

105

~~5870~~

A-4
8568

EL CANAL DE PANAMA Y LOS INTERESES Y DERECHOS

DE COLOMBIA.

ARTICULOS TOMADOS

DE "EL PORVENIR," DE CARTAGENA,

"EL CRONISTA" Y "EL OBSERVADOR," DE PANAMA.



CARTAGENA.

TIPOGRAFÍA DE ANTONIO ARAÚJO L., Á CARGO DE O'BYRNE.

1890.

H-A
1365

EL CANAL DE PANAMA

Y

LOS INTERESES Y DERECHOS

DE COLOMBIA.

ARTICULOS TOMADOS

DE "EL PORVENIR," DE CARTAGENA,

"EL CRONISTA" Y "EL OBSERVADOR," DE PANAMA.



CARTAGENA,

TIPOGRAFÍA DE ANTONIO ARAÚJO L., Á CARGO DE O'BYRNE.

1890.

PROLOGO.

Debiendo ocuparse el Gobierno y el Congreso en la prórroga y modificaciones del contrato de 1878, creemos de interés nacional la publicación que en seguida hacemos.

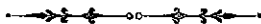
Deseamos que la obra se realice, pero sin sacrificio total de los valiosos derechos de Colombia, porque tal sacrificio ilimitado sería antipatriótico y absurdo.

Cartagena, Junio de 1890.

EL CANAL DE PANAMA



LOS INTERESES Y DERECHOS DE COLOMBIA.



EL CANAL.

PARA VERDADES EL TIEMPO.

En presencia de lo que ha pasado, de lo que está pasando y de lo que podrá suceder en adelante con relación á esta desgraciada empresa, juzgamos oportuno y conveniente re-producir nuestro editorial de 26 de Mayo de 1889:

“ASUNTO DE MILLONES.

“En una revista mercantil de Nueva York, firmada por un conocido colombiano, se lee lo que sigue:

“Abril 26 de 1889.

“Debiera creerse que todo conspira contra la importante obra del Canal de Panamá, si llegara á confirmarse lo que ha dicho hace pocos días el *World* de Nueva York á propósito de aquella empresa.

“Se afirma, con referencia á un despacho de Colón, que el gobierno de Colombia está resuelto á no prorrogar el plazo para la conclusión de la obra, y que tanto el pueblo como el gobierno de aquella República están muy deseosos de que el Canal se lleve á cabo por los Estados Unidos.

“El plazo para la conclusión de la obra termina en 1892, y como en el estado actual de las cosas es materialmente imposible que para entónces pueda estar concluido el Canal, sería realmente un golpe mortal para la Compañía Francesa el que le daría el gobierno de Colombia insinuando siquiera la idea expresada en el aludido despacho de Colón.

“Los esfuerzos para reorganizar la Compañía y para conseguir el capital necesario para la conclusión de la obra, no tendrían objeto si llegara á faltar otro factor in-

dispensable para terminarla,— tiempo suficiente para ello,—factor que solo el gobierno de Colombia puede dar á la empresa.

“A pesar del origen muy respetable que debe suponerse al despacho del *World*, hay consideraciones de mucho peso para dudar de la exactitud de esa noticia.

“De fuente oficial parecía cierta amonestación de un periódico colombiano, dirigida á los funcionarios que en el extranjero tuvieran que ocuparse de la empresa del Canal en relación con el gobierno de Colombia. Se les aconsejaba la mayor circunspección en su lenguaje, para no avanzar concepto sobre la política que habría de seguir aquel gobierno en las diversas situaciones que puedan presentarse respecto del Canal.

“Dado este antecedente, no es verosímil que los altos funcionarios públicos hayan anticipado opinión en asunto tan grave, y más bien hay motivo para creer que reserven las que tengan sobre el particular hasta que llegue el caso de dictar alguna resolución oficial.

“No parece que haya llegado ese caso, y si así hubiera sucedido y se tratara de algún decreto ó resolución del gobierno, el asunto es tan importante y de tan trascendentales consecuencias la decisión que hoy se dictara, que á la fecha habría sido transmitida por diversos conductos y la prensa y el gobierno americano estarían al corriente de ella con todos sus detalles.

“Hay, pues, motivo para esperar que no se confirme la noticia á que se refiere el despacho publicado por el *World*.

