

FERROCARRIL

DE PANAMÁ.



M 373 Pza 11

Ej 2

DEMANDA

DE LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA

ANTE LA CORTE SUPREMA.

MATERIA DE LA CONTROVERSIA.

A virtud de contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con John Lloyd Stephens en 15 de abril de 1850, aprobado por el Congreso de 4 de junio del mismo año, una Compañía de negociantes americanos se obligó a establecer un camino de carriles de hierro al través del Istmo de Panamá; i en compensacion del fuerte desembolso, riesgos i trabajos que esta obra colosal debía ocasionarle el Gobierno de la República le concedió "privilegio esclusivo para establecer entre los dos océanos al través del Istmo de Panamá un camino de carriles de hierro."

Esta concesion abraza dos cosas.

La primera está definida así, en el artículo 2.º

"El privilegio que se concede a la Compañía por el artículo anterior, para establecer un camino de carriles de hierro, durará por cuarenta i nueve años, que se contarán desde que el camino sea concluido i abierto a la concurrencia pública."

La segunda está estipulada en el artículo 11, en los términos siguientes:

"Mientras que se efectúe la conclusion total del camino de carriles de hierro, la Compañía podrá abrir a la concurrencia pública aquella porcion de él que estuviere transitable i juzgare conveniente poner en servicio, segun vaya efectuándose la *conclusion parcial*; i podrá entonces entrar en el goze correlativo de las concesiones, privilegios i ventajas que hacen el objeto del presente privilegio, conformándose a las disposiciones del capítulo 2.º de este contrato."

La Compañía se obligó a concluir el ferrocarril dentro de seis años, o a lo mas en ocho, segun adelante se verá.

La *conclusion* del camino de hierro debía hacerse constar "a solicitud de la Compañía, mediante un *sumario instruido contradictoriamente entre ella i el agente o agentes del Poder Ejecutivo comisionados al efecto.*"

I los cuarenta i nueve años de duracion del privilegio deberian contarse desde el día que el camino estuviere concluido en todas sus partes.

Mas el Gobierno de la República, sin esperar la solicitud de la Compañía, ni la espiracion de los seis primeros años, siquiera, declaró que el ferrocarril habia quedado concluido desde el 30 de enero de 1855.

El Poder Ejecutivo sostiene que desde esta fecha (30 de enero de 1855) debe considerarse concluido el ferrocarril i contarse en consecuencia la duracion del privilegio.

La Compañía sostiene que en esa fecha *no estaba concluido* el camino de hierro: que tampoco lo estaba a la espiracion de los seis años primeros, i que el Poder Ejecutivo tiene obligacion, conforme al artículo 39 del contrato, de prorogarle hasta por dos años el plazo dentro del cual debe entregarlo concluido.

Esta es la materia de la controversia: paso a manifestar los hechos en que apoya su pretension cada una de las dos partes.

LOS HECHOS.

Alega el Poder Ejecutivo que el 30 de enero de 1855 llegaron por primera vez a Panamá trenes salidos de Colon i arrastrados en el ferrocarril; i que posteriormente ha seguido haciéndose uso de este con mas o ménos regularidad para el transporte de pasajeros i mercancías entre los dos océanos.

La Compañía replica que el simple hecho de trasportarse algunos pasajeros i mercancías en el ferrocarril no demuestra que esta obra esté totalmente concluida; así como el que transiten pasajeros por la trocha recién abierta de un camino no demuestra que este camino esté concluido.

Que los trenes que llegaron a Panamá el 30 de enero de 1855, así como los que habian circulado anteriormente entre Colon i diversos puntos del tránsito, habian pasado sobre una vía puramente provisoria, formada de rieles estendidos sobre meros estacones, sin trabajo alguno de consolidacion.

Que el 30 de enero de 1855 apenas existía un frágil puente de madera sobre el rio Chágres, que despues fué reemplazado con un puente de hierro, cuyo costo excedió de \$ 200,000.

Que el 30 de enero de 1855 no habia atracadero para los buques en el puerto de Panamá, obra que es parte integrante del ferrocarril.

Que el término que tiene hoy el ferrocarril por el lado del Pacífico es puramente provisional, necesitando estenderse todavia algo mas de un kilómetro, desde "Playa Prieta," lugar en que no hai fondeadero, hasta la "Playa de San José" en que puede establecerse uno bastante cómodo.

En fin: que desde 30 de enero de 1855 hasta la fecha, la Compañía ha mantenido constantemente en trabajos de construccion del ferrocarril desde 1,200 hasta 3,600 trabajadores por día, empleados en obras que han costado mas de un millon de pesos; gasto que seria absurdo e inconcebible si el ferrocarril hubiese estado concluido desde aquella fecha.

EL CONTRATO.

El objeto del contrato de privilegio para el Gobierno de la República es, obtener la construccion de un ferrocarril que abra i conserve una vía de comunicacion entre los dos océanos (artículo 37 del privilegio.)

No es una simple línea de rieles sobre el suelo lo que la República se propuso obtener: el Gobierno adquirió derecho a que se le "entreguen a la espiracion del privilegio, en buen estado, los caminos, las obras que los componen i sus dependencias; tales como atracaderos, lugares de descarga, casas de guardia de celadores, oficinas de recaudacion de fletes i peajes, máquinas fijas o movibles; i en jeneral cualesquiera objetos muebles o inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el servicio de los trasportes, o que sean aplicables a algun objeto conexionado con la empresa, que a juicio del Poder Ejecutivo sean necesarios para el uso del camino i de sus dependencias" &c. (artículos 49 i 50).

Toda esta larga enumeracion era lo que en el pensamiento de los contratantes constituía la obra que la Compañía debía establecer i concluir en seis años, u ocho en su caso. Los términos usados en el contrato para expresar el hecho de la conclusion del ferrocarril, son:

En el artículo 2.º: "Concluido i abierto a la concurrencia pública."

En el artículo 12: "Dicha Compañía quedará siempre obligada a concluir en su totalidad el camino a los seis años, conforme al artículo 5.º, o a los ocho años en caso de que se le prorogue hasta este tiempo el plazo para la completa conclusion de dicho camino &c."

En el artículo 39: "De manera que el camino de carriles de hierro sea practicable en todas sus partes a LA ESPERACION DEL PLAZO ASÍ FIJADO &c."

En el artículo 40: "Responderá con esta fianza de \$ 120,000, en el caso de que el ferrocarril no esté concluido en el tiempo estipulado en este contrato **con arreglo a las disposiciones contenidas en él.**"

En el artículo 41: "En el caso de caducar el privilegio... por no haberse concluido DEL MODO i en los plazos prescritos para ello."

En el artículo 43: "En las mismas penas incurrirá la Compañía, si a la espiracion de los ocho años no estuvieren terminados los trabajos del camino de carriles de hierro, **el dicho camino practicable en todas sus partes, del modo, en la forma i con las condiciones prescritas en este contrato.**"

Entre las condiciones, modo i forma con que deben terminarse los trabajos del camino i ademas de las ya espresadas, se encuentran las siguientes:

"La Compañía contrae la obligacion de ejecutar constantemente con cuidado, *puntualidad i rapidez*... el transporte de los viajeros, ganados, mercancías, jéneros i materiales *CUALSIQUERA* que le fueren confiados &c."—¿Desde cuándo?—Desde que empiece a contarse el privilegio: es decir, desde la conclusion del plazo fijado a la Compañía para terminar los trabajos de la obra.

Ya hemos visto que este plazo es el de seis años contados desde cuatro meses despues de la aprobacion dada por el Congreso al contrato: el artículo 39 estendió la concesion de plazo hasta ocho años, en los términos siguientes:

"Pero si despues de estar concluida i practicable la tercera parte del camino de carriles de hierro, *notare la Compañía* que no puede concluirlo en toda su estension en los seis años estipulados en este artículo, *tendrá derecho* a solicitar una próroga, *que le será otorgada* por el Poder Ejecutivo hasta por dos años mas &c."

Nótese aquí, de paso, que la Compañía no quedó obligada a presentar prueba de la imposibilidad de concluir el camino en los seis años, ni a alegar motivo alguno siquiera que se lo impidiese, para obtener la concesion de esta próroga. Bastábale notar que no podía concluirlo i pedir próroga, para tener derecho a que esta le fuese concedida.

El contrato no limitó en modo alguno el uso que de este plazo pudiera hacer la Compañía. Léjos de eso, el artículo 13 declara, que: "La Compañía podrá dar al camino de carriles de hierro entre los dos océanos al traves del Istmo de Panamá, la direccion que creyere mas favorable a la empresa &c.;"

I el 13:

"Queda igualmente la Compañía en libertad de escoger el modo de proceder que le pareciere mejor para la construccion i los trabajos del camino de carriles de hierro."

Resumiendo: el plazo concedido a la Compañía para la ejecucion de la obra era una condicion favorable para la República, en cuanto le aseguraba que el deseada comunicacion interoceánica por su territorio no tardaría mas de ocho años: para la Compañía, este plazo le daba tiempo suficiente para llenar sus compromisos: le daba el derecho de hacer una explotacion *parcial* de la empresa durante cinco o seis años, i le garantizaba un tiempo *fijo* para explotar la obra ya acabada.

Este plazo empezó a correr, conforme al artículo 39, cuatro meses despues de aprobado el contrato por el Congreso, es decir, el 4 de octubre de 1850, i terminaba el 4 de octubre de 1856; pero pidiendo próroga la Compañía, el plazo no espira hasta el 4 de octubre de 1858.

CUESTIONES.

La controversia suscitada entre la Compañía i el Poder Ejecutivo viene a quedar reducida a estas tres cuestiones:

1.ª ¿Conforme al contrato puede el Poder Ejecutivo disminuir el plazo otorgado a la Compañía para la conclusion del ferrocarril?

2.ª ¿Puede el Poder Ejecutivo determinar la naturaleza, solidez, calidad, estension o proporciones de la obra que debe construir la Compañía?

3.ª ¿Pudo el Poder Ejecutivo declarar por sí solo i sin previo conocimiento, obtenido por medio de una informacion sumaria, de las obras ejecutadas por la Compañía, que el camino de hierro estaba concluido, esponiéndose así a eximir a los empresarios de la obligacion de entregar a la espiracion del privilegio obras que despues se juzgasen indispensables para el servicio de la via interoceánica?

