, porque durante el corto tiempo que falta parece materialmente imposible la conclusión del Canal, ya por la insolvencia de la Compañía empresaria, ya por lo angustiada del plazo.

Pero durante más de dos años pudiera ocurrir fuerza mayor que impidiera la continuación de los pocos trabajos que aún se ejecutan, siquiera sean los de conservación, y que la liquidación pretendiera la prórroga máxima de los seis años con apariencia de justicia y de derecho.

Si en este caso declaraba el Poder Judicial en su favor ese derecho, naturalmente el privilegio tendría mayor valor, la liquidación podría entorpecer la obra, si no pudiera arbitrar recursos suficientes para terminarla, y la República se vería obligada á soportar impasible los considerables perjuicios consiguientes.

La base 2.^a determina que la nueva Compañía se organice definitivamente con capital suficiente al efecto y que se reanuden los trabajos de excavación de una manera seria y permanente, á más tardar dentro de diez y ocho meses contados desde la fecha del contrato que se celebre de acuerdo con la presente ley.

La conveniencia de esta base se recomienda por sí misma y el plazo señalado no puede ser más razonable: llegado el acontecimiento previsto de la organización de una nueva Compañía, corresponde al Gobierno en ejercicio de sus más preciosas facultades y de sus más sagrados deberes, en defensa de los intereses de la República, cerciorarse de manera indudable que la Liquidación pudo legalmente contribuir á la organización de esa Compañía, que hizo validamente la traslación del privilegio y demás valores de la empresa que forman su activo y que la dicha nueva Compañía se constituyó con todas las formalidades de derecho.

A este respecto la Comisión sólo emitirá las opiniones que ha obtenido por fruto de sus estudios, declinando la responsabilidad efectiva en el Gobierno, el cual sabrá, de seguro, hacer eficaces los actos que ejecute en virtud de las autorizaciones que se le conceden ya por sus reconocidas aptitudes y patriotismo, ya por el concurso ilustrado del abogado de la República y de su respetable Ministerio.

La base 3.^a consagra una justa indemnización por gastos que hizo

la República en los años de 1881 á 1888, que no eran de su cargo y sí de la Compañía Universal, en los términos del artículo 8.º del contrato de privilegio. Según ese artículo, esta última debería pagar los gastos que ocasionara la manutención de la fuerza pública, que el Gobierno de la Nación destinó en dichos años para la seguridad del tránsito interoceánico.

Es, pues, á título de indemnización, y no por compensación de la prórroga, como la Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá en liquidación, debe cancelar el empréstito de dos millones quinientos mil francos y sus intereses vencidos, de que es responsable la República conforme al contrato de 1883, entre el Gobierno y la mencionada Compañía.

Por la base 4.ª, desde la fecha en que se reanuden los trabajos de la excavación del Canal, transitarán por el Ferrocarril de Panamá, hoy del dominio de la Compañía, libres de derechos, los productos nacionales de dentro y fuera del Istmo.

Esta concesión, que no es en realidad de grande importancia, en atención al estado incipiente y al poco desarrollo de nuestras industrias nacionales, se convertirá, al fin, en positivo provecho de la Empresa.

De seguro que abierto el Canal al servicio del comercio, esas industrias tomarían notable incremento y darán origen á considerable exportación en beneficio de la Compañía. Al presente, el libre tránsito de los productos nacionales por el Ferrocarril de Panamá influirá de una manera decisiva en facilidades de toda especie para la excavación del Canal, por medio de víveres baratos y de otros artículos indispensables y dará animación á nuestro comercio interior, el cual prepararía favorablemente el exterior para darle mayor ensanche.

El reconocimiento por parte de la Compañía del Canal en liquidación, en su propio nombre y en el de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, cuyos derechos representa, del derecho perfecto que tiene la República para establecer Aduanas en los puertos de Panamá y Colón y demás puertos del Canal, y para cobrar en ellos los derechos de introducción de las mercancías destinadas al consumo de dicho Departamento de Panamá y de los demás puertos de la República, respetando las concesiones y contratos de que habla la base 5.ª, es una simple declaratoria del dominio natural del soberano del territorio, sin otro objeto que el de evitar dudas y diferencias que no tendrían razón de ser en el Código que consagra las preeminencias, derechos y facultades de las naciones independientes.

La base 6.ª se limita á fijar el número de hombres de la fuerza pública, que la República destinará de la guarnición de Panamá, para la seguridad del tránsito interoceánico y la suma de diez mil pesos mensuales, que la Compañía debe suministrar por este servicio, para dar completo desarrollo á lo estipulado en el artículo 8.º del contrato primitivo de privilegio.

La base 7.ª contiene, en el fondo, una ampliación de la 9.ª de dicho contrato, pues por ella se ceden gratuitamente a la Compañía, si son baldíos, los terrenos para excavar los lagos artificiales y estanques previstos para la obra, sus anexidades y dependencias.

Los que sean de propiedad particular serán expropiados, por cuenta del Gobierno, debiendo pagar la Compañía el valor que ellos tengan al

tiempo de la expropiación, como está expresamente estipulado en la expresada base 9.ª, artículo 1.º del contrato primitivo.

No hay razón justificativa para introducir otra variación en el particular, pues semejante estipulación ha sido y es de la esencia de todos los contratos semejantes celebrados hasta ahora por la República.

En cuanto á la 8.ª ella tiene por único objeto aclarar la 8.ª del referido artículo 1.º. Aun cuando la Compañía quedó expresamente obligada por la 9.ª á indemnizar por su cuenta toda propiedad particular que hubiera necesidad de expropiar, no se dijo en aquélla que la concesión de la faja de tierra de doscientos metros de anchura, sobre cada uno de los costados del Canal, se entendería de los baldíos que tenía la Nación en la línea de dicho Canal.

La base 10.ª se refiere á la compensación que exige la República por la concesión de la prórroga, y señala como tal la suma de veinte millones de francos y acciones libres y privilegiadas por valor de diez millones de francos, y á determinar los plazos para el pago de la primera de las cantidades expresadas.

¿ Tiene derecho la República á esa compensación? ¿ Es ella exagerada, de manera que pudiere sospecharse siquiera que es su ánimo entabrar la ejecución de la obra, con el objeto de hacerse á los cuantiosos valores acumulados en la Empresa, prescindir de toda clase de sentimientos de equidad y de condolencia para con las víctimas del tremendo desastre, no tener en consideración los sacrificios enormes de los accionistas y obligatorios, y hacer ilusorias sus últimas esperanzas?

Nadie, con razón, podrá poner en duda el derecho perfecto de la República á una compensación por la concesión de la prórroga, bajo cualquier aspecto que se considere el asunto.

Terminado el Canal en el plazo de doce años señalado, su participación en los productos de la Empresa podría ser de consideración; pero en ningún caso menor de doscientos cincuenta mil pesos anuales, en los términos del artículo 15 reformado del contrato primitivo de privilegio.

Durante el plazo de los diez años de prórroga dejaría de recibir, tomando por base esa mínima cantidad, la de dos millones quinientos mil pesos, ó sea la de doce millones quinientos mil francos.

Calcular unas tres veces mayor por los efectos probables, seguros, de la no conclusión de la obra, ó sea el daño emergente, es la operación más moderada que puede hacerse; Cuántos perjuicios significan para la República la falta de desarrollo de su comercio interior y exterior en una década y el probable aumento de sus rentas y contribuciones! Qué de empresas útiles deja de acometer y realizar con el concurso de la renta anual de que va á ser privada por la ineficacia del contrato!

Aun prescindiendo de estas consideraciones, por el hecho de la concesión de la prórroga renuncia á la parte que le corresponde en las valiosas existencias de la Compañía, que exceden en mucho á las cifras anteriores.

Según las apreciaciones más aproximadas, las existencias importan hoy de cuatrocientos cincuenta á quinientos millones de francos, y exigiendo únicamente el módico precio de un seis por ciento como compensación para que la Liquidación pueda negociarse con otra Compañía, se obtendría una suma de veinte y siete á treinta millones de francos.

Por lo mismo, veinte millones de francos en dinero y diez millones de francos en acciones libres y privilegiadas, representan un sacrificio mínimo, verdaderamente insignificante, para una Compañía que debe organizarse con un capital de novecientos millones de francos, presupuestos para la terminación de la obra.

Téngase presente que la Compañía Universal del Canal interoceánico traspasataria del contrato celebrado con el Sr. Wyse, compró á éste el solo privilegio en la suma de diez millones de francos, ó sea en dos millones de pesos; que en la ejecución de la obra y con el objeto de terminarla tuvo que satisfacer por intereses muchos millones de pesos; que con el mismo fin y siempre en la seguridad de buenas retribuciones para el porvenir, lanzó á la suscripción nuevas acciones con notable descuento y contrató gravosos empréstitos.

En comparación de esto, ¿qué representan en la magna Empresa cuatro millones más de pesos en dinero y dos millones en acciones libres y privilegiadas? ¿Puede servir de obstáculo tan exigua suma á la organización de una nueva Compañía con ciento ochenta millones de pesos, cuando ésta va á entrar en posesión de todos los haberes de la anterior, á gozar de multitud de facilidades que ésta no pudo hallar al principio, á aprovecharse de un caudal de experiencia originada del desastre anterior de precio inestimable, y á poner al servicio de la obra los nuevos adelantos que día por día hace la ciencia y que en el curso de diez años serán, indudablemente, de poderoso alcance?

A las bases anteriores deben seguir naturalmente algunas otras que contengan la indispensable sanción por falta de cumplimiento, que conduzcan á reforzar las estipulaciones que consagran el primitivo contrato y el presente, que hagan adiciones, aclaraciones y desarrollos de carácter indispensable.

Entre esas bases figura la 10.^a por la cual se establece que si la nueva Compañía no se organiza, ni se reanudan los trabajos del Canal en el plazo de diez y ocho meses fijados en la condición 1.^a del artículo 1.^o, caducará el contrato vigente y entrará la República en posesión y propiedad, sin necesidad de previa decisión judicial y sin indemnización alguna, de la obra misma del Canal en el estado en que se encuentre y de sus anexidades, de los edificios, máquinas, materiales, útiles y demás artículos destinados á ella, así como volverán también á su dominio las tierras baldías de que tratan las condiciones 7.^a y 8.^a del artículo 1.^o del contrato primitivo, y las que no estuvieren pobladas y colonizadas, de las concedidas por el artículo 4.^o; todo en cumplimiento del artículo 23 del mismo contrato.

Puesto que la República se resuelve á conceder una prórroga á que no está legalmente obligada y que procede así por sentimientos de alta consideración con la desgraciada Compañía Universal; justo es que si ésta se hallare, al fin, en la imposibilidad de organizar una nueva, ó de aprovecharse en otra forma de las facilidades que se le dan, no corresponda á semejante conducta con cuestiones judiciales ú otra clase de actos que embaracen nuevos contratos y dilaten la terminación de la obra. Su prescindencia en el particular debe ser tan generosa, tan elevada, como lo son los móviles que impulsan á la Nación á otorgar esa prórroga.

La marcada con el número 12 dispone que quede subsistente la

fianza de setecientos cincuenta mil francos otorgada por la Compañía del Canal de acuerdo con el artículo 2.º del contrato vigente, en seguridad del cumplimiento de las obligaciones provenientes de dicho contrato, y de las que contrae la Compañía en liquidación en virtud del nuevo que se celebre.

Y la 13 y última del artículo 1.º de la presente ley de autorizaciones es de carácter indispensable; por ella se declara que todas las obligaciones y derechos constituidos por el contrato para la apertura de un Canal interoceánico al través del territorio colombiano aprobado por la ley 28 de 1878, subsistirán en todo su vigor y fuerza sin más limitaciones ni modificaciones que las que establezca el que se firme en cumplimiento de esta ley.

