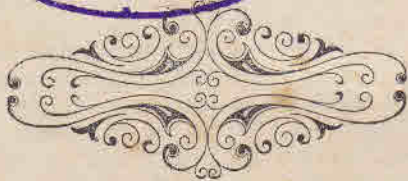


DOCUMENTOS

RELATIVOS AL

CANAL INTEROCEANICO.



BOGOTÁ.

IMPRESA DE LA NACION.

1869.

ESPOSICION

DEL

SECRETARIO DE HACIENDA I FOMENTO

ANTE

EL SENADO DE PLENIPOTENCIARIOS

al considerarse el informe de la comision acerca del convenio para la apertura del canal interoceánico.



El tratado parece que se ha recibido con poco favor por el público.

La Administracion no hace de él una cuestion de politica doméstica, aunque lo cree conveniente.

Lo que cumple a los Poderes federales es estudiar con calma el asunto para darle una solucion acertada.

Por fortuna hai dos hechos que facilitan esa solucion. Los negociadores no han obrado con entusiasmo, sino con patriotismo; su amor propio no es el que los mueve a defender su obra, i si ésta resultare inaceptable, ellos serán de los primeros en reconocerlo con franqueza. La Administracion obra con pleno desinterés en cuanto la empresa pueda considerarse como fuente de recursos inmediatos, puesto que ha podido ver con indiferencia la perspectiva de recibir \$ 150,000 de uno de los proponentes, a quien le era permitido adjudicar el privilegio para la escavacion del canal, sin consultar al Congreso.

Nunca se habrá podido, como ahora, discutir esta gran cuestion bajo mejores auspicios.

Si por desgracia hubiere aquí algunos espíritus prevenidos que hayan formado su opinion por simpatía o antipatía, les ruego que fijen su atencion en

dos consideraciones propias para conducirlos al estudio de la cuestion sin partido tomado.

La primera es el daño inmenso que se hizo al país, i especialmente a la gran cuestion que nos ocupa, porque en un caso idéntico al presente se recibió con prevencion una negociacion de trascendencia. Me refiero a la improbacion del contrato de 22 de marzo de 1865, sobre venta de las reservas en el ferrocarril de Panamá. Por dicho contrato la República adquiria la propiedad del 26½ por 100 de la empresa i el 26½ por 100 de las utilidades, que hoy le darian cerca de un millon de pesos anuales i le permitirían abolir el monopolio de la sal. Además, i esto era acaso mucho mas importante, la zona territorial del privilegio de la Compañía del ferrocarril se limitaba a ménos de 30 leguas a uno i otro lado de la direccion actual del camino, i el Gobierno no necesitaba el permiso de la Compañía para conceder privilegio para la escavacion del canal entre el golfo de San Miguel i la bahía de Caledonia, ni para la construccion de otro ferrocarril desde la laguna de Chiriquí hasta el Pacífico, aunque en ambos casos estas obras pasarán por la zona del privilegio. Dos

años despues, urgentes necesidades pecuniarias contribuyeron a que se aprobase un contrato que nos produce tres veces ménos que el de 1865 i, lo que es peor, que ha comprendido en los límites del privilejio el golfo de San Miguel. La indemnizacion prometida a la Compañía del ferrocarril es un censo enorme con el cual hemos gravado la finca mas valiosa de Colombia, o equivale a una montaña puesta adrede en la ruta del canal. En todo caso la empresa siempre exigirá un capital mayor, i esto por hechos de nuestros Gobiernos, cuando ellos no han sabido o no han podido colocarse en situacion propia para juzgar i obrar con imparcialidad o con independenciam.

La otra consideracion a que he aludido es la conducta de la actual Administracion en esta grave cuestion, conducta que puesta en claro, como me propongo hacerlo en seguida, probará su lealtad al pais i su respeto profundo a los delegados del pueblo.

Al inaugurarse la actual Administracion encontró iniciada la negociacion sobre el canal con el señor Ministro residente de los Estados Unidos de América, i aunque no aparecia en nuestro poder ningun documento suscrito por el negociador americano, por carecer éste de instrucciones i de poderes de su gobierno, el Poder Ejecutivo comprendió que seria infalible el envío de tales instrucciones i poderes desde que se conociera en Washington hasta dónde parecia dispuesto a ir el Gobierno de Colombia.

La Administracion actual reconoció la importancia de la negociacion, como que ésta encargaba la ejecucion de la obra a uno de los gobiernos mas poderosos del orbe, i precisamente a aquel cuya nacion tiene mayor necesidad de suprimir para su comercio la circunvalacion de la parte sur de este continente; pero viendo al mismo tiempo que el proyecto de tratado contenia estipulaciones de un carácter peligroso porque chocaban con los intereses permanentes del comercio universal, resolvió proseguir la negociacion con la mira de res-

tablecer en ella los principios que en todo tiempo i en diferentes actos habian consagrado los Gobiernos de Nueva Granada i Colombia, con relacion a esos intereses i sin menoscabo de los que al pais corresponden como soberano del Istmo. La posicion del primer negociador colombiano iba a ser embarazosa, puesto que la nueva Administracion, aunque apreciando en alto grado su iniciativa, no queria llevar tan adelante los vínculos que parecian buscarse en el tratado. Fué por esto por lo que otros ciudadanos fueron llamados a reemplazar al señor Martin.

La negociacion se habia trasmitido con el carácter de estrictamente reservada, i aunque en virtud del nuevo punto de vista con que ella iba a ser considerada, tal reserva era no solo innecesaria sino hasta embarazosa, se quiso guardar consecuencia al negociador americano, a quien se le hizo presente desde luego que la nueva Administracion no se ocuparia del asunto hasta que el Congreso de 1868 hubiera cerrado sus sesiones.

Buscábase con este procedimiento un medio de estudiar con detenimiento la cuestion para colocarla en su verdadero terreno, a la vez que se le ahorra al Congreso una de esas ocasiones peligrosas en que la fatiga de sesiones ya mui prolongadas o un entusiasmo precipitado suelen influir en que se adopten o se desechen sin verdadero acierto las medidas mas graves.

El secreto de la negociacion se divulgó luego, i en el público circularon rumores en que se hablaba de las gruesas sumas de dinero que el Gobierno de los Estados Unidos tenia listas para entregarnos si el tratado era aprobado. Tales rumores movieron a las Cámaras a pedir informes al Poder Ejecutivo, quien sin vacilacion alguna se manifestó pronto a darlos, deseoso de compartir desde entónces con el Congreso la pesada responsabilidad que le aparejaba la negociacion, si se exigia que ésta se diera a luz. El Congreso resolvió, en vista de la seguridad que obtuvo de que nada

sería festinado, esperar a su presente reunion para tomar conocimiento del asunto por la tramitacion constitucional.

El 12 de junio se abrieron de nuevo las conferencias con el señor Ministro de los Estados Unidos de América, quien sometió a los Plenipotenciarios de Colombia el proyecto de tratado marcado con la letra *B* entre los documentos anexos a la Memoria del señor Secretario de lo Interior i Relaciones Exteriores. La lectura de ese documento, i su comparacion con el proyecto del señor Martín, produjo en el señor Cuenca i en mí un sentimiento de profunda pena. I no era ese sentimiento inspirado por la prudente supresion hecha en Washington de aquellas cláusulas que demasiado abiertamente exhibian ante el mundo el pensamiento de convertir la obra del canal en una amenaza contra el comercio europeo i en una arma de guerra: lo que nos sorprendió fué ver que en el fondo se nos pedía la misma abnegacion de nuestros principios anteriores, la misma confianza ciega que habia inspirado el proyecto colombiano, a la vez que se nos retiraba aquella reciprocidad que nuestro abandono parecia imponer i nuestra debilidad exigir.

El proyecto del señor Martín era franca i entusiastamente americano. Por él, las dos repúblicas se ligaban intimamente, Colombia dando a los Estados Unidos del Norte la llave de los mares, el predominio sobre las aguas del Pacífico, la victoria en la gran lucha de todas las marinas del orbe por la supresion de inmensas distancias, i \$ 40.000.000 de pesos anuales en ahorros de gastos de navegacion, intereses i seguros; los Estados Unidos, cubriendo nuestra debilidad con su fuerza, poniendo nuestra soberanía en el Istmo a cubierto de toda agresion, i dándonos en los productos del canal una fuente de renta, segura i cuantiosa.

Mas el proyecto americano dispó esas esperanzas, que afortunadamente no halagaban demasiado a los nuevos Plenipotenciarios.

Por él se nos pedía:

Todas las tierras, mar i aguas tributarias necesarios para la obra i para todas sus anexidades, mas diez millas de tierras baldías a uno i otro lado del canal i en toda su longitud;

La facultad de establecer una tarifa igual para ámbas naciones i para las demas que se hallen en paz con las dos Repúblicas. Por consiguiente desigual respecto de las que estuvieran en guerra con los Estados Unidos de América.

El derecho de pasar los Estados Unidos sus tropas i municiones de guerra en todo tiempo;

El compromiso de no conceder igual favor a otras naciones sin el consentimiento de los Estados Unidos; i el de que el canal no fuera neutral en caso de guerra en que dichos Estados fueran parte;

La obligacion de salir a la defensa del canal con una fuerza naval o militar igual a la de los Estados Unidos, o la de sufrir la mitad del gasto de toda la fuerza en caso de no contribuir con la mitad de ella;

Una liquidacion de cuentas al fin de los cien años, que nos obligaba a devolver a los Estados Unidos el capita empleado en la obra, con la garantía por nuestra parte de un 10 por 100 de interes anual sobre ese capital, a cambio de recibir de los Estados Unidos los productos netos percibidos por ellos;

El derecho de traspasar a un ciudadano o a una compañía de ciudadanos americanos, todos los derechos i obligaciones meramente industriales que nacieran del contrato para los Estados Unidos, quedando los cesionarios sujetos a la autoridad del Congreso i del Gobierno de los Estados Unidos en cuanto al goce de la propiedad, privilegios e inmunidades estipulados en el tratado.

En cambio se nos ofrecía " que nada de lo estipulado se interpretaría en el sentido de impedir a los dos Gobiernos convenir en modificaciones de la tarifa que pusieran en capacidad a los Estados Unidos de Colombia de recibir una

razonable proporción de la renta del canal, o en las que se creyeren convenientes en favor de *ambas* Naciones si alguna necesidad *política* las requiriese en algun tiempo.

La distancia que separa estas proposiciones de lo que al fin fué convenido en el tratado, representa la obra de los Plenipotenciarios de Colombia. A ella volveré luego que termine la narracion de los hechos.

Fácil es comprender que la negociacion, o a lo ménos el proyecto americano, estaba léjos de ser simpático a los Plenipotenciarios de Colombia. Si las conferencias fueron numerosas i largas, no era esto debido a su iniciativa, i el público estaria mui equivocado si creyera que de nuestra parte habia grande empeño en negociar sobre las bases propuestas a nombre del Gobierno de Washington.

En la imposibilidad de llamar en nuestro auxilio la luz que pudiera arrojar una discusion de las bases del tratado por medio de la prensa, por no estar acreditado el Ministro americano cerca de las redacciones de los periódicos para la negociacion sobre el canal, el Poder Ejecutivo procuraba llamar la atencion del país, i aun la de los agentes diplomáticos residentes en la capital, con publicaciones en el Diario Oficial. Algunas de éstas contienen datos interesantes, tomados de documentos oficiales de los Estados Unidos de América, i la del número 1,295 del referido Diario era una declaratoria oficial de que se estaba negociando por la via diplomática, hecha con el principal objeto de transmitir la noticia a los Gobiernos extranjeros.

Publicáronse tambien las proposiciones de algunas compañías europeas, hechas a consecuencia de la invitacion que se hizo en 1866 para dar cumplimiento a la lei de 27 de junio de aquel año, que dió bases para la concesion del privilejio i autorizó al Poder Ejecutivo para adjudicarlo sin necesidad de la aprobacion del Congreso.

De esas propuestas una existia en la Secretaría de Hacienda desde 1867 i parecia condenada al reposo de los archivos, puesto que no se sometió al Congreso de 1868. La de los señores Page, Keppel i socios, aceptaba lisa i llanamente las bases de la lei, i estaba sometida a la esclusiva aprobacion del Poder Ejecutivo, quien, apesar de las necesidades del Tesoro, no quiso fijar su atencion en los \$ 150,000 para aceptar la propuesta. Se dispuso pues que todas ellas fueran sometidas a la aprobacion del Congreso, i hoy están sobre la mesa del Senado.

No se contentó el Poder Ejecutivo con la invitacion hecha en 1866 en Europa i en los Estados Unidos de América, pues volvió a instruir al Ministro residente en Paris para que repitiera las publicaciones, lo que en efecto se verificó en el año próximo pasado.

Dicho señor Ministro, participando del alarma esparcido con la noticia de la negociacion del tratado, i sabiendo que en esto no contrariaba las miras del Gobierno, sino que mas bien las secundaba, redobló sus esfuerzos en el sentido de llamar la atencion de los principales Gobiernos i de los capitalistas europeos hácia la empresa del canal. De ello se podrian exhibir pruebas, de tal manera que si han de venir comisionados europeos que hagan concurrencia a la propuesta americana, en mucha parte será eso debido a los esfuerzos del Gobierno i de su Ministro en Paris.

¿Qué es, en definitiva, el tratado? Es simplemente una propuesta mas, sometida a la aprobacion del Congreso, que éste puede negar o aprobar como cualquiera otra. ¿Ha perdido algo Colombia con esto? ¿Se han comprometido sus intereses? Verémos despues cómo se puede responder a estas preguntas.

Entre tanto séame permitido esponer cuál ha sido la conducta de la prensa

periódica con relacion a este asunto.*

El Gobierno, como llevo dicho, hizo publicar datos que podian servir para estimar aproximadamente la magnitud de la empresa del canal i los intereses de cada una de las principales potencias comerciales con relacion a él. Publicóse de nuevo la lei de 27 de junio de 1866 para que, sabiéndose cuáles han sido las aspiraciones de Colombia respecto del canal, i conocidas las bases sobre que se queria negociar con particulares, se pudieran indicar las modificaciones i las modificaciones que creyera el hecho de ser un Gobierno quien obtuviera la concesion del privilegio.

El silencio fué casi la universal respuesta a las indirectas provocaciones del Gobierno, pues solo un periódico de la capital tan directamente la cuestionó. Apareció en "El Nuevo Mundo," independiente al 21 de junio, que el señor Juanita Sullivan podia disponer de un crédito de ciento cincuenta millones de pesos para la empresa, cuya sola mencionacion trató de hacer rectificar la explicacion oficial que se publicó en el número 1,295 del "Diario Oficial." Llamo la atencion sobre ese documento.

Se comprendia que en aquella época el periódico citado tenia una simpatía pronunciada en favor de la negociacion, pues en el número correspondiente al 15 de setiembre nos decia:

"No es sobre las bases conocidas ya (refiérese probablemente a las de la lei i de otros documentos publicados hasta esa fecha) que conviene celebrar el contrato con el Gobierno americano; no debe tratarse con este poderoso Gobierno como se trataba con Mr. Duesbury i con otros tantos especuladores de bolsa, ni con la estrechez de miras de ciertas administraciones que solo aspiraban a asegurar los ciento veinte mil

* Se ha creído por algunos que el Poder Ejecutivo dirije estas reflexiones a la prensa periódica, sin duda porque no se aperciben de que la Administracion solo ha querido historiar los hechos ante el Senado para presentar la reserva guardada tal como la exijan las conveniencias diplomáticas.

pesos de la fianza para conceder el privilegio. Sabemos que el negocio ha sido colocado en una esfera mas elevada, i que lo encontró la actual Administracion en un pié de fácil i ventajosa conclusion"

"Quisiéramos saber si la Administracion actual hubiera sido tan insensata, para no darle otro calificativo, que se hubiera atrevido a aceptar una de esas propuestas miserables, aunque con la facultad de hacerlo, sin la aprobacion del Congreso, despues que recibió de la Administracion que le precedió la iniciativa formal i altamente respetable del Gobierno Americano."

Despues de copiar un párrafo de la explicacion oficial a que me he referido, que concluia diciendo que la Administracion actual no podia rehusar la prosecucion del negocio con el señor Ministro americano, el periódico citado prosigue así:

"Esta consideró, habriamos dicho nosotros, no que no podia rehusar la prosecucion del negocio, cosa que habria sido criminal a todas luces, sino que era de su deber dar a la negociacion toda su atencion, aceptarla con júbilo, como el mas glorioso timbre que pudiera adquirir en llevar a cabo, durante su periodo, el arreglo mas trascendental de todos los que pueden presentarse a un gobierno."

El escritor cuyas palabras he copiado escupia al Cielo, puesto que *no podia* ignorar la órden dada por el Despacho de Hacienda en 16 de mayo de 1867 para celebrar el contrato sobre privilegio para el canal con la *primera compañía* de especuladores que se le presentó, en cuya órden se hablaba de las correspondientes instrucciones para recibir e invertir los \$ 150,000 de la fianza, vistos *despues* con tanto desprecio.

Conocia el escritor la repugnancia que sentian los negociadores colombianos, que tenian a la vista las proposiciones americanas, i se indignaba de que ellos no se arrojaron delante del señor Sullivan para darle las gracias

por que su gobierno se dignaba pedirnos el Istmo a cambio del derecho de proponerle que, si lo tenía a bien, nos diera alguna cuota de los productos del canal: no encontraba sitio bastante oscuro en donde la Administracion actual pudiera ocultar su vergüenza al haber hecho lo mismo que él había ejecutado en tiempos en que veía las cosas de otro modo; parecía muy corta la talla de los hombres de gobierno de hoy. Sin pretender negar esta verdad, apesar de mi pequeñez, ¿habrá que empinarse mucho para medir la de quien en tales términos se espresaba contra los representantes de su patria, empeñados en una lucha con el de una potencia extranjera?

Copiaba el periódico citado la frase de la explicación oficial en que se decía que el público no debía formarse ilusiones sobre lo que Colombia debe o puede esperar *próximamente* de la escavacion del canal, i agregaba: "esto dice el Gobierno al terminar su artículo contestacion, como si en vista de la posibilidad, de la *seguridad* de que sea llevada a cabo la empresa, *con solo estar el Gobierno americano al frente de ella*, no debiéramos prometernos grandes bienes." Despues de esto parecerá increíble que el mismo periódico, en su número del 19 de enero, haya juzgado necesario que el Gobierno hubiera previsto el caso de que "no fuera *pura broma*, de parte del Gobierno americano, la escavacion del canal, por ahora, en el propósito de impedir, durante algun tiempo, que se negocié con una nacion europea, la Inglaterra o la Francia, por ejemplo, a fin de que la Compañía del ferrocarril de Panamá continúe gozando de la *buena presa*."

Hace en seguida varias suposiciones, entre las cuales se encuentra la de que la Compañía del ferrocarril de Panamá haya conseguido que el Gobierno americano aparezca como negociador, i eluda la escavacion del canal.

Estas suposiciones, impotentes para dañar la reputacion del Gobierno americano, servirian para calificarnos a no-

sotros en términos que el mismo escritor que las ha hecho se apresuraria a rechazar. Los Estados Unidos han tenido siempre Gobiernos honorables, i su crédito a este respecto empezó desde que Guillermo Penn compró i pagó la tierra que iba a colonizar, hasta el día de hoy, en que los contratos i los tratados con las hordas salvajes del Oeste se cumplen con la misma fidelidad i buena fe que todos los demas compromisos de aquel honrado Gobierno. Si me he atrevido a mencionar aquellas suposiciones, es solo con el objeto de librar a otros de la posibilidad de acogerlas.

Dijo tambien el periódico citado ser estos los hechos:

"El Ministro americano ha gestionado durante muchos meses sin conseguir arreglar las bases de la negociacion. El Secretario de Hacienda, contestando a "El Nuevo Mundo," se manifestó desdenoso, indicando que Colombia no podia prometerse mucho en el asunto. Viene el señor Cushing i en un abrir i cerrar de ojos celebra el contrato. Se anuncia que está al llegar un comisionado de Europa con propuestas sobre la escavacion del canal, en cuya empresa tomarán parte los Gobiernos de Francia e Inglaterra. Sin aguardar la llegada del comisionado inmediatamente se hace el convenio i se demora la publicacion por la prensa, cuando ha debido salir, al otro día de concluido, en el periódico oficial para satisfacer la ansiedad pública en un asunto de tamaño monta."

"La Prensa" del 26 de enero daba irónicamente las gracias al señor Presidente de la República por haberse dignado poner en conocimiento de la Nacion un documento que estaba firmado desde el 14 i que no fué publicado sino hasta el 22 del mismo mes. Decia en seguida:

"Acostumbrados los colombianos a que el Gobierno, de acuerdo con las instituciones, dé publicidad a todos sus actos, a fin de que ellos sean discutidos por la prensa i los encargados del poder

podan conocer la opinion dominante en el pais, naturalmente han debido estrañar en esta vez el silencio que con relacion al asunto que nos ocupa ha guardado el Ministerio”

“El Gobierno ha mirado a la Nacion con un desden tan profundo, que ha juzgado inútil consultar la opinion de ella sobre un asunto de tanta trascendencia”

“El Gobierno colombiano no solo ha dejado de dar cumplimiento a disposiciones *terminantes* de nuestras leyes, negándole la publicidad a este negocio de tanta importancia para el mundo i para Colombia, sino que ha *traicionado* los intereses de la Nacion i burlado sus mas lisonjeras esperanzas.”

“¿Por qué el Gobierno no ha aguardado unos dias mas para oír las propuestas de los gobiernos europeos? ¿I por qué no ha sacado a licitacion estas propuestas?”