La primera de estas preguntas se contesta por sí sola. Así como un acreedor no puede cobrar a su deudor ántes de vencido el plazo estipulado; así tampoco puede el Poder Ejecutivo disminuir en perjuicio de la Compañía del ferrocarril el plazo que para ejecutar la obra se acordó en el contrato i le garantizó despues una lei. Esto no necesita comentarios.

Declarar concluida la obra del ferrocarril, es declarar tambien concluido el término para hacerla: declarar la concluida el 30 de enero de 1855, es privar a la Compañía de veinte meses que aun faltaban para completar el primer plazo, otorgado sin restriccion por el contrato.

Este plazo es una concesion favorable para la Compañía que el Poder Ejecutivo no puede retirar sin faltar a la fe prometida, i sin poner a la Compañía en dificultades de mucha gravedad.

En el artículo 43 del contrato está estipulado que la Compañía perderá por via de multa la suma de \$ 120,000 en el caso que dentro del plazo de los ocho años no esté concluido el camino i practicable en todas sus partes del modo, en la forma i con las condiciones prescritas en él. Hemos visto ya que una de las condiciones es, la de ejecutar *constantemente* con cuidado, *puntualidad i rapidez* el transporte de los viajeros, ganados, mercancías, jéneros i materiales *cualquiera* que le fueren confiados. Ahora bien: supóngase que por falta de solidez del piso, se hundiera una parte del ferrocarril, i se hace preciso rectificar la línea dirijiéndola por otra parte sobre terreno mas firme. ¿No es verdad que mientras se ejecuta esta rectificacion habrá de suspenderse el tránsito i que esta suspension haría incurrir a la Compañía en la multa estipulada?

A esto podría replicarse que con el hecho de haberse declarado concluido el ferrocarril por parte de la Nueva Granada, ha quedado esenta la Compañía de toda responsabilidad. ¿Pero esto mismo no demostraría que la declaratoria fué prematura: que léjos de consultarse con ella el interes de la República en tener una buena via interoceánica, i el de la Compañía en precaverse contra los accidentes desgraciados que puedan desacreditar su obra, se privó a la primera de tener una obra sólida, durable i productiva, i a la segunda de la aspiracion legitima a inspirar confianza al comercio, atraerlo ácia Panamá i aumentar la ganancia de los transportes?

La segunda pregunta está contestada en los artículos 13 i 14 del contrato, que dicen:

"Art. 13. La Compañía podrá dar al camino de carriles de hierro entre los dos océanos al traves del Istmo de Panamá la direccion que creyere mas favorable a la empresa, siendo de su libre eleccion los puntos de partida i de llegada que le parecieren mas ventajosos i mas cómodos para la entrada i fondeadero de los buques o para los puertos propiamente dichos, &c."

"Art. 14. Queda igualmente en libertad la Compañía para escoger el modo de proceder que le pareciere mejor para la construccion i los trabajos del camino de carriles de hierro &c."

Pues declarar concluidos los trabajos de la via férrea contra la opinion de la Compañía i ántes del vencimiento del plazo señalado a esta para entregarla, es coartarle la libertad de dirigir estos trabajos, es privarle del derecho de dar a la empresa la direccion mas conveniente: es impedir que se construyan las obras estimadas indispensables para el buen servicio del tránsito.

Si la República hubiese contratado simplemente el establecimiento de un camino carretero entre los dos océanos, i la Compañía quisiese hacer este a la Mac-Adams ¿qué se juzgaría de la autoridad que declarase concluida la obra antes de que estuviese encausado el camino? Si se hubiese contratado la construcción de un canal al través del Istmo ¿qué se pensaría del que juzgase acabado el canal antes de estar hechas las esclusas?

Decir: "Está concluido el ferrocarril" ¡no equivale a esto otro: "Todo lo demás que se haga es inútil i por consiguiente no debe hacerse!"

La tercera cuestión es la mas obvia de todas, porque su simple enunciacion, no solo hace palpable que la declaratoria del Poder Ejecutivo perjudica a los derechos de la Compañía, sino tambien a los de la República misma.

Que el Poder Ejecutivo no podía hacer por sí solo la declaratoria de la conclusion del ferrocarril, lo dice espresamente el artículo 5.º del privilegio:

"El hecho de estar concluido el ferrocarril se comprobará ante el Gobernador de Panamá, a solicitud de la Compañía, mediante un sumario instruido contradictoriamente entre ella i el agente o agentes del Poder Ejecutivo comisionados al efecto."

La estipulacion espresa de este artículo no deja nada que desear. La frase: "a solicitud de la Compañía," convence a no dejar duda de que la declaratoria de la conclusion del camino le pertenecía a ella sola, i no al Poder Ejecutivo. Sin que se pueda deducir de aquí que este derecho la dejaba en libertad de prorogar indefinidamente el privilegio, porque no haciendo aquella solicitud a los ocho años, el Poder Ejecutivo podía pronunciar la caducidad de este.

Dos resultados se quisieron asegurar con la estipulacion de este artículo.

1.º Que la Compañía usase libremente del plazo concedido para la ejecución de la obra.

2.º Que la República tuviese medios de asegurarse de que la obra ejecutada llenaba los deseos concebidos de tener una vía interoceánica, cómoda i segura que a la espiracion del privilegio, constituyese un gran valor para el Tesoro.

I ambos objetos quedan frustrados con la prematura declaratoria del Poder Ejecutivo.

A la Compañía se la priva de tres años ocho meses de plazo que aún le quedaban para proseguir i completar la obra.

A la República del derecho de exigir, a la espiracion del privilegio, nada de lo que en la actualidad no se encuentre ya establecido.

Hoy no hai piso sólido en muchas partes de la línea. —El Poder Ejecutivo no puede exigirlo al fin del privilegio.

No hai puentes de hierro sobre algunos de los torrentes que atraviesa el ferrocarril—El Poder Ejecutivo no puede exigirlos.

No hai almacenes de depósito—La República perdió el derecho de reclamarlos.

No hai buenos desagües en muchas partes del camino—Es preciso pasarse sin ellos.

No hai suficientes locomotivas—La República tendrá que comprarlas de su propio tesoro.

No hai sino un número insignificante de carros de flete—El Poder Ejecutivo hará el gasto de comprar los que se necesitan.

No hai atracadero en la ciudad de Panamá—La República costeará esta obra.

Resultará al cabo, que cuando la República quiera redimir el privilegio, los gastos necesarios para poner el ferrocarril en perfecto estado de servicio, serán mas considerables que los productos mismos que él pueda rendir.

Porque la República no podría exigir jamas que se le entregase esta obra en una condicion mejor que aquella en que se encontraba cuando espontáneamente la declaró el Poder Ejecutivo concluida en todas sus partes.

Bajo cualquier aspecto que se considere aquella declaratoria, será siempre forzoso reconocer que es violatoria del contrato, incompatible con las obligaciones contraídas por la Compañía i perjudicial a los intereses de la República.

Los trabajos del ferrocarril de Panamá principiaron en 1850, sobre la isla desierta de Manzanillo, en la Bahía de Limon, sitio escogido por las ventajas naturales que para la fundacion de una gran ciudad marítima ofrecia este puerto de tres millas de largo, dos de ancho i un fondo uniforme de mas de cuarenta piés. El ferrocarril arranca del seno mismo del mar en la parte norte de la isla, a cien varas de la playa, corre paralelo a esta en toda la estension de la isla, atraviesa un brazo de mar de 700 piés de ancho, costea la parte sur i del oriente de la bahía, i luego se prolonga por las orillas enegadizas del rio Chágres hasta "Barbacoas." Aquí se lanza al través de este rio sobre un puente de 625 piés de largo i 40 de alto, i sube 269 piés sobre el nivel del Atlántico; sigue su curso siempre por en medio de bosques, pantanos i barrancos profundos, atraviesa 170 rios, torrentes o arroyos sobre otros tantos puentes, i llega a las playas del Pazífico, a uno de los suburbios de la ciudad de Panamá, despues de haber recorrido 47½ millas de soledad agreste i primitiva.

No habian trascurrido todavia dos años desde el principio de los trabajos, cuando ya estaban tirados los rieles en una estension de 23 millas, i el pito de la locomotiva hacia oír su silvido estridente por enmedio del manglar solitario.

La Europa i los Estados Unidos del Norte de América habian visto ya salir las vías herradas del seno de ciudades populosas al través de campos cubiertos de mieses, para ir a buscar el comercio de otros focos de poblacion industriosa; la maravillosa invencion de Fulton i de Stephenson, apoyada por los capitales abundantes, la poblacion densa i los recursos de todo jénero acumulados en el interior de países de mui antigua civilizacion, habia echado su anillo de hierro entre comarcas que de siglos atras tenian formadas alianzas de comercio i de industria; pero el mundo no habia visto aún que esos prodijios del arte pudiesen hacerse brotar, como con el anillo encantado de un mago, en el centro de los bosques virjenes del ecuador, sobre playas inhospitalarias, en que solo el zancudo i el caiman habian podido hacer su mansion, e imprimir la huella profunda del jenio humano en el fango movedido de los pantanos, que solo habian recibido ántes la huella tortuosa de la serpiente cascabel.

El ferrocarril de Panamá quedará siempre como un monumento grandioso del poder de la audacia, la enerjía i la perseverancia estimuladas por el incentivo de una recompensa abundante. Ha sido mirado como una maravilla por los pueblos de Europa, que solo comprenden los grandes trabajos al lado de los grandes gozes del fausto en Paris i Londres. Para nosotros, pueblo indolente i perezoso, encerrado en el corazon de las cordilleras como un monje en su claustro, el ferrocarril de Panamá despertará siempre en nuestro espíritu la mas pasmosa admiracion, i nos traerá a la memoria la idea de esos jenios alados de los sueños voluptuosos de los poetas del Oriente, que en una noche trasportaban a mil leguas de distancia sobre sus alas gigantescas, los palacios i sus jardines, las ciudades i sus campos.

Mas esa perseverancia i enerjía indomables de los empresarios americanos, no tuvo solo que luchar contra la naturaleza silvestre, las enfermedades i el clima abrasador de los trópicos: la competencia de otras empresas de la misma naturaleza le presentó obstáculos mas terribles que vencer.

Una Compañía americana obtuvo privilegio para establecer un camino carretero a través del istmo de Tehuantepec, que situado cerca de 300 leguas mas ácia el Norte que Panamá, habria podido arrebatarse a esta vía el tránsito de pasajeros i caudales de California.