“¿Qué interés puede tener el Gobierno de Colombia en dar tan rudo golpe á una empresa que hace los mayores esfuerzos para ponerse en capacidad de terminar el Canal? ¿Cuáles para quitar toda esperanza á millares de personas que en forma de acciones llevaron su contingente pecuniario á una obra tan importante para Colombia y para el comercio universal? El material acumulado en el Istmo representa, según dicen de Panamá, un capital de más de cien millones de dollars, y no es de creerse que gobierno alguno asumiera la responsabilidad de anular, ó de poner siquiera en peligro, tan enorme capital con un concepto ó con una resolución que no fueran absolutamente imprescindibles y que no pudieran justificarse con razones incontestables.

“No vacilo en asegurar que el pueblo de Colombia no está ansioso de que los Estados Unidos lleven á cabo el Canal. Lo que ese pueblo desea es que la obra se termine cuanto antes y en las más liberales condiciones para el comercio universal; por eso acogió con favor el contrato con la Compañía Francesa y no podría menos de ver con complacencia que ella terminara la obra.”

“Hé aquí ahora lo que dijo, ó insertó el *World*:

“Colón, Abril 20.

“El Presidente Núñez, de Colombia, publicó hoy una carta importante que se ha considerado como un golpe de muerte á todos los planes franceses en conexión con Panamá y como *vigorosa declaración en favor de los principios de la doctrina de Mouvoe*. Hoy es cierto positivamente que el Canal no se construirá por la Compañía francesa de Lesseps. La concesión de éste espira en 1892, y el gobierno de Colombia está determinado á no prolongar el plazo á la compañía.

“Tanto el Gobierno como el pueblo están aquí muy deseosos de que el Canal sea concluido por los Estados Unidos, y opinan que será para esta nación de tanta importancia como lo es el Canal de Suez para la Gran Bretaña.”

“Sabe bien el lector que el señor Núñez no ha escrito carta ninguna sobre el Canal, que haya sido publicada; y sabe

también que en este periódico apenas se ha dicho en sustancia:

“1.º Que dentro de dos años expira el plazo concedido á la Compañía para concluir el Canal;

“2.º Que es enteramente seguro que en esos dos años la obra no podrá estar terminada;

“3.º Que aunque el contrato permite una prórroga de seis años, la concesión de esta prórroga no puede autorizarla el Gobierno legalmente, porque ni ha intervenido fuerza mayor para impedir la conclusión del Canal, ni están hechas más de las dos terceras partes de la obra.

“La autorización legal que tiene el Gobierno para tal concesión se encuentra definida en el artículo 1.º, inciso 7.º del contrato, que dice así:

“El Canal deberá estar terminado y puesto al servicio público dentro de doce años siguientes, á partir de la fecha de la formación de la Compañía anónima universal que se organice para construirlo; pero queda autorizado el Poder Ejecutivo para otorgar una prórroga máxima de otros seis años, *en caso de fuerza mayor independiente de la voluntad de la Compañía y si después de la construcción de más de la tercera parte del Canal, ella reconoce la imposibilidad de completar la obra en los susodichos doce años.*”

“De manera que sin nueva y amplia autorización del Congreso, el Gobierno no puede, aunque lo quiera, conceder la prórroga.

“¿Dará el Congreso la autorización ?

“Esta pregunta nos parece subordinada á esta otra:

“¿ Conviene á Colombia conceder la prórroga ?

“Como una vez invalidado el contrato quedan á favor de Colombia todas las obras ejecutadas (pues ni materialmente podría ser de otro modo) y esas obras valen millones, es claro que la concesión de la prórroga implicaría la pérdida para la República de ese muy valioso derecho—del cual podría sacar naturalmente enorme partido al celebrarse nuevo contrato. Los cálculos más moderados elevan á más de 200 millones de pesos lo gastado hasta ahora en la construcción del Canal, y como de esa suma la cuarta parte por lo menos se ha invertido en las obras que tienen que quedar en el dominio de Colombia, dedúcese de ahí que la concesión de la prórroga sería para nosotros una pérdida mínima como de 50 millones de pesos en números redondos.

“Con este valor de 50 millones de pesos bien manejados

podríamos hacer muchas cosas importantes seguramente. Podríamos, por ejemplo, reservarnos en un nuevo contrato una cantidad de acciones equivalente, además del 5 por 100 de la ganancia bruta que se estipuló en el contrato que todavía rige. Si como se cree, bastarán 200 millones de pesos para la terminación del Canal, nuestro haber en la empresa sería igual á la cuarta parte de ese valor definitivo; é hipotecándola acertadamente, fácil nos sería conseguir un empréstito para amortizar toda la deuda exterior y toda la deuda interior, inclusive el papel moneda, sin gravar en un centavo los ordinarios recursos de nuestra escasa hacienda, ni decretar nuevas contribuciones.