Al detenerme demasiado en estas citas, i al consagrar a la refutacion de todas esas aserciones algunas líneas, rindo homenaje a la credulidad de nuestro público i a la influencia que en la opinion ejercen los mas descabellados conceptos. La negociacion no es bien vista porque primero se esparcieron rumores que hicieron concebir grandes esperanzas, i despues porque se ha querido ver, o hacer ver, en la conducta circumspecta del Gobierno, el propósito deliberado de no consultar a la Nacion.

Aunque es indudable que el señor Cushing vino en comision de su Gobierno para ante el señor Ministro residente de los Estados Unidos, no es cierto que haya asumido carácter oficial, ni celebrado el tratado. Cuando el señor Cushing llegó a esta capital encontró la negociacion en suspenso, por no decir cortada del todo, pues con fecha 14 de diciembre el señor Cuenca i yo habíamos presentado al Gobierno nuestra dimision del cargo de Plenipotenciarios por no habernos podido acordar con el señor Ministro americano en los puntos capitales a que se refiere la es-

posicion de aquella misma fecha, puntos que eran ya los únicos que imposibilitaban el convenio.

Excitados nuevamente por el Poder Ejecutivo en 7 de enero para reanudar las conferencias, por creerse que las nuevas instrucciones de que era portador el señor Cushing permitirian al señor Sullivan allanar las dificultades, accedimos a los deseos del Gobierno i desde aquel mismo dia volvimos a discutir, de dia i de noche, los puntos de discrepancia, hasta conseguir allanar ésta el 14.

Para quien lea con detenimiento los documentos anexos a la Memoria del señor Secretario de lo Interior i Relaciones Exteriores, desaparece todo encanto i se esplica fácilmente la pronta terminacion del negocio. Las conferencias se contraían a unos pocos puntos, ya discutidos hasta la saciedad, i en vez de una varilla mágica que obligara a los negociadores colombianos a aceptar lo que tan obstinadamente habian rehusado, se empleó el medio sencillo de aceptar lo que ellos tenian propuesto. Solo en la cuestion relativa a la cesion del privilejio a una compañía fué preciso ocurrir a un término medio, pues queriendo cada parte someter aquella a su propia autoridad, se convino en ocurrir al de un arbitramento [solamente para los casos de desavenencia orijinados de las cláusulas del tratado. ¡Cuán triste seria hoy la suerte de los negociadores colombianos en esta su patria, si les hubiera sido preciso hacer alguna concesion importante despues de la llegada del señor Cushing!

Háse dicho que llegará un comisionado europeo con poderes o propuestas de los Gobiernos de Francia e Inglaterra, o a lo ménos apoyadas por ellos, i sin fijarse siquiera en la fecha en que tal noticia pudo llegar a esta capital, i aquella en que fué firmado el tratado, se hace a los Plenipotenciarios el cargo de haber firmado *el 14 de enero* el tratado, siendo así que varios dias *despues* de esa fecha llegó la noticia de que vendria el comisionado.

Tanto atolondramiento parece inconcebible. Pero aun hai mas. "La Prensa" preguntaba por qué no se habia aguarado unos dias mas para oír las propuestas, i por qué no se las ha sacado a licitacion. Si el Gobierno ignoraba el 14 de enero que se harian tales propuestas ¿cómo habia de aguardarlas? Si no las habia recibido ¿cómo habia de sacarlas a licitacion? Por otra parte, i como ya se ha dicho, el tratado mismo no es sino una propuesta mas, que el Poder Ejecutivo sometia al Congreso. ¿Es que la firma del tratado le daba por sí sola la fuerza de lei? Ademas ¿qué licitacion es la que puede recaer sobre las propuestas que vengan de Europa? Ellas, cuando lleguen, serán sometidas a la consideracion del Congreso, como lo han sido todas, inclusa la que contiene el tratado. Si los miembros de la Administracion han hecho a cualquiera de los del Congreso la menor insinuacion en el sentido de que éste se apruebe, podria concebirse la sospecha de que aquella finque en el tratado un interes distinto del interes bien entendido de Colombia. Cualquiera de vosotros puede levantarse i dar el denuncia.

El Poder Ejecutivo ha ignorado que los Gobiernos de Francia e Inglaterra intenten enviarnos un comisionado que haga propuestas en su nombre. Confieso que dudo mucho que ellos se resuelvan a dar tal paso, i aun a declararse franca i directamente sostenedores de alguna compañía empresaria. Lo que el Poder Ejecutivo recibió por el correo de paquete del mes pasado, que, sea dicho de paso, llegó muchos dias despues del 14 en que se firmó el tratado, se redujo a unas comunicaciones en que se avisa que una de las compañías proponentes ha hecho la adquisicion del señor de Puydt, i otra, la de un príncipe. El Senado tiene en su poder esos avisos, i me permito crer, dejando intacta la importancia de tales adquisiciones, que la de un mero baron que se llamara Rothschild, i aun la de un simple *esquire*, que llevara el nombre

de Tomas Baring, agregarian tambien alguna consistencia a las respectivas compañías.

Mas valiosas noticias podríamos recibir si nuestros Ministros en Washington i en Paris nos comunicaran que han logrado iniciar con los Gobiernos cerca de los cuales están acreditados, la negociacion para la garantía de la neutralidad i de nuestra soberanía en el Istmo, i para suministrar a Colombia una renta para hacer los gastos que exija el canal si se viere privada de recibirla de esta obra por algunos años. En 16 de noviembre próximo pasado se dieron a dichos ministros instrucciones para sondear a esos Gobiernos sobre aquellos puntos i adelantar una negociacion, mientras continuaba aquí la del canal.

Tengo mis motivos para creer que la situacion política de Europa desde la guerra alemana de 1866, impone a sus principales Gobiernos una circunspeccion mas que ordinaria en todo aquello que pueda afectar o desagradar a los Estados Unidos del Norte. El señor Tórres Caicedo ha hecho lo que le era posible en el sentido conveniente a Colombia i no ha abrigado grandes esperanzas. Mientras la accion no parta del Gobierno de aquella República, es probable que la circunspeccion continúe.

Se ha elevado nada ménos que a cargo de traicion el silencio guardado por los Plenipotenciarios sobre las bases presentadas a nombre del Gobierno americano. Leyes terminantes, se ha dicho, obligan a la Administracion a publicar todos *sus actos*. Firmado el tratado el 14 de enero, no salió a luz en el "Diario Oficial" hasta el 22!

Humildemente presento las excusas del señor Cuenca i las mias, i aun quisiera agregar tambien las del señor Sullivan, mas dudo conseguirlo. El puede tener la pretension de reputar como acto suyo la presentacion de sus bases, i acaso tambien la de no estar sujeto a la jurisdiccion de algunos de nuestros periodistas.

En cuanto a la demora de los sie-

te días, i sin deducir el que habria de concedérsele al impresor, ni los que era justo acordar a los traductores de un documento que se tenia que entender en dos idiomas i por duplicado, con bastante esmero, permítaseme reclamar, en nombre del Gobierno americano, la atencion de no recibir del "Herald" sino de su comisionado, el señor Cushing, la primera noticia del tratado

De lo que llevo dicho creo poder concluir:

1.º Que debemos discutir este negocio con la calma posible, sin olvidar lo fanestos que han sido para la Nacion el desden o el entusiasmo que produce la primera impresion;

2.º Que una Administracion que ha dado el ejemplo de rehusar con pleno desinterés la definitiva solucion de este asunto, prueba con este solo hecho su alto respeto por los delegados del pueblo i una saludable desconfianza en el acierto de sus propios actos;

3.º Que no es vituperio lo que esta conducta merece.

Entro ahora a considerar la cuestion misma bajo los diferentes aspectos que presenta, proponiéndome esponer los hechos que se deben tener en cuenta, i el modo como creo que deben ser apreciados. Puedo asegurar que no tengo el ánimo prevenido en favor ni en contra de la obra a que me hé asociado como negociador. En mi calidad de órgano del Poder Ejecutivo solo pido respetuosamente al Congreso que no precipite su resolucio: que despues de discutir el asunto, la suspenda por algunos dias miéntras se reciben de Europa i de los Estados Unidos algunas noticias que nos aclaren mas el camino que debemos seguir.

Pido así mismo que se derogue la lei de 27 de junio de 1866, por ser altamente peligrosa su vijencia, como lo demostraré adelante.

Hai tres intereses que consultar en esta cuestion, a saber:

Los del comercio universal; 2

Los de Colombia;

Los del empresario.

Pero al resolverla en el sentido mas conveniente, solo habremos resuelto su parte teórica. Si no hemos de perder el tiempo, es preciso que nos dediquemos con sagacidad a encontrar el verdadero empresario, aquel que nos dé plena seguridad de que ejecutará la obra.

El exámen de todos estos puntos espero que será la justificacion del tratado, o a lo ménos la de los Plenipotenciarios colombianos, sin que por esto pretenda que aquel puede llenar todas nuestras aspiraciones. Sus defectos serán notados en el curso de la discusion, pudiendo entónces hacerme cargo de todas las objeciones que hasta ahora se han presentado i de las que sin duda se continuará presentando.

El comercio universal tiene una evidente necesidad de que se unan por un canal, capaz para dar paso a toda clase de buques, las aguas de los dos océanos al traves de nuestro Istmo.

Permítaseme iniciar esta parte de mi discurso con las siguientes palabras del que dirigió Mr. Seward a la reunion de capitalistas de primer órden que forman el núcleo de la "Compañía del canal del Istmo," organizada en Nueva York:

"El comercio no podrá por mas tiempo hacer uso de la larga i peligrosa navegacion al rededor de los cabos. Debe tener i tendrá vias mas cortas de transporte, i estas no serán mas que dos, una al traves del Istmo de Suez, otra a traves del Istmo del Darien. La primera de estas se halla ya casi completa, i si logra asegurar el patrocinio del comercio universal, podrá ensancharlo i completarlo de una manera adecuada a los intereses del tráfico actual. En este caso hasta el comercio de la costa americana del Atlántico, desde el San Lorenzo hasta el Cabo de Hórnos, se volverá hácia el oriente a traves del Atlántico, por el Mediterráneo, por el Mar Rojo i por el Océano Indico, hácia la India i China. El espíritu emprendedor i estadístico de

los americanos seria vituperado si hubiese de suponerse que íbamos a hacernos tributarios del antiguo Egipto, cuando con solo perforar el Istmo del Darien podemos traer hasta el comercio del Mediterráneo i el de las costas europeas del Atlántico por una vía que es nuestra i que se halla tan palpablemente indicada por la naturaleza, que todo el mundo la ha aceptado como practicable i necesaria.".....

Ahora bien, la terminacion del canal de Suez no es un hecho sujeto a dudas, como puede inferirse del artículo publicado en "El Mail" de Lóndres, correspondiente al 4 de diciembre último, del cual tomo lo siguiente:

"El mártes publicamos el anuncio de que un buque de guerra frances, en vía para Madagascar, ha pasado el canal, i tambien un despacho de que un navío inglés ha ejecutado el mismo hecho...."

Continúa el artículo diciendo que la longitud del canal se calcula en 100 millas, de las cuales 50 pueden ya ser alimentadas con agua del mar; que su anchura es de cerca de 100 yardas; que el gasto mensual es un millon de pesos; que aunque se asegura que el canal estará concluido en doce meses, no es probable que esto suceda hasta 1871; que los trabajadores son bien pagados i están en capacidad de salir de su actual condicion servil.

Las cifras de la estadística nos servirán para avaluar aproximadamente la cuantía de los intereses que el comercio universal tendria vinculados en el canal del Darien.

En el número 1,285 del "Diario Oficial" se publicaron estados demostrativos del ahorro en distancias i en gastos i riesgos que ofreceria al comercio del mundo la apertura del canal.

El ahorro en distancias para el comercio de los Estados de la Union norte-americana, bañados por el Atlántico, seria el siguiente:

De Nueva York a Calcuta. 4,100 millas.
De id. id. a Canton.. 8,900 id.

De id. id. a Valparaiso.... 8,100 millas.
De id. id. a San Francisco..... 14,000 id.
De id. id. a Melbourne 2,830 id.
(Nueva Zelandia) Wellington.... 2,620 id.

El comercio que se habria hecho en 1857, doce años ha, usando del canal del Darien, representa:

Para los Estados Unidos, escluido el oro en polvo....	\$ 100.000,000	Ton. 1.857,000
Inglaterra..	139.000,000	1.029,000
Francia ...	59.000,000	162,000
Otros paises	44,000
		3.092,000

Las economías que habria producido aquella obra, se estiman:

Para los Estados Unidos en	\$ 36.000,000
Inglaterra	10.000,000
Francia	2.183,000
Otros paises.....	1.400,000
	Total... ..\$ 49.583,000

Segun datos estadísticos que tengo a la vista, el comercio de las tres naciones arriba nombradas se ha cuatuplicado en los cuarenta años transcurridos de 1824 a 1864. El de Inglaterra se duplicó de 1854 a 1864.

Este antecedente podria servirnos para apreciar aproximadamente el desarrollo de que seria susceptible el tráfico por el canal del Darien, si no fuera porque el de Suez, que en 1857 era reputado poco ménos que una quimera, le hará una competencia que no se habia previsto probablemente al formarse la estadística cuyos resultados presento. Con todo, sea cual fuere la parte del tráfico que habrá de preferir la vía del Egipto, la porcion que buscará la de nuestro Istmo será probablemente la mayor. Si el comercio europeo habrá de tener ahora un empeño relativamente menor por el canal del Darien, los paises de América bañados por el Atlántico, i especialmente los Estados

Unidos del Norte, necesitan mas que nunca realizar esa obra. Esta consideracion es de la mas alta importancia al resolver la cuestion práctica, la del empresario que deba escojerse i en quien se pueda i se deba confiar absolutamente para la ejecucion de la obra.

La Francia está casi en frente de las puertas del canal ejipto: la mayor parte del capital invertido en él es francés: la marina i el comercio franceses en el Mediterráneo tendrán ventajas incuestionables sobre la marina i el comercio de los demas países de Europa que no baña aquel mar. Marsella aspira a rivalizar a Liverpool: la baratura de los trasportes terrestres al traves del Istmo entre Burdeos i Marsella, arrebatará gran parte de su tráfico actual a los puertos ingleses.

Comprendiendo esas ventajas, el emperador Napoleon ha apoyado vigorosa i tenazmente a Mr. de Lesseps i a la compañía del canal de Suez, venciendo la oposicion del Gobierno inglés i acaso tambien los embarazos pecuniarios originados del retraimiento de los capitalistas de aquel país. Se puede afirmar que el canal no se habria abierto sin el patrocinio del Gobierno mas interesado en la empresa despues del de Ejipto. Es de notarse que éste no se contentó con aspirar a que el extranjero regara sus millones en el suelo que la arena del desierto i la inseguridad han logrado esterilizar: el viréi suscribió por una enorme suma como accionista en la empresa, concedió grandes estensiones de tierra i se obligó a suministrar a la compañía las cuatro quintas partes de los trabajadores.

La Inglaterra tiene, sin duda, interés en que se acorten las vias que conducen a los grandes mercados del oriente i a las plazas mercantiles de la América occidental; pero hai consideraciones que inducen a creer que ese interés tiene un correctivo en otras de carácter especial. La situacion insular de la Gran Bretaña, que la ha llamado a ser nacion esencialmente marítima i comercial, infunde en su pueblo, i a ve-

ces tambien en su Gobierno, ideas estrechas. En la navegacion al rededor de los cabos ha de vencer quien tenga mas buques, fierro i carbon mas baratos, mejores astilleros i operarios, mas capital, una rata mas baja de interés, i mayor número de marineros. El hecho es que la Europa entera es tributaria de la plaza de Liverpool para las compras de algodón, i de la de Lóndres para el té, las especias i demas artículos del comercio asiático. Si para la apertura del canal de Suez no ha habido entusiasmo en Inglaterra, es muy dudoso que lo haya para la del canal del Darien. La marina de los Estados Unidos es un adversario mas temible que la marina francesa, i es fuera de duda que New-York primero, i mas tarde la ciudad que llamaré Balboa, i que nacerá i crecerá en el golfo de San Miguel o en algun otro punto de nuestro Istmo, no dejarán de atraer gran parte del comercio de transporte que hoy hacen Lóndres i Liverpool.

En Inglaterra, mas que en ningun otro país, las ideas realmente liberales i progresistas, tanto en materias de Gobierno como en industria, tienen representantes tan inteligentes como poderosos. Las ideas estrechas, tal vez egoistas, del partido i de los intereses conservadores de aquel país, vienen en derrota constante. La libre esportacion e importacion de los cereales, la victoria de los principios del libre cambio en su lejislacion aduanera, la reforma de su famosa acta de navegacion, el tratado comercial con Francia i la política liberal respecto de las colonias del Reino Unido, prueban que aquel gran pueblo confia en sus fuerzas i comprende que su engrandecimiento nada tiene que perder i sí mucho que ganar, con el enriquecimiento i progreso de los demas pueblos. Pero esta consideracion no debe influenciarnos mucho al sondear con certera mirada las tendencias actuales de cada una de las naciones en donde hemos de encontrar el empresario que buscamos para que perfóre nuestro Istmo.

Las ideas gastan en Inglaterra mas tiempo que en ninguna otra parte para convertirse en sentimientos, i la cuestion canal, ántes de apasionar a los calculadores banqueros de Lombard Street, tendrá que esperar muchos años una solucion favorable.

Es indudablemente del lado de la gran República de donde nuestras esperanzas tienen que ser mas fundadas. Mr. Seward ha dicho: "El espíritu emprendedor de los americanos seria vituperado si hubiera de suponerse que íbamos a hacernos tributarios del antiguo Egipto, cuando con solo perforar el Istmo del Darien podemos traer hasta el comercio del Mediterráneo i el de las costas europeas del Atlántico, por una via que es nuestra i que se halla tan palpablemente indicada por la naturaleza, que todo el mundo la ha aceptado como practicable i necesaria."

La jeografía comercial es distinta de la jeografía fisica. Colon dista de Panamá \$ 20 o \$ 25 por tonelada i de Liverpool apénas la mitad. Nada importa que entre los dos primeros puntos medien solo 48 millas, i 4,000 entre los dos últimos. Los precios son la verdadera distancia entre las plazas comerciales, porque ellos son los que separan o alejan a los consumidores de los productores. New-York distará de San Francisco 14,000 millas o muchos pesos por tonelada de mercancías, exista o no el monumental ferrocarril del Pacífico. Esa obra no puede tener el carácter de interoceánica, porque el precio de los fletes i de los pasajes será siempre mucho mas elevado que si se da la vuelta al Cabo de Hornos, o si se paga el alto precio de la tarifa del ferrocarril de Panamá. El ferrocarril del Pacífico no debe verse como un concurrente de nuestro futuro canal. Aquella obra es un complemento del lazo constitucional que ha de mantener en la Union Estados demasiado lejanos i de suficientes elementos para pretender alguna vez su independencia. Es, al propio tiempo, el mas poderoso medio de poblar i cultivar el *far west* de aquella

inmensa rejion. A nadie debe ocurrir el que el comercio haya de preferir el encarecimiento de las mercancías al ahorro de uno o dos meses de navegacion, ni que las masas de inmigrantes paguen 800 millas de viaje en ferrocarril sin calcular préviamente el valor de su tiempo i compararlo con el mayor gasto del viaje.

Se ha podido notar que miéntras el valor del tráfico Norte-americano en 1857 era una tercera parte menor que el inglés, el tonelaje empleado era casi el doble i el ahorro de los gastos casi el cuádruplo. La explicacion es obvia, si se considera que la esportacion de los Estados Unidos consiste jeneralmente en objetos de mucho volúmen i poco valor relativos. En esta clase de mercancías el flete es el gran gasto i los intereses i los seguros son relativamente de poca consideracion.

Deduzco de estas apreciaciones que el canal es para el comercio de los Estados Unidos una cuestion vital, de cuya solucion depende la derrota o la victoria de su comercio i de su marina en los mercados del Asia i la Australia. Era cuestion de ahorrar en 1857 cerca de \$ 36,000,000 al año, i al tener en cuenta el desarrollo del comercio, principalmente despues que los puertos del Japon i de la China están abiertos al comercio, aquella cifra tiene que ser hoy mucho mas considerable.

Suponer que es *pura broma* la aspiracion de un gran pueblo i de un Gobierno tan ilustrado i respetable como el de Washington, de redimirse de pérdidas enormes, i de luchar ventajosamente con temibles rivales, es exhibir dotes parroquiales en una cuestion internacional.

Cuando el señor Martin colocó la cuestion en el terreno que hoy ocupa, resolvió para siempre la del ruin interés de las fianzas. El ha elevado a \$ 36,000,000 los \$ 150,000 tras de los cuales se anduvo hace dos años. Es el pueblo que pierde anualmente aquella enorme suma el que está llamado a encargarse de la empresa del canal

si la cuestion ha de verse bajo el aspecto de la seguridad de que se llevará a cabo. Desde que la Compañía del ferrocarril de Panamá no ha visto inconvenientes en dejar conocer sus verdaderas ganancias, sabemos que ella puede emplear las de una sola quincena en consignar la fianza que exige la lei de 27 de junio de 1866 para adquirir por tercera mano el privilegio para el canal. Debemos reconocer que el contrato de 1867 ha hecho imposible, absolutamente imposible, confiar la ejecucion de aquella obra a ninguna compañía particular que no esté apoyada franca i directamente por uno o mas Gobiernos. La necesidad mas grande que se ha publicado entre nosotros es la que pretende hacer creer que la Compañía del ferrocarril de Panamá ha convertido en triste maniquí al Gobierno popular de la Union americana.

Desde que al frente de la Compañía formada para la empresa del canal se hallan hombres cuyas fortunas particulares les permitirian llevarla a cabo; desde que se admita como cierto que el Gobierno de los Estados Unidos es, en esta cuestion, el fiel intérprete de las necesidades del comercio americano, es imposible abrigar dudas de que se suscribirán todas las acciones de la Compañía, cualquiera que sea la suma requerida.