Otra Compañía, americana tambien, a cuyo frente se encontraba el afortunado i audaz Comodoro Vandervilt, obtuvo privilegio del Estado de Nicaragua para establecer otra comunicacion que por el rio San Juan i el lago que da su nombre al Estado pusiese en cómoda relacion los puertos de San Juan del Norte en el Atlántico i San Juan del Sur en el Pazífico, cinco grados de latitud al Norte de Panamá.

Esta última, sobre todo, suscitó desde el principio las más serias dificultades. El río San Juan i el lago de Nicaragua ofrecían grandes facilidades para la navegación por vapor en mas de las tres cuartas partes del trayecto: su posición mas al Norte hacia el clima mas soportable para los europeos; i su mayor proximidad a California ahorrraba de quinientas a seiscientas millas de navegación marítima.

El año de 1851, sobre todo, fué un año de dificultades de todo jénero: las empresas de comunicación interoceánica distraían los capitales de la vía de Panamá: faltaron recursos para proseguir con actividad la obra; i el cólera i la fiebre amarilla prestaron tambien su contingente de terror contra la ya bamboleante empresa del ferrocarril. El concurso de un rico negociante de Nueva York, Mr. Jorje Law, i de la Compañía inglesa de vapores de las Indias occidentales, que le prestaron una fuerte suma, dieron un apoyo fortísimo a la indomable enerjía del distinguido americano, director de la obra, Mr. Stephens. El ferrocarril llegó a Barbaoa ahorrando desde entónces la mayor parte de la peligrosa i difícil navegación del río Chágres. La empresa granadina parecía triunfar.

Pero la Compañía del tránsito de Nicaragua redobló a su vez en esfuerzos. Vapores en el río San Juan; vapores en el lago de Nicaragua; mejoras de consideración en el camino de tierra, desde el lago hasta San Juan del Sur; vapores de mar mas rápidos en el Atlántico i el Pacífico en conexión con esta línea; rebaja en el precio de los pasajes i de los fletes; todo se puso en obra para rivalizar a Panamá.

Como dos caballos de raza que se disputan el premio de la carrera en el circo, que llenos de ardor i cubiertos de espuma, se adelantan, se atrasan o igualan a su adversario, buscando cada vez nuevas fuerzas i nuevo aliento que les dé la victoria; así las dos Compañías rivales luchaban en esfuerzos desesperados, sin lograr ni una ni otra ventajas decisivas. En unos meses llevaba la palina Nicaragua; en otros se restablecía Panamá de su derrota: en el viaje de regreso de California a los Estados Unidos, se decía, era mas ventajosa la ruta de Centro-América; en el de ida de Nueva York a S. Francisco era, se preconizaba, mas cómoda la de Panamá. La prensa de los Estados Unidos tomaba parte en el combate, ya en favor, ora en contra de cada uno de los combatientes. Una lei granadina de 1853, que autorizó al Poder Ejecutivo para cobrar un impuesto sobre los caudales que pasasen por el Istmo, estuvo a pique de dar una superioridad decidida a la vía de Nicaragua: las fuerzas eran casi iguales, i el triunfo permanecía indeciso.

En el año de 1854 resolvió la Compañía de Panamá hacer el último, el supremo esfuerzo. Despachó buques a Irlanda i a la China en busca de esos ejércitos de proletarios, que arrojan de sí las civilizaciones envejecidas, como los árboles se despojan de las hojas secas en el estío; llevó brazos a Panamá desde mas de tres mil leguas de distancia, i aumentó a cuatro mil, a cinco mil, a seis mil, últimamente, el número de sus obreros: traspasó la formidable barrera del río Chágres: llegó a la cima del Istmo, i arrojó, como una avalancha sus obreros i sus rieles hasta el Pacífico. La victoria había coronado sus esfuerzos. Es verdad que sus puentes eran de madera solamente, que las líneas del ferrocarril eran tortuosas, que el borde inseguro de los barrancos se desplomaba todos los días, que los rieles pasaban sobre meros estacaones i travesaños, sin cimiento sólido que los sostuviera, que los trenes estremecidos saltaban al vaiven del suelo movedizo; pero qué importaba! las locomotivas corrían sobre los rieles, los carros seguían el impulso, i los pasajeros atravesaban de un mar a otro en cuatro o cinco horas. Obtener este resultado era triunfar sobre Nicaragua, era asegurar a Panamá el tránsito esclusivo de los pasajeros i del comercio interoceánico.

Sí: esto era vencer a Nicaragua, pero no concluir un ferrocarril "en el modo i forma i con las condiciones prescritas en el contrato." Para esto último faltaba todavía mucho, i la Compañía contaba todavía tres años para llevarlo a cabo.

Permitáseme traducir aquí la opinion que sobre este mismo asunto emite, en una relación de viaje de París a Santiago de Chile en agosto de 1855, inserta

en el "*Journal des Economistes*" de octubre del mismo año, un testigo absolutamente imparcial, un distinguido viajero francés, Mr. Courcelle-Seneuil.

"El 28 (de julio de 1855) dijimos adios o nuestro huésped i fuimos a tomar asiento en el camino de hierro al precio enorme de 125 francos (\$ 25 de nuestra moneda) por persona i 50 centimos (\$ 0,10 de nuestra moneda) por libra de equipaje escedente de 50 libras. A las 8½ de la mañana partimos con un tiempo soberbio, i henos aquí lanzados en medio del bosque virjén, sobre terraplenes levantados en medio de los pantanos, sobre torrentes cubiertos por pequeños puentes de madera i sobre la falda de colinas, al rededor de las cuales damos vuelta.

"Este es el lugar de decir algunas palabras sobre este camino de hierro célebre, tan reciente i del cual se ha dicho tanto bien i tanto mal. . . . El obstáculo sério del camino de hierro del Istmo, consistía en la carencia de brazos i de población, i en el clima. Llevar allá no solo las locomotivas, los vagones i los rieles, sino tambien las azadas, las palas, las maderas, los trabajadores i las cosas necesarias para hacerlos vivir, he aquí en qué consistía la dificultad que se oponía a la construcción del camino de hierro.

"Esta dificultad ha sido vencida con honor por los hombres que tomaron la iniciativa de este trabajo; pero ahí se limita la parte de elojio que merecen. No creo que ningún ingeniero admire su trazado, ni que hombre alguno de buen sentido alabe la ejecución del camino de hierro. Imaginaos rieles fijados sobre los travesaños, no por medio de almohadillas (*cousinets*) sino con algunos clavos, i estos travesaños mismos puestos sin mampostería ni defensa de ninguna clase, sobre terraplenes recientes, a flor de tierra, espuestos a sufrir alternativamente la influencia de un sol ardiente i de lluvias a torrentes. Así, nada está sólido en este camino: cuando los convoyes pasan se ve doblarse i levantarse 15 centímetros i aun mas a los travesaños, i el viajero sentado en el vagon siente, cuando va un poco aprisa, un movimiento semejante al del galope de un caballo. Las curvas de radio corto son numerosas, i los ingenieros han inventado un medio sencillo e ingenioso para salvarlas: para utilizar la fuerza centrífuga han inclinado el riel inferior hasta 10 centímetros, segun pude juzgar. Nada es mas extraño, ni ménos tranquilizador para un europeo que ver marchar el convoi con una velocidad de 10 o 12 kilómetros por hora, inclinado sobre un costado, como un caballo que da vueltas en el circo. Pero debo al mecánico que conducía el convoi la justicia de decir que desempeña su mision con una grande habilidad, i que dirige su locomotiva con tanta destreza i precision como un buen chalan a su caballo.

"Sin embargo, las desgracias no faltan: la antevíspera de nuestra llegada se hundió un puente al paso del convoi que venía de Panamá, i dos vagones fueron precipitados al torrente, causando, se nos dijo, la muerte de siete pasajeros. Sin embargo de que el puente no estaba todavía compuesto, despues de haber pasado los pueblos que tienen los nombres terribles de Gorgona, Matachin i Culebra, el convoi que nos trasportaba se presentó para pasar aquel. En vez de hacernos pasar a pié el puente i de trasladar nuestros equipajes al convoi de Panamá, que estaba del otro lado, se nos hizo esperar en Culebra, i al fin se nos obligó a dormir en los coches arrullados por el canto (*par le chant*) de los sapos i las picaduras de los zancudos.

"En la mañana siguiente, la conversacion rodó naturalmente sobre el ferrocarril. Se nos dijo que ha costado siete millones de pesos, i que apesar del tránsito enorme que se hace por esta vía, i del precio exorbitante de los fletes, la Compañía no cubre sus gastos; i esto causa mui poca admiracion; porque con la construcción defectuosa del camino los gastos de reparacion deben ser mui considerables, siendo, como es, tan cara la mano de obra en el país. Con todo, la Compañía tiene grandes proyectos: está construyendo un muelle con rieles en la rada de Panamá, i se dice que piensa construir otro sobre el Atlántico, al otro extremo de la línea. Se trata tambien de tomar los navíos cargados, i trasportarlos así de un océano a otro en el camino de fierro; pero antes que este proyecto se

lleve a cabo, será preciso ejecutar grandes trabajos de consolidación en el camino, o mas bien, será preciso rehacerlo por entero."

En un informe presentado a la Compañía por el ingeniero en jefe de la obra, en mayo de 1855 (cuatro meses antes de dictarse la declaratoria que motivó esta controversia, i que por lo mismo puede aceptarse como desinteresado en la cuestion) decia aquel ingeniero, el Coronel Totten:

"Las siguientes son las obras principales que faltan por ejecutar en el ferrocarril.

"1.º Completar la consolidación (ballasting) del camino, lo cual está avanzando bien.

"2.º Acabar los puentes permanentes, para lo cual hai una gran parte del material, tanto de piedra como de hierro en los sitios respectivos, al propio tiempo que las obras de mampostería marchan en progreso.

"3.º Edificar depósitos de pasajeros i fletes en ambos extremos del ferrocarril. Ahora hai una pequeña casa de flete en Colon i otra en curso de construcción en Panamá; pero ellas no son suficientes para el gran comercio que pronto vendrá a visitar el camino."