“Es de notarse que no teniendo, como no tiene, la actual Compañía los 200 millones de pesos que se presuponen para la finalización de los trabajos, la concesión de la prórroga no sería en realidad sino un expediente que ella podría explotar con el objeto de traspasar el contrato á otra compañía, perdiendo nosotros, como se ha visto, en la operación los 50 millones expresados.

“Sería, pues, á toda luz insensato que no procediéramos á entendernos con esa otra Compañía, promoviendo directa ó indirectamente su organización y llevando á las negociaciones como contingente, además de la faja de territorio y demás derechos señoriales, el valor de las obras ejecutadas de que hemos hecho ya más de una vez mención.

“El Gobierno y el pueblo de Colombia han simpatizado con la empresa del Canal por ser francesa, y todo lo francés tiene entre nosotros, generalmente hablando, favorable acogida; pero no es ya ocasión de política sentimental. Causa aun extrañeza que un colombiano caracterizado pretenda que Colombia haga más de lo que ha hecho la misma Francia (es decir su Parlamento y su Gobierno) para salvar de la catástrofe el capital francés y hasta el amor propio de la Nación y sus influencias futuras. Fué *in extremis* que se permitió el empréstito á lotes, no obstante los reiterados oportunos esfuerzos y súplicas de M. de Lesseps. El lector acaso no habrá olvidado que cuando las primeras tentativas en esa dirección, el actual Presidente de la República francesa (entonces Ministro de Hacienda) se expresó como sigue en el Parlamento: “Por mi parte no subiré á la tribuna para defender semejante

proyecto de ley, porque esto sería darle al negocio una garantía que no se le debe conceder." La ley que autorizaba la temporal suspensión de ciertos pagos, para dar algún respiro á la Empresa, tuvo más contraria suerte, como es notorio. Recuérdense, sobre todo, las frías palabras de M. Tirard, Jefe del Gabinete:

"SE TRATA DE UNA EMPRESA PRIVADA QUE TIENE TAMBIÉN CARÁCTER INTERNACIONAL. SI EL GOBIERNO INTERVINIERA SE EXPONDRÍA Á GRANDES DIFICULTADES."

Fué, por último, el *Economiste français* el órgano de la prensa europea que tiró la primera piedra á la Compañía, denunciando sus abusos, despilfarros y errores y vaticinando el desastre. Y al *Economiste* se juntaron pronto muchos otros diarios franceses.

"¿Sacrificaremos, pues, nosotros, tan pobres y desvalidos, nuestros preciosos derechos en servicio de extraños, sin probabilidad siquiera de un resultado satisfactorio cercano? ¿Seremos, en suma, más realistas que el Rey, como suele decirse?"

"No debe echarse en olvido que la magnitud de las concesiones que se harán á cada país en el Congreso continental de Washington estarán necesariamente en proporción con la importancia de los intereses de que sea cada uno de ellos representante.

"That is the question"

"Después de escrito lo que precede hemos recibido carta de persona importante, de la cual tomamos lo siguiente :

"Londres, Abril 24 de 1889.

"He leído en el *Standard* la noticia de que el Gobierno de Colombia (*) ha resuelto no prorrogar la concesión á M. Lesseps. Indudablemente Dios protege la Regeneración, pues el Canal bien manejado, representará para el país 20 millones de libras esterlinas."

Ahora tenemos ya la demostración perentoria de que el asunto era, y es de millones ciertamente—puesto que, según el kalograma dirigido desde París al *Star and Herald*, con fecha 6 del corriente, y que publicamos en nuestro número an-

(*) Se incurre en el mismo error del kalograma del *World*.

terior, la Comisión técnica estima en 450 millones de francos (90 millones de pesos) el valor de todo lo que debe pasar al dominio de Colombia tan luégo como se declare caducado el contrato de 1878.

En el nuevo que se celebre—pues no es el caso de próroga según se ha visto ni existe la entidad que á ella tendría derecho—nuestro Gobierno no entrará ya con el solo contingente de la jurisdicción territorial y los lotes de terrenos baldíos, una vez que dentro de poco será propietaria la República del considerable valor expresado.

