

Pero los Estados Unidos no están precisamente interesados en que el canal se abra por nuestro territorio. Por el contrario, su interes está en que el paso se abra lo más al norte posible del Istmo americano. El proyecto de canalizacion por Nicaragua, patrocinado por el Gobierno de los Estados Unidos, es una empresa rival que no debe perderse de vista, i que puede, como la Inglaterra i Suez, disponer de muchos recursos para quitarnos la primacía.

Por todas estas consideraciones juzgo que seria en el más alto grado impolítico consentir en que Colombia se ligara por un pacto que llamaré de mera exploracion i tanteo para la apertura del canal, comprometiéndose a esperar por tan largo número de años el resultado de esos trabajos e inhabilitándose para tratar sobre este mismo asunto con un Gobierno o una Compañía que propusiese la inmediata ejecucion de la obra.

I para remediar este obstáculo, conciliando en cuanto sea posible los intereses del pais con los derechos del concesionario, os propongo en pliego separado las convenientes modificaciones.

Entremos ahora a examinar el contrato *Salgar Wyse* bajo el segundo punto de vista, es a saber, en el supuesto de que la obra va a realizarse i el convenio a cumplirse.

En este sentido hai dos intereses que consultar i asegurar: los del comercio universal, i los de Colombia como partícipe o condueño de la obra.

Respecto de los primeros deben consagrarse estos principios: 1.º una tarifa igual para los buques, pasajeros i mercaderías de todas las naciones, sin exenciones, privilejios ni distinciones de ninguna clase; i 2.º la neutralidad completa del canal.

La igualdad de la tarifa está consagrada de una manera absoluta i completa por el artículo 14 del convenio, i nada hai que agregar a este respecto.

El principio de la neutralidad estaba ámplia i perfectamente definido en los artículos 5.º i 6.º; pero el Senado ha introducido dos modificaciones que considero antipáticas a la opinion del mundo civilizado, i por consi-

La Turquía renunció al derecho de gravar con un impuesto el paso de los Dardanelos i el del Bósforo. La Dinamarca consagró en sus pactos internacionales el mismo principio, abriendo paso libre a todas las naves del mundo por los estrechos del Belts i del Sund.

I el canal de Suez está abierto a todas las banderas sin restricciones de ninguna clase.

Supongamos que abierto el canal, i consagrada la primera escepcion, se encontrase mañana Colombia por cualquier pretexto en *estado de guerra* con la Inglaterra, la cual, por no creer conveniente injerirse en los negocios de América, hubiera rehusado suscribir un tratado de garantía.

¿Tendriamos nosotros por eso derecho a escluir las naves mercantes de Inglaterra, del paso por el canal? ¿Consentiria el comercio del mundo que se conduce bajo pabellon inglés, en someterse a ese vejámen i en imponerse de nuevo el largo rodeo de la navegacion del Cabo, por respetar nuestro capricho?

De ninguna manera.

Por lo que hace a la segunda escepcion, nuestra falta de derecho para introducirla en el convenio no admite disputa.

Nadie puede alterar derechos en perjuicio de tercero por medio de pactos a los cuales aquél permanece extraño.

Conceder a un belijerante el derecho de pasar sus escuadras por el canal, contra otro que no ha podido o no ha querido asentir a las condiciones mediante las cuales lo hemos concedido al primero, es una infraccion de los deberes i obligaciones de los neutrales, que no se escusa por las razones del pacto en que se haya estipulado esa infraccion. Las obligaciones que el derecho de jentes impone a los neutrales son absolutas, i nadie puede modificarlas en perjuicio de terceros por lo que estipule en sus pactos con otra Nacion.

Si el paso del canal por los buques de guerra de un belijerante constituye un acto de hostilidad contra el otro, consentirlo es una infraccion clara de las obligaciones de

Por lo que hace a la participacion, ésta debe ser equitativa, clara i exenta de liquidaciones litijiosas, es decir, *no disputable*.

El artículo 15 del convenio la fija en un 5 por ciento del producto bruto. Esta forma, la de deducir nuestra cuota del producto bruto, i no del producto neto, corresponde perfectamente a la cualidad de *no disputable, no litijiosa* que debe tener nuestra participacion; pero hace mas difícil calcularla o apreciarla bajo el punto de vista fundamental de la cuantía que nos sea lícito pedir, sin anular ni menoscabar los derechos del empresario. Para hacer este cálculo sería preciso conocer con exactitud el costo de la obra al ponerse en servicio, el tráfico o sea el producto bruto del canal, i los gastos de conservacion i reparacion.