Entro ahora a considerar las condiciones a que debe sujetarse la negociacion en resguardo de los intereses del comercio universal, pues debiendo éste pagar en definitiva el costo del canal i las ganancias que de él se deriven, es preciso que el paso sea un derecho claro i seguro.

“Hacer del canal una obra de paz; de sus puertos, asilos para todos los buques del mundo; de sus aguas, una seguridad para el comercio.” Tales fueron los principios que guiaron a los Plenipotenciarios de Colombia en la negociacion al querer consultar los intereses del comercio universal. “De este modo el canal no será para ninguna Nacion causa de temor, ni su

defensa un gravámen para Colombia o para la empresa que ejecute la obra, porque las guerras i los conflictos internacionales no llegarían a afectarlo; mientras que su posesion podria llegar a ser una carga para Colombia, si él pudiera convertirse en arma de guerra, cuya defensa estuviese por lo mismo encomendada a la fuerza.”

De aquí se sigue la necesidad de consagrar estos principios:

1.º Una tarifa igual para los pasajeros, los buques i las mercaderías de todas las naciones;

2.º La neutralidad completa del canal, i aun de todo el istmo, de tal manera que ni aun Colombia, cuando sea beligerante, pueda usar el canal para el tránsito de tropas, buques i municiones de guerra.

El señor Ministro americano aceptaba estos principios, pero con la escepcion de aquellos casos en que su violacion pudiera convenir transitoriamente a su pais o al nuestro, i comprendiendo los Plenipotenciarios de Colombia que toda contingencia a este respecto anularía virtualmente los principios que querian i debian consagrar, se esforzaron en que se consignaran sin escepcion alguna. Largo i tal vez obstinado fué el debate, necesitándose para terminarlo que el Gobierno de Washington enviase instrucciones terminantes, apercibido del peligro que corria la negociacion.

Es indudable que la América tiene intereses que le son comunes en la obra del canal; pero esos intereses son puramente industriales i se atienden mejor con la justicia i la equidad que por medio de la fuerza. Una empresa americana será grande, sin duda; mas una empresa universal tiene que ser mayor. En el campo de la industria i del comercio, en el cual la naturaleza física i la humana hacen a todos los pueblos solidarios porque mutuamente se necesitan i se ayudan por medio del cambio, el sentimiento que hoy se llama “americanismo” ocuparía un espacio demasiado amplio para él, porque sus vastas dimen-

siones solo pueden ser llenadas plenamente por la civilizacion. Esta no divide hoy la familia humana en grupos hostiles, nacidos de la geografia. Las formas de gobierno son hechos secundarios i accidentales, que tienen que abrir paso a los vínculos sociales. Si en la patria de Lincoln se conserva algun resentimiento por la temeraria empresa de establecer una monarquía en Méjico, so pretexto de vigorizar el interes latinoamericano, debemos reconocer que el pueblo frances estuvo muy léjos de aprobar la conducta de su Gobierno. Pasaron los tiempos en que la República podía temer la hostilidad de los tiranos de los pueblos, porque éstos se emancipan diariamente de ellos i les obligan a consultar sus intereses. El autócrata de Rusia, despues del desastre de Crimea, comprendió que para luchar con el occidente de Europa tenía que ser rico; que para serlo era preciso tener pueblo i no siervos, i se ha visto obligado a promover su emancipacion. La guerra alemana de 1866 ha servido tambien de severa leccion a los dos monarcas europeos que han buscado en el ejército su principal apoyo. Austria, que solo habia sido un Gobierno, quiere ahora convertirse en Nacion i empieza a reconocer los derechos de los pueblos que por siglos ha mantenido sojuzgados i oprimidos por la corona de hierro. El Emperador de los franceses, sin desconocer la importancia del fusil de aguja, comprende que en adelante serán las Naciones, no los ejércitos, las que estarán en armas i combatirán. Habrá que contar con ellas, habrá que difundir la instruccion entre las masas, habrá que convencerlas cuando se las quiera armar, i será preciso restituirles sus derechos.

De los pueblos nada tienen que temer las repúblicas. No fué por ser república que los Estados Unidos recibieron tanto daño en la pasada lucha civil por el reconocimiento presuroso de los Estados secesionistas en su calidad de beligerantes. Si aquella nacion

no fuera tan poderosa ya, i si su inmensa área no estuviera destinada a dar cabida al pueblo mas grande del globo, los rebeldes de allá habrían corrido la misma suerte que los de estas pobres repúblicas de Sur América, aunque ellos no levantan la ominosa bandera de la esclavitud.

Tan francas i cordiales como deban ser nuestras relaciones con los Estados Unidos, no debemos olvidar los vínculos que nos ligan a los demas miembros de la familia humana, i especialmente a ciertos pueblos europeos. "No debemos olvidar, dice la esposicion de los Plenipotenciarios de fecha 14 de diciembre, que la Europa, i en especial la Inglaterra, nos suministra casi todo el capital, luz i brazos extranjeros que alimentan nuestra industria. Ingleses fueron los millones de pesos con que fué sellada nuestra independenciam i aplacada en 1824 la sed de capital que habia dejado en nuestro suelo la guerra con España. Ingleses fueron los valientes soldados de la lejon extranjera que combatió al lado de nuestros padres. Ingleses i franceses son los millones que nuestro comercio toma prestados anualmente para sus importaciones. Ingleses i alemanes los avances que recibe nuestra agricultura para la esportacion. Europeos los principales consumidores de nuestros frutos, i europeos los objetos principales que sirven para nuestros consumos."

Me he detenido en estas reflexiones porque, aun cuando parece que en la actualidad se pronuncian las simpatías por una empresa que se organizara en Europa bajo el patrocinio de Gobiernos europeos, no era ese mismo el sentimiento que dominaba en el proyecto del señor Martín i en el ánimo de los que hace un año deseaban con tanto ahinco que nos echáramos con los ojos cerrados en brazos de los Estados Unidos.

Aun cuando el istmo no perteneciera a una Nacion débil como Colombia, la neutralidad no seria efectiva ni fecunda para el comercio i para la empre-

sa del canal sin la garantía de las principales potencias marítimas. El canal, sin un pacto internacional que lo haga neutral, sería fácilmente convertido en una poderosa arma de guerra, o podría convertirse en un peligro o en un grave embarazo para el soberano del territorio.

Ya se ha visto que con las estipulaciones propuestas primeramente al señor Sullivan, o con las que él presentó en junio, el canal, apareciendo estar bajo nuestra jurisdicción, iba a quedar efectivamente bajo el poder de los Estados Unidos i a servirles de arma ofensiva i defensiva.

Es igualmente cierto que en caso de guerra, aun entre naciones que no sean de primer orden, el paso por el canal provocaría incesantemente a los beligerantes; lo que constituiría un peligro permanente para Colombia. Si en previsión de sucesos de este orden resolviéramos fortificar el paso, incurriríamos en gastos que no podemos hacer i que probablemente no harían sino aumentar los peligros. Halaga ciertamente la idea de ser temibles i temidos, pero hai mejores medios para que lleguemos a ser respetados.

No puede abrigarse la menor duda de la disposición en que estarán las principales potencias con respecto a la garantía de la neutralidad, puesto que evidentemente les conviene a todos. En cuanto a los Estados Unidos, el artículo 18 del tratado es una declaratoria de gran valor, porque no solo empeña la palabra de un Gobierno que hasta hoy está libre de toda tacha, sino que allana el inconveniente que algunos Gobiernos podían hallar si temieran que hubiera de ser desagradable a los Estados Unidos una negociación en que estos tienen tan palpable interés. Debo reconocer que desde la llegada del señor Cushing comprendieron los Plenipotenciarios de Colombia que aquel Gobierno, si bien había deseado obtener ventajas contradictorias con la neutralidad absoluta, acaso por que espontáneamente se le habían ofre-

cido, no hacía de ellas un punto esencial de la negociación.

En vista de las opiniones emitidas por lord Stanley, al recibir una petición de varios comerciantes de Liverpool, que se publicó en el Diario Oficial número 1,389, no es dudoso que el Gobierno inglés profese respecto del canal del Darien las mismas ideas que respecto del de Suez. Igual cosa debe suceder con los Gobiernos de Francia i de las demás potencias marítimas.

Ya he dicho que la posesión del Istmo puede ser, o mas bien es, un peligro, si la garantía de la neutralidad no va acompañada de la garantía de nuestra soberanía. Me atrevo a afirmar que las dos garantías se completan mutuamente, que una de ellas sola no llenaría los fines que se desea obtener, que si es útil para nosotros, lo es también para el comercio universal, i que carece de los inconvenientes que alguna de las potencias solicitadas con tal objeto ha creído encontrar.

El canal, aunque declarado neutral, si pertenece a un dueño poderoso, que lo tenga a su alcance, que pueda construir en sus inmediaciones arsenales i astilleros, no gozará de tal condición sino por el tiempo que le convenga al poseedor.

Es fácil comprender que el Istmo podría salir de nuestro poder por medios que no darían derecho de intervenir a ninguna potencia extranjera.

Creo que al ser conocida la conducta de Colombia en esta negociación, se la reconocerá digna, por la elevación de sus miras i por la rectitud de sus principios, de ser el depositario permanente de la llave de ámbos océanos.

En varias épocas se ha ensayado obtener esta garantía, concedida sin dificultad i mantenida sin inconvenientes por los Estados Unidos desde que hizo parte del tratado de 1848. Este pacto ha espirado i el Gobierno de aquel país no ha hecho hasta hoy el denuncia del caso para hacerlo cesar si le embarazara. Es que ese pacto, lejos de ser un embarazo para los Estados Unidos, le

conviene en alto grado, porque con él tiene misión legal de defender sus propios intereses.

El Gobierno inglés ha desechado en varias ocasiones las proposiciones del nuestro en el sentido de garantizar nuestra soberanía. Cómo puede obrar así con nosotros i sostener al mismo tiempo i con tanto tezon al Gobierno Turco, que es una prolongación de la Tartaria hasta el corazón de Europa, es una inconsecuencia que no puedo explicarme. Los Dardalenos no tendrán en lo futuro la misma importancia comercial i política que el paso por el Darien, ni los bárbaros que aun ocupan la capital del imperio de Oriente merecen mas que nosotros las simpatías de una Nación cristiana.

Por las comunicaciones de nuestro Ministro en Lóndres a principios de 1866, se ve que el Gobierno inglés teme que la garantía lo obligue a intervenir en nuestras frecuentes contiendas domésticas, lo que prueba que aquel ilustrado Gobierno no se ha fijado en las siguientes consideraciones :

1.^a Por mas de 20 años los Estados Unidos nos han dado la garantía i hasta hoy no se ha presentado el caso de hacerla efectiva ;

2.^a La sola existencia de la garantía es bastante para alejar todo temor de que se ataquen nuestros derechos por un Gobierno extranjero, e impide que se piense en una separacion imposible ;

3.^a En nuestras contiendas domésticas de carácter meramente local, que son las mas frecuentes, no hai necesidad de la intervencion de los garantes ;

4.^a En las contiendas de carácter jeneral, desde 1840 hasta 1860, jamas se ha levantado la bandera de la secesion. En la última de esas dos épocas, la única en que el Gobierno lejítimo del país ha sido volcado, algunos Estados negaron su obediencia al Gobierno de la Union, i se ligaron para hacerle guerra, precisamente con el objeto de defender el pacto federal que creian atacado o desconocido por el Gobierno ;

5.^a Los intereses de todas i de cada

una de las grandes secciones de la Union son mas o ménos armónicos. No se presentan cuestiones que, examinadas a la luz de la razon i de la conveniencia, puedan o deban conducir a una lucha que se funde en antagonismo de intereses. La esclavitud, que daba a las minas del Cauca brazos seguros para su penosa labor, fué abolida con aplauso de la masa jeneral, i la paz no se turbó allí en 1851 en virtud de aquel acto humanitario, o a lo ménos nadie se atrevió a enarbolar la ominosa bandera que por algun tiempo flotó sobre las murallas del fuerte Sumter, o sobre las torres de Richmond.

No hai Estados fabriles, que pretendan aquí, como en los Estados Unidos, convertir el impuesto aduanero en derecho protector para explotar a los Estados agrícolas. Entre nosotros, los Estados que tienen mas intereses fabriles, Boyacá i Santander, jamas han pretendido que la tarifa favorezca sus telas de lana i de algodón, ni sus sombreros i peletería curtida con derechos protectores. Se comprende aquí jeneralmente que todos los verdaderos intereses son agrícolas, i que cuando la estracción del hierro i la fabricacion de los instrumentos i máquinas que necesita nuestra industria, empiecen a desarrollarse, el peso i las distancias defenderán nuestras fábricas sin necesidad de barreras artificiales.

Entre nosotros un gran rio es la arteria del sistema industrial de siete Estados, cuyos intereses se ligan i se traban. Los frutos del interior alimentan las empresas de trasportes movidos por el vapor que se han radicado en los Estados del litoral, dan trabajo a los brazos en nuestros puertos, i duplican, con los cargamentos de retorno, los beneficios que esparcen a su bajada.

El Estado mas destacado jeográficamente del tronco colombiano, es al mismo tiempo el mas fuertemente ligado a él por la tradicion i por la necesidad. Las preocupaciones i los odios de razas, aún subsistentes en la Union americana, demasiado claramente des-

cubren su hostilidad contra la masa que puebla nuestro Istmo. Ella comprende cuán precaria sería su existencia, o cuán miserable pasaría a ser su suerte, si vicisitudes posibles llegaran a desprender de nuestra nacionalidad aquel precioso territorio. Se puede asegurar que no será con su curso, i sin que una lucha heroica preceda, que un acontecimiento semejante podría verificarse.

El Cauca, en donde la altivez republicana está aliada con la nobleza del carácter, ha dado i da pruebas de que allí jermína i se desarrolla un profundo sentimiento por la conservacion de la paz. Despues de haber cosechado los laureles de la victoria en la guerra, comprende aquel pueblo que no es ménos apto para las gloriosas i fecundas luchas de la industria. Ha podido consolidar su propio Gobierno i hacerlo respetable i respetado; ha consagrado a romper las ligaduras que a su industria imponen las montañas, i reconoce que sus hermanos hacen gustosamente algunos sacrificios para ayudarlo.

¿Qué atractivos podrían ofrecerse hoy a los Estados para disolver la Union? ¿Crédito? Pero ántes de la disolucion tendria lugar una nueva guerra que acabaria a la vez con la riqueza i la civilizacion que nos quedan. La enorme deuda exterior, i la no ménos gravosa que nos han ido legando i acumulando nuestras contiendas, tendria que ser dividida entre los Estados. Haga cada cual sus cuentas i verá que, aun sin aumentarse los gastos de administracion i de defensa que impondria la independencía, las Aduanas de cada nacionalidad no podrían hacer frente a las aplicaciones que hoy reciben. En la supuesta emergencia, cada Estado, o cada grupo de Estados, solo podría contar con los derechos causados para su propio consumo, pues no se puede ni aun suponer que los Estados del Interior fueran considerados como súbditos de otra nacionalidad, ni ménos aún, que ellos, que no son los mas débiles, consintieran en aceptar tan ominosa posición. ¿Busca

riase poder? Mas, en primer lugar, cada nacionalidad podría ser mas débil que las actuales Repúblicas vecinas, i como a esa debilidad se agregaría la procedente de la enemistad que enjendraria la separacion, los nuevos Estados no tendrían mas poder ni mas respetabilidad que la mas débil de las Repúblicas de Centro-América. En la presente época el poder nace de la riqueza i de la union. Mas ricos no podríamos ser, porque en la actualidad nuestras instituciones consagran la absoluta libertad de industria i solo queda monopolizado un ramo, el de la sal, cuyo monopolio sufren ciertos Estados entre los cuales no ha jerminado la idea de una separacion. Esta no haría mas fértiles los campos, ménos elevadas las montañas, ménos espesas las selvas, mas blando el cuarzo que cubre los minerales, ni mas morales, pacíficos i laboriosos a los hombres.

¿Podría buscarse gloria? Pero romper los vínculos fraternales que nos legaron nuestros padres, sellados con su sangre, sería una obra de ignominia. El nombre de Bolívar sería profanado si lo pronunciaran labios de los cuales saliera la voz de la separacion. Hablar de la gloria de Bolívar i trabajar en reducir a polvo los fragmentos que aun quedan de su magna obra, sería el colmo de la insensatez. Renunciar a destinos que nos deben ser comunes en la prosperidad, como lo fueron en la desgracia, sería aliar la ingratitud al egoismo.

No: Colombia no sufrirá una nueva desmembracion. Si algunos hijos desnaturalizados la intentaran, recojerian solo vergüenza i un castigo pronto i ejemplar. En todos los Estados siente cada ciudadano que sus derechos no están simbolizados por un nombre que no sea el nombre inmortal del que agregó a la familia humana un gran continente, mansion hoy del jenio de la libertad.

No hai, pues, no puede haber peligro ni embarazo alguno en que se garantice nuestra soberanía en el Istmo. Por fortuna no serán cerradas las presentes se-

siones del Congreso sin que salgamos de dudas acerca de este punto. En el mes de noviembre próximo pasado i con el objeto de conocer claramente la voluntad i las tendencias respectivas de las principales potencias, se encargó a los Ministros de la República en Paris i en Washington que promovieran conferencias con el objeto de preparar una negociacion sobre las dos garantías. Sabremos pronto a qué atenernos, si los Estados Unidos, que hasta hoy nos han dado esas garantías, nos las conceden precisamente a tiempo que el tratado sobre el canal va a encargar al capital i a la energía de sus ciudadanos una empresa que será industrialmente suya por un siglo, i vinculará en nuestro territorio intereses americanos de enorme cuantía. Sabremos si Inglaterra i Francia realmente apoyan la empresa. Su negativa sería altamente honrosa para los Estados Unidos, pues sería la mayor prueba de confianza que pudiera dárseles, toda vez que no se puede asegurar que confiarían el estrecho de los Dardanelos a las solas fuerzas de Turquía, ni a la sola garantía del Emperador de Rusia.

¿Cuáles son los intereses de Colombia en la cuestion canal?

Esos intereses nacen de sus obligaciones, de sus derechos, de los compromisos que haya contraído i de su situacion jeográfica i política.

La primordial obligacion nuestra como soberanos del territorio es dar seguridad a los intereses i a las personas que el tránsito habrá de confiarnos, i tambien a las personas e intereses que se fijen en el suelo.

¿Estamos preparados para llenar convenientemente esa obligacion? ¿Hai confianza plena en el mundo de que hemos sabido llenarla hasta hoy? Me es muy doloroso tener que vacilar para dar mi respuesta. Mas sea esta la que fuere, la obligacion es indeclinable. Estoy persuadido de que es al abatimiento de la industria, a la agitacion de los ánimos en busca de un bienestar que no

se encuentra, a lo que principalmente se debe la relativa ineptitud de nuestros Gobiernos para dar seguridad. Entre las causas mas poderosas que han influido en que se retarde la empresa del canal, creo que debe figurar el temor de confiar a nuestra custodia los capitales necesarios para llevarla a efecto. Con todo, si la obra es indispensable i si nuestra soberanía no puede ser desconocida en principio, será preciso que se acepten los hechos tales como son. Lo que se puede asegurar es que precisamente con la apertura del canal será que puede operarse la trasformacion que nos hará aptos para dar la seguridad. Pero debe reconocerse que nuestra situacion actual no da grande apoyo a las pretensiones que tenemos.

Pueden decirnos las demas naciones que por baja que sea la estimacion que hagamos del servicio que habremos de prestar, les parecerá siempre caro el precio que exijamos. Tal pensamiento, aun que jamas formulado por el negociador americano, asomaba siempre por cualesquiera incidentes.

Si se han leído con cuidado los documentos relativos a la negociacion, se comprenderá cuánta importancia dieron los Plenipotenciarios de Colombia a la percepcion inmediata de una renta segura, por moderada que fuese. Es aun incomprendible para ellos que tan obstinadamente se les relusase esa condicion, hasta el punto de haberse preferido darnos una cuota en las utilidades mayor que la exijida, con tal que en los doce primeros años despues de la escavacion del canal solo se aplicaran sus productos al reembolso de los costos.

Juzgando que la negociacion no debia encallar porque Colombia careciera de su cuota durante aquel tiempo, i que a la vez le sería indispensable una renta para llenar sus deberes, el Poder Ejecutivo ha querido indagar si las principales potencias marítimas querrian darnos algunos recursos hasta que la obra del canal empezara a suminis-

trarlos. No podemos tardar mas de un mes sin conocer las respuestas. Al considerar que si Colombia quisiera acceder a los deseos manifestados por el Gobierno americano en su primitivo proyecto, él no nos negaria probablemente lo que deseamos, habria motivo para que las potencias quisieran hacer un ligero sacrificio en nuestro favor.

Como dueños de las tierras por las cuales se ha de escavar el canal, tenemos incuestionable derecho a participar de sus beneficios. Esos terrenos son hoy baldíos, malsanos i anegados, apenas recorridos por tribus salvajes, pero están en la garganta que separa los dos océanos. De ahí les viene su valor. Si los pudiéramos entregar libres de todo gravámen, nos seria permitido aspirar a recibir todo su precio. Por desgracia no es ese el caso. Por grandes que sean los beneficios que el canal habrá de producir a los pueblos comerciales, i en especial al de los Estados Unidos, la cuestion es siempre de plata. El empresario de la obra tendrá que tener en cuenta el artículo 2.º del contrato celebrado en 1867 con la Compañía del ferrocarril de Panamá, que le da derecho a exigir un precio equitativo por el privilegio de que goza i como indemnizacion por los daños que pudiese sufrir por la concurrencia o competencia del canal.

Ya no es tiempo de lamentarnos inútilmente por haber convenido en esto, sino de soportar las consecuencias i de atenuarlas en lo posible.

Los derechos del ferrocarril sirven para hacer mas temible la concurrencia de las rutas de Centro-América.