Hablando en otra parte del mismo informe acerca del costo de la obra, despues de informar que, hasta mayo de 1855, cuatro meses despues de la fecha en que el Poder Ejecutivo estimó concluido el camino, se habian gastado en la obra \$ 6.564,552-95, agrega que los costos que deben incurrirse todavía para la conclusión de ella, son los siguientes:

En consolidar el piso; reponer puentes; construir almacenes de depósito, desagües &c.; locomotivas; 150 carros de flete; seis carros mas para pasajeros, i conclusión de obras en la vecindad de Colon i Panamá, 843,000 dólares; de manera que el costo total de la obra alcanzará a 7.407,552 fuertes americanos, o sea \$ 2.407,552 mas que el primitivo presupuesto de la obra. I agrega el Ingeniero en jefe:

"Se notará que el costo de la obra ha escedido considerablemente al presupuesto presentado a la Junta directiva con mi informe de noviembre de 1853, i que todavía se requiere una gran suma para completar el camino del modo permanente que se desea. Sin embargo, como algunas de las construcciones arriba espresadas, *requerirán dos años para su erección*, i algunas de ellas no se empezarán hasta el año entrante, los gastos de estas obras se repartirán en un periodo considerable de tiempo."

Téngase presente que todo esto se escribía en mayo de 1855 i que las resoluciones declarando concluido el ferrocarril fueron dictadas en julio i setiembre del mismo año. El informe del Ingeniero en jefe del ferrocarril, a que me he referido, circuló en esta ciudad desde octubre o noviembre de 1855.

IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ CON RELACION AL TESORO PUBLICO.

Creer algunos que el ferrocarril de Panamá es una obra de tanta importancia para el Tesoro de la República, concluido que haya la duración del privilegio, que se figuran, que por medio de combinaciones financieras hechas con esta obra nacional, se amortizará la deuda pública exterior, o por lo ménos se creará una renta de dos o cuatro millones de pesos anuales, renta suficiente para proveer a los gastos públicos sin necesidad de contribuciones.

Como no obstante el absurdo de esta idea, no deja ella de tener algun séquito en este país, creo necesario hacer un ligero exámen de los cálculos en que se funda.

Se ha creído que el Istmo de Panamá no solo es la vía mas natural de comunicación entre la Europa i la costa oriental de América con la costa occidental de este continente, sino tambien con la Australia, la China, el Japon, las islas del grande océano i la península del Indostan.

Se cree tambien que el ferrocarril de Panamá es la única comunicación interoceánica posible en América durante muchos años.

I desde luego que si estas dos bases fuesen incontestables, el ferrocarril de Panamá sería la obra mas valiosa del mundo entero, i ni los lavaderos de oro de California, ni los placeres de Australia, ni las minas de Golconda, ni nada, habría comparable en valía

a aquel ferrocarril; pero los hechos están mui distantes de confirmar ilusiones tan desmedidas.

Sabido es que la canalización del istmo de Suez, juzgada ántes imposible, porque se pensaba que la naturaleza movable de las arenas del desierto la cegarían constantemente, acaba de ser declarada practicable por el voto de grandes ingenieros de Francia e Inglaterra: que hace ya dos años que está organizada una gran compañía privilegiada por el Virrei de Ejipto i patrocinada por los gobiernos inglés i frances, i en fin, que casi todas las acciones de esta empresa están tomadas, habiéndose dado ya en el año de 1856 principio a los trabajos, con intencion de terminarlos en 1863, a lo mas tarde. I notorio es a todos los que tengan siquiera escasas nociones de jeografía, que esta vía no solo es mas corta, sino mas cómoda i mas provista de recursos de toda clase, para las relaciones comerciales de la Europa con el Asia i la Australia.

Aun suponiendo que este canal fuese irrealizable, no obstante haber estado abierto en tiempos antiguos, todavía sería mas cómoda i fácil para la Europa la comunicación por tierra entre el Mediterráneo i el mar Rojo para salir a la India, la China i aun la Australia, que por la vía de Panamá.

Porque esta vía no solo sería alimentada por el comercio del Asia i la Australia, sino tambien por todo el vastísimo tráfico que hoy se hace a lo largo de las costas del Mediterráneo con Marruecos, Arjel, Trípoli i el Ejipto por un lado, i las costas de España, Francia, Italia, Grecia, Austria i Turquía europea por el otro; sin contar con todo el comercio del mar Negro, que tambien sigue este derrotero hasta el mar de Mármara.

Porque del lado del mar Rojo, al otro extremo del istmo de Suez, dará tambien un fuerte impulso a esta vía el comercio de la Arabia, la Persia, los reinos del Afganistan i del Belouchistan, i la costa de Malabar.

Porque esta vía será siempre la preferida por la Gran Bretaña, que tiene en toda ella una escala de colonias, desde Jibraltar, en la entrada del Mediterráneo, la isla de Malta en el centro de este, i Aden a la salida del mar Rojo, hasta el grande imperio de la India oriental.

Porque la navegación del Pacífico desde Panamá es desierta i solitaria por mas de mil quinientas leguas, hasta las islas de Sandwich, si se camina ácia la China i el Japon; o hasta Nonka-Hiva, primera escala que se encuentra en el derrotero de Panamá a Australia; inconveniente que es de suma gravedad, porque obliga a los vapores a tomar en combustible lo que de otro modo podrían llevar en mercancías.

A ménos que se abra un canal al traves del Istmo, la vía de Panamá solo servirá para el comercio de Europa i los Estados Unidos con la Costa occidental de América, i de estos últimos con el Asia i la Australia. Un hecho reciente acaba de ponerlo en evidencia.

Una gran compañía organizada en Lóndres en 1853 resolvió establecer una línea de vapores entre Inglaterra i Australia por la vía de Panamá. Dos vapores, el Emeu i el Kangaroo estaban ya listos para navegar en el Pacífico, desde Panamá hasta Melbourne, cuando sobrevino la guerra de Oriente, i el Gobierno inglés los fletó para conducir tropas a la Crimea, quedando suspendida por entónces la empresa. A la terminación de la guerra vimos todos con sorpresa i dolor que la compañía inglesa habia cambiado de ideas, i enviaba aquellos mismos buques a navegar en el mar Rojo i el Océano Índico, adoptando la ruta del istmo de Suez, con preferencia a la de Panamá.

La América solo podría servir de intermedio al comercio de la Europa con el Asia en este caso: que fuese imposible la canalización del istmo de Suez, i que se abriese un gran canal en cualquiera de los istmos de América. De otro modo, tal vez jamas.

La vía de Panamá solo podrá ser útil para el comercio de Europa con la costa occidental de América i para el de esta con el Asia i Australia.

Pero podrá ser *exclusiva* esta vía de comunicación? Empezemos por reconocer que hoy mismo *no lo es*: hoy hai dos vías en actividad: la de Panamá i la del Cabo de Hornos. La primera, por ser la mas corta, es preferida por los pasajeros; la segunda, por ser la mas barata, es la adoptada para las mercancías.

El ingeniero en jefe del ferrocarril de Panamá calculaba en 1855, que a lo mas podría dirigirse por la vía de esa ciudad el 2½ por 100 del comercio de la costa occidental; pero los hechos no han apoyado ni este bajísimo cálculo, porque en 1856 las mercancías que atravesaron el istmo de Panamá tal vez no llegaron al medio por ciento de las que doblaron el Cabo de Hornos.

Cuando se lleve a cabo la idea propalada desde 1852, de establecer líneas de vapor directas de Europa a Chile i el Perú por el estrecho de Magallanes, la superioridad del Istmo de Panamá será dudosa hasta respecto de los pasajeros. Veamos lo que sobre el particular dice el viajero francés ya citado, *Mr. Courcelle Seneuil*:

"Estas comunicaciones, (entre Francia i Chile) muy frecuentes hoy, se hacen por tres vías diversas. La primera i mas económica, i quizás tambien la mas segura, es la de los *clippers* del Havre i de Burdeos, que zarpan, poco mas o ménos, cada diez dias para Valparaíso. Estos *clippers*, bien equipados i bien mandados, no se detienen en ningún punto del tránsito, i hacen el viaje por el Cabo de Hornos en setenta u ochenta dias: se citan viajes de sesenta i cinco i aun de sesenta i dos dias; pero tambien los ha habido de ochenta i cinco i noventa. Se vive perfectamente a bordo de estos buques con Capitan franceses, servicio frances i cocina francesa: el pasaje no cuesta mas que mil francos (\$ 200) i no hai gastos extraordinarios (*faux frais*.) Unid a esto que no se toca en ninguna localidad sujeta a enfermedades epidémicas, como el cólera, la fiebre amarilla, las fiebres intermitentes perniciosas &c. Si, como aquí se piensa, se estableciesen vapores de remolque que hiciesen pasar aprisa i sin riesgo a los buques de vela por el estrecho de Magallanes, *esta línea seria muy preferible a las otras dos.*"

(Estas otras líneas de que habla el ilustrado viajero son las de Southampton a Colon por San Thómas; i la de Liverpool a Colon por Nueva York, que cuestan tres mil francos por viajero (\$ 600) i dilatan cincuenta dias hasta Valparaíso.)

Mr. Courcelle Seneuil concluye así: "Esperamos con impaciencia el dia en que la conclusion del camino de hierro de Valparaíso permita hacer en *cuarenta i dos dias* el viaje de Paris a Santiago, sin emplear otro medio de locomoción que el vapor."

La vía del Cabo de Hornos cuenta ademas en su apoyo el comercio del Brasil, la Banda Oriental, el Paraguay i Buenos Aires en el Atlántico, como puntos de escala al comercio de Europa, i los Estados Unidos con Chile, el Perú i Bolivia; por manera que solo en algunos de los meses de invierno en la rejion austral podrá servir de vía auxiliar la del Istmo de Panamá.

Para formar una idea cabal de las probabilidades de que el ferrocarril pueda jamas tener un fuerte transporte de mercancías, bastará hacer la siguiente comparacion:

El precio de fletes marítimos en *clippers* desde Inglaterra hasta Valparaíso jamas escende de 25 pesos por tonelada. Los fletes de *clippers* desde Nueva York a San Francisco no esceden de 30 pesos por tonelada.

I el precio mas barato de transporte a traves del ferrocarril solamente, segun la tarifa actual, no baja de 33 pesos por tonelada, a cuyo gasto debe agregarse el del transporte de Europa o América a Colon, i de Panamá a Valparaíso o San Francisco, que tampoco costará ménos de 20 pesos por tonelada. Así, pues, la transportation de mercancías por el ferrocarril ocasionará siempre un gasto doble o triple comparado con el flete marítimo solo.

El ferrocarril de Panamá solo se ha alimentado hasta ahora con el transporte de pasajeros para California i de los caudales de oro i plata de ese Estado i del Perú i Chile en vía para los Estados Unidos i Europa. La cantidad trasportada de metales preciosos no ha llegado todavía a \$ 50.000.000 en un año. En el año de 1856 no alcanzó a \$ 35.000.000, que pagaron a razon de ¼ por 100, \$ 87.500. El número de pasajeros tal vez no llegó a 25,000. Calcúlese la importancia de un ferrocarril por el que apenas transitan 25,000 pasajeros al año, teniendo en cuenta que uno solo de los ferrocarriles de Inglaterra, el de Londres a Liverpool, trasportó mas de un millon en el mismo tiempo.