A pesar de los repetidos actos de deslealtad que han caracterizado el manejo de la antigua Compañía del Canal con el Gobierno y de los cuales es espécimen lastimoso la reciente comedia de la “lesión enormísima”, al Gobierno le será grato sin duda entenderse con una sociedad francesa, pero sin dejarse alucinar con argumentos sentimentales, pues que tiene contraídos con otras entidades graves compromisos muy difíciles de cumplir sin el concurso de alguna combinación extraordinaria, cuya posibilidad le ofrece providencialmente la discusión del nuevo contrato.

Con estas salvedades, que deberes indeclinables imponen, damos á continuación, para concluir, el tenor de algunas palabras importantes pronunciadas por el liquidador—M. Monchicourt—con ocasión de un sorteo de obligaciones que se hizo en París el 16 de Abril último. Traducimos del diario *La Paix*:

.....
Los proyectos financieros y los sistemas ingeniosos para reunir capitales no faltan, pero no pueden tomarse por lo serio y como provechosos, sino relacionándolos con combinaciones industriales y técnicas.

En mi opinión, y por lo demás de acuerdo en esto con mi predecesor, no se puede tratar de convertir la Compañía en liquidación en Compañía para terminar el Canal. Es necesario separarse, en absoluto del pasado. Sólo una nueva Compañía, fundada y administrada por hombres enérgicos é íntegros, y dirigida por peritos experimentados, puede inspirar confianza. Sin esa confianza, la empresa no sería conducida á buen fin.

¿ Es eso un concepto de imposible realización ?

No puedo considerarlo así ; sobre todo cuando creo poder contar con el concurso del dinero, considerándolo como adquirido ya, y que vendrá á secundarnos cuando llegue el momento, es decir, cuando la comisión dé su informe y precise la situación. Se podrá entonces, en presencia de un *consortium* que ofrezca garantías, discutir las condiciones bajo las cuales se haga la cesion, y el depósito, y el derecho al goce de los diversos elementos del activo, y estipular la parte que se reserva, para el porvenir sobre los productos de explotación á las diversas categorías de obligatarios.

Tendré necesidad, no lo disimulo, para llegar al fin, de los apoyos que jamás han faltado á la obra del Canal, y entre los cuales cito en primera línea, el del gobierno

colombiano. Confío en sus sentimientos de justicia y benevolencia, y la acogida que he obtenido de sus representantes en Francia, me hace augurar favorablemente de lo que obtendrán nuestros delegados en Bogotá.

Estáis al corriente, señores, de las ideas que quiero transformar, por interés vuestros, en realidades. Serios obstáculos tendremos que salvar para llegar al fin; pero suceda lo que quiera, podréis contar siempre con mi energía y mi consagración, pues nada me será más penoso, que ver el desencanto aunarse á las amargas decepciones, que habéis ya probado.

No creemos nosotros que el dinero para la terminación de la magna obra esté tan á mano, como lo insinúa el liquidador para dar peso á las proyectadas negociaciones; pero tampoco nos parece del todo imposible conseguirlo en Francia cuando se haya borrado ó desteñido siquiera, el recuerdo del desastre de la Compañía Lesseps—*le père La Ruine*, como lo llaman algunas hojas francesas órganos de los desventurados accionistas y obligatarios.

(De EL PORVENIR número 635 de 25 de Mayo de 1890.)

EL CANAL.

Cuando hace poco más de un año escribimos nuestro primer artículo serio sobre la compañía del Canal, denunciando el pésimo manejo de sus administradores y la poca confianza que en ellos debían tener nuestro Gobierno y el público en general, fueron muchos los sorprendidos y disgustados con nuestro franco lenguaje—que es el que siempre usamos sin tener en cuenta la susceptibilidad nerviosa de uno ó más lectores. El reciente informe de la comisión que vino á estudiarlo todo en el mismo terreno—*d'après nature* podría decirse—al presentar, á grandes rasgos, el debe y haber de la empresa, no deja ya más campo á la incertidumbre respecto de la negligencia pasmosa ó mala fe de los administradores, pues que los 260 ó 280 millones de pesos de los accionistas y obligatarios quedaron, sumándolo todo ampliamente, reducidos á unos 90 millones, ó sea como la tercera apenas de aquellas cantidades.

Por mucho que quiera conceder la benevolencia á los administradores de tales fondos, es imposible que no quede sobre su conciencia un enorme guarismo.