Suponiendo que el precio del privilegio no deba ser otra cosa que la indemnizacion del perjuicio, i que ese precio no se exija de una vez convirtiéndolo en un capital o en una suma fija, fácil es comprender que la cuestion se reducirá a restar de los productos del ferrocarril al tiempo de entrar en servicio el canal, lo que se calcule que seguirá produciendo de ménos.

¿Dará el canal para todo? Así se espera, pero nadie puede formular en cifras ciertas las esperanzas que conciba.

Entre tanto, las de la indemnizacion sí serán conocidas aproximadamente.

Me parece prudente que procuremos imaginarnos cómo pasarán las cosas en los dos casos que pueden ocurrir. O la empresa se acomete por una compañía americana, patrocinada por su Gobierno, i hecho éste cargo originariamente de arreglar la indemnizacion; o la emprende una compañía, o uno o mas gobiernos extranjeros. En el primer caso la cuestion deja de importarnos, aunque ella no sea del todo indiferente para el comercio universal por su connexion con la tarifa; pero en el segundo es permitido suponer que las exigencias crecerian en razon del apoyo mas o ménos imparcial que el Gobierno americano les prestase.

No debe perderse de vista que por la parte final del artículo 7.º del tratado, el capital que se invierta en la obra no ganará interés para computar las utilidades netas, i que los Estados Unidos tendrán que aplicar a su reembolso las que les correspondan durante los doce primeros años. Si la empresa corresponde a las esperanzas que hace concebir, como lo ha hecho el ferrocarril de Panamá, puede suceder que no haya que esperar mas de los doce años para que Colombia reciba el 25 por 100 de las utilidades.

Estoi muy lejos de pretender menguar los derechos de nuestro país o el valor de sus concesiones. Presento las circunstancias que los Plenipotenciarios han tenido en cuenta para acceder a la privacion consagrada en el artículo 7.º i nadie dudará que se convino en ella con pesar. Si el Congreso, en mejor posicion para obrar i con la eficaz ayuda de la luz que arrojará esta discusion, encontrare justo i, sobre todo, seguro, exigir mas de lo estipulado, todo lo que obtuviere deberá agradecersele el país.

Entre tanto me permitiré explicar algo mas la posicion de los negociado-

res de Colombia. En la incertidumbre que hai sobre la posibilidad i el costo de la obra, i tambien sobre sus productos, no hallaban base fija en qué apoyar sus pretensiones. Notarás que ellos pidieron repetidas veces el 8 por 100 del producto *bruto*, aunque la base 26 de la lei de 27 de junio de 1866, que era la pauta puesta por el legislador a este respecto, solo exijia ese 8 por 100 despues de 25 años, conformándose con el 6 por 100 hasta llegar a ellos, i siendo ámbas cuotas de los productos *netos*.

No es fácil fijar ni acordarnos en las pretensiones que podamos tener. Hasta el dia en que se divulgó el secreto de la negociacion, la lei arriba citada no habia suscitado objeciones en lo relativo a las utilidades de la empresa, i esta era considerada mas bien como fuente de provechos eventuales por causa de la fianza. Apénas se presenta el Gobierno americano a darnos la posible seguridad de que la empresa será seria, ya nos lanzamos al campo de las mas ilimitadas conjeturas.

La verdad me parece ser que la lei no exijia lo justo, aun dado el caso que fuera posterior al contrato con la compañía del ferrocarril: que la iniciativa del Gobierno americano nos ha obligado a pensar algo mas en nuestros intereses, i que el ejemplo del ferrocarril de Panamá nos hace formar ideas mas exactas sobre la importancia de las vias interoceánicas.

Si hubiéramos de formular nuestras pretensiones por las que el Gobierno ejipto ha consignado en sus pactos con la compañía del canal de Suez, llevaríamos ciertamente chasco. El virei, en vez de pedir, ha dado. El es el mas fuerte accionista de la empresa i está obligado a suministrarle las cuatro quintas partes de los trabajadores.

Continuando la enumeracion de los intereses que para Colombia representa la apertura del canal, aparte de los beneficios que como Nacion comercial le corresponden, me permitiré llamar la atencion del Congreso hácia la revolucion industrial que producirian los tra-

bajos ántes de estar concluida la obra.

Si para el canal de Suez se gasta un millon de pesos en cada mes, i la obra ha durado ya trece años, para los trabajos en el Darien no se podrá computar una suma menor. La obra que los Estados Unidos necesitan tiene que ser de mucho mayores dimensiones que aquella, i será preciso luchar con dificultades mas graves. El suelo pantanoso del Darien, las fiebres, el desierto, el clima, todo conspira a que los jornales hayan de ser allí muy elevados i a que las subsistencias se tengan que llevar todas de afuera.

Para una obra como el canal el trabajo fisico se puede decir que es la materia primera, de tal modo que muchos miles de hombres estarán empleados en cada una de sus estremidades. Es bien probable que la agricultura del valle del Cauca i de las costas del Atlántico esté llamada a espender en dulce, maiz, arroz, plátano, carne, licores &.^a &.^a una considerable cuota del gasto mensual de la empresa. No es dudoso que aun muchos de los jóvenes del interior que se sienten hábiles para el trabajo, descosos de ocuparse, i que desfallecen ante la imposibilidad de abrirse carrera por medio de la industria, vuelvan la espalda a las banderías que hoy los atraen i los pervierten. El parasitismo recibiria por donde quiera un golpe mortal, de tal modo que aun cuando el interior del pais no recibiera el contragolpe del progreso en las costas, no solo debiera consolarse de esto, sino pagar albricias por salir de aquel funesto huésped. La paz sería el resultado mas tangible i jeneral, i los Gobiernos mas aflijidos hoy por el déficit serian precisamente los mas aprovechados, puesto que en poco tiempo sus habitantes serian mas fuertes contribuyentes.

Diráse que estos hechos habrán de suceder sea cual fuere el acto en virtud del cual se conceda el privilejio, lo que es cierto, pero no lo es ménos que todo retardo en obtenerlos tiene que ser bien justificado.

Otras consideraciones, que están en

el mismo caso que las anteriores, deben tenerse presentes.

Aparte del desarrollo de la agricultura tenemos bienes ya concedidos por la naturaleza, que casi no necesitan esfuerzos nuestros para ser aprovechados o para adquirir valor de cambio. Me refiero a las tierras baldías i de particulares, a las maderas, resinas i demas frutos de sus bosques, i a los depósitos de carbon. Todo esto es hoi riqueza perdida, cuyo interes anual no calculamos.

El carbon que se encuentre en aquel lugar de cita de todas las marinas del orbe, o en sus cercanías, será el complemento de la grande obra del canal i le dará una superioridad notable sobre el de Suez, sea porque los buques ocuparán ménos espacio con el combustible, o porque lo obtendrán mas barato. Con el desarrollo creciente de la navegacion por vapor, el carbon es un elemento en nada inferior al hierro i a las maderas de construccion para el desarrollo de la marina. La nuestra habrá sido de las mas tardías en aparecer, pero será tambien aquella que mas pronto crecerá. Precisamente en las costas del Istmo i en los dos mares en donde se encuentran puertos magníficos, que no requieren trabajo para hacerlos seguros i espaciosos.

Cuando se consideran los obstáculos naturales que se oponen al desarrollo de la inmigracion en nuestras costas, obstáculos que hacen temer que un siglo sea necesario para poblarlas siguiendo las cosas su curso actual, no parece acertado retardar mucho un suceso que por los poderosos estímulos que habrá de enjendrar, tiene que atraer las corrientes de la inmigracion, obligándolas a prescindir, por el atractivo de fuertes ganancias, de consideraciones que sin esto las mantendrán desviadas, como hasta hoi, de nuestro suelo.

Las concesiones de tierras baldías para las empresas de utilidad pública han sido constantemente empleadas por nosotros como estímulo. A la Com-

pañía del ferrocarril de Panamá se le concedieron hasta 96,000 hectaras en las provincias antiguas de Panamá i Veraguas, i no hace un año que se hizo una concesion de 50,000 hectaras a la empresa del ferrocarril entre Sabanilla i Barranquilla, que puede escojerlas en el delta del Magdalena, uno de los territorios de mas sólido porvenir.

Si hubiéramos de aplicar esta munificencia a la empresa del canal en proporcion al costo respectivo de las obras, tendríamos que darle mas de dos millones de hectaras si la base hubiere de ser la concesion hecha a la Compañía del ferrocarril de Panamá, o diez millones si la del ferrocarril de Sabanilla.

El tratado concede a la empresa del canal, ademas de los terrenos necesarios para su escavacion i obras accesorias, lotes de a 3,300 yardas de frente sobre el canal i 10 millas de fondo, alternados con lotes iguales que corresponden a Colombia. Esta concesion, supuesta la longitud del canal en 20 leguas, equivaldria por término medio a 161,000 hectaras para cada una de las dos partes, o sea, guardadas las debidas proporciones, 12 veces ménos que lo concedido a la Compañía del ferrocarril de Panamá, i 62 veces ménos que a la del ferrocarril de Sabanilla!

Aunque no se nos puede tachar de pródigos, la continuidad del territorio, i sobre todo, la especie de sustraccion total de la obra al contacto de nuestras demas tierras, inspiró a los Plenipotenciarios de Colombia recelos mui justificables. Las reflexiones que ellos hicieron al señor Ministro americano, aunque parecian dirigidas a demostrar la exorbitancia de la concesion que se les pedia, llevaban en realidad otro objeto. Se comprende desde luego que el terreno mas valioso bajo todos aspectos tiene que ser el contiguo al canal. Es allí, a las orillas mismas de la gran vía, que la tierra valdrá mas, i en donde deben empezar las ciudades o poblaciones que se establezcan. Por reducido que fuera el ancho de la faja continua que se concediera; aunque solo

fuera de treinta metros, como la concede la lei de 1866, esa faja valdria mas que el resto del terreno que se concede. El acceso al canal tendria que ser pagado a mui alto precio por los compradores de los baldíos, mientras que con el sistema de lotes alternados, aun los que sean poseedores de terrenos situados detras de los lotes que se adjudiquen a los Estados Unidos podrán, con una desviacion, hallar salida al canal.

Ningun peligro político, que sea propio o esclusivo de la concesion tal como está hecha, podemos temer. Si algun plan de colonizacion ha existido, nosotros, que tendriamos tantos lotes como los Estados Unidos, nos hallariamos en posicion de hacerlo ineficaz porque enclavariamos otros intereses. Con todo, débese tener en cuenta que circulando en los mercados europeos títulos de concesion de tierras baldías por 5 millones de hectaras, trasmisibles libremente, es ridículo pensar en impedir la colonizacion a quien quiera emprenderla.

Háse dicho que el Gobierno de los Estados Unidos abraza el pensamiento de librarse de los negros manumisos de los Estados del Sur, i que uno de sus objetos al iniciar esta negociacion es dar un principio de ejecucion a ese pensamiento. Parece que efectivamente aquel Gobierno llegó a creer que la presencia de cuatro millones de ciudadanos negros en los Estados del Sur, en presencia de sus antiguos amos, podia ser un grande embarazo para la reconstruccion política; pero sea que el Gobierno se hubiera convencido de la imposibilidad material de la medida, o que sus temores se hayan ido desvaneciendo al no encontrar tan incompatible la coexistencia de las dos razas, el hecho es que hoy no se piensa como en 1864 i 1865. El tiempo ha ido aplacando los furoros de la lucha: el partido vencedor ha tenido que entrar en el carril constitucional: los antiguos esclavos son hoy hombres libres a quienes no se podria desterrar contra su voluntad. Un plan de colonizacion oficial es hoy quimérico.

Mas, lo que el Gobierno no puede emprender directamente, ¿no lo ejecutará la Compañía? Creo que no. La Compañía del canal no es ni esclavajista ni abolicionista: es simplemente comercial. Es decir que la colonizacion que se emprenda no tendrá el objeto que se le ha atribuido.

Con todo, nada es tan probable como el hecho de que sea con negros, pero negros libres, con quienes principalmente se ejecuten los trabajos duros de la empresa. El clima deletéreo, ménos funesto para el negro que para el blanco, hace que sea condicion indispensable que la raza de Cam sea la designada para contribuir eficazmente a la obra del canal, como ya lo hizo en la del ferrocarril.

Sea Gobierno o Compañía, europeo o americano el empresario, la cuestion es de hecho, éste se impone i habrá que aceptarlo.

No solo será preciso ocurrir a los negros para la escavacion del canal, sino que será tambien por medio de ellos que se podrán desmontar, secar, cultivar i ocupar en los primeros tiempos las tierras contiguas. El blanco vendrá despues, i aun no dejará de presentarse desde el principio, aunque probablemente en inferioridad de número respecto del negro.

¿Mas porqué hemos de temer o rechazar a esta pobre raza? La hemos visto desarrollarse en la libertad i seguir el camino de la civilizacion sin embarazos? ¿Se lo han permitido los blancos, sus hermanos en Adán i en Jesucristo? ¿Es la República de Haity un ejemplo de su impotencia como raza, o lo es mas bien de sus vicios como colonos i como descendientes de esclavos? ¿No hemos tenido héroes, no hemos tenido próceres entre individuos de aquella raza? Aun admitiendo que ella nos fuera hostil por tradicion. ¿Seria temible en un sitio sobre el cual tendrá siempre fijadas sus miradas el mundo entero?

Nada he dicho hasta ahora directamente sobre los intereses del empresa-

rio, ni he leído escrito alguno en que ellos se tomen en cuenta. Sin embargo, será por medio de él que se tendrá que abrir el canal.

Se reconoce que hasta hoy no se ha hecho ninguna exploración que merezca el nombre de tal al este del ferrocarril de Panamá. Se ha podido leer en la carta del Secretario de la Marina de los Estados Unidos al Senado, publicada en el Diario Oficial, que las exploraciones se han emprendido todas sin medios eficaces para terminarlas ni para hacerlas con la detención i seguridad necesarias. Los indios salvajes, las enfermedades, la falta de víveres i de los recursos mas necesarios, han obligado a todos los exploradores a contentarse con meras ojeadas sobre el territorio i algunas conjeturas. En cuanto a la fijación de un trazado de la obra i a la formación de un presupuesto del gasto, nadie sabe la primera palabra.

Se comprende que esos trabajos preparatorios tienen que ser muy costosos, mucho mas de lo que hasta hoy nos hemos podido imaginar. El Gobierno de los Estados Unidos comprende que necesita enviar una verdadera expedición, compuesta de ingenieros, ayudantes, médicos, soldados i aun buques que sirvan de hospitales i de almacenes de provisiones.

Es precisamente el empresario mas poderoso entre los que hasta hoy se han presentado, i el único en quien ya se puede confiar, porque necesita la obra, el primero que no se obliga a ejecutarla sino despues de haberse persuadido de que ella es posible, es decir, de que el gasto corresponderá a su objeto. De esta circunstancia deduzco una consecuencia diametralmente opuesta a la que parece hoy mejor acogida. El empresario que ciegamente se obligue, *a priori*, a ejecutar la obra, es pura i simplemente un especulador, no un empresario convencido i serio. Con la obligación precisa de terminar la obra sin que su costo sea conocido, el negocio es esencialmente aleatorio i en ese caso es un negocio de bolsa, i las con-

diciones preconstituidas, en especial la participación nuestra en las utilidades, tiene que ser tan pequeña como la que se nos habia ofrecido hasta que se inició la actual negociación.

Lo que hai de cierto es esto: Colombia, si quiere saber muy aproximadamente cuál es la cuota que debe corresponderle, necesita publicar, con la invitación que haga para la adjudicación del privilegio, el resultado de una exploración tal como la que intentan los Estados Unidos. El gasto previo debe ser nuestro si queremos conocer las verdaderas condiciones de la empresa; pero pretender fijarlas sin tal conocimiento i de modo que ellos satisfagan todo nuestro apetito, es cometer una inconsecuencia manifiesta.

En una empresa desconocida en uno de sus principales elementos, el costo; erizada de dificultades nacidas del teatro mismo en que se establece; en que la duración de los trabajos habrá de pasar de diez años, i en la cual obstáculos imprevistos pueden llegar a ser una verdadera catástrofe, el interés del capital que se invierte tiene que ser muy alto. El 10 por ciento anual desde el principio hasta el fin de los trabajos no seria exagerado, i ese interés, promediado, representaria el 50 por ciento de las sumas anualmente invertidas, prescindiendo de intereses compuestos. Si lo que se entiende por capital hubiese de ser cien millones de pesos, con los intereses ascenderia a ciento cincuenta. Suponiendo que los productos de la empresa en los doce primeros años se aplicaran al reembolso del costo, capital e intereses ya acumulados, los ciento cincuenta millones, a la rata de solo 7 por 100, por ser ya la empresa un hecho cumplido, representarian 63 millones. Luego aun cuando a los doce años se hubiera el empresario reembolsado de cien millones, le quedarían siempre fijados en la empresa 113 millones. Este cálculo no se debe olvidar al apreciar la estipulación del artículo 7.º

Si en dicho artículo se hubieran

adoptado las bases comunes de la Compañía anónima, según las cuales el producto líquido anual se descompone en dos elementos, interés del capital i fondo de amortización, la baja que tendría anualmente dicho producto sería cosa de diez millones por año. En este supuesto no hai duda que se nos habría concedido una cuota desde que el canal estuviera en servicio, pero ésta quedaría sujeta a la enorme deducción que acabo de expresar i a la de los gastos ordinarios de administración.

El empresario debe tener amplia libertad para establecer la tarifa. Es él quien tiene mas interés en no alejar el tráfico con derechos elevados. Para pretender fijarle un máximo por fletes o pasajes sería preciso conocer con firmeza datos entre los cuales sería el primero el costo de la obra.

Ha de tener también completa libertad para administrar sus intereses con tal que la jurisdicción del soberano del país no sea menoscabada. Por eso en los artículos 6.º i 8.º se consultan ámbos intereses. La palabra Gobierno, circunscrita al canal, vale tanto como aplicada a una fábrica, a una nave o a un caballo. Ese gobierno es el simple ejercicio del derecho de propiedad, que está sujeto a la ley general i que no se extiende a los derechos de las personas. Si Colombia se reserva medios de inspeccionar todas las operaciones de la administración i la contabilidad, su no intervención en la administración misma ningún perjuicio le apareja.

No creo necesario entrar ahora en mas detalles. Lo dicho basta para que, hecha una comparación de los hechos esenciales con las estipulaciones del tratado, se pueda juzgar de éste con acierto.

Sin duda que he abusado de la paciencia o de la atención del Senado con la lectura de esta larga exposición. Ella carece del método propio de un alegato i no tiene la forma de esta clase de piezas. Es que en realidad mi objeto ha sido presentar todas las ideas que me

ha sugerido el estudio de este asunto, ya que, por haberse radicado la negociación en Bogotá, ha sido preciso estudiarlo aquí con la carencia de datos que todos reconocemos que existe. Si no he logrado demostrar que el tratado llena todo lo verdaderamente esencial de su objeto, creo que sí habré inspirado esta convicción: el asunto merece ser estudiado con detenimiento, i en la ausencia completa de toda presión antipatriótica, ningún peligro hai en proceder con calma.

El tratado nos concede veinte meses contados desde la fecha de su firma para ratificarlo i cambiarlo. Se puede pues esperar algo. Por lo ménos sabeis que el Poder Ejecutivo no tardará en recibir comunicaciones importantes de los Ministros de la República en Washington i en París, de los cuales resultará el conocimiento de lo que las principales potencias estén resueltas a hacer.

Resultará también que si después de una madura deliberación el tratado se aprueba o se niega, el asunto del canal tendrá todas las probabilidades de no correr la misma suerte que el de las reservas del ferrocarril de Panamá, con cuyo recuerdo empecé este discurso.

He leído con toda atención el informe presentado por la comisión, i aunque me inspiran el mayor respeto las opiniones de los Senadores que la forman, creo poder contestar satisfactoriamente las objeciones que se presentan contra el tratado. Si la discusión se suspende, en la próxima sesión podría hacerme cargo de ellas, i los ciudadanos Senadores adversos a la negociación tendrían el medio de reforzar sus opiniones con la refutación de las que acabo de emitir.

Bogotá, 23 de febrero de 1869.

MIGUEL SAMPER.

EL TRATADO DE 14 DE ENERO.

Las resoluciones del Senado negándose a adoptar en primer debate el proyecto de lei aprobatoria del tratado para la escavacion del canal interoceánico en nuestro Istmo, i a reconsiderar su negativa, abren un juicio entre aquel respetable Cuerpo i la Administracion ejecutiva, juicio en el cual fallará la opinion pública cuando ésta se halle mas ilustrada en el asunto i hayan desaparecido las preocupaciones de la actualidad.

En estos momentos puede decirse que los Plenipotenciarios colombianos aparecen ante muchos casi como imbéciles, i que la negociacion no merece ni la discusion en segundo debate. ¿Confirmará este fallo la opinion de mañana?

Téngase mui presente:

1.º Que la Administracion, aunque ha cuidado de hacer esponer las razones que justifican el tratado, nunca ha pedido otra cosa que estudio i deteniimiento para resolver esta cuestion;

2.º Que con la aprobacion del tratado, la Administracion corria el riesgo de que mas tarde apareciera su obra deficiente o peligrosa, sin que hubiera precedente o término de comparacion que le sirviera de excusa;

3.º Que se invocó en tiempo el recuerdo del contrato de 22 de marzo de 1865 sobre las reservas en el ferrocarril de Panamá, el cual fué rechazado para que mas tarde se quisiera llevar a efecto el que se inició con Cotterill, o para que se consumase el de 5 de julio de 1867. Sin esta circunstancia, aunque la República estaria hoy recibiendo los beneficios del proyecto Cuenca, seria mui posible que se le increpara el no haberse obtenido mas, puesto que no habrian tenido lugar los hechos posteriores que lo justifican hoy:

4.º Que con la improbacion en primer debate, la República se priva voluntaria e inútilmente del derecho de aceptar en el año entrante, ya que no en el presente, lo que creyéndose hoy perjudicial, puede luego aparecer ventajoso:

5.º Que la Administracion, obligada a mantener la negociacion en reserva, presentó sin embargo en el artículo 19 del tratado un término suficiente para que el público pudiera estudiar la cuestion durante *un año* por lo ménos, i para que los futuros delegados del pueblo la pudieran resolver *despues* de haber recibido sus inspiraciones, no solo en la capital sino en los Estados, no solo en momentos de un aparente desengaño, sino prévia una madura determinacion.