O en términos más precisos; se estipulará expresamente entre las partes contratantes que el presente contrato no envuelve novación, que los derechos consagrados y las obligaciones contraídas en el primitivo y en éste coexisten y son exigibles en la forma en que han quedado, con las adiciones y modificaciones introducidas.

En cuanto á la base 11.ª del mismo artículo, nada más natural y justo determinar como se hace en ella, que el Delegado especial que el Gobierno tiene derecho de nombrar en el Consejo de administración de la Compañía conforme al artículo 20 del contrato primitivo, tenga en la nueva que se organice para la conclusión del Canal las mismas ventajas y atribuciones que se conceden á los otros Administradores por los estatutos de la Sociedad.

II

¿Existe real y legalmente la Compañía Universal del Canal interoceánico?

Difícil y aventurado será dar una solución en firme, completamente satisfactoria y convincente, á esta delicada y trascendental cuestión.

A nuestro juicio, ninguna legislación, por previsora que se la suponga, ha podido fijar la fecha precisa en que deja de existir real y legalmente una Compañía que ha funcionado por algún tiempo bajo el amparo de las leyes de un país y que por cualquier motivo ha puesto punto á sus negocios.

Cuando se suspenden las operaciones de las que no han caído en insolvencia, sus mismos miembros las ponen en liquidación y queda encargado de ésta el socio que señalen los estatutos respectivos ó el que tengan á bien elegir al dar noticia del acto al público.

La Compañía continúa las operaciones consiguientes á este orden de cosas bajo la misma razón social, sin otra adición que esta frase "en liquidación," pero en manera alguna desaparece su personería jurídica.

El socio ó socios liquidadores pueden demandar en nombre de la Compañía y ser demandados, como sucedía antes con los que usaban de la razón social y la representaban en juicio y fuera de él en todos los negocios que con sus intereses se relacionaban.

Y respecto de administración necesariamente les son permitidos todos aquellos actos que tengan por objeto dar fin á los asuntos pendientes, entre ellos los de conservación y mejora de bienes, para realizarlos con el posible provecho.

Así, pues, en razón, y en ley si ésta existiere, pues debe suponérsela

de acuerdo con aquélla, una Compañía puede considerarse extinguida cuando ha llenado todas sus obligaciones contraídas respecto de terceros, ó sea cuando ha amortizado su pasivo y distribuido el haber social entre sus miembros.

Cuando se suspenden las operaciones de las que han venido al estado de insolvencia ó de quiebra por mandato de la ley, los fenómenos no son del todo diferentes. Si es verdad que los plazos se consideran vencidos y que los socios quedan privados de la administración de sus bienes, también lo es que la existencia de la Compañía y su personería jurídica no desaparecen por completo é inmediatamente. Durante el juicio, es contra la razón social contra quien se dirigen las demandas de los acreedores ; y los síndicos y liquidadores entran en el ejercicio de la personería, ya para contestar esas demandas, ya para atender á la administración de los intereses de la masa, hasta que por sentencia judicial se determina la prelación entre los créditos y se hacen los pagos en los términos de dicha sentencia.

Hay más todavía : conforme á nuestra legislación los individuos ó compañías que se ven precisados á provocar concursos de acreedores ó que son declarados en estado de quiebra por haber sobrepasado en el pago corriente de sus obligaciones, pueden entrar en arreglos privados ó judiciales con los mismos acreedores, y obtenidos éstos, bien porque se les concedan moratorias ó se les hagan descuentos, se posea término á los procedimientos judiciales y les es permitido continuar como antes sus operaciones.

La Compañía Universal del Canal interoceánico tiene el carácter de civil y no de comercial, según la decisión de los tribunales franceses, ha sido declarada únicamente en estado de insolvencia, y puesta bajo la dirección de un Liquidador investido de determinadas facultades.

En presencia de nuestra legislación, esa es una Compañía análoga la más notable que se ha organizado en los tiempos modernos para ejecutar una sola obra, también la más colosal de las hasta ahora acometidas por los hombres, y en el fondo especialísima.

Puede decirse, en general, que esa Compañía no tiene sino un solo acreedor, la República de Colombia ; y que no obstante haber sido declarada en disolución por insolvencia, aun no ha expirado para ella el plazo concedido para la ejecución de la obra.

Sea cual fuere la sentencia de los Tribunales franceses, esa Compañía existe real y legalmente para Colombia, pues tiene derecho á demandarla en la persona de su Liquidador y en determinada época, con el objeto de que se declare la caducidad del contrato y de que le entregue las existencias que en tal evento le pertenecen.

Y la misma Compañía conserva su personería jurídica para exigir de la República por medio de ese Liquidador todas las prestaciones que crea le corresponden según el contrato, en el caso de que se solicite judicialmente la caducidad de éste.

Por extensión del argumento hecho en favor de las Compañías comerciales, las cuales pueden entrar en arreglos con sus acreedores después de iniciado el juicio de concurso ó de quiebra, no se alcanza la razón para que la Compañía Universal del Canal interoceánico careciera de este derecho natural y de conveniencia evidente, ni el motivo justificativo que impidiera á la República de Colombia atenderlo y concederle,

en consecuencia, una moratoria, ó sea la prórroga para la terminación de la obra.

Una Compañía, en determinadas situaciones, puede hallarse en incapacidad de llenar las obligaciones contraídas; pero si sus acreedores, mediante buenas seguridades, le otorgan nuevos plazos y facilidades para el pago, es permitido suponer y aun esperar con seguridad, que se levantará de su estado de postración y que no muy tarde recuperará su anterior posición de crédito y respetabilidad que una inflexibilidad inconveniente le hubiera arrebatado para siempre.

La Compañía no podrá terminar la gigantesca Empresa en el angustiado término que aún le falta para realizarla, ó sea antes del 31 de Marzo de 1893: esto es evidente. Pero prorrogado el plazo hasta finalizar el año de 1900, el hecho es probable, casi seguro, siempre que esté en las facultades de la Liquidación organizar, y que organice realmente, una respetable Compañía con el capital suficiente, y que ésta se comprometa á llenar las obligaciones del primitivo contrato y las del nuevo que se celebre á virtud de las autorizaciones de la presente ley.

III

¿Está entre las facultades de la Liquidación celebrar otros contratos para llevar á efecto la Empresa que dió origen á la formación de la Compañía Universal del Canal interoceánico?

Para la Comisión es esta la cuestión sustancial, la que debe resolverse con marcada calma y con amplitud de miras, previo un estudio detenido y concienzudo de la legislación francesa vigente en el particular.

Cree haber demostrado ya que la Compañía Universal, de carácter civil, no quedó extinguida totalmente, ni de hecho ni de derecho, no obstante que el Tribunal del Sena la haya declarado en estado de disolución, por insolvencia, según resolución de 9 de Marzo de 1888.

Réstale únicamente emitir las opiniones en cuanto á las consecuencias de esa declaratoria.

La citada resolución da al Liquidador "amplios poderes para ceder y aportar á una nueva Compañía todo ó parte del activo social, reconocer ó ratificar los contratos celebrados con los empresarios del Canal que tuviesen por objeto asegurar la continuación de los trabajos de él, y con tal fin negociar empréstitos dando por ellos toda clase de garantías."

Esto quiere decir, en el fondo, que el Tribunal del Sena reconoce, por lo menos hasta época determinada, la existencia de la Compañía, que admite en la persona del Liquidador capacidad legal para negociar el privilegio subsistente y que no cree á los accionistas y obligatarios en la imposibilidad de contribuir, siquiera sea individualmente, con nuevos recursos, ya á la organización de una nueva Compañía, ya á llevar en otra forma á completa ejecución la obra acometida.

La decisión de que se ha hablado está subsistente hasta el presente, pues no se tiene noticia de que haya sido revocada ó reformada por otra posterior proferida por Tribunal competente.

Aun cuando se asegura que algunos grupos de accionistas luchan contra las facultades concedidas al Liquidador y contra los actos que en virtud de ellas ejecuta, todavía no ha recaído determinación alguna en el sentido de sus pretensiones.

Pero ni siquiera este inseguro orden de cosas debe impedir la concesión de la prórroga, porque una de las bases del nuevo convenio exige precisamente que él sea aprobado por la Compañía Universal del Canal interoceánico en liquidación, ya en su propio nombre, ya como representante de la casi totalidad de las acciones en la del Ferrocarril de Panamá.

Si esta aprobación no tiene lugar en debida forma, si al tiempo de ella verificarse está resuelto por sentencia judicial que la Liquidación carece de facultades para trasladar su activo á otra Compañía, para negociar el privilegio que aún le corresponde, para celebrar otros contratos y contraer nuevas obligaciones en el sentido de la excavación del Canal, único objeto de la constitución de la Compañía Universal; la República apenas habrá perdido tiempo en estas operaciones, sin perjuicio notable en materia de intereses, puesto que antes del 31 de Marzo de 1893 no le es permitido entrar en negociaciones relativas á la ejecución de la obra, con otros individuos, compañías ó entidades.

IV

El pueblo francés es un gran pueblo, y el más generoso y caballeroso de los tiempos presentes. La Francia, como Nación, á pesar de sus grandes errores y extravíos y de sus terribles vicisitudes, encierra en su marcha y destinos algo que parece tener el sello de lo providencial. No ha sido raro y sí muy frecuente en su larga é interesante historia verla caer de un momento á otro de un poderío é influencia superiores á situaciones desgraciadas y humillantes, y de la misma manera salir rápidamente de estas últimas con brío y con honor, llenando de admiración á sus mismos enemigos y á los que la creían definitivamente perdida.

Una rara simpatía ha unido siempre al pueblo colombiano á esa Nación, y de ella ha recibido en distintas épocas de su vida política é histórica pruebas inequívocas de reciprocidad: bastaría recordar, por el momento, el delicado obsequio hecho por la Emperatriz Eugenia, de gráfisima memoria, destinado á perpetuar en la ciudad de Colón, en ese mismo Istmo de Panamá, á la entrada del proyectado Canal, por medio de suntuoso y valioso monumento, el nombre y las glorias del inmortal descubridor del vasto Continente Americano.

Colombia, en sus relaciones con esa gran Nación, ni con motivo de la excavación del Canal, sean cuales fueren las complicaciones y diferencias que pudieran suscitarse en el porvenir, jamás tendrá, en opinión de los miembros de la Comisión, motivos fundados de temor respecto de su soberanía é independencia. Por el contrario, bien conocidos como son sus precedentes y gallardía, es de esperarse que llegadas situaciones difíciles, ella estaría del lado de esa soberanía é independencia para apoyarlas y defenderlas.

Es posible que durante la excavación del Canal y después de concluída esa magna obra, se presenten graves y delicadas cuestiones internacionales, ya respecto de su uso y explotación, ya por pretensiones de exclusivismo comercial y de supremacía de Naciones.

Pero esto es inevitable en el curso natural de los acontecimientos, porque desgraciadamente aún no es completa la legislación que arregla

los derechos y obligaciones internacionales, porque aun suponiéndola perfecta, se ha vuelto de moda el odioso principio de que la fuerza prima al derecho y porque, en fin, la ambición en las Naciones como en los individuos engendra errores injustificables, pretensiones absurdas, crímenes de lesa civilización y de repugnante inhumanidad.

No obstante debemos abrigar la consoladora convicción de que las sociedades humanas no marchan al acaso, que ellas están sometidas ineludiblemente en su nacimiento y desarrollo á leyes providenciales, que en virtud de esas leyes todo tiende á un necesario equilibrio entre ellas, para contribuir á su mayor perfeccionamiento y para que se distribuyan equitativamente los frutos de sus esfuerzos y afanes en solicitud de mayor grado de civilización; que las que pretenden romper ese equilibrio con el fin de sobreponerse á las demás, pueden momentáneamente alcanzar su objeto, pero que tropiezan, al fin, en su camino con contrariedades y resistencias que echan por tierra su codiciada y mentida grandeza.

