

AFW 5144 1

CANAL INTEROCEANICO

INFORME DE LA COMISION

DE

LA CAMARA DE REPRESENTANTES.

EDICION OFICIAL.

1878.



BOGOTÁ

IMPRESA DE GUARIN I COMPAÑIA.

CANAL INTEROCEANICO.

INFORME DE LA COMISION DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES.

Estados Unidos de Colombia.—Poder Lejislativo.—Secretaría de la Cámara de Representantes.—Número 297.—Bogotá, 8 de junio de 1878.

Señor Secretario de lo Interior i Relaciones Exteriores.

Sírvase usted dar la órden para que se publique en folleto el informe del ciudadano Galindo sobre el proyecto del canal interoceánico, como lo dispuso la Cámara en una de las sesiones del mes próximo pasado.

Por reclamo que se ha hecho a esta Secretaría, dirijo a usted la presente nota.

Soi de usted atento servidor,

ENRIQUE GAONA.

Señores Representantes.

Hai dos puntos que el negociador de un convenio para la apertura del canal interoceánico al traves del Istmo colombiano no debe nunca perder de vista. Es el primero el de las estipulaciones relativas al caso en que la Compañía empresaria no pueda llevar a efecto la obra; i el segundo el de los intereses que deben asegurarse en beneficio del comercio universal i de Colombia en el caso de que se abra el canal.

No espereis de mí, ciudadanos Representantes, un discurso académico, ni siquiera una disertacion sobre la influencia que esta obra portentosa está llamada a ejercer en el progreso i la civilizacion del mundo. Esos discursos están escritos en todas las lenguas i yo no podria hacer sino plajiarlos. Aspiro simplemente a ser en la Cámara el abogado del positivismo en las cuestiones fiscales, i por lo mismo me reduciré a daros un informe de esa clase en este importante asunto.

Son dos cosas mui distintas ajustar un convenio definitivo para la apertura del canal interoceánico, i celebrar un contrato preliminar o *ad referendum* para el caso en que la obra resulte practicable i que el concesionario encuentre capital i compañía que la lleve a cabo. De esta última clase es el convenio sometido a vuestro exámen.

Por la cláusula 3.^a del artículo 1.^o, la República se obliga a esperar hasta 31 de diciembre de 1881 la noticia que el concesionario le dé respecto al resultado de las exploraciones, trazo definitivo del canal i presupuesto o costo de la obra.

Si la obra resultare practicable, el concesionario tendrá dos años más, hasta 1883, para formar una compañía anónima universal que se encargue de la empresa.

I despues de formada esta Compañía, tendrá 12 años prorogables por 6 más para la ejecucion de la obra.

Por el artículo 2.^o el concesionario se obliga a otorgar, dentro de los 12 meses siguientes a la terminacion de los trabajos de exploracion, una fianza de \$ 150,000 en documentos de nuestra deuda exterior al precio del

mercado, para garantizar el cumplimiento del Convenio. Despues veremos que esta fianza carece de interes i de valor para la República.

I finalmente, por el artículo 4.º se otorgan gratuitamente al concesionario 500,000 hectaras de tierras baldías, con las minas que ellas puedan contener, las cuales le serán adjudicadas tan pronto como las pida despues del depósito de la fianza; es decir, aun ántes de que se haya formalizado la Compañía anónima que debe abrir el canal.

Vosotros creereis sin duda, ciudadanos Representantes, porque esto es lo racional i porque así se habia estipulado en los contratos precedentes, que en caso de caducidad del Convenio, estas 500,000 hectaras volverian al dominio de la República.

Pues no sucede así en el presente caso. Aunque no se abra el canal, aunque no se forme la Compañía empresaria, aunque no se dé principio a la obra, las 500,000 hectaras pasan a ser propiedad del concesionario en cambio de los \$ 150,000 en documentos de deuda exterior que ningun interes tiene la República en adquirir.

Oid cómo: el artículo 23 del contrato dice: “Artículo 23. En todos los casos de declaratoria de caducidad, las tierras baldías de que hablan las cláusulas 7.ª i 8.ª del artículo 1.º *i las que no estuvieren enajenadas de las concedidas por el artículo 4.º* volverán al dominio de la República &.”