6.º Que se informó al Senado que nuestros ministros en Washington i en Paris tenian orden de provocar declaraciones explícitas de las principales potencias marítimas sobre las garantías para la neutralidad i soberanía de nuestro Istmo, i aun para suministrar a Colombia una renta, si por el contrato con la Compañía del ferrocarril de Panamá se veía en el caso de privarse por algun tiempo de su participacion en las utilidades del canal.

7.º Que al haberse adoptado en primer debate el proyecto i suspendiéndose en 2.º o en 3.º se ganaba o se abria el camino para ganar mucho en el sentido de conocer hechos de importancia i que *nada se arriesgaba*. Contra las contingencias desdorosas que algunos temen, o contra peligros posibles en un país de tan repentinas peripecias, nos habria quedado siempre el derecho de aceptar el tratado como un *pis aller*.

8.º Que si el hecho de haberse rehusado en junio de 1868 proseguir la ne-

gociacion entablada con el Plenipotenciario de los Estados Unidos, se hubiera podido calificar de criminal, como estaba dispuesto a hacerlo un órgano de nuestra prensa, el de negarse en primer debate el tratado, podrá merecer un calificativo ménos insolente, pero acaso mas justo.

Con el objeto de presentar el tratado bajo las diferentes facces que le dan los intereses a que se tiene que atender en la obra del canal, vuelvo a escribir sobre el asunto, eliminando toda reflexion sobre lo serio i respetable que es un acto en que el interes i el decoro del Gobierno de los Estados Unidos aparecen evidentes. Este es ya un hecho adquirido para la discusion, i por consiguiente incontrovertible. Tambien lo es que aquel Gobierno no será el empresario, sino una poderosa compañía, ya organizada en New-York.

Pero ante todo ruego a los lectores que si quieren llegar a un conocimiento perfecto de la negociacion, se sirvan comparar previamente, *artículo por artículo*, el proyecto marcado B entre los documentos anexos a la Memoria del Secretario de lo Interior i Relaciones Esteriores, i el tratado. Puedo asegurar que todo el que se tome esta lijera molestia, consagrando a su estudio un poco de atencion, quedará inmediatamente en capacidad de apreciar en lo que consiste la obra de los Plenipotenciarios, i saldrá de muchas dudas que ocurren cuando no se ha hecho esa comparacion.

Ademas, es importante que no se pierdan de vista estos hechos :

1.º Que el proyecto del señor Martin, con que se inició la negociacion, fué discutido por el señor Sullivan sin instrucciones de su Gobierno :

2.º Que en ese proyecto, que fué suscritto solamente por el señor Martin, como consta de la relacion hecha por dicho señor de lo ocurrido el 17 de diciembre de 1867, aparecen en blanco, en su artículo 17, las cuotas en que se debian dividir las utilidades. Ellas, en

todo caso, no estaban libres de deducciones que las hicieran ilusorias :

3.º Que dicho proyecto fué totalmente desechado por el Gobierno de Washington, sustituido con el que se ha marcado con la letra B, i acompañado de instrucciones estrechas que no permitian al señor Sullivan la aceptacion de bases que sustancialmente discrepan de lo que se puede llamar la estructura del proyecto :

4.º Que esas bases, redactadas en inglés, presentaban una primera dificultad en cuanto al valor i acepcion de palabras i términos, al ser vertidas al español :

5.º Que el Plenipotenciario americano, confiándose en el intérprete oficial nuestro, i careciendo acaso de consejeros de su propia nacionalidad, tenia que ser i fué en efecto mui escrupuloso en las cuestiones de redaccion. Pretender que el tratado, así elaborado, sea una pieza esenta de tachas respecto de su forma i redaccion, seria desconocer los inconvenientes que nacen de los hechos apuntados.

Convengo con la comision del Senado en que los puntos cardinales de cualquier negociacion relativa a la empresa del canal, deben ser los siguientes :

1.º Mantenimiento de la soberanía ;
2.º Neutralidad garantizada, i consiguiente igualdad para todas las Naciones ;
3.º Beneficios no discutibles para la República.

4.º Efectividad de la obra.

Al analizar las estipulaciones del tratado con relacion a estos puntos, mi objeto principal es refutar las objeciones que se le hacen, omitiendo en lo posible repetir lo que ha demostrado el señor Ouenca en su nota de 28 de febrero, i lo dicho en mi primera esposicion.

I.

La soberania de Colombia sobre el territorio en que se escave el canal, fué uno de los objetos a que mas consagra-

ron su atencion los Plenipotenciarios de Colombia. Con este punto se relacionan los artículos 1.º 5.º 8.º 10, 11, 13 i 14.

Aunque se permite que durante la exploracion i los trabajos de construccion pueden los Estados Unidos mantener una fuerza naval i militar para dar seguridad a los ingenieros, operarios i demas empleados de la Compañía empresaria, se estipula en los artículos 1.º i 5.º que no solo dichos empleados civiles, sino aquellas fuerzas, se conformarán a las leyes i al Gobierno de Colombia.

El artículo 8.º en que ya se habla del canal, i por consiguiente para la época posterior a su construccion, espresamente estipula que Colombia conservará su soberanía política i jurisdiccion sobre el canal i territorio adyacente. Aun sin esta estipulacion, no habiendo alguna por la cual se renuncie a esa soberanía, deberia reconocerse que Colombia la conserva. La posesion de un bien no se renuncia por el solo hecho de no espresar que se transmite. Si para defender el tratado se hilara tan delgado como para atacarlo, de este artículo se podria deducir que los Estados Unidos garantizan la soberanía de Colombia, pues es claro que si él contiene la garantía que dábamos en favor de los Estados Unidos, del goce pacífico, posesion &c.ª del canal, despues de un *pero* que supone ser *condicion* lo que precede, como esto es la conservacion de la soberanía, tiene que deducirse que la una garantía es consecuencia, porque es condicion de la otra. La nuestra se presta conforme a la Constitucion i leyes vijentes, segun las cuales se ejerce la soberanía en Colombia. I no es contra todo riesgo, sino en los términos especificados en los artículos anteriores.

El artículo 10, que espresamente limita el dominio de Colombia en cuanto por él pudiera corresponderle el derecho de gravar los pasajeros, buques i efectos que pasen por el canal de uno a otro océano, reconoce esplicitamente que

ese dominio queda intacto con relacion a los efectos que se destinen para la venta o el consumo en el interior de la República.

El artículo 11, que reconoce que la defensa del canal corresponde a Colombia, i que deja a su voluntad pedir o no el auxilio de los Estados Unidos, a la vez que hace depender la intervencion de éstos de un acto de la voluntad del Gobierno de Colombia, reconoce que ésta es el soberano, puesto que a él es a quien corresponde la defensa del territorio. Compárese esta estipulacion con la del proyecto B i se comprenderá mejor la significacion del artículo del tratado.

Habiéndonos propuesto el señor Ministro americano en el artículo 13 del proyecto B, que al traspasar su Gobierno a una Compañía o a ciudadanos americanos (por medio de una lei, que es como allá, lo mismo que aquí, se hacen los contratos no previstos por las leyes jenerales o por la Constitucion) sus derechos i obligaciones civiles como contratantes, tal Compañía o ciudadanos estarian siempre sujetos a la inspeccion i direccion de los Estados Unidos conforme a dicha lei, los Plenipotenciarios de Colombia hicieron eliminar esta parte del artículo.

La Compañía puede conservar con su Gobierno los vínculos que quiera, como podrá hacerlo con un particular; pero respecto de Colombia no habrá otra parte, en cuanto a lo civil, que la Compañía o las personas en cuyo favor se haga el traspaso. Aun mas significativa es la modificacion hecha al artículo 14 del proyecto B, puesto que habiéndose pretendido que la Compañía quedara sometida a la autoridad del Congreso de los Estados Unidos de América, el mismo artículo del tratado solo conservó esa sumision respecto de Colombia.

Réstame solo hacer notar que si los artículos 13 i 15 limitan la jurisdiccion de Colombia en cuanto a las diferencias que llegaren a suscitarse entre la Compañía i nuestro Gobierno, por so-

meterlas a un Tribunal de árbitros, tal limitación está reconocida, no solo por actos anteriores como el del contrato con la Compañía del ferrocarril de Panamá, sino por el inciso 1.º del artículo 1.º de la ley de 12 de mayo de 1866, que atribuye a la Suprema Corte el conocimiento "de las controversias que se susciten sobre los contratos o convenios que el Gobierno de la Union celebre o haya celebrado con los Estados o con los particulares, siempre que el contrato o convenio no establezca que ellas deben decidirse por un medio estrajudicial."

Hai quienes se asusten con las palabras *gobierno e inmunidad*, aplicadas, la primera como una facultad reconocida a la Compañía empresaria con relación al canal, i la segunda como uno de los derechos que aquella conservará, aunque sujeto a las reservas contenidas en el tratado en favor de Colombia. Esas cuestiones son de diccionario i de tan fácil solución, que la comisión no se dignó mencionarlas en su informe.

Lo que sí habria sido de consecuencia es la pretension de que léjos de garantizarse a la Compañía sus derechos, como se hizo en el artículo 8.º se le hubiera impuesto la obligación de prestar, como empresario, mano fuerte a las autoridades. Desde que esto se hubiera consagrado, nuestra soberanía dejaria de ser efectiva para convertirse en nominal. Supóngase por un momento que la Compañía del ferrocarril de Panamá no hubiera sido siempre estrictamente neutral en las contiendas de aquel Estado, i la consecuencia será reconocer que éste no habria tenido otro soberano efectivo que la Compañía.

II.

La comisión cree que la igualdad de todas las naciones es la consecuencia de la garantía de la neutralidad del canal. Creo que es lo contrario. El medio seguro de obtener la garantía es establecer la igualdad, porque es este el estímulo que ellas pueden tener para

concederla. Negociándose con un solo Gobierno no era dable que el tratado contuviera mas garantía que la de aquel, i aunque no se ha obtenido formalmente, luego veremos el alcance que debe tener el artículo 18.

Lo que el proyecto americano proponia a este respecto (documento B) se encuentra en los artículos 7.º 9.º i 11. El 7.º queria que la tarifa fuera igual para ámbas naciones i para las demas que se hallaran en paz con una i otra, i dejaba fácilmente comprender, en su parte final, que dicha tarifa podria ser modificada en el caso de que alguna necesidad política lo requiriese en algun tiempo. El correspondiente artículo del tratado exige que la tarifa sea igual para todas las naciones en tiempo de paz como de guerra, i elimina lo relativo a las modificaciones que pudieran requerir las necesidades políticas.

Se nos pedia en el proyecto B, artículo 9.º que tanto Colombia como los Estados Unidos de América tuvieran derecho de usar el canal para el transporte de tropas i municiones de guerra; que ninguna otra nacion tuviera ese derecho sin el consentimiento de las dos partes contratantes; i que en el caso de guerra en que ni los Estados Unidos ni Colombia tuvieran parte, el canal seria neutral para todas las demas naciones. No fué esa la igualdad que consagró el artículo 9.º del tratado. En él se concedió, como era natural, el derecho de paso a las tropas, buques i municiones de los Estados Unidos en tiempo de paz; se eliminó la condición de que los Estados Unidos hubieran de prestar su asentimiento para que Colombia pudiera hacer concesiones análogas a otras naciones, como soberano del pais, en tiempo de paz; i se espresó terminantemente que en tiempo de guerra la entrada del canal estaria cerrada rigurosamente a las tropas, buques i municiones de guerra de naciones que estén en guerra con otra u otras. Basta, segun él, que una nacion esté en guerra, para que el canal le sea neutral, i esa estipulación

comprende no solo a los Estados Unidos sino a Colombia. Es de notarse que esta estipulacion ha dado lugar a objeciones diametralmente opuestas. Unos dicen que ella es menguada porque nos priva de un derecho natural como soberanos, mientras que otros la convierten en obstáculo insuperable para obtener la garantía de la neutralidad.

No se reflexiona que el canal no existe, que es, al contrario, un Istmo lo que poseemos, i que para que un Gobierno como el de los Estados Unidos que patrocina la empresa de la escavacion, consintiera en que nuestros buques i tropas pasaran en tiempo de guerra, seria preciso concederle el mismo derecho. ¿Qué significaria la neutralidad del canal si una de las mas formidables potencias marítimas tuviera el derecho de convertirlo en arma de guerra? ¿Con qué objeto habrian de dar su garantía las demas potencias?

Los de la otra opinion tendrian perfecta razon en la consecuencia que deducen del artículo 9.º si la premisa en que la fundan fuera cierta. El artículo contiene evidentemente dos partes, i se puede considerar como respuesta a las exigencias del proyecto B, en cuyo caso, hecha la comparacion de los dos artículos, la letra i el sentido del que corresponde al tratado, aparecen claros como la luz. La primera parte, en que se trata del paso en tiempo de paz, contiene un permiso constante que el soberano del pais, Colombia, concede a los Estados Unidos. Este permiso lo puede conceder, siempre que quiera, por medio del Congreso (atribucion 4.ª del artículo 31 de la Constitucion) a los demas Gobiernos que lo soliciten. La segunda parte es una estipulacion perentoria, que cierra el canal a los buques de toda nacion que esté en guerra. Ser nacion i estar en guerra son los únicos requisitos que se necesitan para entrar en la prohibicion.

Con lo propuesto en el artículo 11 del proyecto B, los Estados Unidos tenían el derecho de ocupar el canal militarmente con el solo hecho de creer

necesaria su defensa; pero el artículo del tratado, como ya se ha dicho, ha puesto las cosas en el terreno de la soberanía i de la neutralidad.

Si pues la tarifa es igual para todas las naciones, en todo tiempo, i si la entrada i paso del canal deben estar rigurosamente cerrados a las tropas i buques de las naciones que estén en guerra, sin escepcion, la neutralidad del canal está perfectamente establecida en principio. Ninguna nacion puede tener inconveniente en dar su garantía para que un estado de cosas semejante sea seguro, infalible en todo tiempo.

Convento en que hubiera sido muy conveniente que la esplicita garantía de los Estados Unidos hubiera quedado consagrada en el artículo 18. Tanto como el que mas conocian esa conveniencia los Plenipotenciarios de Colombia, no precisamente por lo que ella pudiera significar respecto de la misma potencia garante o de otras, cuanto porque las codicias que empieza a despertar este negocio carecerian de toda esperanza. Tengo por cierto que con la estipulacion del artículo 18 la soberanía de Colombia queda a cubierto de tentativas de filibusteros extranjeros, mayormente si estos hubieran de ser norte-americanos. El honor i la dignidad de ese gran pueblo estarian comprometidos con el solo hecho de que existiera el tratado, mayormente habiéndose comprometido a solicitar con los otros la garantía.

Los Gobiernos europeos no promoverán, ni aun aceptarán una negociacion sobre este objeto, sin estar persuadidos de que el Gobierno de los Estados Unidos querrá tomar parte en ella. El artículo 18 allanará esa dificultad, i si no la allanare, será preciso reconocer el hecho de que aquella Nacion es el único árbitro del Istmo, en cuyo caso serian inútiles nuestras exigencias actuales.

Pendiente la comision dada a nuestros ministros para salir de duda a este respecto ¿no será una grande imprudencia negar desde ahora el tratado?

III.

De los derechos i obligaciones de ambas partes en la cuestion de intereses pecuniarios tratan los artículos 2.º, 6.º, 7.º i 12 del tratado, los cuales deben compararse con los del proyecto B.

Pero ante todo scáme permitido hacer esta pregunta: ¿cuáles eran las exigencias, cuáles las esperanzas formuladas por el Congreso o por el pais hasta diciembre de 1867, en que se inició esta negociacion?

I esta otra: si no se hubiera difundido i prohibido el falso rumor de que el Gobierno americano iba a dar a Colombia, *al contado*, un rimero de millones, ¿se habria recibido el tratado con el disfavor del despecho?

La base 26 de la lei de 27 de junio de 1866 solo exijia del empresario del canal el 6 por ciento de la utilidad líquida anual durante los primeros 25 años, i el 8 por ciento durante los 74 años restantes. Aunque no se permitia deducir intereses del capital ni fondo de amortizacion, no se fijó un máximo a los gastos, de tal manera que habria sucedido con el canal lo mismo que con el ferrocarril de Panamá. Se habria dado paso a las aguas de los dos océanos de cualquier modo, como la locomotora i los trenes pasaban al principio de Colon a Panamá por una verdadera maroma, i con el nombre de gastos de conservacion o de mejora, se habrian aplicado casi todos los productos de muchos años a reemplazar el capital, quedando las utilidades netas reducidas a cifras insignificantes.

Comparado el artículo 2.º del proyecto B con el del tratado, se comprende que la diferencia está en que por éste se dividen en lotes iguales las fajas de tierra laterales, lo que si bien es una concesion para la Compañía, será tambien una verdadera adquisicion para el Gobierno de Colombia. En efecto, suponiendo que solo se concediera una faja estrecha a la Compañía, el resto de las tierras adyacentes pasaria inmediatamente a pertenecer a todos los te-

nedores de bonos territoriales, cuyo importe es de poco ménos de cinco millones de hectaras. Los lotes de Colombia, medidos, demarcados i con un principio de ocupacion, no tendrán, conforme a nuestras leyes, la calidad de baldíos i podrán venderse por cuenta de la Nación.

Por el artículo 6.º Colombia puede mantener una comision permanente de agentes con derecho de inspeccionar las operaciones de la posesion, direccion i gobierno del canal, de medir el tonelaje de los buques i examinar la contabilidad. Si este medio de asegurar los derechos no fuere completamente eficaz, lo es bastante para rechazar todo argumento que se funda en el precedente de las cuentas producidas por la Compañía del ferrocarril de Panamá. El artículo 55 del contrato de 1850, solo daba a los agentes del Gobierno el derecho de examinar las cuentas de la Compañía, como pudiera hacerlo *cualquier accionista*, i es sabido que los derechos del accionista son muy limitados, así por la lei como por los estatutos.

Háse objetado que el artículo no da el derecho de inspeccion sino *despues* de construido el canal, con lo que queda al arbitrio de la Compañía gastar *cuanto* quiera, sea en pagar indemnizaciones, sea en la construccion. Aun parece que se teme poca fidelidad en los asientos de la contabilidad. Con-
testo:

1.º La inspeccion de las operaciones i gastos en la construccion es mas difícil, si no es imposible, que la de los gastos de administracion i conservacion, porque respecto de éstos se tienen reglas mas determinadas i determinables, i porque los hechos sobre que han de recaer esas reglas i las operaciones, todos son mas circunscritos i precisos:

2.º La inspeccion, si no sirviera para impedir ciertos gastos o para moderarlos, seria inútil, i si tuviera tales objetos, seria embarazosa e inaceptable para el empresario. Se comprende cuál sería la suerte de los injenieros i de la

Compañía con un Mentor puesto por nosotros.

3.º Las indemnizaciones de propiedades particulares no se harán por lo que quiera la Compañía, sino por lo que decida el juez que conozca en los juicios de espropiación, pues según el artículo 2.º del tratado, ésta deberá hacerse conforme a nuestras leyes. Hai mas: se ha estipulado que en los avalúos no se tendrá en cuenta el aumento de valor que pueda provenir de la obra del canal. Esta última estipulación fué exigida tenazmente por la parte que representa los intereses del empresario, en quien ahora se supone que estaría empeñada en pagar demasiado por las indemnizaciones.

4.º La indemnización a la Compañía del ferrocarril de Panamá tampoco se puede hacer arbitrariamente, sino conforme al artículo 2.º del contrato aprobado en 15 de agosto de 1867. Un árbitro nuestro tiene que intervenir en el avalúo del perjuicio.

Si bien la Compañía del ferrocarril tendrá interes en hacer subir la indemnización, la empresa del canal será para entóces un poderoso contrapeso a sus exigencias, i es el tratado, tal vez, el único medio efectivo de que ellas sean reducidas a términos equitativos. Invéntese cualquiera combinación que no sea la de interesar al Gobierno i pueblo de los Estados Unidos en no apoyar exigencias indebidas, i se hallará que ninguna es capaz de reemplazar la de la actual negociación.

En el proyecto marcado C, que los Plenipotenciarios de Colombia sometieron a la discusión, se cedia, por el artículo 14, la cuota que nos corresponde en la indemnización, i como ese proyecto fué rechazado por el señor Sullivan, solo queda hoy en pié lo que se estipula en el artículo 4.º del tratado. Según dicho artículo será de cargo de la empresa del canal pagar la indemnización que corresponda a la Compañía del ferrocarril de Panamá, de acuerdo con el contrato de 1867, por el cual esa suma debe ser el precio

equitativo de su privilegio i la indemnización del daño que pueda recibir la Compañía por la concurrencia del canal. Dicho artículo claramente establece que la Compañía es quien pide la suma i a quien ésta se debe como indemnización para la empresa, aunque el Gobierno de Colombia deba participar de la mitad. Miétras la cuestión que pueda surgir de este punto no sea resuelta, es fácil comprender que el interes americano en ningun caso podría apoyar pretensiones en el sentido de exajerar una suma de la cual nos corresponderia la mitad.