En cuanto á lo futuro, el informe es desconsolador, pues que en él se computan los productos del Canal en menos de lo que podría ser ganancia halagadora para los nuevos accio-

nistas; pero es probable que ese pesimismo sea exagerado. Según otros cálculos de *L'Avenir du Canal* que tenemos á la vista el tráfico puede ser de más importancia que el que ha previsto el Informe.

Los buques europeos ó americanos con destino á las costas occidentales de América ó al Asia y Oceanía, atraviesan hoy el océano Atlántico y doblan el peligroso Cabo de Hornos, ó toman la ruta de Buena Esperanza ó el Canal de Suez y navegan en seguida por el océano Pacífico, para llegar al término de su viaje. Esta dilatada navegación hace perder un tiempo precioso y aumenta los gastos en grande escala. Si se establece el Canal de Panamá, con sus 74 kilómetros de largo, habrá economía de tiempo y también en el precio de los fletes. Teniendo en cuenta las demoras en la carga y descarga en los puertos, se logrará por la nueva vía un ahorro de 3 meses, esto es el 25 por 100 anual.

Para tener idea de las ventajas de la ruta, debe consultarse el cuadro siguiente:

DISTANCIA.	Por la vía común.	Por el Canal.
De Liverpool á San Francisco.....	6.800	3.300
Del Havre á id.....	6.500	3.200
De Londres á Sidney.....	6.600	4.400
Del Havre á Valparaíso.....	4.400	3.000
Del Havre á Sidney.....	6.500	4.300
De Londres á las islas Sandwich.....	6.000	3.200

No hay duda de que en una distancia menor, también será menor el costo del flete en la proporción respectiva.

El Congreso internacional de Geografía calculó en 7½ millones de toneladas el tránsito por el Canal, que á 15 francos tonelada, da la suma de 112½ millones. No se comprenden en esta cifra los derechos de faro, anclaje, exclusas, etc., que la harían subir á 118.500.000 francos.

He aquí los gastos:

Participación del Gobierno colombiano.....	frs. 9.000.000
Gastos de administración.....	6.000.000
Id. de conservación.....	5.000.000
Intereses del empréstito para la conclusión.....	45.000.000
	<hr/>
	frs. 65.000.000

Si esta suma se rebaja del total, quedan 53.500.000 francos para distribuir entre los nuevos y los antiguos accionistas.

Veamos ahora las cifras que representan el movimiento comercial del Pacífico en el año de 1884:

Inglaterra.....	2.458.313
Francia.....	807.236
Alemania.....	305.111
España.....	663.214
Bélgica.....	123.890
Suecia.....	67.185
Países Bajos.....	60.849
Italia.....	49.465
Noruega.....	41.407
Portugal.....	28.358
Austria.....	22.829
Dinamarca.....	17.898
Rusia.....	4.634
Estados del Pacífico con Europa.....	1.015.908
Estados Unidos.....	2.305.028
Otros Estados de América Oriental con la Occidental.....	120.262
	<hr/>
	8.091,988

Como se ve en el cuadro anterior, el movimiento comercial era, en 1884, de más de 8 millones: medio millón más de lo que se computó en 1879, y esto, sin contar el comercio con Japón, China y Oceanía.

El tráfico por el ferrocarril confirma estas halagüeñas estadísticas, como se ve en la relación que copiamos:

Año.	Viajeros.	Toneladas.	Producto.	Producto neto.
1880.....	26.801	167.432	\$ 11.388.370	\$ 4.865.076,99
1884.....	51.520	287.243	17.473.880	6.142.283,08

Se puede objetar que el camino de hierro hará competencia al Canal, pero eso no debe ser, porque el transporte acuático será mucho más fácil y menos costoso que por ferrocarril. Con el Canal, se evitan los trasbordos, y en consecuencia la conducción se hace en condiciones más favorables; aparte de que la compañía del Canal posee 68.534 acciones de las 70.000 en que está dividido el capital de la del ferrocarril. Por consiguiente lo que pierde por un lado lo gana por el otro.