Pero es claro que todas ellas aparecerán enajenadas a la hora en que se pronuncie la declaratoria de caducidad del contrato: es el derecho del concesionario, i no debemos suponerlo tan cándido para que no use de él.

Por primera vez aparece tan inepta estipulacion en los convenios que se han celebrado para la ejecucion de esta obra.

El artículo 40 del contrato de 25 de enero de 1866, improbadado por el Congreso, decia así:

“Artículo 40. En cualquiera de los casos en que se declare la caducidad del privilejio, perderá la Compañía a favor de la República: 1.º las cantidades con que debe asegurar la ejecucion de la obra conforme al artículo 33; 2.º todas las tierras baldías que se conceden

a la Compañía, las cuales volverán al dominio de la República en el estado en que se hallaren; 3.º todas las obras, edificios &.^a &.^a”

Lo mismo disponia el artículo 16 del Tratado con el Gobierno de los Estados Unidos de América, de 16 de enero de 1869; i lo mismo el artículo 24 del Tratado de 27 de enero de 1870, con más la siguiente estipulación: “I en atencion a que los Estados Unidos de Colombia quedarian privados de hacer otras concesiones análogas, i sufririan el consiguiente perjuicio de que la obra del canal no se emprendiese i ejecutase dentro de los términos espresados, los Estados Unidos de América indemnizarán este perjuicio con la suma de 300,000 pesos, moneda colombiana, si la presente Convencion caducare por cualquiera de las causales espresadas en este artículo.”

Es la primera vez que se estipula que la República quede multada con la pérdida de las tierras baldías concedidas como auxilio para la apertura del canal, en el caso de que el empresario no pueda llevar a efecto la obra.

Ademas, la cantidad concedida es enorme i no tiene precedente que la justifique.

El artículo 8.º del contrato de 1866 solo concedia 64,000 hectaras.

Por el artículo 2.º del Tratado de 16 de enero de 1869 solo se concedieron 160,000 hectaras.

I por el artículo 5.º del Tratado de 27 de enero de 1870 con el mismo Gobierno americano, solo se dieron 494,220 acres, equivalentes a 200,000 hectaras.

Fué bajo la presion que en 1876 hizo el señor Gogorza, cuando estipulaba sin el menor remordimiento de conciencia la construccion de un canal a cielo abierto, sin túneles ni esclusas, que se deslizó en el artículo 21 de la lei 33 de 26 de mayo la frase incidental que solo comprende en la declaratoria de caducidad las tierras *que no estén enajenadas*.

O esta es una negociacion séria para la apertura del canal interoceánico, o es una simple especulacion sobre adquisicion de tierras baldías. En el primer caso no hai ningun motivo que justifique la concesion del

auxilio sin la ejecucion de la obra; i en el segundo es a todas luces claro que a la República no le conviene vender 500,000 hectaras de tierras baldías en la zona privilegiada de nuestro territorio por \$ 150,000 en Bonos de la deuda exterior.

El propietario de esta inmensa estension de terreno tomado en las inmediaciones de la ruta del canal, quedaria en mejor posicion para tratar sobre este negocio que el Gobierno de la República, i seria verdaderamente con él con quien deberian entenderse los futuros negociadores de un contrato para la ejecucion de esta obra.

Oigamos lo que a este respecto decian los Plenipotenciarios colombianos, señores Miguel Samper i Tomas Cuenca, en la esposicion que dirijieron al Poder Ejecutivo sobre el Tratado de 16 de enero de 1869. Dice asi :

“Segun el artículo 2.º del proyecto del señor Ministro se concederia al Gobierno americano una faja de tierras baldías de diez millas a uno i otro lado del canal. Semejante exigencia fué constantemente rechazada por los infrascritos, que no veian ni el motivo ni la necesidad de una concesion de esa especie para que la obra se llevase a efecto.

“La empresa del canal, como empresa industrial, no puede fundarse sobre adquisicion de baldíos, ni sobre proyectos de colonizacion, sino sobre los productos del tráfico interoceánico en su relacion con el costo probable de la obra. Si el mundo comercial viese en ese tráfico un alimento insuficiente para servir el capital que ella exigiese, es bien seguro que no se llevaria a cabo, cualesquiera que fuesen las concesiones de tierras baldías que se hiciesen en favor de la empresa.