5.º Finalmente, si la empresa del canal, como ya se sabe, será acometida por una poderosa compañía, enérgicamente apoyada por el Gobierno de los Estados Unidos, el interes de los accionistas en la del ferrocarril no podrá predominar. Aquellos que no tengan interes en esta obra, solo se cuidarán de que la empresa a que consagran sus capitales cueste lo ménos posible. Es, además, mui digno de tenerse en cuenta que las acciones en la empresa del ferrocarril pertenecen en *gran* parte, si no en la mayor, a capitalistas que no son americanos, por lo que, aunque el Gobierno de los Estados Unidos prestara protección a una compañía cuyo domicilio es New-York, será a sabiendas de que los dividendos toman el camino del extranjero en una fuerte proporción.

En cuanto a la división de las utilidades del canal entre las dos partes, ruego que la atención se fije bien en la combinación de los artículos 7.º i 12 del proyecto B, en la adición hecha al artículo 7.º del segundo proyecto americano, marcado G, i en los artículos correspondientes del tratado.

El artículo 7.º del proyecto B no daba a Colombia sino un derecho que no necesitaba adquirir, que era el de proponer que se le asignara alguna parte en las utilidades de la empresa. Enviado ese proyecto a Washington con la modificación que al fin vino a consagrarse en el artículo 7.º del tratado, el

señor Sullivan adicionó su primitiva proposición espresando que Colombia tendría la mitad de las utilidades *netas*. Tal base era desventajosa para Colombia, aunque aparentemente halagaba con la cuantía, pues que no se espresaba que para computar las utilidades *netas* no se deducirían intereses del capital ni fondo de amortización. Es por esto, i porque los gastos anuales están limitados al 30 por 100 del producto bruto, por lo que los Plenipotenciarios prefirieron conformarse con lo estipulado definitivamente. Además, para el señor Ministro de los Estados Unidos parece que habia solidaridad entre los artículos 7.º i 12, de tal manera que no se convenia en el primero porque no se estaba de acuerdo en el último. Este, según el proyecto B, estipulaba que al fin del privilegio pagaria Colombia el capital invertido, mas un 10 por 100 de interés, i los Plenipotenciarios de Colombia nunca quisieron desistir de su pretension de recibir Colombia el canal sin indemnización alguna, renunciando gustosos a la oferta de que los Estados Unidos devolverían las utilidades que hubieran percibido, mediante nuestra garantía de un 10 por 100 de interés al capital.

Es digno de consignarse aquí que toda empresa cuyo capital debe desaparecer para ella en un día dado, como sucede en todos los privilegios que se conceden con la condición de que el público adquiriera la propiedad al fin de ellos, necesita separar anualmente de los productos una cuota capaz de amortizar el capital durante el tiempo del privilegio. Es absurdo suponer que sin esta prevision se inviertan capitales. En el presente caso, puesto que se rehusaba a los Estados Unidos el reembolso de su capital al fin del contrato, i se escluí, por el artículo 7.º la deducción del fondo de amortización, era justo acceder a que ese reembolso se hiciera de algun otro modo, por lo que se convino en dejarles doce años para verificarlo, pero sin permitirles computar intereses.

¶ Hai una ilusion en creer que si los Estados Unidos, o sea la Compañía empresaria, reembolsan su capital en los doce primeros años de estar en servicio el canal, carecen de justicia para continuar percibiendo parte de las utilidades. Tres motivos hai para juzgar lo contrario:

1.º En una empresa de esta naturaleza se aventura mas que en las especulaciones comunes. Hai algo de incierto, de vago i de espuesto en acometer una obra que se funda en cálculos no comprobados por la esperiencia. El hecho es que todo presupuesto, aun para una cerca o un vallado, sale siempre deficiente. ¿Qué no deberá temerse cuando se acomete una gigantesca escavacion, i cuando se ha de entrar en relaciones íntimas con un elemento tan temible como el océano? Además, para una empresa en que los cálculos se estienen a un siglo, los inventos de la industria, los progresos de la ciencia, no dejan de dar apreheusiones, i por inclinados que estemos siempre a burlarnos de lo que parece una mera vision de la fantasía, el hecho es que a principios de este siglo se habrian arrojado piedras a quien hubiese vaticinado que entre la América i la Europa podrian comunicarse los pensamientos en pocos minutos.

2.º Los hombres que conciben i ejecutan una grande empresa, que dedican a ella su enérjia i su talento, no pueden conformarse con recibir el mero interés de su capital. Aun en los negocios trillados i seguros, el empresario toma siempre en los productos una cuota distinta del interés del capital empleado. Nunca es, por esto, igual la ganancia comun de los negocios a la rata del interés del dinero o de los capitales, pues quien los da prestados busca siempre seguridades, no va a los riesgos i se conforma con ganar ménos.

3.º Calculándose que la construcción del canal durará doce años, (lo que no es demasiado si se atiende a que la del canal de Suez no ha empleado ménos tiempo i está sin concluir, apesar de

que atraviesa una rejion poblada relativamente, cuyo soberano absoluto obliga a sus súbditos a trabajar en la obra), es incuestionable que su costo, el día en que esté terminado, debe comprender el capital de las acciones de la Compañía i los intereses durante tan largo espacio de tiempo. Si un dueño de tierras cubiertas de monte dedicara doce años a limpiarlas sin percibir productos, es seguro que no las estimaría solamente por el precio de compra i las sumas invertidas en mejoras, aun prescindiendo de su trabajo i direccion.

Suponiendo que el canal costara tan solo cien millones de pesos, inclusive todas las indemnizaciones, el capital habria causado a los accionistas, en doce años, una pérdida de intereses que no bajaría del 60 por 100. Abierto el canal, el costo seria 160 millones, que en los doce años concedidos para el reembolso de los cien millones primitivos, causarían un nuevo interes de cerca de 50 por ciento, o sea 80 millones, a la rata de 8 por ciento anual. Con razon, pues, ha dicho el señor Cuenca que la Compañía, en los doce primeros años, alcanzará a reembolsarse de los intereses, quedando intacto el capital. Con razon tambien el señor Cushing i el señor Sullivan hicieron tantos esfuerzos para que se eliminara del artículo 7.º la condicion de no computar intereses. Es que estos vendrán a importar mas que el capital.

Para penetrarse mas de la importancia de esta cuestion, bastará contestar a esta pregunta: ¿Costaría lo mismo el canal construido en un mes o en un día que en doce años, con la misma suma?

No faltan datos, aunque apenas aproximados, para calcular el producto bruto de la empresa del canal, puesto que se cuenta con los siguientes:

1.º El número de toneladas que probablemente habrian tomado esa ruta en 1857, calculadas en 3.094,000, de las cuales 1.857,000 habrian correspondido al comercio de los Estados Unidos, i 1.237,000 a los países europeos;

2.º El comercio de esportacion de los Estados Unidos, Inglaterra i Francia,

se ha cuatriplicado en los cuarenta años corridos de 1824 a 1864. Por consiguiente se puede admitir que si el canal estuviera abierto en 1882, el comercio estaria duplicado en aquel año;

3.º El derecho que se cree necesario para la empresa del canal de Suez, segun la opinion de M. Lesseps, es \$ 5 por tonelada.

Teniendo ahora en cuenta que el aumento de los valores no sigue precisamente la misma proporcion que el del tonelaje; que el canal de Suez atraerá la mayor parte, o por lo ménos la mitad del tráfico europeo; i que aquella obra naturalmente exigirá que el derecho sea mayor que en nuestro canal, por cuanto tendrá ménos tráfico i mayores gastos proporcionalmente, creo que podríamos suponer que para 1882 el tráfico americano alimentaría el canal con 3.000,000 de toneladas i el de los demas países con 1.000,000, total 4.000,000.

Estas, con un derecho de \$ 4, darían un producto bruto de ... \$ 16.000,000 i 100,000 pasajeros a \$ 10.. 1.000,000

Total del producto bruto. \$ 17.000,000

Se comprende que no puedo responder de la prudencia i aproximacion de estos cálculos, i que mi objeto es formular en cifras, de algun modo, el pensamiento que mas nos ocupa.

Averiguado o calculado el producto bruto, se presentan dos dificultades, por ahora insuperables, para resolver la cuestion de cómo deba dividirse aquel equitativamente. Nadie sabe qué capital exigirá la obra del canal, ni cuáles serán sus gastos ordinarios i los imprevistos. La necesidad de fijar la cuota de Colombia desde ahora, siendo ella el socio que va a las ganancias i no a las pérdidas, naturalmente hace aleatorio el negocio para el empresario, quien en sus cálculos tiene que incluir los riesgos en que va a incurrir, i de esto se sigue que esté obligado a ser mas exigente que en el caso de serle conocidos el costo i los gastos.

Colombia ha exigido que para liquidar sus utilidades no han de computar-

se intereses de un capital cuya cifra es desconocida, ni mas de un 30 por 100 de gastos que tampoco se conocen.

El único medio de tener bases ciertas para dividir con equidad los productos del canal, sería verificar previamente la exploración, trazado i presupuesto de la obra, i aun en este caso, quien contrajera el compromiso de dar cierta cuota de los productos, correría siempre el riesgo de un desembolso mayor que el presupuesto i de gastos superiores a los calculados. El costo de esos trabajos previos, teniendo en cuenta el clima, la carencia de recursos de todo jénero i el peligro de las agresiones de los salvajes, tendrá que ser enormemente mayor de lo que a primera vista se puede pensar, puesto que los trabajos ejecutados en la ciénaga de Santamarta i el rio Magdalena por una comision de ingenieros americanos, importó cosa de \$ 30,000, si no estoi equivocado.

Aplicando los cálculos hechos arriba a las estipulaciones del tratado, tendríamos un producto anual neto de \$ 12.000,000, equivalente al interes de \$ 160.000,000 a una rata inferior al 8 por 100, i aun cuando se tenga en cuenta el aumento del tráfico en los doce primeros años, no es probable que se alcance a amortizar la suma de \$ 60.000,000 en que he estimado los intereses correspondientes al tiempo de la construccion. Luego no ha sido mui aventurada la asercion del señor Cuenca, de que en dichos años la Compañía se habrá cubierto a lo mas de sus intereses, mas no del capital ni de los riesgos i de las fatigas del empresario.

En 1894 la República tendrá el canal en su territorio sin mas pena que haber concedido el permiso i la tierra, i haber esperado doce años para empezar a recojer sus frutos. Durante ese tiempo, i en especial desde que se emiece la obra, millones de pesos se habrán regado directa o indirectamente por todos los ámbitos de nuestro territorio: nuestras tierras habrán adquirido rápidamente mayor valor: la inmigración habrá buscado las riquezas de

nuestro suelo: la paz se habrá asentado sobre la base de la industria: el parasitismo, en fin, habrá muerto de indigestion en vez de pretender matarnos de hambre.

En aquella fecha todos los recursos productivos del mundo habrán tenido el tiempo bastante para sentir el poderoso estímulo del canal, i el tráfico talvez habrá duplicado. Suponiendo un aumento de solo 50 por ciento en los productos del canal, \$ 25.500,000 será la cifra que los representa, de la cual \$ 7.500,000 se podrán deducir para los gastos, quedando \$ 18.000,000 para distribuir. Reembolsado el capital *primitivo*, tal como lo define el artículo 7.º aunque en realidad no lo esté, corresponderán a la República \$ 4.500,000.

Desde que haya datos ciertos para contar con ese resultado, i ellos se tendrán uno o dos años despues de estar en servicio el canal, la operacion de redimir la deuda exterior será cosa sencilla. No es de temerse que nuestra futura riqueza eleve demasiado el precio de nuestros bonos por las razones siguientes:

1.ª La rata del interes de la deuda activa no puede pasar del 3 por ciento anual, ni del uno i medio por ciento la rata de la diferida. Si la deuda de los Estados Unidos, que gana el 6 por 100 pagadero en oro, no pasa del 80 por ciento, la deuda activa nuestra no puede pretender mas del 40 por ciento, ni la diferida pasar del 20 por ciento;

2.ª Como nuestra obligacion precisa es garantizar \$ 300,000 anuales, i nos corresponde el derecho de fijar la tarifa aduanera, esta se puede mantener a un nivel que no permita que el 37 i medio por ciento del producto de las Aduanas exceda de aquella suma, en cuyo caso la deuda no podria valer mas de lo que vale hoy.

Por tanto, estará siempre en nuestras manos redimir toda la deuda con \$ 6.000,000, o reducirla a esta cifra por medio de una nueva conversion de los actuales titulos por otros que ganaran 6 por ciento anual con la hipoteca de nuestra renta en el canal, pues

así valdrian, por lo ménos, a la par.

Una estipulacion que puede dar estos resultados con solo el sacrificio de esperar doce años, no merece tanto ridículo ni tanta critica, a ménos que se puedan presentar hechos evidentes en qué fundar mayores pretensiones.

Basándome en los resultados espuestos, las utilidades conforme a la base 26 de la lei de 1866, importarian \$ 714,000 en cada uno de los doce primeros años de haberse abierto el canal, i \$ 1.080,000 durante los cuatro años siguientes; luego a los 16 años de abierto el canal, esas utilidades alcanzarían a \$ 12.888,000; que estarian cubiertos, con sus intereses, con los \$ 18,000,000 de la utilidad correspondiente, segun el artículo 7.º del tratado, a los primeros cuatro años, que serian los 13.º a 16.º Desde el 17.º año hasta el 25.º la base de la lei daría una pérdida anual de \$ 3.420,000, i desde el 26.º hasta el fin del privilejio, una de \$ 3.140,000 por año, sin tener en cuenta la reagravacion de esta pérdida por el aumento progresivo de los productos del canal.

Estos cálculos prueban que la República podrá tomar prestada anualmente, desde que el canal esté en servicio, una suma que equivalga al 6 por 100 de los productos, pagar capital e intereses con los que obtenga despues en los primeros cuatro años de corresponderle el 25 por 100, i salir de los embarazos en que se *ha colocado* con la venta de las reservas en el ferrocarril de Panamá.

IV.

La seguridad de que la obra será ejecutada, dependerá de estas condiciones: 1.ª Que su costo *efectivo*, es decir, importe de las acciones en que se divida la empresa, intereses de las sumas que se inviertan por todo el tiempo que tarden en dar productos, i riesgos que se corran, esté en relacion con el tráfico que atraiga el canal apesar del derecho que se cobre por su servicio, en vista del gasto de conservacion i administracion;

2.ª Que la cuota que exija Colombia

no haga nugatorio aquel equilibrio entre los gastos i los productos de la empresa, e imposible el reembolso del capital;

3.ª Que previas las dos anteriores condiciones, se pueda organizar una compañía bastante poderosa i emprendedora para que sea capaz de coronar obra tan colosal. Es este último punto el que me propongo dilucidar con relacion al tratado.

Hasta el dia de hoy las tentativas que se han hecho por algunos particulares, casi todos europeos, se han reducido a solicitar el privilejio ántes de tener conciencia de que la obra es practicable i de que se podrá organizar una gran Compañía que la acometa con el capital suficiente. Las pequeñas asociaciones que se han formado se creen todas, o tratan de que se las crea, poseedoras de datos mas o ménos *secretos* sobre la practicabilidad material de la obra, sin que se pueda saber cuándo es que han podido practicarse, con el rigor i exactitud requeridos, la exploracion, trazado i presupuestos que habrán de convencer a los capitalistas de que entrarán en una especulacion segura i productiva.

El gran riesgo en esta clase de negocios es que una especulacion de bolsa se apodere del privilejio para revenderse a verdaderos empresarios, aumentando así dificultades ya demasiado agravadas por nuestra propia prevision. En las compañías hasta hoy organizadas, figuran hombres de toda clase, sin faltar, es cierto, algunos en quienes se reconoce ciencia, i otros condecorados con títulos de nobleza; pero la verdadera palanca industrial, el dinero, poco ha entrado como elemento constitutivo de esas asociaciones. La dificultad que a este respecto i a duras penas están dispuestos a vencer, es la de consignar la fianza de \$ 120,000 o \$ 150,000 que de algun tiempo a esta parte han exigido nuestras leyes como garantía para la respetabilidad monetaria de los que pidan el privilejio.

¿Qué significa esa garantía para la ejecucion de una obra que probable-

mente requiere cien pesos por cada uno de los de la fianza? ¿Qué es esa suma en comparacion del perjuicio de que una especulacion de bolsa retardase por solo un año la percepcion de nuestra cuota en las utilidades? ¿Qué se merece quien sin datos positivos sobre la practicabilidad material e industrial de la obra, contrae el compromiso de ejecutarla?

La empresa del canal de Suez no ha reposado tan solo en trabajos científicos, dignos de todo respeto, ni en la respetabilidad i energía de Mr. de Lesseps. Ha sido preciso que el Virei de Egipto suscriba gran parte de las acciones i asegure a la empresa las cuatro quintas partes de los trabajadores. Aun con este patrocinio, el del Emperador Napoleon, i mas aun, el de la opinion unánime de la Francia, han sido necesarios para allanar dificultades de todo orden. Se puede asegurar que sin la persuasion íntima de que todos los franceses apoyarian como un solo hombre a su Gobierno i a la Compañía del canal, llegado el caso, éste no estaria hoy dando esperanzas de llegar a su término.

Si hai un usufructuario poderoso en nuestro Istmo, que está interesado en que no le haga competencia el canal del Darien; si ese rival posee un privilegio que lo hace casi dueño del territorio, i si sus rentas de *un mes* le permiten pagar una fianza doble de la que se exige por la lei para asegurar su actual privilegio, ¿significa algo esa fianza? Si eleváramos la cuota de ella hasta una suma capaz de quitar todo estímulo para que la diera la Compañía del ferrocarril de Panamá, ¿no es cierto que la cifra tendria que ser enorme, i que entonces ella equivaldria a otra montaña puesta en medio de la ruta del canal? Con el gravámen de la indemnizacion a esa compañía i el de la nueva fianza ¿no habríamos logrado hacer mas ancho el Istmo del Darien que el de Nicaragua?

Téngase presente que esta última ruta se ha estudiado, que la ejecucion de la obra no se ha declarado imposible,

i que en igualdad de gastos Nicaragua presentaria mayores ahorros al tráfico que la ruta por el Darien, por ser mas directa que ésta para el comercio del norte del Pacífico i para el de Asia i Australia.

Lo que de estas reflexiones se deduce es:

1.º Que la garantía, la seguridad de la ejecución de la obra no dependerán de una fianza pecuniaria moderada.

2.º Que la empresa del canal necesita el patrocinio, no solo de un Gobierno poderoso, sino el de un gran pueblo, cuyos intereses hayan de ser promovidos eficazmente por la obra.

En mi primera esposicion creo haber demostrado que ese pueblo i ese Gobierno son los que ha representado el señor Sullivan al firmar el tratado de 14 de enero. ¿Los sobornará la Compañía del ferrocarril de Panamá?.....

¿Pagaria ella los \$ 36.000.000 anuales que el comercio americano ahorraría con el canal? ¿En cuánto se estima aquí la probidad del grande hombre de Estado americano que patrocina la Compañía del canal, organizada en New-York? ¿Cuál es el espacio que ocupan respectivamente la Union americana i la Compañía del ferrocarril?

Respeto en sumo grado las opiniones de la comision del Senado, i esto mas bien dispuesto a reconocer la imbecilidad de los Plenipotenciarios de Colombia, si es cierto que no se encuentra *nada, absolutamente nada que asegure el éxito* de la negociacion. Si aquella o estos son los equivocados en esta gran cuestion, o si es el Senado o la Administracion Ejecutiva quien ha procurado servir bien los intereses del pais i los del comercio universal, lo decidirá la opinion cuando haya acabado de ilustrarse. El juicio, como he dicho al principio, queda abierto desde hoy, i yo me siento con el patriotismo bastante para aceptar con júbilo una sentencia que, al ser condenatoria, probaria que la patria se ha librado de un gran mal i que puede esperar mayores bienes.—Bogotá, 7 de marzo de 1869.

Miguel Samper.

CANAL INTEROCEANICO.



Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores.—Número 16.—Sección 1.ª—Departamento de Relaciones Exteriores.—Bogotá, febrero 26 de 1869.

Señor Tomas Cuenca.

Estándose discutiendo en el Congreso nacional el convenio de 16 de enero último, sobre escavacion del canal interoceánico, convenio en cuya celebracion ha tenido usted parte como Plenipotenciario de Colombia, i no teniendo usted voz en las Cámaras, de órden del ciudadano Presidente le excito para que remita al "Diario Oficial" las observaciones que a bien tenga sobre dicho importante asunto.

De usted atento servidor.

S. Pérez.

REPLICA AL INFORME

DE LA COMISION DEL SENADO.

El objeto de este escrito no es explicar en todos sus pormenores el convenio celebrado con el Ministro americano, ni empeñarse en demostrar que él debe ser aprobado por el Congreso. Es únicamente el de justificarlo de las censuras con que lo ha improbadó la comision del Senado.

Confian los negociadores colombianos en que la simple i desapasionada lectura del convenio, persuadirá de que, por sobre todos sus defectos, tiene la cualidad de que en él no se sacrifica el porvenir al presente, i de que se salvan los grandes intereses i se satisfacen las necesidades de la civilizacion del mundo i del comercio universal. Todo esto habria podido negociarse acaso. Habria podido descontarse a bajo precio el patrimonio de las jeneraciones futuras, i cambiarse por dinero el derecho de uso

inocente de las demas Naciones i nuestro propio deber. Eso habria procurado a nuestro Tesoro el ingreso inmediato de algunos miles de pesos; pero habria sido una sombra sobre nuestro futuro i una mancha sobre nuestro honor.

El campo de la censura es vasto i su ejercicio fácil. El de la negociacion es estrecho, porque cada parte tiene que consultar la voluntad i lejitima conveniencia de aquella con quien contrata. La censura puede decir que habria sido mejor obtener 100 en vez de 99, i dice una verdad. El negociador tiene que plantearse la cuestion así: ¿si no puedo obtener 100, deberé aceptar 99?