El *Avenir* demuestra, ó trata de demostrar por lo menos, que pueden alimentarse las mayores esperanzas respecto del creciente tráfico por el proyectado Canal, y presenta en comprobación, muchos datos que parecen concluyentes. Aduce, en primer lugar, la síntesis del general progreso que debe luego comprender á la nueva vía universal. De 1870 á 1880 todos los intereses económicos y cuanto con ellos se relaciona, crecieron notablemente. La población aumentó en 9,76 por 100; la agricultura, en 8,58; las manufacturas, en 18,60; el comercio, en 38,20; la industria minera, en 47,06; la riqueza fiscal en 10,56; los trasportes, en 53,22. M. Lavasseur, en su celebrado estudio, afirma que si el Canal hubiera sido abierto en 1879, habría dado paso á 5 y $\frac{1}{2}$ millones de toneladas provenientes del comercio de los Estados Unidos con el Asia Oriental, la Oceanía, el Oceano Indico y sus mismos puertos en uno y otro mar, así como del comercio de Polinesia y la América del Sur Occidental con el Norte del Atlántico y de la mitad del marítimo de Europa con el Asia Oriental. M. Federico Mac Kelley—autoridad intachable por ser americano—fundándose en el desenvolvimiento continuo del comercio internacional, prevé el día en que el tránsito por Panamá alcanzaría de 15 á 20 millones de toneladas. En 1873, por ejemplo, del puerto de San Francisco solo se enviaban á Europa 510 toneladas, y ya en 1880 esas exportaciones se elevaban á cerca de un millón. Ambéres que nada recibía hace una década de Chile y California, hoy recibe ya trigo por millones de hectólitros y lana por millares de balas.

La empresa del Canal tiene para Colombia moderado interés en sí misma, pues que las inquietudes y peligros serán para ella mayores acaso que la utilidad eventual de su parte en los productos; pero no será seguramente por exceso de exigencias suyas que la obra dejará de hacerse.

Lo que menos conciliable nos parece con la viabilidad de la obra, es el enorme gravamen que imponen á la nueva Compañía los accionistas y obligatarios de la antigua, pues no representa ese gravamen menos de 260 á 280 millones de pesos, como al principio lo recordamos. La esperanza de una garantía del interés por parte de las grandes potencias marítimas, indicada *in extremis* por la Comisión, no es operación practi-

cable, según lo manifiesta con buenas razones *Le Courrier des Etats Unis* :

Esa sería, dice, la mejor solución, mas no la juzgamos posible, aunque todas las potencias marítimas ganarían con el Canal, pero estamos convencidos de que ninguna querrá tomar la responsabilidad, ni se atrevería á hacerlo aunque lo quisiese por no afrontar las desconfianzas que se originan de la reciente catástrofe. En cuanto á Francia, la polvareda sería enorme, y es ya demasiado que se haya tolerado, sin mucho murmurar, la ruina de tantos suscriptores comprometidos. Inglaterra jamás entra en negocios en que no ha de tener dominio absoluto; y los otros gobiernos europeos carecen de interés suficiente para aceptar el gravamen. Respecto de los Estados Unidos, se sabe que el Canal de Panamá nunca ha sido de su gusto y en la actualidad la especulación se inclina al de Nicaragua, que los ingenieros dicen puede ser construído con buenos resultados financieros. No participamos nosotros de esa opinión, pero el apoyo dado por el Congreso americano á la compañía de Nicaragua, demuestra que sería quiriéxico contar con los Estados Unidos para el fomento de la empresa de Panamá.

Tampoco creemos nosotros en el Canal de Nicaragua.

Una vía acuática de comunicación del Atlántico con el Pacífico daría empero á los Estados Unidos gran influencia comercial en los vastos y populosos mercados de Oriente, con algún detrimento acaso del comercio europeo; y si la nueva compañía francesa que tratan de organizar no encuentra el capital necesario, tal vez los Estados Unidos pensarán al fin—andando las décadas—en acometer la obra, aunque su manera de ser política no les ofrezca las mejores condiciones para tomar á su cargo, con buen éxito, la colosal empresa. De la acción particular en aquel país nada absolutamente esperamos.

La responsabilidad de los pasados administradores crece, por tanto, en la misma proporción en que se dificultan los nuevos trabajos.

Habría sido mejor dejar enteramente intacto el Istmo de Panamá, pues no se habrían perdido tantas vidas y tantos valores, y en tiempo más oportuno y con más apremiante necesidad de la nueva ruta interoceánica, la obra habría podido ejecutarse por completo.

¿Quién cree ahora fácilmente en los plazos, ni en los gastos presupuestos, después de tantas afirmaciones inexactas y aun mentirosas?