Resta todavía calcular si la vía de Panamá podrá conservar en 20 años mas la ventaja que hoy tiene para el transporte de pasajeros i caudales de California.

Es un hecho que no puede revocarse a duda, en efecto, que mientras el desarrollo del comercio del mundo no dé al ferrocarril una importancia mayor de la que hoy tiene, este será esclusivo en las comunicaciones interoceánicas, i que seguirá reduciendo de un 10 a un 12 por 100 anual sobre el capital invertido; pero esta no es la cuestion que debemos examinar. Si la vía del estrecho de Magallanes fuese abandonada, o si el comercio del mundo tomase un jiro tal, que determinase el pasaje de una cantidad de viajeros i mercancías mucho mayor que la que hoy transita por Panamá, ¿puede esperarse racionalmente que esta sea en lo sucesivo la única vía de comunicacion interoceánica?

Para responder a esta pregunta es necesario examinar ácia qué punto de la costa del Pacífico puede determinarse en el porvenir una corriente comercial mas vigorosa que la que hoy existe, i determinado este punto, averiguar si la vía de Panamá podrá conservar respecto de él una superioridad decidida en los transportes.

Tendiendo la vista al Sur del Pacífico, se encuentran en primera línea las Repúblicas del Perú, Bolivia i Chile, prometiendo grandes esperanzas de desarrollo industrial, luego que la paz i la libertad, echando raíces profundas en su suelo, permitan el desenvolvimiento de sus inmensos jérmenes de progreso. Las producciones de estos paises se dividen en dos clases. La primera: sus metales preciosos, cuyo rendimiento alcanza hoy a seis u ocho millones de pesos anuales, pasan todos por Panamá, i seguirán pasando, sin inconveniente alguno grave, por muchos años. La segunda: las producciones espontáneas de la naturaleza, o los frutos de la agricultura, como el huano i el nitrato de soda del Perú, las quininas de Bolivia, i las harinas de Chile, artículos de un valor pequeño comparado con su fuerte volúmen, jamas podrán resistir los crecidos gastos de la tarifa de una vía férrea, i seguirán trasportándose, como hasta aquí, en buques de vela o de vapor. I los retornos que les envien la Europa i los Estados Unidos tendrán que venir del mismo modo, aprovechando la baratura de los transportes. Si al traves de los Istmos de la América Central se encontrase modo de abrir un canal marítimo, por el cual pudiesen pasar los grandes buques del océano, sin necesidad de trasbordo, a él se dirigirían de preferencia las mercancías del Sur del Pacífico: el ferrocarril de Panamá, jamas.

Al Norte de Panamá se encuentran los litorales de Costarica, Guatemala, Méjico i California, siendo todavía insignificante la importancia de Nicaragua sobre el Pacífico, del Oregon i de las posesiones rusas en América.

Costarica, Guatemala, Méjico i California, he aquí los paises que prometen un gran desarrollo al comercio del norte del Pacífico en una época no muy lejana. California sobre todo!

Apénas poblado en 1845 por algunas tribus salvajes i unos pocos criollos de Méjico, ocho años le han bastado para levantarse al primer puesto comercial de todo el Pacífico. Inmensa produccion de oro; poblacion numerosa creciente todos los dias en progresion indefinida; producciones agrícolas de todo jénero; ciudades populosas; ferrocarriles; relaciones abundantes con Europa, América i el Asia; marina prepotente; todo lo ha acumulado con un vigor i una rapidez de que tal vez no hai ejemplo en la historia del mundo.

Con una tarifa mas liberal que la de ningún otro pais de América, la aduana de San Francisco produce ya en derechos de importacion lo que ni el Callao, ni Valparaíso, puertos antiguos i bien regularizados, han llegado a coleccionar. Ciudad que todavía no ha alcanzado a arrancar de sus calles los troncos seculares del bosque que cubria su recinto, es ya hoy la reina del Pacífico a los ojos mismos de sus asombrados rivales.

El Estado de California está comprendido entre las paralelas 38° i 45° al Norte, i sus grandes mercados son Boston, Nueva York i Filadelfia, situados tambien en

la zona templada del Norte, sobre el Atlántico: la anchura del continente la separa, poniendo de por medio una distancia de seiscientas cincuenta leguas.

Si el comercio hubiese podido elegir un camino a su voluntad, sin duda que habría elegido la línea recta, como la mas corta; pero repellido por los desiertos que se extienden desde la banda occidental del río Misouri hasta el Pacífico, ha tenido que bajar hasta Panamá, para remontar otra vez al Norte, describiendo un semicírculo de cerca de dos mil leguas, cuyo diámetro solo son seiscientas cincuenta, como se ha visto.

La posición de la Costa de Méjico i Guatemala respecto de sus mercados es, con poca diferencia, la misma: solo Costarica tiene una proximidad grande al Istmo de Panamá, i sin desviarse mucho de la línea recta puede hacer pasar sus producciones agrícolas por el ferrocarril.

Ahora bien ¿es dable pensar que en medio del vuelo irresistible que el siglo XIX ha comunicado a los progresos materiales i principalmente a los adelantos en la locomoción, se conserve por mas de veinte años esa situación anormal que hace describir a los pasajeros i caudales de California una vuelta de dos mil leguas al rededor de la América setentrional?

Los hechos responden que no: tres vías mas ácia el norte están en curso de ejecución, i cuatro mas en estado de exámen. Queremos solamente enumerarlas.

1.ª El ferrocarril del Mississippi al Pacífico.

Desde que la ocupación de California por los americanos, i el posterior descubrimiento de inmensos lavaderos de oro, dió nacimiento a una grande emigración de los Estados del Atlántico ácia esa rejion, el pensamiento de los americanos se dirijió naturalmente a la apertura de una vía férrea, que pusiese en contacto inmediato a los Estados Unidos con sus nuevas posesiones del Pacífico. El Coronel Fremont, distinguido americano, últimamente candidato del partido republicano para la Presidencia de la Confederación, debió gran parte de su popularidad a la exploración que hizo de una vía terrestre hasta el Pacífico. Posteriormente el Congreso de la Union votó una partida de 50,000 pesos para hacer los gastos de un nuevo reconocimiento de la ruta mas conveniente, trabajo que, entendemos, está ya concluido. Espulsados los Mormones del Estado de Illinois, fueron a refugiarse al corazon de la gran selva que separa al río Misouri del litoral del Pacífico, i han fundado allí un grande establecimiento reconocido como Territorio en la Confederación, cuya capital, la "Ciudad del gran lago salado" (Great salt lake City) contaba mas de 8,000 habitantes en 1854.

La empresa está, pues, resuelta: solo que, como cada cual de los Estados ribereños del Misisipi, quisiera ser el punto de partida del ferrocarril, i esta pretension ha dado orijen a la formación de tres o cuatro proyectos diversos, entre los que no está fijada todavía una opinión decidida, se espera poner término a esta competencia para empezar los trabajos con la energía acostumbrada de los americanos. Ya el vapor ha tendido su pavimento de hierro desde el Estado del Maine, el mas setentrional de la Union, hasta Nueva Orleans, en el centro del Golfo de Méjico: ya la navegación del Mississippi i de sus tributarios cuenta mas de mil quinientos vapores sobre sus aguas: ya el río Misouri, que corre del Noroeste ácia el Sur, está explorado, conocido, poblado: ya las escalas están indicadas, desde West'port en el mismo Estado hasta Utah en la faldá Occidental de los Montes rocallosos: todo está preparado. Que el ferrocarril parta de los grandes lagos, o del corazon del Mississippi, o del fondo mismo del Golfo de Méjico, nada importa: la empresa se llevará a cabo a despecho de todos los obstáculos de la naturaleza, i cueste lo que costare. Los Estados Unidos eran comparativamente pobres en 1835, cuando daban principio a su vasto tejido de comunicaciones interiores: de entónces acá han establecido ocho mil leguas de ferrocarriles; ¿Cuántas nuevas maravillas no está llamado a realizar su jenio activo i emprendedor en los veinte años que se abren ahora delante de nosotros!

2.ª La vía del istmo de Tehuantepec en Méjico.

Situada entre las paralelas 17º i 18º de latitud norte, tiene una proximidad de 200 leguas a California mas

que el Istmo de Panamá, i ahorra 500 leguas de circunnavegación entre aquel Estado i el litoral del Atlántico de la Confederación americana. Recuerdo haber visto anunciado en 1855 que una compañía concesionaria de un privilejio del Gobierno de Méjico, tenia tan adelantados sus trabajos de establecimiento de un camino carretero, que se estaban construyendo ya en Nueva Orleans los carros i los arneses necesarios para el servicio de los trasportes. Sin duda las luchas intestinas de que aquel desgraciado país ha sido víctima desde 1854, han impedido el adelantamiento de la obra; pero precisamente en estos días he leído en un periódico de Panamá que Mr. Vanderbilt, ántes empresario de la vía de Nicaragua, obstruida hoy por la invasión de los filibusteros, habia resuelto trasladar a la de Tehuantepec sus vapores de mar en el Atlántico i el Pacífico, proponiéndose hacer reparaciones en la vía terrestre, con una actividad tal, que en el curso de uno o dos meses estuviese perfectamente transitable.

Por la vía de Panamá se emplean de Nueva York a San Francisco 22 o 26 dias, en esta forma:

De Nueva York a Colon.....	de 8 a 10 dias.
En el Istmo.....	de 1 a 2 dias.
De Panamá a San Francisco.....	de 12 a 14 dias.

Total..... de 21 a 26 dias.

Evitando 500 leguas de navegación la vía de Tehuantepec, el viaje podrá hacerse entre 18 i 21 dias, ahorrándose cuatro, en término medio. En empresas de esta naturaleza, cuatro dias son un siglo. Considérese la inmensa ventaja que esta economía de tiempo dará a esta ruta sobre la de Panamá, teniéndose presente que un camino mas corto es tambien forzosamente mas barato.

3.ª El Istmo de Nicaragua.