“De otro lado los infrascritos no creyeron prudente que el Gobierno de su pais se desapoderase de todas las tierras baldías adyacentes al canal, privándose de fundar allí poblaciones nacionales i condenando a los colombianos a no poder establecerse en ellas sin permiso de una Compañía o de un Gobierno extranjeros.”

He dicho ántes que la fianza de \$ 150,000 en Bonos

de la deuda exterior carece de interes i de valor para la República; i así es la verdad, porque habiéndose destinado por el Convenio de 1.º de enero de 1873 a la amortizacion de los diez millones a que monta el capital de esta deuda un fondo anual de \$ 125,000, que debe continuar siendo el mismo hasta el fin de la operacion, ningun interes tiene el Gobierno en la adquisicion de tan insignificante suma. Ni aun siquiera dejan de enviarse a Lóndres los intereses correspondientes a las sumas amortizadas, los cuales se han declarado fondo acumulativo de amortizacion. Seria, pues, dentro de medio siglo, al terminar la amortizacion de la deuda, que nos encontraríamos con estos \$ 150,000 de ménos. En la práctica, en el hecho, pues, la fianza es de ningun valor para la República.

De todo lo espuesto resulta:

1.º Que la República, desde que el presente Convenio fué aprobado por el Congreso, quedaria obligada a esperar 8 o 10 años el resultado de los trabajos de Mr. Wyse, con prohibicion absoluta de hacer jestion alguna relativa a este negocio, ni de aceptar ninguna otra propuesta aunque fuese la formal i definitiva para la ejecucion de la obra; i

2.º Que si el concesionario no pudiese llevar a efecto la obra, o hallase una combinacion financiera más ventajosa que la de promover la apertura del canal en territorio colombiano, todo el negocio quedaria reducido a comprarnos 500,000 hectaras de las mejores tierras en la zona de las rutas exploradas del canal interoceánico por \$ 150,000 en documentos de la deuda exterior.

Estas son las que yo he llamado estipulaciones relativas al supuesto de que la obra no se ejecute; i bien se ve que ellas son inaceptables.

La República no puede conceder a nadie, por tan largo número de años, el derecho de disponer a su arbitrio de la suerte de esta obra, esponiéndonos a que el concesionario de semejante privilejio pueda sacrificar los intereses de Colombia a los de otra empresa rival.

Esta última suposicion no es ni injuriosa ni aventurada.

No es injuriosa, porque las grandes especulaciones comerciales i financieras del mundo no se rijen por las leyes del honor que se aplican al cumplimiento de los negocios de carácter personal i privado, sino por las leyes del interes. Ni los Gobiernos, ni los pueblos, ni las Compañías anónimas pierden su honor por entrar en combinaciones de esta naturaleza. Es asunto de historia contemporánea la tenaz oposicion que la Inglaterra hizo, mientras Lord Plamerston vivió, a la apertura del canal de Suez, el cual no se habria realizado sin el jénio i la infatigable perseverancia de su autor i sin el ilustrado concurso del Gobierno frances. Lord Palmerston encontró un ingeniero de la reputacion de Stephenson que declarara que el canal era impracticable, i mientras el noble Lord vivió, se consideraba casi como un deber de patriotismo decir que el canal no se abriria jamas.

Sábase que el Gobierno inglés es hoi el más fuerte accionista en aquella empresa, i su interes debe consistir naturalmente en que todo el comercio de la Costa americana del Atlántico, desde el Canadá hasta el cabo de Hornos, se dirija a la India i a la China, al través del Atlántico, por el Mediterráneo, el Mar Rojo i el Océano Índico. I por su inmensa superioridad marítima, la Inglaterra, como lo comprendia Lord Palmerston, está más bien interesada en conservar que en suprimir la larga i costosa navegacion de los Cabos, porque en esta navegacion nadie puede luchar con ella, que posee más buques, más fierro i carbon, más capitales i marineros, que todos los pueblos del mundo.

Los Estados Unidos son los únicos que hoi tienen un inmenso interes en la apertura del Istmo americano, porque ahorrarian :

14,000	millas	de	Nueva	York	a	San	Francisco.
8,900	"	"	"	"	"	a	Canton.
8,100	"	"	"	"	"	a	Valparaiso.
4,100	"	"	"	"	"	a	Cálculta.
2,830	"	"	"	"	"	a	Melbourne.
2,620	"	"	"	"	"	a	Nueva Zelandia.