La historia del género humano, HH. Senadores, está recargada de sorprendentes lecciones en el particular: ningún pueblo que haya aspirado á la supremacía, al absoluto dominio de otros en determinada porción de la tierra, ha dejado de cosechar en definitiva crueles desengaños. Son los grandes colosos los que se han roto en pedazos con mayor estrépito, y es en vano pretender la formación de grandes nacionalidades para dominar á las demás, porque hay un poder superior que se complace en minar sus fundamentos y restablecer el equilibrio y la armonía indispensables á la realización de sus sabios designios.

Divergencias de razas, de intereses, de aspiraciones, heterogeneidad de territorios y de desigual colocación de pueblos en esta morada terrestre, susceptibilidades de orgullo ó de ambición, diferencias de idiomas, religiones y cultos y otras mil variadas causas, hacen imposibles é insostenibles esas grandes agrupaciones que aspiran al dominio absoluto de las demás.

Aun en el orden físico, en esta misma morada del hombre que no ha alcanzado todavía segura estabilidad ¡cuántas perturbaciones, qué de modificaciones! Nuevas islas surgen del fondo de los mares que desalojan las aguas de éstos en determinados parajes para que vayan á cubrir y sepultar otras tierras: los ríos en su inquieto curso arrastran tierras y arenas que forman nuevos y extensos territorios y que empujan las aguas de esos mismos mares sobre parajes antes cultivados y florecientes; del seno de la tierra se levantan altísimas montañas que varían la forma y constitución de un país y engendran hundimientos pavorosos, y es constante la labor de innumerables animales en el lecho de las aguas, labor que obstruye anchos estrechos, forma istmos, y que en el curso de los tiempos ofrecerá nuevos continentes distintos á los hoy existentes.

¡Qué Nación, por fuerte que se la suponga, por poderosos sus elementos de homogeneidad y de grandeza al presente, puede desafiar el porvenir y considerarse á cubierto de las trasformaciones y vicisitudes que tantas causas reunidas concurren á producir ?

La mayoría de la Comisión pide al H. Senado su benévola indulgencia por el mucho tiempo que ha distraído su atención con este largo

informe; y se permite ponerle término tributando merecido elogio á S. S.^a el Ministro de Relaciones Exteriores por su interesante é ilustrada colaboración personal en sus trabajos.

Aun sin esta colaboración, que ha sido tan patriótica como asidua, á los miembros de la Comisión les hubiera bastado inspirarse en los sentimientos y propósitos consignados en la Memoria de que el Senado tiene conocimiento; pieza recomendable por más de un concepto, especialmente por la seriedad y pureza de su estilo, por lo atinado de los juicios, por la elevación de miras y por un espíritu marcado de honradez, de rectitud y de justicia.

A. HARKER.—GUILLERMO RESTREPO I.—J. F. INSIGNARES S.

Cumpliendo con el Reglamento del Senado firmamos el presente informe á reserva de presentar cada uno de nosotros informe por separado.

J. A. PARDO.—F. GROOT.

PROYECTO DE LEY

“por la cual se autoriza al Gobierno para conceder una prórroga á la Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá, y se le dan otras autorizaciones.”

El Congreso de Colombia

DECRETA :

Art. 1.^o Autorízase al Gobierno para conceder al Representante legal de la Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá, en liquidación, una prórroga máxima de diez años, dentro de la cual debe ser terminado y puesto al servicio público el Canal, bajo las condiciones siguientes :

1.^a La Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá, en liquidación, se compromete á organizar una nueva Compañía, que se encargue de concluir la obra, y á la cual traspase la Liquidación el todo del activo social de la Empresa :

2.^a La nueva Compañía se organizará definitivamente, con capital suficiente al efecto, y reanudará los trabajos de excavación de una manera seria y permanente, á más tardar dentro de diez y ocho meses, contados desde la fecha del contrato que se celebre de acuerdo con la presente ley ;

3.^a La Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá, en liquidación, cancelará, á título de indemnización, por los gastos hechos por el Gobierno en el Istmo, durante los años de 1881 á 1888, de acuerdo con el artículo 8.^o del contrato de privilegio, el empréstito de dos millones quinientos mil francos y sus intereses vencidos, de que es responsable la República, conforme al contrato de 1883 entre el Gobierno y la mencionada Compañía ;

4.^a Desde la fecha en que se reanuden los trabajos de excavación del Canal, transitarán por el Ferrocarril de Panamá, hoy del dominio de la Compañía, libres de derechos, los productos nacionales de dentro y fuera del Istmo ;

5.ª La Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá, en liquidación, en su propio nombre y en el de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, cuyos derechos representa, reconoce expresamente el derecho perfecto que tiene la República para establecer Aduanas en los puertos de Panamá y Colón y demás puertos del Canal, y para cobrar en ellos los derechos de introducción de las mercancías destinadas al consumo del Departamento de Panamá y de los demás puntos de la República; sin perjuicio de las concesiones hechas á dichas dos Compañías por el artículo 9.º del contrato para la apertura de un Canal interoceánico al través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 28 de 1878, y el artículo 17 del contrato reformativo del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un Océano á otro por el Istmo de Panamá, aprobado por la ley 46 de 1867;

6.ª La Compañía suministrará al Gobierno la suma de diez mil pesos mensuales, en moneda colombiana de plata de ochocientos treinta y cinco milésimos, para el sostenimiento de doscientos cincuenta hombres que el Gobierno se compromete á destinar de la guarnición militar del Departamento de Panamá á la conservación del orden y la seguridad de la línea del Canal, durante los trabajos de excavación, y una vez terminados éstos, á la protección del tránsito interoceánico.

En el caso de que la Compañía necesite de un número mayor de hombres de la fuerza pública, el Gobierno podrá destinarlos al servicio expresado, tomándolos de la guarnición militar del Departamento; pero será también de cargo de la Compañía el gasto que este mayor número de hombres ocasione, en proporción á la base ya establecida.

Queda en estos términos modificada la parte final del artículo 8.º del contrato primitivo del privilegio;

7.ª Los terrenos que la Compañía necesite para excavar los lagos artificiales y estanques previstos para la obra y sus anexidades y dependencias, se le ceden gratuitamente por la Nación, si son baldíos, de conformidad con lo estipulado en la condición 7.ª del artículo 1.º del contrato primitivo; y si son de propiedad particular, serán expropiados por cuenta del Gobierno, previas las formalidades legales; siendo, en este último caso, de cargo de la Compañía la indemnización que haya de hacerse á los propietarios, la cual se basará sobre el valor actual de los terrenos, sin consideración á la ventaja que les dé ó haya dado el Canal, con arreglo á lo dispuesto en la condición 9.ª del artículo citado del contrato.

8.ª La concesión de la faja de tierra de doscientos metros de anchura sobre cada uno de los costados del Canal que, para el servicio de éste, se hace por la condición 8.ª del artículo 1.º del contrato de privilegio, se entenderá respecto de las tierras baldías que posea la Nación en la línea del Canal.

9.ª En compensación de la prórroga que se le concede, la Compañía se compromete á pagar al Gobierno la suma de veinte millones de francos, y á cederle, además, acciones libres y privilegiadas de la nueva Compañía, por valor de diez millones de francos.

El pago de los veinte millones de francos á que se refiere esta condición, lo hará la Compañía en cinco contados iguales, con un año de término entre uno y otro; debiéndose pagar el primero tres meses después de que se constituya definitivamente la Compañía que se encargue de la conclusión del Canal, conforme á la condición 1.ª de este artículo.

10.ª Si la nueva Compañía no se organiza, ni se reanudan los trabajos del Canal en el plazo de diez y ocho meses, fijados en la condición 1.ª de este artículo, caducará el contrato vigente, y entrará la República en posesión y propiedad, sin necesidad de previa decisión judicial y sin indemnización alguna, de la obra misma del Canal en el estado en que se encuentre y sus anexidades, los edificios, máquinas, materiales, útiles y demás artículos destinados á la obra, así como volverán también al dominio de la República las tierras baldías de que tratan las condiciones 7.ª y 8.ª del artículo 1.º del contrato primitivo, y las que no estuvieren pobladas y colonizadas de las concedidas por el artículo 4.º: todo en cumplimiento del artículo 23 del mismo contrato.

La Compañía en liquidación ó sus cesionarios conservarán únicamente sus capitales, navíos, provisiones y en general todos los objetos muebles no comprendidos en la enumeración anterior.

11.ª El Delegado especial que el Gobierno tiene derecho de nombrar en el Consejo de Administración de la Compañía, conforme al artículo 20 del contrato vigente, tendrá en la nueva Compañía que se organice para la conclusión del Canal las mismas ventajas y atribuciones que se conceden á los otros Administradores, por los estatutos de la Sociedad.

12.ª La fianza de setecientos cincuenta mil francos, otorgada por la Compañía del Canal de acuerdo con el artículo 2.º del contrato vigente, quedará subsistente en seguridad del cumplimiento de las obligaciones provenientes de dicho contrato y de las que contrae la Compañía en liquidación, en virtud del nuevo contrato que se celebre.

13.ª Todas las obligaciones y derechos constituidos por el contrato para la apertura de un Canal interoceánico al través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 28 de 1878, subsistirán en todo su vigor y fuerza, sin más limitaciones ni modificaciones que las que establezca el contrato que se firme en cumplimiento de la presente ley.

Art. 2.º Autorízase igualmente al Gobierno para que, llegado que sea el caso de caducidad previsto por el contrato de privilegio aprobado por la Ley 28 de 1878, ó el determinado por la condición 10.ª del artículo 1.º de la presente ley, contrate con una nueva Compañía la conclusión del Canal, bajo las condiciones establecidas en dicho contrato y modificadas por esta misma ley; sustituyéndose la condición 9.ª por la siguiente:

9.ª En compensación y como precio de la obra del Canal en el estado en que se encuentre y sus anexidades, los edificios, máquinas, materiales, útiles y demás artículos destinados á la obra, que han pasado al dominio de la República en virtud de la caducidad del contrato para la apertura de un Canal interoceánico al través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 28 de 1878, la Compañía concesionaria se compromete á reconocer á la Nación acciones libres y efectivas en la Empresa por la suma de diez millones de francos (Fcos. 10.000,000) y á pagar además al Gobierno la suma de cincuenta millones de francos (Fcos. 50.000,000) en cinco contados iguales, debiéndose pagar el primero al firmarse el nuevo contrato.

Art. 3.º Los contratos que se celebren por el Gobierno de conformidad con la presente ley de autorizaciones, no necesitan para su cumplimiento, de la ulterior aprobación del Congreso.

Dada en Bogotá, &c.ª

Presentado á la H. Cámara del Senado el día 2 de Octubre de 1890, por los infrascritos miembros de la Comisión especial nombrada al efecto.

GUILLERMO RESTREPO.—A. HARKER.—J. F. INSIGNARES S.

Secretaría del Senado.—Octubre 2 de 1890.

En la fecha se consideró el anterior proyecto de ley y se aprobó. Pasó al estudio de los HH. Senadores Holguín (Jorge), Reyes y Fábrega, á quienes igualmente se encomendó el estudio de los proyectos de los otros miembros.