El convenio no pudo celebrarse ni como lo propuso i sostuvo con tenacidad el negociador americano, ni como lo propusieron i sostuvieron los negociadores colombianos. Rechazados los proyectos primitivos, los negociadores colombianos creyeron que debian aceptar lo mas que les fué posible obtener, i que no les asistia el derecho de impedir que eso, bueno o malo, se sometiese al conocimiento del pais en la forma regular, para que lo ratificase en definitiva si lo juzgaba aceptable. ¿Por qué habian de erijirse en estorbo para que la Nacion conociese i aceptase, si queria, las proposiciones que se le hacian por una entidad respetable? Ellos creyeron que solo en un caso debian denegarse a firmar el convenio: en el de que se pretendiese consignar en él estipulaciones que afectasen la dignidad del pais o que ofendiesen el derecho de las demas Naciones. Por eso se les vió una vez dimitir el cargo de Plenipotenciarios. Pero omitidas esas estipulaciones, se conformaron con lo unas que pudieron recabar.

Entremos ahora en la refutacion del informe.

Tratando de la concesion de tierras baldías dice la comision, despues de citar las palabras con que los Plenipotenciarios de Colombia creyeron conveniente combatir la pretension del negociador americano: "Resulta, pues, que se allanaron las observaciones presentadas por los Plenipotenciarios de Colombia, en cuanto a la no continuidad del globo de tierras i en cuanto a la mitad de la totalidad de ellas, quedando perdidas en otra mitad las esperanzas del pais en el porvenir, i sobre todo subsistentes los peligros para la soberanía nacional, de que no pudieran hablar los Plenipotenciarios, con el hecho de ser poseedor, dueño i colindante en territorio importantísimo un Gobierno poderoso, representante de un pueblo emprendedor."

En los términos en que se hizo la concesion de baldíos i en que se modificaron algunos otros artículos del proyecto americano con el fin de mantener los derechos de Colombia, ningun peligro para la soberanía nacional encontraron sus Plenipotenciarios, pues que si tal hubiesen siquiera sospechado, aun cuando no hubiesen hablado de él, se habrian abstenido de firmar el tratado. Pruebas dieron de tener la voluntad i el patriotismo suficientes para ello.

Los peligros para nuestra soberanía ¿provendrán de un plan de colonizacion americana? Para apreciarlos en su justo valor no se pierda de vista que el Gobierno de Colombia se reserva a las orillas del canal lotes alternados con los del Gobierno americano, iguales en estension i en número a los de éste, i ademas el resto de las tierras baldías inmediatas al canal. Al lado de un ciudadano americano podrá, pues, colocar Colombia un ciudadano del pais que quiera contrapesar por este medio las influencias que la intranquilen. En las riberas del canal no se formará una colonia yankee, sino poblaciones colombianas con elementos diversos, en que estarán representadas las naciones a cuyo servicio se destina el caual. Fraternalizarán en ellas individuos de todos los paises, que reconocerán por propia conveniencia

las leyes del nuestro i estarán sometidos a nuestras autoridades.

Ya hemos dicho que para alcanzar ese fin Colombia tendrá no solo los lotes que se ha reservado a las márgenes del caual, sino los millones de hectaras de tierras baldías adyacentes, sobre las cuales conserva una propiedad esclusiva ¿Qué serán al frente de esa vasta estension algunos lotes cedidos al Gobierno americano?

Prescindiendo de estas consideraciones, muy poco significa en sí misma, bajo el punto de vista de nuestra seguridad i soberanía, la concesion hecha a los americanos. Comprenderá a lo sumo 160,000 hectaras de tierras incultas i en gran parte montañosas. Suponiendo que se tratara de poblarlas, la colonizacion extranjera no podría pasar, i eso exajerando, de una familia por cada 100 hectaras, lo que daria por todo 1,600 familias. I ¿será justo que nos alarmemos por la posibilidad de que de una manera lenta se establezcan en nuestros territorios 1,600 familias americanas, emprendedoras i laboriosas; pero que, por si eso fuera un mal, ni siquiera serán vecinas unas de otras, i que podrán ser, si lo quiere el Gobierno de Colombia, separadas, aisladas, rodeadas por grupos de ciudadanos del resto del universo?

Mas si apesar de lo dicho continuaran esas 1,600 individualidades inspirándonos desconfianza i temores, no habria para nosotros reposo, porque ellas, antes i despues de abierto el canal, pueden establecerse libremente, cuando quieran i como quieran, en el Istmo de Panamá, bien haciendo uso de las tierras concedidas a la Compañía del ferrocarril, o comprando títulos de los que tienen i venden a vil precio nuestros acreedores extranjeros, los cuales les darian derecho para obtener las tierras en el punto que escogieran. I nótese que por este medio la ocupacion de nuestros baldíos no se reduciría a unos pocos lotes interceptados i de pequeña estension.

Podemos deducir de lo espuesto que los peligros de que se habla en el informe de la comision no existen, i que si

existieran, no serian obra del tratado ni se evitarian con no celebrarlo.

Continúa el informe:

“Los artículos 3.º a 6.º inclusive son aceptables. El 7.º merece consideracion detenida. Por él tienen derecho los Estados Unidos de América a que los productos del canal se destinen al reembolso preferente de cuanto hayan gastado en la empresa, incluyendo la compra de tierras a particulares i las indemnizaciones a la Compañía del ferrocarril de Panamá; i el diez por ciento de los productos netos, doce años despues de que el canal sea puesto en servicio, i el veinticinco por ciento desde el momento en que el Gobierno de los Estados Unidos de América se haya cubierto del capital invertido en la obra, que se señalan a Colombia, son dependientes de los reembolsos espresados, cuya realizacion está sujeta a tantas eventualidades, que no se divisa la época en que pudieran ser efectivas.”

Conocida la esplicacion que precede del artículo 7.º preciso es leerlo, aunque sea de lijero, para saber lo que él contiene. Luego veremos que lejos de existir en él las numerosas eventualidades que tanto alarman a la comision, las ha prevenido. Haremos sí observar desde ahora que el 10 por 100 de los productos netos reservados a Colombia doce años despues de que el canal esté en servicio, no depende, como la comision lo afirma, del reembolso del capital invertido ni de eventualidad alguna. Se divisa con toda claridad la época fija en que será para Colombia efectivo ese derecho. En el caso ménos favorable le corresponderá con toda seguridad el diez por ciento anual desde la época indicada.

Leamos el artículo:

“Art. 7.º El Gobierno de los Estados Unidos de América establecerá la tarifa de pasajes i transportes por dicho canal sobre una base de perfecta igualdad para todas las naciones en tiempo de paz como de guerra. Los productos del canal se aplicarán de preferencia al reembolso de los gastos de manejo, servicio i gobierno del canal i al del capital invertido en su esploracion, trazado i cons-

truccion, incluyendo en el costo de construccion las indemnizaciones que haya que pagar por las propiedades de particulares i por la que pueda corresponder a la Compañía del ferrocarril de Panamá, si llegare el caso, conforme al contrato celebrado por el Gobierno de Colombia con dicha Compañía. Doce años despues de que el canal sea puesto en servicio, el Gobierno de Colombia tendrá derecho al 10 por 100 anual de los productos netos de la empresa, i al veinticinco por ciento desde el momento en que el Gobierno de los Estados Unidos de América se haya reembolsado del capital invertido en la obra hasta el acto de ponerla en servicio, aun cuando el reembolso ya se ha verificado dentro de los doce primeros años. El pago de la cuota correspondiente a Colombia se hará en la ciudad de Nueva York por semestres vencidos.

“Para los efectos de este artículo se establece: 1.º que los gastos anuales de la empresa en ningun caso excederán del treinta por ciento de sus productos anuales, sin el espreso consentimiento de las dos partes contratantes; 2.º que los productos netos de la empresa correspondientes al Gobierno de los Estados Unidos de América, se aplicarán de preferencia desde el primer año de estar en servicio el canal al reembolso del capital; i 3.º que para liquidar los productos netos de la empresa no se hará deduccion alguna por intereses del capital invertido en la obra, ni por las cantidades que se destinen para fondo de reserva o de amortizacion.”

Leido el artículo, continuemos con el informe de la comision:

“Una empresa en que la parte fuerte que todo lo dirige i gobierna, puede comprar por lo que quiera, gastar como a bien tenga en la administracion, indemnizar a ciudadanos suyos los perjuicios de un ferrocarril que produce millones de pesos anuales de beneficio, i en que esto i ademas de esto el monto del capital invertido lo paga la otra parte, que es débil, pobre i poco entendida en estos manejos, es cláusula de tal manera gravosa, que hai motivo para dudar de la intilijencia dada al artículo.”

Ciertamente no solo hai motivo para dudar de ella sino para declararla equivocada. ¿De qué parte del artículo se ha deducido que Colombia, que es la

parte débil i pobre, a que sin duda alude el informe, paga el capital invertido? Tal obligacion, ademas de gravosa, habria sido ineficaz, puesto que seria notorio que no podria cumplirla una parte pobre.

El artículo permite que abierto el canal, sus productos en los primeros años se destinaen a la amortizacion del capital invertido en la empresa. El dueño de ese capital habrá estado mientras tanto, es decir, por mucho mas de diez i seis años, privado, en servicio de la empresa, de la renta de su capital, que a una rata módica será ya igual a éste. Esa renta le da un derecho perfecto para continuar como empresario. Lo que en realidad se hace, alterando los nombres, es pagarle los intereses, que valen tanto como el capital, i retenerle éste.

La amortizacion se habrá hecho, no con el Tesoro de Colombia, sino con los productos del canal; esos productos habrán sido formados por la cuota del tonelaje que las mercancías de tránsito depositarán en la caja de la empresa, i tal cuota será en definitiva pagada por los consumidores de las mercancías, esto es, por todas las naciones. No es pues, nuestro Gobierno, quien paga el capital invertido en la empresa.

La fuerza de la objecion presentada en la primera parte del pasaje trascrito, se hace derivar del hecho de que será un Gobierno fuerte el empresario. Adelante tendrémolos ocasion tal vez de hacer notar que para dar fuerza a otra objecion se recalca sobre el hecho verdadero de que el empresario no será un Gobierno sino una compañía particular.

Ahora bien, aunque el empresario sea un Gobierno ¿por qué temer que se exceda en los gastos, cuando es él quien los hace i cuando de ellos no se reembolsa sino a la larga, de una manera lenta, i sin que con eso se aumente su participacion en los beneficios de la empresa? ¿Por qué suponer que gaste como a bien tenga en la administracion, estando los gastos de la empresa limitados al 30 por 100 de sus productos, i afectándolo

a él en mayor escala los gastos inútiles? ¿A qué grado llegaría la insensatez de ese Gobierno si por el solo placer de impedir que el nuestro recibiera unos centenares de pesos, se condenara él a perder millones? El que la Compañía del ferrocarril de Panamá sea compuesta de ciudadanos americanos, no es bastante motivo para creer que el Gobierno americano tenga interés ni placer en que se eleve la cifra de la indemnizacion que haya que otorgarle, porque esa indemnizacion, cualquiera que sea, no aumenta en nada los provechos que él haya de derivar de la empresa, mientras que sí agrava su obligacion de suministrar el capital. De otra parte, es claro que el dinero que el Gobierno americano diera a la Compañía del ferrocarril, habria de salir del bolsillo de los americanos, que son los que cubren los gastos de su Gobierno, i no se comprende por qué habria de tener este Gobierno mas consideraciones por los americanos que reciben que por los americanos que pagan.

Finalmente, i parece que esta consideracion tiene alguna fuerza, conforme al contrato celebrado con la Compañía del ferrocarril, Colombia tendrá derecho a la mitad de la indemnizacion que se le otorgue; luego mientras mas jeneroso sea el Gobierno americano con la Compañía del ferrocarril, mayor será el provecho que recibirá Colombia.

Sigue el informe:

“Asegúrese Colombia una participacion no disputable en los productos del canal i la devolucion de éste con todas sus anexidades al término del privilejio, i preseinda de cuentas i de cuanto mas pueda ser controvertible.

“I para esto téngase presente que el canal hará disminuir, si no anular, los rendimientos del camino de hierro de Panamá, con lo cual el pais se espone a reclamaciones por parte de la Compañía, que acaso pretenderá que sufra proporcionalmente las pérdidas la subvencion que paga actualmente, no obstante la indemnizacion que recibe.”

Ya se ha visto que el artículo 7.º leido, no esplicado por la comision, asegura

a Colombia una participacion no disputable en los productos del canal, el cual con todas sus anexidades pasará a Colombia al término del privilegio, segun lo estipulado en el artículo 12. En cuanto a prescindir de cuentas, eso es imposible, a no ser que la participacion de Colombia consista en una suma fija, pues mientras sea proporcional a los productos del canal, habrá que examinar, por lo ménos, la cuenta del tonelaje i pasajeros que transiten por él. En lo que respecta a la Compañía del ferrocarril de Panamá, sus descabelladas pretensiones, si las tuviere, no serán obra del tratado actual. Bastante aventurado parece preverlas o sujerirlas desde ahora.

“La canalizacion de nuestros istmos, prosigue el informe, es i debe calificarse como una asociacion entre los Gobiernos contratantes. Si el de los Estados Unidos de América contribuye con el capital necesario para la empresa, el de Colombia pone el territorio en que va a ejecutarse, con todo el precio que le dan su situacion i las ventajas naturales que allí se reúnen; así es que la estimacion de los valores respectivos no hai por qué hacerla inclinar favorablemente a una parte mas que a otra; pues que dependiendo ella del monto de los rendimientos del canal, que los datos mejor calculados hacen subir a una cuantía plenamente satisfactoria i siempre progresiva, lo regular es deducir una completa igualdad de participacion en el fondo comun.”

Este pasaje requiere algunas consideraciones, porque es bueno procurar que el pais no se aparte de sus légitimos i realizables derechos, por correr tras de irrealizables ilusiones.

Vamos a examinar lo que deberia ser la empresa del canal, para que hubiera justicia en la distribucion que en el informe se indica.

Supongamos que la escavacion del canal cueste \$ 100.000.000, i que se termine en doce años. Los intereses de este capital durante las exploraciones i la construccion, a la rata del 10 por 100 anual, no bajarían de \$ 60.000.000, tomando un término medio.

Luego el capital del empresario, al ponerse en servicio el canal, seria :

Por las sumas invertidas.....\$ 100.000.000

Por intereses de estas sumas..... 60.000.000

Total.....\$ 160.000.000

Este capital, en atencion a la magnitud de la empresa i a las dificultades vencidas, exijiria una renta anual de 10 por 100 al ménos, o sean.....\$ 16.000,000

Igual participacion para Colombia..... 16.000.000

Gastos, 20 por 100..... 8.000.000

Deberia producir el canal desde el primer año..... 40.000,000

Seria preciso que desde que se le pudiese en servicio transitasen por él anualmente 200,000 pasajeros que pagasen \$ 10, i mas de 9.000.000 de toneladas, a \$ 4, cifra enorme a que no alcanza todo el comercio interoceánico, mucho ménos el que hubiera de adoptar la via del canal colombiano. Pensar en ese resultado no es fundarse en los datos mejor calculados, sino engañarse con quimeras.

La empresa será extraordinaria, fecunda, jigantesca; pero no será maravillosa. El canal no arrastrará oro por arena i lodo.

Es cierto que no hai limite asignable al comercio del mundo, ni cifra que, con el trascurso de los siglos, no lleve a sobrepajar. Pero ¿quién puede asegurar que para entónces los progresos de la industria i los descubrimientos científicos no habrán operado una revolucion completa, desconocida, i acaso imprevista, en los medios de trasportacion? Esto será un sueño; mas no duermen ménos profundamente los que supongan que el canal interoceánico producirá 40 millones de pesos desde que se ponga en servicio.

Tal prodijio sería indispensable para que hubiera equidad en la division que se propone, porque si desde el primer año la mitad de los productos del canal

no fuera suficiente para servir el capital invertido, la accion del capitalista se acrecentaria año por año con los intereses que dejara de percibir, sin que alcanzara a cubrir ese déficit en año alguno el progresivo aumento de los productos del canal

Hagamos el cálculo.

Admitamos que el canal produjese desde el primer año \$ 18.000.000, lo cual supone un considerable aumento sobre el tráfico actual. Deduciendo cuatro millones para gastos, quedarian 14, i de ellos tocarian, por lo mismo, siete al empresario. Pero como él debia recibir 16, en el año siguiente estaria aumentado su capital en los nueve millones restantes; i siguiendo esta proporcion, a los diez años el empresario tendria derecho a computar su capital, prescindiendo de intereses compuestos, en 90 millones mas, o sea por todo en 250 millones, que deberian producirle como renta 25 millones. Luego el aumento progresivo en los productos de la empresa deberia ser tal que a los diez años pasase de 60 millones.

La distribucion seria esta :

Para el capitalista.....	\$ 25.000,000
Para Colombia.....	25.000,000
Gastos.....	12.000,000

Total.....\$ 62.000,000

Tan cuantioso producto supondria un tránsito de 15 millones de toneladas i de mas de 15,000 buques, o sea de mas de 40 buques por día!

Semejante prodijio no se efectuará a los diez años. Pero si alguna vez llegara a efectuarse, ¿seria entonces suficiente el canal colombiano para atender al tránsito de ese comercio? ¿Tendria el caudal de agua necesario para dicho tráfico? ¿Podria sin interminables demoras dar paso a todos los buques? ¿No habria ya estímulo i remuneracion suficiente para provocar por algun otro punto la ruptura del Istmo americano? ¿I no podria suceder que ese punto se encontrara fuera del territorio de Colombia?

Cuestiones son estas que piden una

solucion a los que sueñan con los crecientes, májicos i perdurables raudales de oro que alimentarán el canal.

Este es el lugar de examinar la censura que se funda en no haberse estipulado en el convenio que Colombia comience a percibir alguna renta desde que se ponga en servicio el canal. Nos atrevemos a calificar de inconsistente esta objeccion.

Lo que, a nuestro juicio, debe examinarse, es el valor que el derecho de Colombia, segun el convenio, tendrá al ponerse en servicio el canal. Porque si ese valor es superior al de la renta que se desea, la Nacion léjos de perder habrá ganado con el cambio de forma en la estipulacion.

Hagamos, pues, la apreciacion comparativa de valores, i ella nos demostrará que los derechos obtenidos para Colombia en el convenio, son superiores a las mayores exigencias que el pais habia llegado a formular por medio de sus delegados, apesar de haberse desmejorado muy notablemente despues de esas exigencias, la situacion de Colombia, con las concesiones que en el contrato de 1867 se hicieron a la Compañia del ferrocarril.

La base 26 de la lei de 27 de junio de 1868 exijia para Colombia, por los primeros veinticinco años, el 6 por 100 i por los setenta i cuatro restantes el 8 por 100 de la utilidad líquida anual de la empresa.

Suponiendo, por término medio, un tonelaje de tres millones setecientas cincuenta mil, i doscientos mil pasajeros anualmente, desde que el canal se ponga en servicio, los productos anuales de la empresa, a cuatro pesos por tonelada i diez por pasajero, serian :

Por el tonelaje.....	15.000.000
Por pasajeros.....	2.000.000

Total.....	17.000.000
20 por 100 para gastos..	3.400.000

Producto neto.....\$	13.600.000
6 por 100 para Colombia, segun la lei.....\$	816,000

25 por 100 id. segun el convenio..... 3.400,000
 Producto neto de la empresa en ocho años..... 108.800,000

Luego suponiendo que el capital invertido en la obra hasta el acto de ponerla en servicio fuese de 100 millones, quedaria amortizado a los ocho años, i desde el noveno principiaria Colombia a percibir el 25 por 100 de los productos netos, o sean \$ 3.400,000 anuales durante 92 años.

A los veinte años de abierto el canal, Colombia habria recibido, conforme a la lei, capitalizando al 5 por 100 la renta anual ménos de \$ 32.000,000

Conforme al convenio por lo correspondiente a los 12 últimos años mas de..... 54.000,000

Diferencia favorable al convenio mas de\$ 21.000,000

Si este mismo cálculo se hiciese para un número mayor de años, seria mucho mas notable la diferencia en favor del convenio.

No computando intereses, los resultados serian al fin de los mismos 20 años:

Habria recibido Colombia, segun la lei.....\$ 16.320,000

Habria recibido, segun el convenio..... 40.800,000

Diferencia....\$ 24.480,000

I continuando este cálculo para los cien años del privilegio, tendríamos:

Recibido, segun la lei poco mas de.....\$ 100.000,000

Segun el convenio,.... 312.800,000

Diferencia mas de...\$ 200.000,000

Pero el cálculo mas conducente al fin que nos proponemos, es el que nos revele el valor efectivo de los dos derechos, en el momento de ponerse en servicio el canal. Ese cálculo nos da los siguientes resultados:

La renta de 6 por 100 durante los primeros 25 años i 8 por 100 durante los 75 restantes, equivale, sobre las bases ya fijadas i a la rata del 5 por 100

anual, a un capital en el acto de ponerse en servicio el canal, de ménos de.....\$ 25.000.000

I la renta de \$ 3.400.000 por 92 años, comenzando a percibirla 8 años despues que la anterior, equivale en el primer año de ponerse en servicio el canal a un capital de mas de..... 45.000.000

Diferencia o mayor valor del derecho que nos asegura el convenio, mas de.....\$ 20.000.000

Con esta demostracion se comprende cuán fácil le seria a la República obtener desde el primer año del privilegio i por medio del derecho que le da el convenio, una renta mui superior a la exigida por la lei.

Volvamos al informe.

“Verdad es, dice, que la parte final del artículo (el 7.º) contiene aclaraciones que persuaden que los Plenipotenciarios se apercibieron de los peligros que corrian los derechos de la República, i que trataron de prevenirlos; pero la limitacion al 30 por 100 de los productos anuales con destino a gastos, es vaga por cuanto no están determinados, i la aceptacion misma de cantidades que se apliquen a fondo de reserva i amortizacion, establece diferencia entre este fondo i los gastos.”