Del lago de este nombre, dos grados al norte de Panamá, parte el río San Juan, que, despues de un curso de mas de 30 leguas, desemboca en el Atlántico en el puerto de San Juan del Norte, conocido por los ingleses con el nombre de Grey-Town. Este río, navegable hoy en todo su curso, con escepcion de una o dos leguas, por vapores de seis u ocho piés de cala, conduce al lago de Nicaragua, que es igualmente navegable por buques de todo tamaño, por otras treinta o treinta i cinco leguas en direción al noroeste. Desde el término del lago se ha proyectado la construcción de un canal que lo una con el mar Pacífico, bien por el lago vecino de Leon a Realejo, bien directamente a San Juan del Sur. Los trabajos consisten, pues, en canalizar el río San Juan haciéndolo apto para recibir buques de mayor cala, i en abrir un canal de ocho o diez leguas de largo por tierra perfectamente llana desde este lago hasta el Pacífico.

De mucho tiempo atras ha llamado está vía la atención del mundo, en términos que hasta el mismo Gobierno español envió en 1781 a un distinguido ingeniero, el Jeneral Gálvez, para hacer un reconocimiento científico del terreno que media entre el lago de Nicaragua i el mar del Sur.

Despues de la independencia de las colonias de Sur-América, en 1825, la casa de Barclay & C.º de Londres, en union de algunos negociantes americanos, solicitó del Gobierno de Guatemala un privilejio para la apertura de este canal, desde el lago hasta el golfo de Papagayo en el Pacífico; propuesta que, al parecer, no fué tomada en consideración.

En 1826 se concedió un privilejio con este mismo objeto a una compañía de ciudadanos de los Estados Unidos, que no pudieron llevar a cabo la obra, seguramente porque los gastos de esta eran muy superiores a los recursos de los empresarios.

En 1829, el Gobierno holandés resolvió proteger esta empresa, suscribiéndose por una fuerte suma en una compañía holandesa que pretendia el privilejio; mas, es probable que la insurrección i separación de la Bélgica en 1830, hizo olvidar estos proyectos.

La guerra civil encarnizada que posteriormente devoró a Guatemala, debió sin duda alguna paralizar los proyectos concebidos acerca de esta empresa grandiosa; pero de 1848 para acá se han ejecutado en ella trabajos incesantes, de cuyo pormenor no tengo suficientes noticias.

Pero el hecho es, que en los últimos seis años han pasado por esta vía de ochenta a cien mil pasajeros, i mas de cincuenta millones de pesos en oro, procedentes de California. Con motivo de ser actualmente esta vía el teatro de la guerra contra los filibusteros del Norte, se ha puesto en evidencia que la compañía del tránsito tenía ocho vapores en el lago i el río San Juan, i un astillero en San Juan del Norte; dato que si sirve para formar una idea aproximada de la importancia a que había llegado esta vía interoceánica.

Las tres anteriores empresas no son ya delirios de los soñadores, ni objetos de *humburg* en Wall Street: son obras en curso de ejecución que, mas tarde o mas temprano, pero siempre mucho antes de veinte años, han de verse concluidas.

Aparte de estas, hai ademas varios proyectos de canales interoceánicos al traves de los Istmos del Darien i del Choocó, que enumeraré rápidamente.

El primero de estos, dado a luz recientemente por Mr. William Mac-Dermont, de la marina inglesa, parece ser, con algunas modificaciones seguramente, el mismo del Dr. Cullen, que ocupó la atención del mundo en 1853 i 1854: el proyecto consiste en la apertura de un canal de 85 millas de largo, cuyos extremos serán la bahía de Caledonia en el Atlántico, i la de San Miguel en el Pacifico, aprovechando la parte navegable de los rios Lara i Chuconaque.

El segundo, discutido recientemente ante la sociedad de geografía de Nueva York, tiene por objeto enlazar por medio de un canal la parte navegable de los rios Truandó, tributario del Atrato, que desemboca en el Atlántico, i Juradó, que lleva sus aguas al Pacifico.

El tercero tiene por objeto unir el Napipi, tributario del Atrato, con la bahía de Cupica en el Pacifico. Para la ejecución de este proyecto ha concedido ya el Congreso, en los cinco últimos años, dos o tres privilegios.

El cuarto, que tambien ha sido materia de un privilegio del Congreso, se propone cortar el Istmo de San Pablo i unir en un solo canal los rios Atrato i San Juan de la provincia del Choocó; proyecto que tiene la ventaja de atravesar en toda su estension el distrito aurífero que se cree mas rico en toda la América.

He creído necesario hacer esta larga enumeración, para poner en evidencia la exactitud de estas proposiciones:

“La vía de Panamá podra ser esclusiva para la comunicación interoceánica, mientras no pase de las proporciones comparativamente modestas que tiene hoy. Si estas comunicaciones llegaren a ser mucho mas importantes, la vía de Panamá estará sometida a la competencia de dos o tres rutas mas.”

“Desde que la empresa de Panamá rinda una utilidad de mas de un millon de pesos anuales, habrá remuneración suficiente para la ejecución de otro ferrocarril o de un canal interoceánico, i este se ejecutará infaliblemente.”

“La posición equinocial del Istmo de Panamá hace preferible para el comercio de las comarcas del Norte cualquiera otra ruta mas distante del Mediodía.”

La importancia inmediata del ferrocarril de Panamá para el Tesoro consiste en dos cosas:

1.ª El 3 por 100 de las utilidades jenerales de la empresa, i el 5 por 100 del producto del trasporte de correspondencia extranjera, que se reservó la República en el contrato de privilegio.

2.ª El uso que la República pueda hacer de la obra a la espiración del privilegio.

Respecto de la primera, la República está en posesión pacífica de estos derechos, i sobre el particular, no sé que la Compañía del ferrocarril tenga pretensiones; habiendo falta absoluta de verdad en lo que sobre el particular aseveró el número... de “El Porvenir,” con referencia al Ciudadano Juan Antonio Pardo.

Respecto de la segunda, debe tenerse presente una circunstancia muy importante.

El privilegio espira dentro de cuarenta i nueve años. Pero la República puede redimirlo dentro de

veinte, pagando a la Compañía empresaria un rescate de cinco millones de dólares.

Supóngase que la República quiere redimir el privilegio dentro de veinte años, i que para hacerlo puede conseguir los cinco millones necesarios al interes del 6 por 100 anual.

Tendremos que la posesion del ferrocarril costará anualmente, bien al Tesoro, bien a cualquiera compañía arrendataria:

Interesa al 6 por 100 sobre \$ 5.000.000..	\$ 300,000
Reparaciones anuales indispensables.....
Gastos de traccion i empleados.....
Estos últimos gastos le cuestan hoy \$ 300,000 anuales a la Compañía, no obstante el poco tránsito de pasajeros i mercancías: supóngase, sin embargo, que las dos partidas dejadas en blanco solo suban a.....	\$ 500,000

Total de gastos al año.....\$ 800,000

Para que el ferrocarril produzca algo a la República será preciso que sus entradas escedan de un millon de pesos.

¿I es de suponerse que el ferrocarril rinda productos de esta naturaleza, bajo la competencia de otra vía interoceánica en los Estados Unidos, Méjico o Nicaragua?

Forzoso es, pues, llegar a esta conclusion:

“El ferrocarril de Panamá dará utilidades considerables mientras no tenga competencia: el día que la tenga (i no puede tardar veinte años en tenerla) la renta de esta empresa no excederá de un interes moderado sobre el capital invertido en la obra.”

I ¿qué será de esta grande empresa dentro de cincuenta años, cuando la Nueva Granada éntre en posesion de ella, sin pagar rescate alguno?

El sistema de vías de comunicación que haya dentro de cincuenta años, será a los actuales ferrocarriles, lo que estos son hoy a nuestros caminos de montaña. Los que duden de esta asercion, echen la vista cincuenta años atras, i comparen lo que eran entonces las vías de comunicación con lo que son hoy. Recuerden que los puentes suspendidos, los *clippers*, los vapores de los rios, los vapores del Océano, los ferrocarriles, los telégrafos eléctricos, los tuncles al traves de los Alpes i debajo del Tímexis i del Mersey, son todas invenciones realizadas en el segundo cuarto de este siglo. Juzguen, pues, de lo que valdrá el ferrocarril de Panamá dentro de cincuenta años.

¿Se quiere una prueba mas de la exajeración de ideas que algunos alimentan acerca de la importancia de la empresa del ferrocarril para el Tesoro de la República?

La vía de Panamá es hoy la única interoceánica: está obstruido por la guerra el Istmo de Nicaragua: no hai todavía camino por Tehuantepec: el ferrocarril del Missisipi al Pacifico está en exploración: no hai aún vapores en el estrecho de Magallanes; California en fin, está en todo el auge de su primer impulso de colonización. Jamas se dará una posición mas ventajosa que esta para el ferrocarril.

¿Tienen hoy algun gran premio las acciones de esta empresa en el mercado de Nueva York?

Los “precios corrientes” de esta ciudad contestan: “Acciones del ferrocarril de Panamá, (rescatado) del 2 al 3 por 100.”

Preciso es dejar a un lado las útiles simonías en que se mecen los que esperan la salud del Tesoro en el ferrocarril de Panamá: las mas altas creaciones del jenio en este siglo de movimiento de vapor i de electricidad, apenas duran lo que la vida de sus inventores. El mundo material marcha en alas de las velocidades mas grandes del mundo físico: camina con la rapidez de la luz i de la electricidad: los que piensan que el mundo ha de continuar arrastrándose con el tardío paso del buci, están ciegos.

ASPECTO MORAL DE LA DEMANDA.

La falta absoluta de relaciones con los extranjeros, en que por tres siglos nos mantuvo la metrópoli española, unida al recuerdo de los vejámenes de que por parte de las naciones fuertes han sido objeto las Re-

públicas hispano-americanas, ha fomentado en el espíritu público una opinión adversa en la generalidad a las reclamaciones de los extranjeros; de suerte que casi siempre va unida a ellas una impopularidad, las mas veces ciega. A estas causas generales de preocupacion, debia agregarse en el caso presente la impresion de justo enojo con que el público ha recibido las oprobiosas proposiciones que, con motivo del deplorable suceso acontecido el 15 de abril último en Panamá, sometieron a nuestro gobierno los plenipotenciarios americanos; i bajo el influjo de estas malas coincidencias, bien comprendia yo que la justísima demanda de la Compañía del ferrocarril no se presentaba bajo los mejores auspicios, en el ánimo de aquellos que forman su juicio solo con la pasion i no con los hechos.