Sin embargo, es preciso construir algunos cálculos aproximados sobre los datos que nos son conocidos, i que tomo de documentos auténticos i de las mejores fuentes de autoridad en la materia. No habrá uno solo que no esté comprobado.

El canal de Suez, que mide 160 kilómetros, ha costado (incluyendo en esta suma los intereses de las acciones o sea del capital invertido durante su construccion) £ 19.000,000, o sean \$ 95.000,000. (*Economista de Lóndres* de 6 de marzo de 1875, número 1645). Admitamos, pues, que el nuestro, que es mucho más corto i que aprovecha una gran parte de las aguas navegables del Atrato i del Tuira, represente tambien una suma de \$ 100.000,000 al ponerse en servicio.

Conforme a los datos del contra-almirante Davis que se publicaron en el número 1,475 del "Diario Oficial," el comercio que se habria hecho en 1867 usando del canal del Darien, presentaba entónces 3.902,000 toneladas. Pero como, segun observa M. de Lesseps en el informe sobre el canal de Suez, que presentó a la Junta jeneral de accionistas el 2 de junio de 1868 (*Economista de Lóndres* de 13 de junio de 1862, número 1294), el comercio de las principales potencias se duplica cada 12 años, no es

exajerado afirmar que el tonelaje del comercio interoceánico que haria uso del canal colombiano al principiarse el año de 1900 en que el presente convenio entraria en ejecucion, es decir, 43 años despues de las cifras dadas al tráfico de 1857, no seria menor de 7 millones de toneladas, equivalentes a 8 millones de metros cúbicos de la medida adoptada en el convenio.

Para saber, pues, si la modificacion que yo propongo de 5 por 100 en los primeros diez años i 10 por 100 en los siguientes hasta la terminacion del privilegio, es exajerada, veamos cómo afectaria esa cuota la situacion fiscal de la empresa.

Producto bruto, sobre 8 millones de metros cúbicos, a \$ 2, prescindiendo de los otros derechos menores de fardo, anclaje, pilotaje, remolque, halaje, depósito, &.^a

	\$ 16.000,000
--	---------------

	800,000
Gastos, máximun.....	2.000,000
Producto líquido para la empresa (números redondos).....	13.000,000
De la cual suma podria disponerse así:	
Para distribuir un dividendo de 10 por 100 en los primeros 10 años al capital sobre 100 millones.....	10.000,000
Para fondo de amortizacion.....	3.000,000

Tres millones de instalamento anual para fondo de amortizacion al 4 por 100 de interes compuesto, que es la base universalmente admitida para fundar estos cálculos, habrán amortizado en 10 años 40 millones de pesos.

La situacion financiera de la empresa al comenzar el año 11.º seria la siguiente:

Producto bruto, calculando que el tráfico se haya aumentado apénas en un millon de metros cúbicos, o sea sobre 9 millones, a \$ 2.....	\$ 18.000,000
10 por 100 para Colombia.....	1.800,000
Gastos jenerales, máximun.....	2.000,000
Producto líquido (números redondos)..	14.000,000

Cuya suma podria considerarse técnicamente distribuida así:

Interes al 15 por 100 sobre \$ 60.000,000 capital no retirado.....\$ 9.000,000

Para fondo de amortizacion..... 5.000,000

I 5 millones de instalamento anual al 4 por 100 habrian amortizado los 40 millones del capital no retirado en menos de 10 años.

Es decir que al principiarse el año 20.º i sin calcular ningun aumento en el tráfico, la situacion financiera de la Compañía del canal seria ésta :

Capital no retirado (cero) 000,000

Producto bruto\$ 18.000,000

10 por 100 para Colombia..... 1.800,000

Gastos..... 2.000,000

Producto líquido..... 14.000,000

Elévense los gastos, imajínense pérdidas, rebájese finalmente esa suma a solo 10 millones, i el capital compuesto que ella producirá en los 79 años restantes de la concesion excederá de *dos millares de millones*.

He hecho, ciudadanos Representantes, cuanto ha estado a mi alcance para corresponder al honor que se me ha dispensado cuando el Presidente de la Cámara me designó para el estudio de este importante asunto.

Ojalá que este estudio i este informe merezcan vuestra aprobacion.

Bogotá, 20 de abril de 1878.

Aníbal Galindo,

Representante por el Estado soberano del Tolima.

Producto bruto calculado que el tráfico se haya
 aumentado a \$ 20 millones en un millon de metros cubicos
 sobre 9 millones a \$ 2.000.000\$ 18.000.000
 10 por 100 para Colombia..... 1.800.000
 Gastos por el canal..... 2.000.000
 Producto líquido (millones rebahados)..... 14.000.000