Para colmo de males, la suspicacia se ha apoderado á tal punto del ánimo de los que tienen interés en la liquidación, que el liquidador es objeto de la más continua vigilancia, y se le hacen, con frecuencia, graves acusaciones en que acaso

entre por mucho el exceso de desconfianza; pero no es menos cierto que tal desacuerdo entre el liquidador y su clientela, no es de buen augurio para las negociaciones que requiere la solución amigable en que debe intervenir el Gobierno de Colombia.

¿ Con quién se entiende éste ?

¿ Con el representante de los accionistas y obligatarios que funciona como liquidador, ó con M. Hennet Goutel, por ejemplo, que está en oposición con aquel y se titula presidente del Comité de esos accionistas y obligatarios ?

Habrá que ver lo que dice el código civil francés sobre los poderes de los liquidadores de compañías anónimas quebradas.

En un número de *La Paix*, de París, de 1.º de Mayo, se asegura aun, que el liquidador (á quien sea dicho de paso compadecemos) trata de vender á vil precio, y como si fuera entre familia, todo el activo existente de la difunta compañía, *sin someter sus operaciones, según dice el diario, á la ratificación de una asamblea general.*

No sabemos en nombre de quién hace su anunciado viaje á Bogotá Mr. N. B. Wyse. Sería lo más expedito, tal vez, que lo hiciera en nombre propio y con él ajustara el Gobierno el nuevo contrato, salvando por medio de cláusulas adecuadas, los derechos que aun estén vigentes de la extinguida compañía. Mr. N. B. Wyse se entenderá luego con el liquidador, ó la asamblea general de accionistas, para conciliar, en lo posible, el interés de éstos con la reanudación de los trabajos al conseguirse los fondos necesarios.

El Gobierno, por decoro y por seguridad, no debe poner su firma sino al pié de un instrumento que sea legalmente intachable; y nos parece que en lo que más debe insistir, es en que se precisen con absoluta claridad, las fechas en que los trabajos han de comenzar nuevamente so pena de caducidad definitiva.

(De EL PORVENIR número 639, de 22 de Junio.)

ASUNTO DE MILLONES.

Nuestra persistencia en defender los intereses de Colombia no es del gusto de todo el mundo; pero los *millones* se hacen sentir de diferentes maneras para no dejarse desviar de su cauce legítimo. Leemos, en efecto, en *El Observador*, de Panamá:

CANAL.

Reproducimos los siguientes telegramas que se registran en *Las Novedades* y *El Cronista*, respectivamente:

"Paris, 3 de Junio.

.....
Después que el canal haya estado en operación doce años y que se hayan hecho todos los gastos, quedará un sobrante que se estima en 67.000.000 de francos, *cuya suma se distribuirá entre los accionistas actuales y los futuros, de acuerdo con los términos del contrato concluido entre la compañía vieja y la nueva.*"

"Paris, 5 de Junio.

"Napoleón Wyse llegará el 19 de junio, comisionado por el Liquidador Monchi-court, completamente de acuerdo con "Sociedad Internacional de Estudio,"—8, rue Luis-le-Grand—*Cuanto a los 200 millones Gobierno colombiano, se le dará satisfacción legítima.*"

Como se ve, pues, los viejos y nuevos accionistas tienen concluido ya un contrato para repartirse las utilidades de lo que produzcan los pasajes por el Canal, é igualmente se promete dar al Gobierno de nuestra patria la satisfacción ó indemnización á que tiene derecho.

Y en otro número contesta el mismo cofrade, entre otras cosas, lo que va á verse, á cierto papel que se titula *La Revista*:

.....
Pasando ahora al asunto de millones, afirma el escritor de *La Revista* que los 450 millones de francos (\$ 90.000.000) que pasarán al dominio de Colombia, según el avalúo de la Comisión, al caducar el contrato vigente, son *imaginarios*. Veamos sus palabras:

"¿Valen los trabajos hechos en el canal, los establecimientos, etc. 450 millones de francos? Sí, y nó. Ese valor es puramente relativo, condicional. Si continúan los trabajos del canal, lo ya ejecutado valdrá 450 millones; si no continúan, no valdrá *un centavo*.

"¿Para qué servirán las excavaciones? Las casas de la línea del canal nada valen porque no hay quien las ocupe."