Confiaba, sin embargo, i confio todavia, en que el buen sentido público i la imparcialidad sabrán reconocer i acatar el derecho i la justicia donde quiera que se encuentren, i condenar la declamacion hueca i maligna, cualquiera que sea el velo con que se cubra.

La Compañía del ferrocarril ha venido a traer a nuestro pais los capitales de otro suelo, para fecundar el nuestro: ha traído el ejemplo de la actividad i de la perseverancia en el trabajo; ha traído las artes i la industria de otros pueblos mas adelantados; i ha presentado por primera vez en la Nueva Granada el espectáculo maravilloso de un camino de hierro, de uno de esos magníficos monumentos que hacen la gloria de este siglo, i en cuya posesion puede fundar nuestra patria un título de justo orgullo. Si en la interpretación de una de las cláusulas de su contrato ha podido estar en desacuerdo con el Poder Ejecutivo, lejos de pretender el amparo de su Gobierno, ha venido a tributar un homenaje de confianza i de respeto a la justicia del pais, desfriendo la resolucion de la controversia al juicio de los tribunales granadinos.

Yo no puedo encontrar en esta conducta escusa alguna que haga indigna la causa de la Compañía del ferrocarril del patrocinio de un hombre de bien; creo al contrario decoroso para el pais que sus reclamaciones encuentren defensores entre nosotros mismos; como sería honroso que, a despecho de las preocupaciones populares, a despecho de la injusticia de los Estados Unidos, en Nueva Granada se hiciese siempre plena justicia a los ciudadanos americanos.

Mezquina idea tendria el patriotismo el que creyese que este elevado sentimiento exige el sacrificio de lo que es justo i digno, en obsequio de los intereses pasajeros del pais. El culto del patriotismo debe tributarse a los intereses trascendentes i permanentes, no a las conveniencias de un solo instante; consiste en la defensa de todo lo que es justo i digno, no en los ruines cálculos del egoismo i de la envidia.

Bogotá, 31 de marzo de 1856.

SALVADOR CAMACHO ROLDAN.

SEÑORES MAJISTRADOS:

Salvador Camacho Roldan, apoderado de la Compañía del ferrocarril de Panamá, cuyo poder acepto, presento i juro; ante vosotros paso a presentar respetuosamente la siguiente demanda.

Sabeis, señores, que en virtud del contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con John Lloyd Stephens en 15 de abril de 1850, aprobado por el decreto legislativo de 4 de junio del mismo año, se concedió privilejio por cuarenta i nueve años a la Compañía del ferrocarril de Panamá "para establecer un camino de carriles de hierro entre los dos océanos al traves del Istmo del mismo nombre." Estos cuarenta i nueve años deben contarse desde que el camino sea concluido i abierto a la concurrencia pública, conforme al artículo 2.º del contrato.

El artículo 5.º estipula que este camino "deberá concluirse dentro de seis años, que comienzan a contarse cuatro meses despues de haber sido aprobado por el Congreso el acto de concesion," es decir, desde el 4 de octubre de 1850, i terminando el 4 de octubre de 1856.

En el artículo 39 se estipuló que en dicho plazo de seis años debia quedar el ferrocarril concluido i prac-

ticable en todas sus partes. La significacion de esta palabra practicable se fijó con mas precision en el artículo 51 en estos términos: "la Compañía contrae la obligacion de ejecutar constantemente con cuidado, puntualidad i rapidez el trasporte de los viajeros, ganados, mercancías, jéneros i materiales cualesquiera que le fueren confiados."

No se entendió entónces que la obra del ferrocarril se redujera simplemente al establecimiento de rieles, locomotoras i carros para el trasporte: el artículo 50 del contrato enumera así las diversas partes de que se compone esta obra, que la Compañía debe entregar al Gobierno de la República a la espiracion del privilejio: "carriles de hierro, atracaderos, caminos carreteros laterales i trasversales, lugares de carga i descarga, almacenes de depósito, estaciones, casas para guardia de celadores, oficinas de recaudacion de fletes i peajes, locomotores, carros, carruajes &c."

El artículo 11 dió a la Compañía el derecho de "abrir a la concurrencia pública aquella porcion del camino que estuviese transitable, i juzgase conveniente poner en servicio, segun fuese efectuándose la conclusion parcial, mientras se efectuaba la conclusion total de él."

A virtud del artículo 39 se convino tambien en que "si despues de estar concluida i practicable la tercera parte del camino de carriles de hierro, notase la Compañía que no podia concluirlo en toda su estension en los seis años estipulados, tendria derecho a solicitar una próroga, que le sería otorgada por el Poder Ejecutivo hasta por dos años mas sobre los seis fijados &c."

La fecha en que se declarase concluido el ferrocarril era el punto de partida de la duracion del privilejio, i como tal no podia quedar a merced del capricho de uno de los contratantes solamente: en el artículo 5.º se estipuló que este hecho (la conclusion del camino) "se comprobaria ante el Gobernador de Panamá, a solicitud de la Compañía, mediante un sumario instruido contradictoriamente entre ella i el agente o agentes del Poder Ejecutivo comisionados al efecto."

¿Significaba esta estipulacion que estaria a merced de la Compañía retardar indefinidamente la fecha en que empezase a contarse la duracion del privilejio? No, evidentemente; porque conforme al artículo 43 la Compañía incurria en la pena de caducidad del privilejio, si dentro de seis años, o de los ocho en su caso, no habia comprobado satisfactoriamente su conclusion.

Necesitaba traer a la vista estos antecedentes para mejor inteljencia de los hechos en que se funda la demanda que paso a intentar.

Creo que la Compañía que era una operacion ventajosa establecer una via provisional entre los dos océanos, antes de concluir definitivamente el camino; así aprovechaba para los injentes gastos de la obra el producto de los pasajes de la crecida emigracion que de Europa i América se dirijia a California; i con esta ventaja que caracteriza al pueblo americano, estendió los rieles sobre meros estacones al traves del mar, de las lagunas i del piso deleznable de los bosques vírjenes; atravesó el rio Chágras i los torrentes de las montañas con lijeros puentes de madera, i sobre este suelo todavia movedido, cuando ménos se esperaba, cuatro años apénas despues de empezados los trabajos, sin tener todavia warfes, almacenes ni establecimientos algunos definitivos, lanzó sus locomotoras humeantes de uno a otro océano, saludando por primera vez el Pazífico el 29 de enero de 1855.

Pero no era este el ferrocarril que la Compañía se proponia construir, ni el que el Gobierno de la República habia pensado obtener: la obra concluida era a un ferrocarril lo que una trocha a un camino: uno solo de esos erudos inviernos que reinan en la rejion superior de la América del Sur habria bastado para destruir en un año el trabajo de cuatro. Era preciso consolidar la via llenando con piedra, cascajo i arena el esqueleto de la via férrea: faltaba construir almacenes, oficinas para el despacho, warfes sobre la orilla del mar, lugares de estacion, fraguas para reponer la maquinaria; faltaba, en una palabra, concluir el camino, impendiendo todavia un gasto de mas de un millon de pesos. Los primeros ensayos de esta via



provisional habían sido desgraciados: un hundimiento de los estaciones había ocasionado la muerte de mas de veinte pasajeros: la caída de los puentes detenía las locomotivas i a los pasajeros dos i hasta tres dias en medio de bosques insalubres. Estaba hallada la trocha; faltaba el camino.

No obstante este estado de cosas, que era notorio, la Gobernacion del Estado de Panamá, dictó en julio de 1855 un decreto declarando *concluido* el ferrocarril para los efectos del artículo 2.º del privilegio, es decir, para empezar a contarse el tiempo de su duracion, desde el 30 de enero de 1855. Faltaba todavía un año para espirar los seis que el contrato había asegurado a la Compañía para perfeccionar la obra; faltaba el sumario instruido contradictoriamente entre la Compañía i el agente del Poder Ejecutivo designado al efecto: sabia la Gobernacion de Panamá i sabia el Poder Ejecutivo que el ferrocarril debía terminar en la "playa de San José," i que el término actual en "Playa prieta," distante dos o tres millas del fondeadero del puerto de Panamá, era puramente provisorio; pero nada fué bastante a impedir aquella declaratoria, que el Poder Ejecutivo aprobó, a despecho de las reclamaciones de la Compañía.

Tan evidente era que el camino no estaba, ni podia estar concluido en los seis primeros años, que en enero de 1855 (la fecha en que se declaró concluido el camino) había en la obra 3,000 trabajadores empleados por la Compañía, en mayo 2,400, en junio 2,000, en julio 1,600, i de entónces al fin del año último, no han faltado de 1,200 a 1,800; hechos que comprobaré en el curso de este juicio.

Tan lejos estaba esta de creer *concluido* el ferrocarril, que solicitó del Poder Ejecutivo una próroga de dos años para terminarlo; pero tambien fué rechazada su peticion.

Es contra estos actos desautorizados, violatorios de la fe de un contrato, que la Compañía del ferrocarril viene a buscar justicia ante vosotros. En la ejecución de un contrato bilateral, como el celebrado para la construcción del ferrocarril de Panamá, el Gobierno ejecutivo no puede proceder como soberano, dando inteliencia a sus cláusulas por sí solo, i decidiendo por sí i ante sí únicamente, puntos que espresamente se reservaron al mutuo consentimiento de los contratantes.

El ferrocarril de Panamá es una de las obras mas colosales llevadas a cabo por el espíritu emprendedor del siglo XIX: diversos privilegios fueron concedidos sin fruto para llevarla a cabo en los veinte últimos años: considerada ya casi imposible, el jenio activo i audaz de unos pocos negociantes americanos la emprendió con resolucion logrando verla realizada despues de esfuerzos gigantescos que han causado admiracion al mundo. Era necesario ser absolutamente ejemplares, ser liberales hasta el extremo para vencer la desconfianza que inspiraban las inmensas dificultades de la empresa. Era preciso empezar sobre una isla desierta hasta de las aves, construir piso sólido sobre terrenos siempre anegados, atravesar rios navegables, vencer la aspereza de bosques seculares, i ejecutar todos estos prodijos en un pais escaso de brazos, de alimentos, de herramientas i de todo elemento de trabajo; llevando trabajadores de Cartajena, de Irlanda i de las Indias, maderas desde los Estados Unidos i las riberas del Magdalena, alimentos, habitaciones i vestidos desde mil leguas de distancia. El cólera, el tifo, la fiebre amarilla, las fiebres intermitentes diezaban a los trabajadores: la influencia combinada del calor i de la humedad del clima dañaban los alimentos en breves dias: el primer Director de la obra, el distinguido Sr. Stephens, sucumbió al rigor del clima; nada sin embargo, detuvo el avanzamiento de los trabajos. El Gobierno granadino que a todo trance queria ver establecida la comunicacion interoceánica en nuestra patria, i que tan liberal se había mostrado en las estipulaciones del contrato, no desmayaba en sus favores; i el Congreso autorizaba al Poder Ejecutivo para ceder en propiedad la isla de Manzanillo a la Compañía. ¿Por qué rara aberracion, pues, al ver casi concluida la obra, ejecuta este acto de hostilidad que privaria a la Compañía, si vosotros no lo reparáseis, del goze del privilegio por dos o tres años?