El Secretario, *Enrique de Narváez.*

HONORABLES SENADORES :

Distinguido con vuestra confianza para el estudio de las bases definitivas propuestas por el Sr. D. Luciano N. B. Wyse como apoderado del Sr. A. Monchicourt, Liquidador oficial de la Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá, quien solicita prórroga por ocho años del privilegio otorgado en 1878, á efecto de que os informe acerca de la conveniencia de ella, ó de que os proponga lo que sea mejor en el asunto, he tenido positiva pena en diferir de opinión con mis honorables compañeros de comisión. Muy respetables son los nombres de los Sres. Harker, Groot, Insignares y Restrepo Isaza; pero en negocio de tanta gravedad la deferencia es imposible, pues por sobre toda consideración están los dictados del patriotismo y de la conciencia. Felizmente la superior autoridad y la sabiduría del Senado, decidirán lo que sea preferible hacer.

Para fundar mi juicio procedo al examen de las bases propuestas, compendiándolas:

1^a Que la nueva Compañía que se organice para concluir la obra empezará los trabajos dentro de diez y ocho meses contados desde la aprobación del contrato que se celebre.

Es, pues, indefinido el tiempo para hacerlo, porque no se sabe cuando se organizará la Compañía, ni cuándo empezarán á correr los diez y ocho meses;

2^a Que desde la fecha en que se reanuden los trabajos, transitarán por el Ferrocarril de Panamá, pagando la mitad de los derechos de la tarifa actual, los productos nacionales; y la sal marítima sin derecho alguno.

La diferencia en cuanto á los primeros es la que hay entre dicha mitad y el sesenta y seis por ciento del precio de la tarifa que hoy los grava. La sal marítima de las costas del Atlántico es materia de un comercio nuevo cuyo desarrollo se ignora;

3^a Que la Compañía pagará 30,000 freos. mensuales para atender á los gastos que ocasione la protección del tráfico, y que el Gobierno

tendrá una guarnición en el Istmo de quinientos hombres, de los cuales destinará doscientos cincuenta, por lo menos, al servicio indicado.

Ahora está estipulado que se cubrirán por la Compañía los gastos que ocasione la misma seguridad, con igual número de soldados, que en Panamá cuestan una cantidad mucho mayor que esa, no obstante que el papel moneda no tiene curso allí—y como se supone que habrá veinte mil obreros constantemente, esa fuerza podría ser insuficiente y su aumento aún más gravoso ;

4.^a Que el Gobierno dará y pagará, igualmente que los edificios que haya en ellos, los terrenos necesarios para lagos y tanques, hasta diez mil hectáreas, descontando las que tenga la Sociedad y verificando las expropiaciones cuando se vayan necesitando.

Este compromiso causará gravamen de millones. Asegurada la obra del Canal, las tierras y los edificios á sus orillas adquirirán valores fabulosos ; y la obligación de dar esas tierras y esos edificios cuando se pidan, lo que no estará en poder del Gobierno cumplir sino mediante dilatados juicios de expropiación, si los dueños se oponen, atraerá reclamaciones de perjuicios incalculables. La Comisión técnica que estuvo en Panamá haciendo prolijos estudios, estima en diez y seis millones de francos el precio de esas propiedades ;

5.^a Es de evidencia tál lo que precede, que el Sr. Wyse dice en esta cláusula que es como compensación de lo que el Gobierno se obliga á darle, que pagará la Compañía doce millones de francos, y cinco millones más en acciones libres de la empresa ;

6.^a El pago de los doce millones de francos dependerá de la constitución de la Compañía, porque es pasados tres meses después de ésto cuando se recibirán dos millones y que principiarán plazos anuales para ir dando lo demás, y aun los últimos cuatro millones quedan reservados para abonarlos á las expropiaciones, como si fueran suficientes ;

7.^a Se contrae al nombramiento y posición del Delegado especial que el Gobierno tiene el derecho de nombrar para que lo represente en el Consejo de Administración de la Compañía ;

8.^a Se dice en ella que si no hay nueva Compañía ni se reanudan los trabajos, la República entrará en el goce de los derechos que le otorga el artículo 23 del contrato vigente, el cual ni siquiera se aclara ;

9.^a Que subsistirá la fianza de 750,000 francos que se estipuló en el contrato de 1878 ;

10.^a Contiene la renuncia recíproca del Gobierno y de las Compañías del Canal y del Ferrocarril de Panamá, de las reclamaciones que tengan pendientes. Parece referirse al préstamo de \$ 500,000 hecho al Gobierno y á los intereses de esa suma ; y también á los millones de pesos que la Nación ha defendido, como suyos, por el traspaso á la Compañía del Canal de 68,534 acciones de las 70,000 que forman las de la Compañía del Ferrocarril—traspaso que equivale á hacer el del contrato mismo ; y á los gastos causados por la guarnición que dejó de pagar aquella. Tales, y no más, son esas bases definitivas propuestas.

¿ Qué es, pues, en puridad de verdad, lo que ha traído para Colombia el Sr. Wyse, para obtener la prórroga del privilegio que soli-

cita y la renuncia de los valores que pasarán á ser de ella por la caducidad, ya cierta, del contrato de 1878? Ha venido á obtener y no á dar.

Fundamento sólido tuvieron el Excelentísimo Sr. Presidente de la República y S. S. el Ministro de Relaciones Exteriores, para someter á la consideración del Congreso ese proyecto de contrato, sin recomendarlo.

Veamos lo que toca hacer á la República, prescindiendo de cuestiones jurídicas que no entran en los objetos de este informe.

Es el 31 de Marzo de 1893 cuando el Canal de Panamá debe estar abierto al tráfico universal. Pero la Compañía comprometida á hacerlo carece de fondos y está declarada oficialmente en liquidación por el Tribunal del Sena, y representada por un Liquidador autorizado para reorganizarla y aportar capitales destinados á la continuación de los trabajos del Canal.

Ella tiene en Panamá valores por cuatrocientos cincuenta millones de francos, resto acusador del espantoso desastre causado por la administración de la empresa, que deja sepultados allí mil millones más.

Si la Compañía no se reorganiza, ese saldo, ó la mayor parte de él pasará á ser propiedad de la República, constituyendo capital propio que se perciba en dinero, ó que puede llevarse á otra Compañía que se forme en Francia ó en cualquiera Nación, fuera del valor superior del señorío sobre el territorio, y hecho que se realizará, según se ha visto, dentro de dos años y meses, á la fecha fijada para la caducidad del privilegio por haberse faltado al contrato que lo otorga, si no es que por concesión inoportuna de prórroga, renunciarnos á lo que va á adquirirse. No es buen consejero la impaciencia.

¿Qué nos impulsa á la precipitación? Dícese que de la prórroga depende la reorganización de la Compañía; y yo respondo que se reorganice la Compañía y entonces trataremos en firme y no bajo hipótesis de la prórroga, si nos conviene, después de bien estudiados los recursos que tenga y sus demás medios de acción. Las enseñanzas que trae el tiempo no deben desaprovecharse.

¿Quién tiene la razón?

La Empresa de Panamá es de tan excepcional trascendencia que la excavación del Canal se impone al progreso del mundo; y como no caben en ella cálculos egoístas, tampoco implica olvido de legítimos derechos ganados con justicia y de los esenciales al dominio inmanente de Colombia; menos aún de los móviles de decoro, de dignidad y de experiencia que trazan lo que ha de hacerse.

¿Qué de veces no se han pedido privilegios, ó se han celebrado pactos para andar ofreciéndolos como títulos mostrencos!

¿Cuántas el contrato escrito ha tenido validez en lo útil al adquirente y se ha convertido en dudoso, en objeto de rescisión, previas indemnizaciones, con solo que resultara tolerable para la Nación!

Nada quiere ella que pueda causar daño al noble pueblo que va en camino de perder las economías de sus hijos, por motivos extraños, que son también ruinosos para Colombia, y menos aún retardar

los bienes que se esperan de la apertura del Canal en nuestro Istmo. Pero pobres, como somos, tenemos la obligación ineludible de estudiar con madurez lo que nos interesa tan seriamente.

La Francia tiene Gobierno poderoso y es Nación rica por extremo, que, si quiere, extenderá á los suyos mano generosa, cuando nuestro país cifra sus mejores esperanzas en el suspendido Canal interoceánico.

Los motivos que impulsaron á los suscriptores de la Empresa, lejos de entibiarse, se reanimarán cuando desaparezca el pánico causado por el dasastre, y cuando se haga sentir la esperanza de reparar las pérdidas hechas aprovechando los conocimientos adquiridos, la costosa experiencia y los trabajos ejecutados.

Y con prescindencia de recriminaciones que serían inoportunas, poco hidalgas, es deber nuestro, premunirnos de interpretaciones dañosas ó de inmerecidos ultrajes. El propio respeto es garantía del respeto ajeno.

El estado neto del negocio es el siguiente :

No se trata ya por la Compañía en liquidación, de un Canal á nivel como el que se había emprendido, que era el capaz de atraer á su paso la mayor parte de los buques que navegan del Atlántico al mar Pacífico, sino de otro de lagos, con esclusas, bien inferior en sí mismo y en los resultados. Leyendo la descripción que hace de él la Comisión científica, con proporciones superiores á lo conocido hasta el presente, se siente como que quisiera violentarse la naturaleza física con las obras que pide para llevar, artificialmente, millares de buques del uno al otro océano recorriendo muchos kilómetros de extensión, y sin dejar de ser ocasionado á peligros generales y locales por las crecientes del río Chagres, que pueden producir verdaderas catástrofes. Originada esta sustitución del estado deplorable de la Compañía, cuyo liquidador busca manera de salvar algo, incumbe á Colombia, dueño eventual de los ingentes valores que hay en Panamá, representados por tierras, trabajos de excavación, obras auxiliares, mejoras, materiales, edificios, máquinas &c. saber aprovecharse de lo que más tarde puede ser suyo, pues que todo junto apenas representa justa compensación de los beneficios que habría derivado de la ejecución del Canal y de su servicio, no olvidando que la utilidad presente no ha de prevalecer sobre realidades superiores en días más ó menos lejanos. Y aun cuando esos instrumentos que se han acumulado en el Istmo, para los trabajos, estén expuestos á sufrir deterioro por la acción del clima, si se les abandona, tocará proveer á su conservación á quien sea dueño de ellos.

La prórroga se pide no con seguridad de poder continuar las obras, sino para buscar nuevos socios á la Compañía, que contribuyan, por lo menos, con novecientos millones de francos, que se calculan precisos para que el Canal de esclusas se efectúe.

¿ Debe la República, desde ahora, suscribir á esa prórroga, bajo las bases definitivas que han sido presentadas al Gobierno; ó pueden preverse otras mejores que las que indiquen las circunstancias, aguardando á que intereses nuevos, aspiraciones ignoradas, ó lo imprevisto abran horizontes que iluminen el partido que haya de seguirse? Parece

lo trivial, lo seguro, dejar obrar los acontecimientos, y que el tiempo que falta para la caducidad del contrato sea empleado en gestiones conducentes á la terminación del Canal, nuestro primordial objetivo, negociando donde y cuando sea oportuno, junto con lo principal, legítimas compensaciones por los considerables valores ganados con perjuicio de la Nación, y que serán necesarios á cualquiera sociedad sólida que se constituya posteriormente.

Y su entereza en hacerlo, más bien que de obstáculo, servirá de estímulo á la gigantesca empresa, gloria del siglo y del ánimo generoso de la Francia, de tan reconocido provecho que ya antes en el Congreso internacional reunido en París en 1879, y posteriormente en la Comisión técnica de estudios, se ha insinuado la grandiosa idea de que asumiendo carácter internacional, bien sea por acciones ó por seguro de intereses, alcance las proporciones colosales que debe tener, (indudablemente que por canal á nivel, bajo garantía mancomunada de su neutralidad) y con la amplitud que piden las necesidades y conveniencias del comercio universal. Y es con libertad de acción, no embarazada por compromiso alguno, como Colombia quedará en capacidad de cooperar á la realización de este trascendental pensamiento.