I establece esa diferencia precisamente para declarar que los fondos de reserva i de amortizacion no podrán imputarse a los gastos de la empresa. Esto no constituye aceptacion de ningun jénero.

Los Plenipotenciarios de Colombia pusieron especial cuidado en que el artículo 7.º quedase redactado con toda claridad, i creen haberlo logrado apesar de la vaguedad que la comision ha encontrado en él. Habrian podido definirse los términos elementales de que se hace uso; pero habria sucedido lo que con la esplicacion de los axiomas, que en vez de ganar en claridad, se habria perdido. Los términos empleados son términos de una acepcion conocida je-

neralmente i fijada por el diccionario i por el uso.

Para cualquiera que lea con ánimo prevenido el artículo, será bien claro que, conforme a él, Colombia ha obtenido: 1.º Que una vez reembolsado el capital invertido en la obra hasta el acto de ponerla en servicio solamente, i no el invertido despues que puede ser valioso, como sucedió con el ferrocarril de Panamá, se le dé la cuarta parte de los productos netos; 2.º Que para reembolsar dicho capital se aplique, desde el primer año de ponerse en servicio el canal i cualesquiera que sean los gastos que todavía demande, por lo ménos el 70 por 100 de los productos totales de la empresa; 3.º Que para los efectos del reembolso del capital i de las utilidades de Colombia, los gastos en ningún caso excederán del 30 por 100 de los productos totales de la empresa, a ménos que Colombia consienta en ello espresamente; i 4.º Que no habrá reembolso de los intereses del capital invertido.

Signe el informe:

“La garantía que se otorga a los Estados Unidos de América (esto es, a empresario del canal), conforme a la Constitución i leyes vijentes en Colombia, del goce pacífico, gobierno direccion i manejo del canal, es innecesaria i peligrosa.”

¿Por qué ha de ser innecesaria i peligrosa en la empresa del canal la garantía constitucional a que tienen derecho todos los individuos residentes en Colombia? Mas si hai algun peligro, ese viene de la Constitución, pues suprimido el artículo quedaria conforme a ella la garantía objetada.

“Por el hecho, continúa el informe, de mantener Colombia la soberanía i jurisdiccion en el canal i territorio adyacente, está comprometida a prestar la proteccion comun que deben los Gobiernos; así es que (la consecuencia lójica debió ser: así es que en esa prestacion no hai inconveniente) la posterior parte del artículo (en que se consagra la garantía), léjos de ser una escepcion de garantía de inmensos peligros para el

país (¿qué es lo de inmensos peligros, la escepcion o la garantía? si es la escepcion, no está consagrada, si es la garantía, no podia rehusarse) debiera contener obligaciones para los directores i agentes de la empresa de prestar mano fuerte a las autoridades para conservar el órden i réjimen legal, sin lo cual carecerian de derecho a ser protegidos ellos i las cosas que administrasen.”

Los directores i agentes de la empresa que residan en nuestro territorio están sometidos a la Constitución, leyes i autoridades de Colombia. I sin necesidad de consultarlos se les puede exigir el cumplimiento de las obligaciones consiguientes. Pero tienen tambien derecho a que no se les obligue a nada contrario a su carácter de extranjeros o de neutrales o que viole la lei de las naciones.

“Art. 9.º La concesion hecha a los Estados Unidos de América, dice el informe, para el tránsito de tropas, municiones i buques de guerra en tiempo de paz, conviene que sea estensiva a las demas naciones; i la prohibicion de entrar en el canal estos mismos objetos para las naciones que estén en guerra, debe comprender a todos los beligerantes.”

La segunda parte de este pasaje da a entender que no se ha prohibido en el convenio, la entrada del canal a las tropas, municiones i buques de guerra de los beligerantes que estén en ella.

Por toda réplica transcribiremos la parte final del artículo:

“La entrada del canal estará rigurosamente cerrada a las tropas, buques i municiones de guerra de naciones que estén en guerra con otra u otras.”

“El artículo 11, segun el informe, es de trascendencia notable. La necesidad de una fuerza militar i naval para proteger el canal, se descubre fácilmente.”

Abierto el canal sobre el pié de perfecta igualdad para todas las naciones, i apoyado el Gobierno de Colombia por el Gobierno americano, fácil le será obtener que las grandes potencias garanticen la neutralidad del paso i la soberanía de Colombia sobre el Istmo. I en

ese caso nada tan remoto como la necesidad de una fuerza naval i militar para proteger el canal, que sea superior a los recursos ordinarios de Colombia. Una pequeña guarnicion será suficiente, i aun de ella podrá acaso prescindirse con el tiempo, porque el canal mismo es un elemento de seguridad.

“Los Estados Unidos, agrega el informe, potencia marítima respetable, tienen precision de mantener, i mantienen realmente, una escuadra numerosa, guarnecida por tropas de línea, que navega para ejercitarse i para proteger a sus ciudadanos, que alternativamente pudiera venir al canal, sin gravámen para su Tesoro. Forzado el Gobierno de Colombia a solicitar este apoyo, es posible que sus derechos fueran tambien anulados por este medio (¿por cuál otro lo son?), conocidos como son los enormes gastos que causan los buques de guerra, al paso que su poderoso contratante recibirá favor en igual proporcion, puesto que sus fuerzas navales i sus tropas estarian siempre disponibles para su servicio. Esta estipulacion, por su naturaleza escepcional, tampoco estaria comprendida en el máximo de 30 por ciento señalado a los gastos de Administracion del canal.”

Para rebatir esta objecion, preciso es recordar el contenido del artículo 11. Dispone este artículo que si llegare a necesitarse una fuerza naval o militar para la proteccion o defensa del canal, i el Gobierno de los Estados Unidos de América conviniere en suministrarla, dicha fuerza obrará por el tiempo necesario bajo las órdenes de ámbos Gobiernos, i será costeada con los productos del canal.

Luego, cualesquiera que sean los perjuicios que la ejecucion de ese artículo ocasiona a Colombia i los beneficios que procure a los Estados Unidos de América, no tendrán lugar sino por el espontáneo querer de Colombia, quien podrá impedirlos con solo abstenerse de solicitar la fuerza. Si el artículo llegara, pues, a tener cumplimiento en algun

caso, seria porque en él lo juzgara Colombia favorable a sus propios intereses.

I si alguna vez necesitara Colombia una fuerza naval, i el Gobierno americano conviniere en suministrarla ¿no seria para Colombia una gran conveniencia que en lugar de salir los gastos de su Tesoro, como sucederia sin el art.º 11, salieran de los productos del canal?

El Gobierno de Colombia en ningun caso estará forzado, como se dice en el informe, a solicitar el apoyo del Gobierno americano, i ademas, ya se ha hecho notar cuán remota seria la contingencia de necesitarse una fuerza naval para la proteccion del canal.

El artículo 11 no merece, pues, el rigor de lenguaje que contra él empleó la comision.

“Al artículo 12, dice la comision, hubiera sido conveniente agregarle que la propiedad del canal i sus dependencias para Colombia, al término de los cien años, tendria lugar aun cuando los Estados Unidos no se hubiesen indemnizado de todas las erogaciones hechas.”

Nos referimos al texto mismo del artículo 12. Segun él, al fin de los cien años del privilegio, i sin mas condicion que el cumplimiento de este término “entrará el Gobierno de Colombia en la posesion, propiedad i goce del canal i tierras accesorias, muelles, almacenes &c,ª *sin que por ello tenga que pagar u otorgar indemnizacion de ningun género.*”

Es claro, por tanto, que al fin de los cien años el canal pasará a ser propiedad de Colombia, háyase o no reembolsado del capital invertido el Gobierno americano.

“Por el artículo 13, dice la comision, queda autorizado el Gobierno de los Estados Unidos para transferir, por medio de una lei, los derechos i obligaciones que provienen de este tratado a cualquier ciudadano particular o asociacion de ciudadanos de los Estados Unidos de América, i se organiza el tribunal que debe decidir de las diferencias que ocurran entre las partes.”

“Si esa Compañía, (la del ferrocarril

de Panamá.) u otra cualquiera se hubiera dirigido al Gobierno en solicitud del privilegio que nos ocupa ¿ lo habria otorgado sin garantía de ninguna clase, atándose las manos durante algunos años para hacer posible, por otras combinaciones, la gigantesca obra de la escavacion del canal? Pues esto i no otra cosa es el resultado de la negociacion, i ademas de esto, el que las obligaciones políticas sean permanentes e irrevocables.”

Para la comision nada significa i ninguna respetabilidad agrega a la empresa la intervencion del Gobierno americano, i el empeño que ha tomado en la celebracion del tratado no ha tenido otro objeto que el de hacer figurar su nombre en una negociacion sin resultado. Puede suceder que no los tenga pero ¿ porqué desconocer la importancia para la empresa de haber adquirido el apoyo i patrocinio del Gobierno americano?

Este Gobierno no se ha fijado sin motivo en la empresa del canal. Así lo reconoce la comision al hablar tan acertadamente de los grandes intereses políticos i comerciales que ligan el pueblo americano a dicha empresa. La apertura del canal le produciria un ahorro inmediato de 40 millones de pesos anuales i acortaria en catorce mil millas la distancia que separa sus dos principales centros mercantiles, Nueva York i San Francisco. I si el pueblo americano tiene mas interes que nosotros mismos en la apertura del canal ¿ por qué temer que trasfiera el privilegio a una compañía que no cuente con la respetabilidad i recursos necesarios para llevarla a cabo? ¿ Se cree que nos seria mas fácil a nosotros o a cualquier otro Gobierno o entidad organizar la compañía, que al Gobierno americano? Para el Gobierno bajo cuyo patrocinio se organizó la empresa del ferrocarril del Pacífico, mucho mas costosa i de ménos porvenir que la del canal, i que sin embargo está en vísperas de su terminacion, ¿ será imposible la organizacion de la Compañía del canal?

La intervencion del Gobierno ame-

ricano, por medio de un tratado público, celebrado con el fin de *facilitar i asegurar el grande objeto* de la apertura del canal interoceánico, no puede dejar de considerarse como un gran paso hácia la realizacion de la obra.

Volvamos al informe.

“ Art. 15. Trata de los términos para hacer exploraciones, para principiar la construccion i para concluir los trabajos del canal, i de caducidad del privilegio sino se cumpliere lo estipulado a este respecto.

“ Lo que comprueba que nada se sabe con certeza acerca de la practicabilidad de la obra, i que el privilegio que debiera ser el resultado de estudios previos i de una resolucion tomada de acometer la empresa, tendrá por objeto ser exclusivos los Estados Unidos en ejecutarla o en impedirla, si cualquiera otra Compañía no se sujeta a las condiciones que quieran imponerle.”

Se han concedido al Gobierno americano términos prudenciales para las exploraciones, i para la ejecucion de la obra, si éstas comprueban su practicabilidad. Durante estos términos seria cuando los Estados Unidos podrian impedir la obra, si “ cualquiera otra compañía no se sujeta a las condiciones que quieran imponerle.”

Esta objecion seria fuerte si el Gobierno americano tuviera algun interes en impedir la obra. Pero estando probado que es la entidad mas interesada en su realizacion, ¿ qué puede autorizar el temor de que se propusiera impedir la?

El Gobierno americano no podrá, sin comprometer la seriedad de sus propósitos, contraer la obligacion de ejecutar la obra, porque la posibilidad de ella debe ser el resultado de exploraciones mas formales i costosas que las que hasta hoy se han hecho. Si a su costa las hubiese ejecutado o las ejecutare el Gobierno de Colombia, tendria razon para no conceder el privilegio sino a quien se obligase a escavar el canal por la línea ya trazada. Pero exploraciones de esta especie, di-

rijidas por injenieros que inspiren confianza al mundo, costarán mucho dinero, i el Tesoro de Colombia estará por bastantes años en imposibilidad de hacer esas erogaciones. A quien las haga por su cuenta no se le podrá negar con justicia el privilegio de beneficiarlas. De otra manera es claro que no las haria.

“Tal es, dice el informe, en pocas palabras, el acto diplomático que ha tenido en expectativa a la República durante un año.

“Nótase en él la ausencia de muchas estipulaciones que han sido de práctica constante en la legislación del país en caso semejante, para favorecer el comercio, los ciudadanos i el servicio público.”

El silencio de la comision en cuanto a las estipulaciones que faltan no nos permite hacernos cargo de la objecion ni apreciar el verdadero valor de dichas estipulaciones.

Después del detenido exámen que la comision hace del Tratado, desarrolla mui sábias consideraciones para demostrar la conveniencia del corte del Istmo para el pueblo americano, i concluye de ellas “que no puede dudarse de la sinceridad con que el Gobierno de los Estados Unidos del Norte acoge la idea de verificarlo,” i que “ha entrado de serio, como no podía ser de otra manera, atendida su respetabilidad, en la empresa de canalizacion.”

En seguida dice:

“Si lo pactado ofreciera garantías efectivas e indeclinables a este respecto, las comisiones se detendrian mucho ántes de proponer algo que pudiera retardar la obra; *pero no encontrando nada, absolutamente nada que les asegure el éxito*, i en presencia de un contrato público que puede decirse no es bilateral en sus estipulaciones, creen que no estarian justificadas ante el país ni ante los demas pueblos, si no indicaran someramente las modificaciones que deben hacerse al Tratado, fuera de lo que ya queda objetado como defectuoso.”

Se contrata con la entidad mas interesada en la apertura del canal, se obtiene que patrocine la empresa, se reconoce que ha entrado de serio i con sinceridad en ella, se recaban para Colombia ventajas superiores a las exigencias que habian llegado a ser formuladas, el pueblo americano, que busca en la apertura del canal el ahorro anual de cuarenta millones de pesos i ventajas domésticas e internacionales de incalculable valor, cuenta con recursos suficientes para llevar a cima la obra, si ella es posible; i sin embargo, las comisiones no han encontrado nada, absolutamente nada, que les asegure el éxito.

Indudable es que el Gobierno americano no ha contraido la obligacion indeclinable de escavar el canal; porque si tal hubiera contraido respecto de una obra cuya posibilidad actual no está aun indisputablemente establecida, habria dado motivo para que se dudase de la sinceridad de sus propósitos. El tratado lo que hace es fijar los medios mas adecuados, para que si la obra es realizable, en el estado presente del comercio i de la civilizacion, se realice. ¿Qué mas puede pretenderse?

“Los puntos cardinales, continúa el informe, de cualquier negociacion relativa a esta empresa, serian los siguientes:

“1.º Mantenimiento de la soberanía:

“2.º Neutralidad garantizada, i consiguiente igualdad para todas las naciones.

“3.º Beneficios no discutibles para la República en escala ascendente, i una remuneracion anticipada si fuere posible.

“4.º Efectividad de la obra.”

En cuanto a la soberanía de Colombia i la neutralidad del canal, ya se ha dicho que el Tratado facilita los mejores medios de obtener que les sirvan de garantes las grandes potencias.

Tambien se ha visto que la igualdad de todas las Naciones en las aguas del canal está consagrada con suma claridad.

En cuanto a beneficios para Colom-

bia, queda demostrado ya que los que le asegura el Tratado no son discutibles. Las comisiones se preocupan además con la idea de que la cuota de esos beneficios se fije en escala ascendente. ¿Qué importancia tiene esta condición? Lo que importa es que la participación de Colombia sea efectiva i suficiente. Si en la escala que buscan las comisiones se partiera, por ejemplo, de 1 para llegar por grados a 8, ¿no sería preferible comenzar por 8 si se pudiera, aun cuando no hubiera escala? Por lo demás, cualquiera que sea la cuota de Colombia, es claro que sus beneficios irán, aunque ella sea fija, en escala ascendente, porque en escala ascendente irán también los productos del canal.

La remuneración anticipada no fué posible obtenerla, aun cuando fué pedida.

I respecto a la efectividad de la obra, ya se ha dicho lo bastante.

“En cuanto a beneficios, agrega el informe, lo ocurrido con la Compañía del ferrocarril de Panamá, i ya queda demostrado que con asociación privada sería que se entendiera el Gobierno, es una enseñanza que no debe olvidarse para contratar de manera que no haya motivo, ni remoto siquiera, de interpretaciones perjudiciales; i solo una participación preconstituida en el producto bruto de la empresa, definiendo qué se entiende por este producto, u otra combinación semejante, es capaz de impedirlo.”

Pues bien, la participación de Colombia en la empresa está preconstituida con toda claridad en el convenio, i puede considerarse como tomada del producto bruto, porque aun cuando se deduce del producto neto, se fija un límite a los gastos. Hagan las comisiones el respectivo cálculo i encontrarán que el 25 por 100 del producto neto, limitados al 30 por 100 los gastos, equivale exactamente al 17½ por 100 del producto bruto. Lo mismo es tomar el 25 por 100 de 70, que el 17½ por 100 de 100. En el peor de los casos posibles, Co-

lombia tendrá pues el 17½ por 100 de los productos brutos de la empresa. I si esta base llegare a alterarse, será porque bajando de 30 por 100 los gastos, se aumente la cuota de Colombia.

Ya hemos anotado el inconveniente que resulta de definir en un contrato términos de aceptación conocida, i que siempre serían mas claros que aquellos con que se los definiese.

Obsérvese: primero, que ahora el argumento de la comisión se funda en que el Gobierno se entendería con asociación privada, en oposición al otro fundado en que se entendería con un Gobierno fuerte; i segundo, que ahora propone que la cuota de Colombia se fije sobre el producto bruto i antes ha sostenido que debe haber una completa igualdad de participación en el fondo común, i por consiguiente en los beneficios, lo que haría indispensable el exámen de cuentas i dependiente del producto neto la porción de Colombia.

“La efectividad de la escavación del canal, se dice en el informe, pues que se trata de un Gobierno digno de toda consideración, no sería decoroso asegurarla con multa; pero si él responde a Colombia de los daños i perjuicios que se le sigan de la demora o de la inejecución, determinándolos previamente, i si él será la parte con quien siempre se entienda la República, aun cuando quede en libertad para emplear por su cuenta cuantos Agentes o compañías tenga a bien, todo quedará previsto.”

Pero si se reconoce, como lo ha demostrado la comisión, que el Gobierno americano tiene mas interés que nosotros mismos en la apertura del canal, ¿no será cuerdo juzgar que si él, en los términos que se le fijan, no puede ejecutar la obra que le conviene, apesar de sus inmensos recursos, de su probado interés, de la aptitud de sus ciudadanos, i del estímulo que debe ejercer sobre él lo estipulado en un convenio internacional, ménos habría podido ejecutarla alguna otra entidad o Compañía? I

si eso es así ¿qué perjuicios podría alegar Colombia por la no ejecución de lo que sin el convenio, tampoco se habría ejecutado?

Orcemos haber replicado a lo sustancial del informe, i aun cuando sentimos la insuficiencia de nuestras fuerzas i reconocemos con gusto las aptitudes de los muy respetables miembros de la comision, esperamos haber logrado el objeto que nos propusimos al escribir las precedentes líneas. No ha sido nuestro ánimo provocar una polémica que seria de nuestra parte difícil; por el contrario acatamos la competencia de los miembros de la comision para decidir como hombres de estado sobre lo que convenga al país.

Impotentes para hacer nuestro propio bien i el del mundo, ejecutando directamente la obra, debemos animarnos de toda la buena voluntad necesaria para permitirla, limitando nuestras exigencias a términos moderados i justos. No tenemos ni el derecho ni la fuerza necesaria para suscitar, con injustas pretensiones, una segunda cordillera de obstáculos a la escavacion del canal. Lo moderado es lo suficiente. Dar proporciones desmedidas a nuestras exigencias, es fomentar ilusorias esperanzas i anular las legítimas.

Aparte de los provechos directos que una concesion racional nos asegurará, la obra misma en su variada fecundidad nos promete multiplicados beneficios.

Pero si permaneciendo refractarios a los deberes que nos impone la posesion de la línea intermarina del continente americano, queremos, con olvido de los derechos de la civilizacion i del comercio del mundo, convertirnos en un obstáculo a la unificacion del globo, recuérdese que somos, como cualquiera otro país, un débil obstáculo i que para que dejemos de serlo totalmente, bastará que las potencias comerciales encuentren motivo en nuestra conducta para desentenderse de nosotros.

La pretension de hacer que el mundo pague un tributo oneroso a nuestra posicion jeográfica, o que se detenga delante de nuestras exigencias, es inspirada por sentimientos patrióticos, pero no es en sí misma patriótica, puesto que puede conducirnos a la pérdida de toda esperanza de engrandecimiento i de conservacion de la unidad nacional.

Franqueado el istmo sobre bases liberales i de perfecta igualdad para el comercio interocéanico, el mundo entero será garante de nuestra soberanía i entónces, faltando ese punto de apoyo a la desmembracion nacional, ella será imposible, como será irrealizable todo pensamiento de secesion o de anexion a otro país. La integridad nacional estará ademas sostenida por los recursos que nuestro Gobierno tendrá para cumplir sus deberes, mantener el órden en la República, hacer eficaz el imperio de las garantías, impulsar por el camino del progreso i representarla con honra en la comunidad de las naciones.

Cuando el canal esté abierto i sea nuestro territorio el paso de los bajeles que surcan los dos grandes mares, nuestro pabellon será saludado diariamente por las marinas de todos los países, i el nombre de nuestra nacionalidad repetido en todos los idiomas i latitudes desde el polo ártico al antártico, ¿Cuál será el colombiano que piense entónces en desgarrar un pabellon glorioso i respetado? ¿Cuál el que quiera abjurar de un nombre conocido en todo el universo i en todo el universo pronunciado con simpático respeto? Cualquiera que sea el punto del globo que uno de nuestros compatriotas ocupe, sentirá una profunda satisfaccion al decir: soi colombiano.

TOMAS CUENCA.

Bogotá, 28 de febrero de 1868.

IMPRENTA DE LA NACION.