Nuestro pais ha sido repetidas veces objeto de reclamaciones de Gobiernos extranjeros, alegándose falta de cumplimiento de estipulaciones con otros Gobiernos, o con particulares súbditos de nacion extranjera. No quiero yo discutir la justicia o injusticia de la idea poco favorable que se tiene en el exterior de la buena fe del Gobierno de nuestro pais, ni permitiera el cielo que yo me hiciese eco jamas de las declaraciones que en Europa i América se lanzan contra la lealtad de nuestro carácter nacional; pero si debo declarar, que si la usurpacion i la injusticia que en esta vez se intentan contra los derechos de la Compañía del ferrocarril llegasen a consumarse, se daría al mundo una razon justificativa de ese concepto que se nos atribuye de tener fe púnica en nuestros compromisos i olvido absoluto del respeto debido a las garantías del extranjero.

En nombre pues, de la Compañía del ferrocarril de Panamá i ofreciendo probar en tiempo oportuno los hechos que apoyan esta demanda, que arriba dejo referidos, demando a la nacion para que os sirvais declarar:

1.º Que la declaratoria hecha por la Gobernacion del Estado de Panamá, aprobada por el Poder Ejecutivo, de estar concluido el ferrocarril de Panamá desde 30 de enero de 1855, no puede enausar perjuicio a los intereses de dicha Compañía; porque en su calidad de parte en el contrato bilateral celebrado con la Compañía para el establecimiento del ferrocarril, no puede el Gobierno ejecutivo dar este por concluido sino previos los requisitos prescritos en la parte final del artículo 5.º de dicho contrato.

2.º Que el ferrocarril de Panamá no estaba ni podia considerarse concluido el 30 de enero de 1855.

3.º Que la Compañía tiene derecho a que se le concedan, i el Poder Ejecutivo obligacion de concederle dos años mas de plazo para terminar i completar la obra, conforme al artículo 39 del contrato.

Ademas del poder en forma otorgado en mi favor por el Sr. David Hoadley, presidente de la Compañía del ferrocarril, presento copia auténtica del acto de incorporacion de la Compañía del ferrocarril especificado por la Legislatura del Estado de Nueva York, copia autorizada de la resolucion de la Junta directiva de esta Compañía, ratificando el poder conferido a mí por su Presidente, i certificacion del Ministro Plenipotenciario de la República cerca del Gobierno de los Estados Unidos, haciendo constar que el Sr. David Hoadley es i ha sido presidente de dicha Compañía.

Señores Majistrados.

SALVADOR CAMACHO ROLDAN.

SEÑOR MAJISTRADO.

La Compañía del ferrocarril de Panamá ha ocurrido a la Suprema Corte de la Nacion, por medio de un apoderado, para que se declare: 1.º que la resolucion dictada por el Gobernador de Panamá, i aprobada por el Poder Ejecutivo, por la cual se declaró que dicho ferrocarril estaba concluido desde el 30 de enero de 1855, no puede perjudicar a los intereses de la Compañía; 2.º que el ferrocarril de Panamá no estaba ni podia considerarse concluido el 30 de enero de 1855; i 3.º que la Compañía tiene derecho a que se le concedan, i el Poder Ejecutivo obligacion de concederle, dos años mas de plazo para terminar i completar la obra, conforme al artículo 39 del contrato.

Fácil es responder a los argumentos en que se fundan las pretensiones del apoderado de la Compañía. Los términos en que se halla redactado el contrato hacen comprender bien claramente que el Gobierno desconfiaba de que el ferrocarril se hiciese en el tiempo en que la Compañía lo ofrecia, i que esta tenía como interes en que él se concluyese pronto, i el Gobierno no lo diese por concluido; pues desde ese momento quedaba asegurada en el goze de su privilegio i exenta de las responsabilidades en que, en caso contrario, debía incurrir. Es la Compañía la que ofrece ejecutar la obra en ciertos términos i en determinado plazo. Estas son obligaciones onerosas que se ha impuesto, i que le interesa el que se den por cumplidas para que cesen sus responsabilidades. Es para el caso en que

la otra parte contratante le niegue que ha cumplido sus obligaciones, que se le da facultad de instruir un proceso para comprobar aquello. Pero desde que hai aquiescencia por el lado de la otra parte contratante para declarar que se ha cumplido con una condicion onerosa del contrato, inútiles son esas diligencias, que solo podrían servir a la Compañía en caso de que se le contestase la existencia del hecho que se admite. Así, pues, no puede ménos que parecer extraño el que se ocurra a la Suprema Corte por las declaratorias que se solicitan.

Pero veamos si hai motivo para poner en duda el hecho declarado por el Gobernador de Panamá, con aprobacion del Poder Ejecutivo. El apoderado de la Compañía no niega, ni podia negar, que el dia 29 de enero de 1855 fueron trasportados de uno a otro mar, por un ferrocarril construido entre las ciudades de Panamá i Colon, los viajeros, equipajes i mercancías destinados a pasar por el Istmo. Aquella via de comunicacion era, pues, a propósito para el transporte de las personas i de las mercancías, i unas i otras podian ser conducidas por ella de uno a otro mar, que era el fin a que se destinaba el ferrocarril. Es, pues, claro que dicho ferrocarril estaba construido en aquel dia, i que servia para los usos a que se le debia destinar. Que algunas partes de él no estuviesen construidas con toda la solidez apetecible, que las estaciones fuesen mas o ménos cómodas, no son circunstancias que puedan poner en duda que el dia 30 de enero de 1855 existia un camino de carriles de hierro entre una ciudad del Istmo que tiene puerto sobre el Atlántico i otra que lo tiene sobre el Pacífico. Si se hubiese querido poner en duda que la Compañía habia cumplido con lo que ofreció en el artículo 5.º del contrato, al presentar una via de comunicacion como la que existia en 30 de enero de 1855, no hai tribunal ni autoridad alguna que hubiese vacilado en declarar que ella habia llenado sus compromitimientos; porque en el contrato se estipuló que se construyese un camino de hierro que sirviese para los fines a que sirve el de Panamá desde la citada fecha. ¿Por qué, pues, quiere hoy la Compañía poner en duda, o mas bien, negar un hecho tan claro, evidente e incontestable?

La fijacion de la época en que el ferrocarril se considerase terminado, era importante para que desde entónces empezase a correr el término de la duracion del privilejio i la Compañía a disfrutar de las ventajas de él. Desde el 30 de enero de 1855 la Compañía transporta sin interrupcion por el ferrocarril las personas i efectos que transitan por el Istmo i cobra sobre unos i otros los precios del tránsito, que ha fijado: es decir, goza sin contradiccion de todos los beneficios de su privilejio, i está en posesion de todas las ventajas que él podia ofrecerle.

Sea cual fuere la solidez con que se construya un camino, siempre hai que hacerle mejoras i reparaciones, las primeras para ofrecer mas atractivos a los que por él quieran transitar, las segundas para remediar los daños que el uso o algunas causas accidentales puedan haber ocasionado.

Mas por que hayan de hacerse tales mejoras i reparaciones, no puede decirse que la obra no se halla

concluida. De otra manera ninguna podria calificarse de tal; pues aun las que son construidas con mayor solidez i esmero, son susceptibles de mejoras i necesitan de tiempo en tiempo de reparaciones. Puede muy bien haber que haer unas i otras en el ferrocarril de Panamá, i no por esto deja de estar concluido. Por consiguiente, la declaratoria dada por el Gobernador de Panamá, es enteramente fundada en la evidencia de los hechos.

Siendo esto así, i habiendo el Gobierno admitido que la Compañía dió cumplimiento a lo que ofreció en el artículo 5.º del contrato, inútil es que se declare que tiene derecho a la próroga de que habla el artículo 39 del mismo contrato. Si ya se ha admitido el hecho de que el camino está concluido, como se ofreció en el artículo 5.º, inoficioso es que se concedan dos años mas de término para concluirlo.

Cuando se celebró el contrato, la Compañía consideraba como una gran ventaja el que el camino se considerase concluido por parte del Gobierno; pues que al ser esto así quedaba esenta de las penas, en que, en caso contrario, tenia que incurrir con arreglo al artículo 43 del contrato, que eran nada ménos que la pérdida del privilejio i una fuerte multa de ciento veinte mil pesos. Así es que ahora solamente puede explicarse su empeño en conseguir la declaratoria que se solicita por el deseo de obtener un lucro con el privilejio, mayor que el que podia prometerse con la observancia literal de las estipulaciones del contrato. Fué, sin duda, la intencion de los contratantes, el que durante cuarenta i nueve años, la Compañía del ferrocarril de Panamá recibiese una compensacion por el transporte de los viajeros i mercancías que condujese por aquella via, supuesto que bien claramente se dice, que para ello tendrá un privilejio por el término de cuarenta i nueve años. Pero si la Suprema Corte se prestase a hacer las declaraciones que se solicitan, la Compañía no gozaria de las indicadas ventajas por cuarenta i nueve años, sino por cincuenta i tres; pues, con el pretexto de concluir un camino que está ya terminado, la Compañía agregaria a su privilejio los dos años que le faltaban el 30 de enero de 1855 para cumplir el término de que habla el artículo 5.º del contrato, mas los dos años de próroga de que habla el artículo 39.

Esto significa una suma de mucha consideracion que el Gobierno de la República no debe mirar con indiferencia i de que la Nacion no puede desprenderse en favor de una Compañía, a la cual ha concedido ventajas suficientes para reembolsar los fondos invertidos en la obra i para compensar los trabajos i esfuerzos de sus miembros.

El infrascrito no puede, pues, ménos que oponerse a la demanda propuesta por el apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, i pedir, como pide, que os sirvais declararla infundada.

Bogotá, 20 de marzo de 1857.

(Firmado) — GONZÁLEZ.

Es copia fiel.

IMPRENTA DE ECHEVERRÍA HERMANOS.