Y ya también desde las playas del mar Atlántico, el Magistrado que vela por Colombia, dejó oír oportunamente su voz llamando al estudio y defensa de este asunto de millones; y los colombianos al eco de esta voz autorizada, fijos los ojos en sus representantes del Congreso, esperan atinado y patriótico resultado, no egoísta, sí inspirado en elevadas miras, propias de nuestro pueblo.

La liquidación de la actual Compañía, si no levanta fondos de sus propios accionistas, tiene delante de sí alta barrera en su propósito de reorganización; porque todo lo que tienda á salvar siquiera sea en parte los intereses de los suscriptores actuales, traerá desfalco al provecho de otros nuevos. Y en tiempo como los que corren en que el "Becerro de oro" y el espíritu de especulación priman hasta sobre el honor personal y la caridad cristiana, hechas cuentas que son triviales, se optará por la caducidad para continuar sin compromisos ni recargos la obra comenzada.

Panamá necesita protección y ayuda, y es deber nuestro, corrigiendo las imprevisiones y oscuridades del contrato actual, dárselas cumplidas. Sus hijos, y los de la República toda, tienen derecho á participación proporcionada en la dirección y administración de la empresa y en los trabajos mismos de ella. Anticipando la prórroga ningún interés legítimo, no previsto, pudiera salvarse. Poco puede dar quien poco tiene; y si á nadie es permitido agravar el mal ajeno, defender los intereses del mandante, dentro de los preceptos que impone la justicia, es obligación moral del mandatario.

No mueren las naciones, y por esto los hombres de Estado que las representan, reglan los negocios de ellas consultando bienes complejos que están fuera del alcance común. Ningún negociador experto se anticipa á ofrecer cuanto puede dar, y menos á renunciar lo que pudiera obtener. La sagacidad política, bien entendida, tan preconizada en el mundo, no es otra cosa que la previsión aplicada á los ne-

gocios públicos—lo cual no excluye “que la honradez sea siempre la mejor política.”—“Saber aguardar y esperar encierra toda la ciencia sobre la conducta de los hombres;” y “El tiempo prepara, sazona y resuelve favorablemente, la mayor parte de los acontecimientos humanos.”

Bajo el imperio de convicción profunda de que no ha llegado el caso de obrar, mientras la caducidad del contrato sobre el Canal interoceánico no se consume por el trascurso del tiempo ó por voluntaria aceptación, entrando en compromisos con una Liquidación incapacitada en la actualidad para obligarse seriamente, consigno el hecho, que debe ser fecundo, de que el Ferrocarril de Panamá, en el cual la República estipuló valiosa participación en el precio de venta, de que ha sido defraudada, puede ser objeto que se comprenda entre los efectos de la caducidad, pues que está adherido al suelo y es poderoso auxiliar de la Empresa del Canal.

Para concluir, vuelvo á repetirlo: Que los errores pasados por falta del conocimiento real de las conveniencias sociales, ó por la manera irregular con que han sido tratadas las negociaciones, sirva de lección para que después de tantas decepciones como hemos sufrido, vinculemos en Panamá, que es nuestra más preciada joya, las esperanzas del presente y las seguridades futuras. Es allí, punto destinado á servir de tránsito, donde á los pueblos del Orbe se mostrará la grandeza que haya alcanzado y que pueda alcanzar Colombia.

Y con entera confianza, puesta en Dios, que protege á los hombres y á los pueblos que buscan la justicia, en el fallo de la Nación que estimará la intención sana y en vuestro acertado criterio que elegirá lo mejor para la Patria, en el trascendental asunto en que nos ocupamos, os propongo respetuosamente, en lo relativo á la propuesta sometida á vuestra consideración, el proyecto de resolución que sigue:

“No se accede á las bases de contrato presentadas por el Sr. D. Luciano N. B. Wyse.”

Y en cuanto al Canal interoceánico, el de ley adjunto.

Honorables Senadores.

J. A. PARDO.

Bogotá, Octubre 2 de 1890.

PROYECTO DE LEY

de autorizaciones al Poder Ejecutivo sobre el Canal interoceánico por el Istmo de Panamá,

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1º El Gobierno promoverá activamente, por medio de las Legaciones acreditadas en Europa y en los Estados Unidos de América, y por los demás que estime convenientes, la excavación á nivel

del Canal interoceánico por el Istmo de Panamá, para cuando haya caducado el contrato que existe con la Compañía Universal de dicho Canal.

Art. 2.º En el contrato ó contratos que celebre el Poder Ejecutivo, estipulará expresamente la neutralidad del Canal de Panamá, salvará todos los inconvenientes y las oscuridades del que existe actualmente y exigirá el pago en dinero de los valores que pertenezcan á la Nación por la caducidad de dicho contrato.

Art. 3.º La parte de los valores de que trata el artículo anterior, que no sea posible realizar en numerario, acrecerá en la proporción correspondiente, á la cuota que se asigne á la Nación en el producto bruto anual del Canal interoceánico.

Art. 4.º El Poder Ejecutivo dará cuenta al Congreso de los resultados que se obtengan.

Dada &c.

Propuesto á la H. Cámara del Senado, por el infrascrito Senador por el Departamento de Cundinamarca, el 2 de Octubre de 1890.

J. A. PARDO.

Secretaría del Senado.—Octubre 3 de 1890.

En la fecha se consideró en primer debate el anterior proyecto de ley se aprobó, y pasó, junto con los de los otros miembros de la Comisión del Canal, al estudio de los HH. Senadores Jorge Holguín, Reyes y Fábrega.

Regístrese &c.

El Secretario, *Enrique de Narváez.*

HH. SENADORES.

Honrado con el nombramiento que hicisteis en mí para ingresar en la Comisión á la cual se dió el encargo de preparar un proyecto de ley de autorizaciones al Gobierno con reglas precisas para negociar, en tiempo oportuno, la conclusión del Canal interoceánico, ya en forma de una prórroga del privilegio vigente, ya en la de un nuevo contrato, luégo que se declare caducado el actual, paso por la pena de informaros aisladamente, separándome de las opiniones de mis respetables colegas por cuanto á que, por una parte, no he podido convencerme de la conveniencia para Colombia de celebrar ahora una negociación al efecto sin las compensaciones equitativas á que tiene derecho, y por la otra, tampoco opino por esperar tranquilamente la caducidad del privilegio sin dejar autorizado al Gobierno para contratar la prórroga con quien en realidad represente á los concesionarios, ó para promover en último

evento lo que conduzca á hacer efectivos los derechos adquiridos por la República, y negociar la conclusión del Canal luégo que se declare la caducidad del privilegio.

Ha originado este debate el envío al Senado que hizo el Gobierno de las bases propuestas por el señor Luciano N. B. Wyse, Representante del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, en la negociación iniciada por él sobre prórroga, por ocho años, del privilegio concedido para la apertura de dicho Canal á través del territorio colombiano; y por lo tanto no debo eludir el examen de la prorsonería del señor Wyse ni dejar de emitir concepto sobre las bases que presentó con carácter de definitivas.

El señor Wyse es el mismo que, Jefe de la Comisión científica exploradora del Istmo en 1876, 1877 y 1878, miembro y delegado del Comité de Dirección de la Sociedad civil internacional del Canal interoceánico, celebró con el Gobierno de Colombia el contrato de 20 de Marzo de 1878, el cual, con varias modificaciones, fue aprobado por la ley 28 de aquel año, para la apertura de un Canal al través del territorio colombiano.

Los diversos proyectos de la obra fueron estudiados por el Congreso internacional que se reunió en París el 15 de Mayo de 1879, que se componía de lo más selecto entre los ingenieros, geógrafos, marinos y economistas del globo, y que declaró posible la construcción de un Canal interoceánico á nivel constante, tal como es deseable para los intereses del comercio y de la navegación, eligiendo al efecto la misma ruta del ferrocarril de Colón á Panamá. Después de la declaración del Congreso internacional, la Sociedad civil del Canal interoceánico cedió al señor Conde Fernando de Lesseps (quien aceptó por cuenta de la Compañía anónima que se proponía fundar) el contrato celebrado con el Gobierno de Colombia: el 5 de Julio de 1879 se efectuó aquel traspaso y el 15 del mismo mes se consignó en el London and County Bank la suma de 750,000 francos de la fianza estipulada. La Compañía anónima universal que se encargó de la empresa se formalizó el 31 de Marzo de 1881; de manera que el mismo día del año de 1893 expirará el término de 12 años estipulados para que la obra sea terminada y puesta al servicio público. Pero, como desde el 4 de Febrero de 1889 el Tribunal del Sena pronunció la disolución de aquella Compañía y ordenó proceder á su liquidación, después de inútiles esfuerzos para completar los fondos necesarios para concluir la obra, se ha hecho imposible la terminación del Canal dentro del plazo estipulado. El Tribunal del Sena, sin que á ello asintiera la Asamblea general de accionistas de la Compañía, nombró Liquidador al Sr. Joseph Brunet, "otorgándole los más amplios poderes, principalmente para ceder ó aportar á cualquiera Sociedad nueva el todo ó parte del activo social, para celebrar ó ratificar con los empresarios del Canal de Panamá todos los convenios con tal fin, para contratar empréstitos y constituir las cauciones que fueren necesarias." Para nada absolutamente se mencionó en tal poder á Colombia ni la facultad que se diera al Liquidador de contratar la prórroga que era indispensable para la conclusión de la obra. Posteriormente, el 8 de Marzo último, reemplazó al Sr. Brunet el Sr. Achile Monchicourt, con las mismas facultades que dejo copiadas; y este Liquidador fue quien, el 16 de Mayo, confirió el poder al Sr. L. N. B. Wyse para pedir la pró-

roga al Gobierno Ejecutivo de Colombia. Suponiendo, pues, sin tacha alguna el poder dado al Sr. Wyse, él no tiene personería para funciones distintas de las que el Liquidador haya tenido facultad de delegarle de las recibidas del Tribunal del Sena.

Las bases propuestas por el Sr. Wyse se reducen á lo siguiente: Anuncio de la organización de una nueva Compañía que se encargue de concluir la obra, con capital suficiente, la cual reanudará los trabajos de excavación dentro de 18 meses después de aprobado definitivamente el contrato que se celebre: reducción á la mitad de los derechos de la tarifa actual del Ferrocarril de Panamá para los productos nacionales desde que se reanuden los trabajos de excavación del Canal, exceptuándose la sal de las Salinas marítimas del Atlántico, la cual pasará libre de derechos cuando vaya destinada á los puertos colombianos del Pacífico: 30,000 francos mensuales para atender á los gastos que ocasione la protección del tráfico interoceánico, debiendo mantener el Gobierno en el Istmo una guarnición de 500 hombres; obligación para el Gobierno de suministrar á la Compañía los terrenos que ésta necesite para excavar los lagos artificiales, tanques, anexidades y dependencias, sin exceder de 10,000 hectáreas, terrenos que se expropiarán á medida que la Compañía los vaya necesitando y cuyo valor será de cargo del Gobierno pagarlo, así como el de los edificios que allí existan. Las tierras que posean las Compañías del Ferrocarril y del Canal en la zona en que deban verificarse las expropiaciones no tendrá que pagarlas el Gobierno. En compensación del valor de las tierras y edificios que ha de pagar el Gobierno y del servicio que preste á la Compañía encargándose de la expropiación, recibirá acciones libres y privilegiadas de la nueva Compañía de conclusión del Canal por valor de cinco millones de francos, y además doce millones de francos así: 2 millones tres meses después de que se constituya definitivamente la nueva Compañía; luego cuatro contados anuales de á $1\frac{1}{2}$ millones; y 4 millones á medida que se verifiquen las expropiaciones de las tierras. Répítese la cláusula por la cual la República tiene derecho á que su Delegado goce las ventajas y atribuciones que se concedan á los otros Administradores por los estatutos de la Compañía; si no se organiza la nueva Compañía ni se reanudan los trabajos dentro de 18 meses después de la fecha de aprobación definitiva del contrato, caducará el que hoy está vigente, y entrará la República en posesión de los objetos y valores á que se refiere el artículo 23 del antiguo contrato; la fianza de 750,000 francos que se prestó por la antigua Compañía del Canal, subsistirá en cumplimiento de las obligaciones del contrato de 1878 y de las del nuevo contrato; y tanto la Liquidación de la Compañía del Canal como la Compañía del Ferrocarril de Panamá renuncian á todas las reclamaciones que tengan pendientes contra el Gobierno, sea cual fuere su origen, y asimismo el Gobierno renunciará á todo reclamo que tenga contra dichas Liquidación y Compañía; de manera que quedarán á paz y salvo por todo reclamo que se funde en hechos anteriores al nuevo contrato que se celebre.

En primer lugar llamo vuestra atención hacia que ninguna seguridad se ofrece al Gobierno respecto de la efectiva conclusión del Canal. La esperanza de la formación de una nueva Compañía es cuanto insinúa el señor Wyse; y debo observar que el poder con que él gestiona tiene

la siguiente cláusula final: *“todo bajo reserva de que de los contratos complementarios de los avenimientos, arreglos y convenciones que se ajusten, no podrá resultar contra la Liquidación de la actual Sociedad, excepto aprobación especial, ninguna obligación exigible anteriormente á la constitución de una nueva Compañía para la terminación del Canal interoceánico.”* En previsión de caso semejante, alguien, altamente autorizado, ha dicho que “el Gobierno por decoro y por seguridad, no debe poner su firma sino al pie de un instrumento que sea legalmente intachable.”

Mientras judicialmente no esté declarada la caducidad del privilegio, el Gobierno no debe contratar con una nueva Compañía la terminación del Canal, so pena de reclamaciones que no solamente harían ilusorios los derechos adquiridos á virtud del contrato de 1878, sino que aparejarían complicaciones y gravámenes incalculables. Es pues inadmisibile el supuesto de un nuevo contrato con entidad distinta de los concesionarios actuales del privilegio. Y para cuando el Gobierno pudiere tratar libremente por haber caducado el privilegio actual, su posición sería la de propietario de instalaciones y obras que se han estimado en 450 millones de francos, además de todo lo consiguiente á la propiedad y soberanía del territorio.

La 2.^a de las bases presentadas por el Sr. Wyse indica que el Ferrocarril de Panamá pertenece á la Liquidación del Canal, pues ofrece que al reanudarse los trabajos de excavación, los productos nacionales sólo pagarán la mitad de los derechos de la tarifa, excepto la sal de las Salinas marítimas del Atlántico que se trasportará gratuitamente cuando vaya destinada á puertos colombianos del Pacífico. Esta última concepción puede llegar á ser en realidad de alguna importancia para el desarrollo de una renta nacional, y benéfica para el Departamento del Cauca; pero no debe olvidarse que ya existen estipulaciones sobre trasportes de balijas, tropas y equipos, empleados, inmigrados y sus equipajes y familias, productos colombianos &.^a en los artículos 16, 19 y 20 del contrato de 5 de Julio de 1867.

La obligación que ahora pretende imponerse al Gobierno de mantener en el Istmo una guarnición de quinientos hombres bajo promesa de que la Compañía suministrará 30,000 francos mensuales para los gastos que ocasione la protección del tráfico interoceánico, es inadmisibile. Aquella guarnición costará á la República de \$ 18 á \$ 20,000 mensuales; y hoy, según la parte final del artículo 8.^o del contrato de 1878, es “de cargo de la Compañía la manutención de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico.”

La base 4.^a impondría á Colombia el gravamen de los 16 millones de francos en que ha calculado la Comisión de estudios, enviada al Istmo por el Liquidador, el costo de los terrenos y propiedades que habrá que expropiar para los lagos artificiales y tanques previstos para la obra y sus anexidades y dependencias. Ese pago es de cargo de la Compañía del Canal según estipulación terminante del inciso 9.^o del artículo 1.^o del contrato de 1878. Por consiguiente la oferta de 12 millones de frs. á plazos y de 5 millones de frs. en acciones, que se nos hace en la base 5.^a es simple compensación del precio que habría de pagar la República por las fincas que se expropiaran, según cálculo de la Empresa misma del Canal. Ninguna indemnización se ofrece á Colombia por lo que deja de

percibir de los productos del Canal durante los ocho años de la prórroga que pide el Sr. Wyse, (el Liquidador únicamente lo facultó para solicitar prórroga por 6 años); ni por los ocho años en que carecerá de la plena posesión de la obra misma, puesto que según el inciso 1.º del artículo 1.º del contrato vigente, la duración del privilegio será de 99 años, á contar del día en que el Canal sea abierto en todo ó en parte al servicio público, ó cuando los concesionarios ó sus representantes comiencen á percibir los derechos de tránsito y de navegación. También se hace caso omiso de que con la prórroga rescatará la Compañía del Canal, para incorporarlos como valor efectivo en la nueva Compañía que haya de encargarse de concluir la obra, las tierras cedidas condicionalmente por los incisos 7.º y 8.º del artículo 1.º y las 500,000 hectareas de que trata el artículo 4.º del antiguo contrato, además de los 450 millones de francos en que estimó la Comisión de estudios el valor de los edificios, materiales, obras y mejoras que en el Canal y sus anexidades tienen los concesionarios; todo lo cual vendrá al dominio de la República á principios del año de 1893, de conformidad con el artículo 23 del contrato de 1878.

Aquellos 12 millones de francos en compensación del valor de las tierras y del servicio que el Gobierno prestará á la Compañía encargándose de su expropiación, se pagarán, como queda expuesto, en pequeños contados, principiando el primer contado tres meses después de que se constituya definitivamente la Compañía de conclusión del Canal; para la organización de esta nueva Compañía no se fija plazo alguno; y como el término de 18 meses, dentro del cual se han de reanudar los trabajos de excavación, empezará á contarse desde la fecha de la aprobación definitiva del contrato que se celebre, bastará que el Liquidador deje en suspenso tal aprobación para que la prórroga sea indefinida y se hagan ilusorias las esperanzas de los que ven un grande halago en la estipulación de que caduque el contrato vigente si á los 18 meses después de aprobado el nuevo no se hubieren reanudado los trabajos.

La admisión del Delegado colombiano en el Consejo de administración es un derecho reconocido en el artículo 20 del contrato de 1878; y el insinuarlo como ventajoso para Colombia en las bases del Sr. Wyse, trae el recuerdo, poco grato, de la manera como la Compañía Universal interpretó aquella estipulación.

Asimismo nada nuevo se nos ofrece al prometer que en caso de caducidad entrará la República en posesión de los objetos y valores á que se refiere el artículo 23 del antiguo contrato; ni al repetir que quedará subsistente la pequeña fianza que desde entonces se tiene prestada.

La base final de las propuestas por el Sr. Wyse cancelaría por medio millón de pesos recibidos en 1883, único reclamo que pudiera formular la Compañía del Canal, el derecho que Colombia tiene á \$ 6.000,000 y sus intereses desde que las Compañías del Ferrocarril y del Canal hicieron las transacciones previstas en los artículos 2.º del contrato de 1867 y 3.º del de 1878, y el reclamo que podemos hacer por el costo de la fuerza pública sostenida en el Istmo durante los últimos diez años.

Además, la renuncia que se exige del Gobierno á todas las reclamaciones que tenga contra la Liquidación del Canal y contra la Compañía del Ferrocarril, sea cual fuere su origen, quedando á paz y salvo por cuanto se funde en hechos anteriores, envolvería gravísimos peligros.

Bastaría que los trabajos de excavación se reanudarán dentro de los 18 meses después de aprobado el nuevo contrato, para que luego pudiera disputárenos hasta los \$ 250,000 anuales que de 1908 en adelante volveremos á tener como renta del Ferrocarril de Panamá, la propiedad de este mismo al expirar la concesión en 1974, lo que nos corresponde de acuerdo con el artículo 23 del contrato de 1878 y, en fin, todo cuanto no constare en el nuevo contrato, pues ya tenemos costosa experiencia de la latitud que se dá por los constaristas á toda estipulación que pueda afectar los intereses y derechos de la República.

Es posible y hasta muy probable que esté lejos del ánimo del negociador, Sr. Wyse, el alcance que pudiera darse á la base sobre renuncia recíproca de reclamaciones; pero es un deber premunir complicaciones y dificultades ulteriores.

En la discusión pública de este asunto y luego por la prensa se ha emitido el concepto de que la Compañía del Canal tiene fundamento legal suficiente para sostener que ha habido fuerza mayor que le ha impedido terminar la obra dentro de los doce años; que para efectos relacionados con el contrato se reconoció oficialmente estar construída más de la tercera parte del Canal; que por lo tanto están cumplidas las dos condiciones del ordinal 5.º del artículo 1.º del contrato de 1878, para conceder la prórroga; y que los efectos jurídicos de la negativa de esta prórroga no serían los que generalmente se esperan de ella, por cuanto que los concesionarios no perderán los derechos adquiridos sino en el caso de que vencida la prórroga de seis años el Canal no sea transitable.

La fuerza mayor se hace consistir, en primer lugar, en el apoyo prestado por los Estados Unidos de América á la Empresa del Canal de Nicaragua, en los propósitos del Gobierno de aquel país encaminados á manifestar la conveniencia de cierto predominio sobre el Istmo, y los conatos de desaprobación á toda conexión de un Gobierno europeo en los asuntos del Canal; y en segundo lugar, al despilfarro de los fondos de los accionistas, llevado á cabo por sus propios administradores, lo cual hizo que el capital presupuesto resultara enteramente insuficiente.

Por más respetable que sea la opinión de los abogados que sustentan esta tesis, parece que ella no resiste un examen serio, pues actos previstos por el espíritu de antagonismo conocido, relacionados con otra empresa del todo independiente del Canal de Panamá, y simples opiniones emitidas en un país extraño sin haberse traducido en hechos positivos de ninguna especie, jamás tendrán la importancia legal que trata de asignárseles. Tales presunciones quedan además desvanecidas ante la evidencia de hechos irrecusables, como el de haber sido una Compañía americana residente en New-York la que facilitó para el Canal la propia ruta del Ferrocarril de Colón á Panamá; y haber sido también empresarios americanos y con elementos fabricados en los Estados Unidos los principales constaristas de las obras de excavación del Canal. La malversación de fondos hecha por la Compañía misma del Canal, sería absurdo que fundara derechos en favor de ésta y obligaciones correlativas en perjuicio de Colombia.

Que el Gobierno de Colombia para apoyar á la Compañía del Canal con adjudicaciones cuantiosas de tierras baldías en momentos de actividad de los trabajos, diera por llevada á cabo la tercera parte de la obra,

ateniéndose á las manifestaciones de los concesionarios, únicamente prueba la deferencia y generosidad con que aquí se ha procedido, pero de ninguna manera puede ello servir de demostración de un hecho inexacto.

El ordinal 6.º del artículo 1.º del contrato de 1878 expresó que el Canal tendrá la longitud, la profundidad y todas las condiciones exigibles para que los buques de vela y de vapor que tengan hasta 140 metros de largo, 16 metros de ancho en el máximum y 8 metros de calado en el agua, puedan transitar con sus mástiles superiores bajados. El ordinal 3.º estipuló que se presentaría al Gobierno de Colombia informe de los estudios definitivos del terreno, trazo general y presupuesto de la obra: todo se formuló efectivamente sobre la base de Canal á nivel; y esos planos y presupuestos, conocidos del mundo entero, forman hoy parte integrante del respectivo contrato. La Comisión técnica, enviada al Istmo por el Liquidador de la Compañía, avaluó en 450 millones de francos lo hecho y cuanto allí existe por cuenta de la Empresa del Canal; y presupuso 900 millones de francos para concluir la obra por el sistema de esclusas, por cuanto á que después del desastre sufrido sería difícil para la antigua Compañía aportar la suma necesaria para concluir el Canal á nivel. Véase, pues, que por confesión intachable está muy distante de la tercera parte del Canal á nivel lo hecho sobre el terreno.

Por último, nótese que la autorización que se reservó el Poder Ejecutivo para otorgar la prórroga de seis años, después de hecha la tercera parte de la obra, si por causa de fuerza mayor la Compañía reconocía la imposibilidad de concluirla dentro del término de los 12 años, no es un derecho efectivo para la Compañía sino una concesión que podría hacerle ó nó el Gobierno; y es bien sabida la manera como aquella Empresa eludió derechos evidentes de Colombia y lo poco acreedora que se hizo á nuevas concesiones.

El poder conferido por el Liquidador al Sr. Wyse y el hecho mismo del viaje de este Sr. en solicitud de la prórroga sobre bases que, según la expresión de su poderdante Sr. Monchicourt, satisfagan los intereses de la República, es prueba concluyente de que los concesionarios no han creído ni creen tener perfecto derecho á tal prórroga.

Si la prórroga no se concede se vencerá el plazo para la conclusión é inauguración de la obra el 31 de Marzo de 1893; y es claro que el Canal no podrá prestar servicio entonces ni seis meses después, caso en el cual perderían los concesionarios todos los derechos adquiridos al tenor del inciso 5.º del artículo 22 del contrato, y entraría la República en posesión de lo especificado en el artículo 23. Esto aparte de los efectos legales de la disolución y liquidación de la Compañía concesionaria.

Comprendo el vehemente deseo que en Panamá y en los demás Departamentos del litoral se abriga del pronto restablecimiento de la actividad comercial consiguiente á la continuación de los trabajos en el Istmo, aparte de los grandes intereses que la Nación entera tiene vinculados en la grande obra llamada "á causar una revolución en el comercio, la navegación y la geografía"; participo también del profundo respeto debido á los intereses del comercio universal y especialmente á las economías del laborioso pueblo francés, absorbidas en cantidad enorme, y en sus dos terceras partes despilfarradas por los Directores y Administradores de la antigua Compañía del Canal; pero, si éstas son con-

sideraciones bastantes para abrir campo á alguna combinación que dé por resultado la prórroga del privilegio para llevar á cabo la gigantesca empresa, proporcionando así generosamente á los antiguos accionistas el medio de aportar como capital suyo á la nueva Compañía el cuantioso valor del privilegio y los 450 millones de francos que Colombia debiera recibir en valores existentes en el Istmo al aguardar la caducidad del contrato, justo será tomar todas las precauciones necesarias á fin de que la negociación que ahora se celebre no dé ocasión á pleitos ó dudas sobre los derechos de la República; que asegure positivamente la terminación del Canal, y que produzca al país un beneficio que guarde equitativa proporción con la importancia de las concesiones que se otorguen, dejando al propio tiempo arreglados y cancelados los reclamos y cuentas pendientes.

El proyecto de ley de autorizaciones al Gobierno, que acompaño al presente informe, atiende, en mi concepto, á satisfacer plenamente la aspiración de los concesionarios del privilegio, puesto que permite concederles la prórroga aun por mayor tiempo del que solicitan, eximiéndolos de la estipulación de tarifas, cláusula que en el antiguo contrato es una valla insuperable para el ensanche de los productos de la empresa; y toda exigencia queda reducida á anticipar para la República el pleno usufructo del Ferrocarril de Panamá libre de lo que esté pendiente por descuentos de instalamentos. Dicho ferrocarril pertenece á Colombia: la Compañía usufructuaria está obligada á entregarlo en perfecto estado con todas sus obras y dependencias al expirar el término de la concesión: no origina erogación de fondos que hubiera de perturbar los cálculos de los nuevos capitalistas que entraran en la empresa, porque la casi totalidad de las acciones (68,534 de las 70,000 en que está dividido el capital del Ferrocarril) figuran en el activo de la Liquidación de la Compañía del Canal; y con ello quedaría, además, saldado nuestro justo reclamo por los \$ 6.000,000 que debieron entregárenos desde el año de 1881.

Mi proyecto provee á la necesidad que los empresarios del Canal pudieran tener del servicio del mismo Ferrocarril durante la construcción del Canal, ofreciéndoles su uso sin otro gravamen que el del gasto consiguiente al servicio de los trenes que hayan de emplear.

La compensación que yo propongo lejos de ser exagerada por parte de Colombia, estad seguros, HH. Senadores, de que la hallará el mundo financiero sumamente módica en relación con los derechos ya adquiridos y aun sin tener en cuenta los muy legítimos precedentes de la soberanía y posesión de aquella privilegiada zona.

La Liquidación de la Compañía del Canal es un hecho consumado sin culpa alguna de nuestra parte: durante la época de actividad de los trabajos y cuando se derrochaban tan ingentes sumas, que lo hecho apenas representa un valor equivalente á la tercera parte del capital que se invirtió, fueron desatendidos por la Compañía del Canal los derechos de Colombia respecto de los treinta millones de francos que nos correspondían de la negociación del Ferrocarril, y rehusó hasta el pago del valor de la manutención de la fuerza pública necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico, no obstante la estipulación expresa de que tales gastos serían de cargo de la Compañía: el Delegado colombiano no fue admitido en el Consejo de administración, á pesar del derecho reconocido al efecto, y si esperáramos poco más de dos años, el curso natural de los

acontecimientos y las estipulaciones del contrato de 1878 nos pondrían en posesión indiscutible de valores cuádruplos de lo que hoy indico como indemnización aceptable, y quedaríamos en plena libertad para contratar la obra con grandes ventajas para Colombia y bajo condiciones mucho más favorables para los nuevos empresarios que no tendrían que soportar el gravamen de los 1,400 millones de francos ya consumidos.

En mi concepto es completamente pueril el temor de que la exigencia que propongo embarace hasta hacer imposible la reorganización de la empresa. Bien puede suceder que sin exigencia alguna de nuestra parte, ó poco menos, se convierta en total desastre para la Compañía del Canal la liquidación en que se halla, porque es natural el pánico entre los accionistas que siguen descubriendo combinaciones indebidas, que estérilmente devoraron sus fondos; y porque es obvio también que más difícilmente se presentarían nuevos empresarios á ayudar á los anteriores á soportar la carga proporcional al enorme capital dilapidado, que capitalistas que entraran á negociar con Colombia después de caducar el privilegio y aprovechando todo lo hecho. Para mí es indudable que si hubiera de reorganizarse la Compañía del Canal ó traspasar á otra los derechos y privilegio que ahora le concediéramos, tal hecho se efectuaría igualmente con ó sin la exigencia que he indicado, pues en los negocios de tan vasta escala jamás decide de su éxito uno diez por ciento en más ó en menos del capital que se presuponga, y al diez por ciento de los fondos calculados para concluir la obra, equivale la exigencia del Ferrocarril de Panamá libre de todo gravamen.

Abrígase por algunos el temor de que al dejar de tratar ahora se demoraría por largos años la apertura del Canal, difiriéndose el progreso y desarrollo de Colombia. En la discusión oral tuve el honor de exponer extensamente mis ideas sobre esta compleja materia; y motivos que vosotros comprendéis me obligan á ciertas reservas en el presente informe.

Excepto por ahora los Estados Unidos, todas las demás Naciones del Orbe tienen ya más ó menos interés en la apertura de un canal á nivel, que por la parte más estrecha del Istmo americano, úna los océanos para dar paso franco al tráfico universal: desde que en 1879 tomó vida la idea de la ruptura de nuestro Istmo, se pensó en alguna combinación de garantía de intereses, proporcionalmente entre los países más beneficiados, sobre los capitales que se emplearan en tan grandiosa obra; y es posible que tal idea encarne el medio seguro de realización próxima.

La navegación directa del Atlántico al Pacífico es una necesidad cada día mayor para el tráfico universal: el proyectado Canal por Nicaragua es simplemente sofisma de distracción con que los Estados Unidos procuran alejar la realización del paso franco por Panamá que, por hoy, haría terrible competencia á su Ferrocarril de Nueva York á San Francisco y perjudicaría su preponderancia y comercio en el Pacífico, al menos mientras la gran República adquiera mayor desarrollo aún y pueda hacer frente ventajosamente á toda eventualidad.

Opinan algunos estadistas que lo más conveniente para Colombia sería aguardar la caducidad del privilegio; y si á ésto se agrerara la reforma del tratado de 1846, celebrado con los Estados Unidos para relevar á Colombia de la especie de tutela que ha detenido su vuelo imposibilitándola para combinaciones trascendentales, tendrían luégo éxito

seguro las gestiones que se hicieran para la apertura del Canal á nivel bajo garantía de neutralidad y de intereses sobre el capital necesario, que se obtendría de las Potencias interesadas en el asunto. Sin embargo, á este mismo resultado podrá llegarse sin cerrar la vía de rehabilitación á los antiguos accionistas, cuyos intereses fueron cruelmente sacrificados por sus administradores; facilitándoles la oportunidad de un postrer esfuerzo para evitar su ruína, siempre que para ello no se envuelva á Colombia en un mal contrato, que pudiera dar ocasión á pleitos y entorpecimientos, en vez de despejar dificultades y de esclarecer los puntos oscuros de los contratos anteriores; y contemporizando con el deseo de las poblaciones del litoral en el sentido de que cuanto antes reaparezca la actividad en los negocios consiguiente á la reanudación de los trabajos de excavación del Canal; no obstante que me inclino á creer que en el fondo sería más conveniente á esas poblaciones acabar de salir de las dificultades en que los sumió la catástrofe de aquella empresa, consagrando sus esfuerzos al desarrollo de la agricultura y de otras industrias de carácter permanente para prepararse un progreso efectivo y ponerse á cubierto luégo de los desvanecimientos del vértigo que produce una actividad transitoria y febril, y quedar en capacidad de aprovechar realmente su espléndida posición en el mapa de América.

La franquicia absoluta ofrecida al comercio universal para el tráfico por el Istmo y la fijación anticipada de un modestísimo límite á las tarifas de transporte, son estipulaciones contrarias á los más elementales intereses de Colombia; por fortuna se os presenta la oportunidad de armonizar los derechos de la República con los de la empresa que haya de acabar de romper la línea divisoria de los dos grandes océanos.

En cuanto á que el Canal deba ser á nivel desde su inauguración, es punto éste que conviene dejar á merced de lo que arreglen los antiguos accionistas con los que hayan de entregar su dinero para coronar la obra, no sea que la exigencia de que se cumpla estrictamente lo pactado respecto de canal á nivel que llene desde los primeros tiempos las necesidades del tráfico, ofreciera por ahora insuperable dificultad. Establecido el tráfico, estaría en los intereses de los empresarios adaptar la obra á satisfacer las necesidades del comercio perfeccionándola; y sólo en el caso de que la antigua Compañía no pudiera llevar á cabo la empresa, al contratar luégo Colombia libremente, debería estipular como condición esencial la de canal á nivel.

En suma, mi pensamiento es, HH. Senadores, que el Gobierno quede autorizado para otorgar la prórroga á los concesionarios del privilegio bajo condiciones equitativas y serias para que Colombia no aparezca pródiga hasta la ridiculez en momentos en que pesan sobre su Tesoro compromisos en el exterior y en el interior á que debe atender, pues aquello nos exhibiría no como generosos sino como incapaces de conocer y manejar nuestros intereses; y que también quede previsto el muy probable evento de la caducidad del privilegio y autorizado el Gobierno para desligar el Istmo de todo compromiso á fin de abrir más amplios horizontes á la empresa del Canal. Asimismo deseo que se elimine en los tratados internacionales la cláusula que, inconsultamente, ha tenido obligada á Colombia á restringir su iniciativa con el deber de hacer extensivo á otras Naciones todo favor ó ventaja que por motivos especiales

le conviniera otorgar á alguna en particular: por esto incluyo en mi proyecto la autorización respectiva para gestionar aquella reforma.

No debo ocultar mi inclinación á que conservemos y fomentemos, sin sacrificarlos á intereses momentáneos, los grandes bienes con que la Providencia dotó á nuestra Patria, aun cuando disiento por completo de los que recelosamente tratan de ocultar á las miradas del extranjero las ventajas que nuestro suelo ofrece, pues lejos de eso deseo vivamente que el país abra de par en par sus puertas á la inmigración como elemento indispensable para su progreso y engrandecimiento: esta época de paz y de prosperidad es á propósito para corregir todo desperfecto, mejorando las bases de nuestras relaciones internacionales y preparándonos para combinaciones de grande aliento; y si después de presentar términos razonables para conceder la prórroga á los concesionarios del Canal no se celebrara nuevo contrato ó fracasare por ahora aquella empresa, quedaríamos en situación mucho más propicia para aprovechar convenientemente la posesión del Istmo.

Tengo profunda fé, permitidme repetirlo, en que el Canal á nivel es una necesidad de cuya satisfacción no podrán prescindir por largo tiempo el comercio del mundo y las grandes potencias marítimas: nada significan unos pocos años en la vida de las Naciones; y cualquiera demora proveniente, nó de resistencia de nuestra parte, sino de la naturaleza misma de las cosas, tenderá á ponernos en aptitud de obtener ventajas proporcionales al desarrollo progresivo que el país adquiera.

Hoy parece un capital muy superior á nuestras fuerzas el necesario para la conclusión del Canal á nivel; pero no es Colombia quien principalmente necesita de aquella grandiosa obra, y tan luégo como desaparezcan las dificultades artificiales que impiden en realidad la concurrencia de los intereses universales que á ella deben vincularse, el costo resultará pequeño en relación con las enormes economías de tiempo y de dinero, y las facilidades y ventajas que está llamada á producir.

Concluyo, HH. Senadores, haciendo un respetuoso llamamiento á vuestro patriotismo en esta solemne ocasión en que va á exhibirse ante el mundo civilizado la habilidad del Gobierno de Colombia; quien requiere al efecto y ha exigido el concurso del Congreso: el plan que tracéis decidirá de inmensos intereses; y á Dios pido humildemente que la solución de este asunto sea timbre de honor, elemento de prosperidad para la Patria y no sepulcro de legítimas esperanzas

En pliego separado tengo la hora de someter á vuestra consideración el respectivo proyecto de ley de autorizaciones al Poder Ejecutivo.

Bogotá, Octubre 3 de 1890.

HH. Senadores.

FRANCISCO GROOT.

PROYECTO DE LEY

de autorizaciones al Poder Ejecutivo.

El Congreso de Colombia

DECRETA :

Art. 1º Autorízase al Gobierno para otorgar la prórroga que se estime necesaria para la conclusión del Canal al través del Istmo de Panamá á quien legalmente represente á los concesionarios del privilegio de que trata el contrato de 20 de Marzo de 1878, modificado y aprobado por la ley 28 del mismo año, siempre que se acepten, garanticen y cumplan las siguientes condiciones :

1ª Que se entreguen en propiedad al Gobierno de Colombia, sin empeño ni gravamen alguno, todas las acciones correspondientes al Ferrocarril de Panamá á Colón, y se le ponga en posesión de todos los derechos de aquella Compañía y del usufructo de la empresa, tal cual si se hubiera vencido ya el término del contrato celebrado en Bogotá el 5 de Julio de 1867, entre el Gobierno y el Sr. George M. Totten, agente general y apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, contrato que fue modificado y aprobado por la ley 46, de 16 de Agosto de 1867 ;

2ª Que se dé por cancelada toda cuenta entre Colombia y la Compañía del Ferrocarril de Panamá, declarándose recíprocamente á paz y salvo, tanto por la anticipación ó descuento de la renta anual que se reservó el Gobierno de la República al tenor del artículo 3º del citado contrato, renta que, en parte, anticipó ó descontó la Compañía del Ferrocarril emitiendo obligaciones de cuyo pago quedará relevada la República y libre el Ferrocarril, cuanto por los derechos de Colombia al tenor del artículo 2º de aquel mismo contrato, y en general por todo otro asunto ;

3ª Que quede cancelado el crédito de dos millones quinientos mil francos que suministró al Gobierno el Sr. Conde F. de Lesseps por cuenta de la Compañía Universal del Canal en el año de 1883, y los intereses de esa suma ; pudiendo asimismo declararse cancelado el derecho de Colombia al cobro del valor de la manutención de la fuerza pública que debió ser de cargo de la Compañía del Canal, según el último párrafo del artículo 8.º del contrato aprobado por la ley 28 de 1878 ;

4ª Que dicho artículo 8º del contrato de 20 de Marzo de 1878 se aclare en el sentido de que, durante los trabajos de excavación del Canal y por todo el término del privilegio, será de cargo de los concesionarios el pago mensual al Gobierno en Panamá del gasto que origine toda la fuerza pública que se crea necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico. Dicha fuerza se fijará de acuerdo con los concesionarios ;

5ª Que continuará siendo de cargo exclusivo de los concesionarios la indemnización ó pago que haya de hacerse á los particulares del valor de los terrenos y fincas que sea preciso expropiar, previas todas las formalidades del caso ;

6ª Podrá estipularse que los concesionarios tendrán derecho á trasportar por el Ferrocarril de Panamá, mientras construyan las líneas férreas que crean necesarias, á los empleados y trabajadores, así como la maquinaria y efectos destinados á la obra del Canal, sin más gravamen que el que se establezca por medio de un convenio especial ;

7ª Podrá relevarse á los concesionarios de la obligación impuesta por el inciso 3.º del artículo 14 del contrato de 1878, á efecto de que ellos fijen libremente las tarifas que á bien tengan ; pero bajo condición de que los productos y frutos colombianos que transiten por el Canal y lo que á Colombia se importa por el mismo, apenas pagará la cuarta parte de la tarifa ; y

8ª Colombia podrá imponer un módico derecho de toneladas sobre cuanto transite por el Canal.

Art. 2º En el contrato de prórroga que se celebre se declarará vigente en todas sus partes el aprobado por la ley 28 de 1878, sin otras variaciones que las que se convengan á virtud de las autorizaciones contenidas en el artículo anterior ; y se especificarán con toda claridad los casos en que haya de caducar el privilegio, los plazos para principiar y concluir los trabajos y lo que pertenecerá á Colombia en caso de caducidad declarada por la Corte Suprema de Justicia ó á la expiración del término del privilegio.

Art. 3º En cláusula especial del contrato de prórroga deberá fijarse un término prudencial para la entrega á Colombia de todas las acciones y de la obra misma del Ferrocarril de Panamá ; declarándose nulo y de ningún valor ni efecto tal contrato de prórroga si no se cumpliere con las condiciones de este artículo dentro del término que se estipule.

Art. 4º El Gobierno pasará al Procurador general de la Nación todos los documentos relativos á la disolución de la Compañía Universal del Canal interoceánico, para que, previo estudio de los antecedentes del asunto, promueva lo que sea legal en defensa de los intereses y derechos de la República, á efecto de que, si no se celebrare el contrato de prórroga, se cumplan en oportunidad las estipulaciones del artículo 23 del contrato aprobado por la ley 28 de 1878, y se exija lo que corresponda á Colombia según la parte final del artículo 2.º del contrato aprobado por la ley 46 de 1867.

Art. 5º Autorízase al Poder Ejecutivo para que, cuando lo estime oportuno, notifique al Gobierno de los Estados Unidos de América la intención de reformar el tratado general con aquel país, firmado en Bogotá el 12 de Diciembre de 1846 y canjeado en Washington el 10 de Junio de 1848, á fin de que, doce meses después de surtida tal notificación, quede insubsistente la garantía especial respecto del Istmo. Igualmente se autoriza al Gobierno para iniciar con aquella misma Nación, y con las demás potencias que lo crea conveniente, la celebración de tratados de garantía colectiva de reconocimiento expreso, de la soberanía y propiedad que Colombia tiene y posee sobre el Territorio del Istmo de Panamá ; así como la perfecta neutralidad del mismo Istmo y del Canal que por allí haya de unir los océanos Atlántico y Pacífico, con la mira de que en ningún

tiempo sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno á otro mar.

Art. 6º También se autoriza al Gobierno para promover la reforma de los tratados públicos á efecto de suprimir toda estipulación en que se haya obligado la República á hacer extensivos á otros países los favores especiales que tenga á bien otorgar á alguna ó algunas naciones en asuntos de comercio, navegación ó cualesquiera otros.

Art. 7º Autorízase al Gobierno para que, en caso de caducidad definitiva del privilegio concedido por el contrato aprobado por la ley 28 de 1878, inicie negociaciones para la apertura del Canal á nivel con quien ó quienes den seguridades suficientes de llevar á cabo la empresa, pudiendo admitirse la garantía de intereses que quieran ofrecer algunas potencias sobre los capitales que se inviertan; y estipulando lo siguiente:

1.º Que el término del privilegio después de inaugurado el Canal á nivel, no exceda de noventa y nueve años;

2.º Que la participación de la República no baje en los primeros años de 5 % del producto bruto anualmente, debiendo elevarse paulatinamente hasta el 12 % del mismo producto bruto;

3º Que los fletes ó trasportes de los frutos y producciones que exporte Colombia y de toda clase de efectos destinados á la importación de la República, serán apenas equivalentes á la cuarta parte de lo que se fije en las tarifas que libremente establecerán y variarán los concesionarios, pero siempre de una manera uniforme para los cargamentos de todas las demás naciones;

4.º Que Colombia podrá imponer un derecho de toneladas en favor del Fisco nacional, como gravamen á que quedará sujeto el tráfico universal que se haga por el Istmo, impuesto cuyo máximun se fijará prudencialmente en el contrato que se celebre;

5º Que, como indemnización ó precio del privilegio y de las propiedades que entregue Colombia, reciba el Gobierno á lo menos cincuenta millones de pesos en oro, dividida esta suma para su entrega en contados iguales en un transcurso de tiempo que no baje de cinco ni pase de diez años, después de firmado el contrato; y

6.º Que en caso de caducidad por cualquiera de los motivos que quedarán previstos en el contrato, ó por la expiración del término del privilegio, la aludida suma, la obra del Canal y sus anexidades, los edificios, muelles, faros, máquinas, aparatos, herramientas, y, en general, cuanto los empresarios tengan en el Istmo con motivo ó al servicio de la misma empresa, todo pasará en pleno dominio al Gobierno de Colombia, quien por el solo hecho de la expiración del término del privilegio ó de la declaratoria de caducidad decretada por la Corte Suprema de Justicia de conformidad con las estipulaciones del contrato, entrará á sustituir en todos sus derechos á los concesionarios y tomará inmediatamente posesión de la vía de comunicación, de todos sus enseres, de todas sus dependencias y de todos sus productos, sin que tenga por ello Colombia que erogar suma alguna.

Art. 8º La presente ley se publicará en diversos idiomas, en