Contestamos: Pasarán á ser propiedad de Colombia, según el contrato actual y

al caducar éste, lo que anotamos en seguida, valorado por la misma compañía en liquidación:

Campamentos en la línea, casas, etc.....	\$ 9.000.000
Hospital Central de Panamá.....	5.600.000
Hospital de Colón.....	1.400.000
Pesebreras y cuadras centrales.....	600.000
Edificio para oficinas, morada particular del Director, quinta de recreo para el mismo, terrenos....	5.250.000
Sanitario de Taboga.....	465.000
<hr/>	
Total.....	\$ 22.315.000

Algo más de *un centavo* valdría todo eso, en cualquiera época. Por lo pronto— y esto halagará a los *istmeños* anticolombianos—esos edificios están en nuestro territorio y no se los pueden llevar ni para Cartagena ni para Bogotá, y cuando sea hora como dice la anécdota: *de bebe leche con tu hermana*. pediremos, y esperamos ser oídos, que esos edificios se cedan al Departamento de Panamá, que podrá destinarlos, si le place, á servir útilmente, así: el Hospital Central, se podría destinar para establecer allí el *Colegio Balboa* y las Escuelas Normales de hombres y mujeres, que tanta falta hacen en el Istmo para formar profesores idóneos é istmeños; la “Quinta Dingley,” para Asilo; convertir el Sanitario, en Casa de Orates ó Lazareto; el Hotel de la Compañía, en Palacio de Gobierno, con salones para la Asamblea Departamental y sus bajos para poner allí una Biblioteca pública; las otras casas que han servido á los Directores, en Palacio de Justicia y Comandancia Militar; “Cristóbal Colón,” para pasar allí el trén de empleados, y las oficinas públicas de la vecina ciudad; arrendar ó vender los edificios, cuyo uso no fueré necesario; las casas de la línea, para ofrecerlas como estímulo á las familias de inmigrantes que quisieran venir á cultivar la faja de terreno feracísimo que separa á Colón de Panamá.

En *El Cronista* hemos encontrado dos excelentes artículos de fondo, sobre lo mismo, y reproducimos, por ahora, el que sigue:

QUESTION MILLONES.

Cuando en Mayo de 1889, nuestro colega EL PORVENIR de Cartagena, publicó el artículo titulado *Asunto Millones*, que reproduce ahora precisamente que se cumple un año y cuando se aproxima el momento de darle por lo que á nuestro Gobierno se refiere, solución á la cuestión Canal, opusimos á ese artículo otro nuestro refutándolo.

Teníamos en aquella época nuestras razones para hacerlo. Si bien es cierto que la Compañía se encontraba ya en estado de quiebra, su situación no era la de hoy, su aniquilamiento no se había consumado, apenas empezaba, y se hacían esfuerzos por reunir más capital para continuar las interrumpidas obras, lo cual se juzgaba fácil y nada imposible; así pues, era de juzgar que nuestro Gobierno debía proceder con calma y prestarle á la Compañía toda clase de apoyo para que saliera de la angustiosa situación y no estorbarla en sus negociaciones para acumular nuevos fondos.

Pero hoy las cosas han cambiado por completo; la antigua compañía ha desaparecido y se trata de negociar con la compañía que se forme, como ha dicho el Liquidador, la continuación de los interrumpidos trabajos, y hasta se ha adopta-

do otro plano de Canal. Hoy sí pueden tener aplicación las ideas que en aquella época eran extemporáneas, aunque patrióticas, por ser favorables á Colombia.

Mas ese artículo se comenta hoy de una manera errada en la prensa y en los corrillos; sin discutir las condiciones defectuosas del contrato se quiere su prórroga, como única salvación de nuestro Istmo, y se dice, que el señor Núñez, exigira de la compañía nueva, la suma de 50 millones de pesos efectivos, sin lo cual no entrará en negociaciones. Estas afirmaciones toman margen del aludido artículo y de otras ideas con él relacionadas, publicadas en EL PORVENIR de 26 de Mayo del año actual.

Vamos á examinar leyendo á ese colega, si es cierto lo de la exigencia de los 50 millones de pesos.

Dice el colega:

"Como una vez invalidado el contrato quedan á favor de Colombia todas las obras ejecutadas (pues ni materialmente podria ser de otro modo), y esas obras valen millones, es claro que la concesión de la prórroga implicaría la pérdida para la República de ese muy valioso derecho—del cual podria sacar naturalmente enorme partido al celebrarse nuevo contrato. Los cálculos más moderados elevan á más de 200 millones de pesos lo gastado hasta ahora en la construcción del Canal, y como de esa suma la cuarta parte por lo menos se ha invertido en las obras que tienen que quedar en el dominio de Colombia, dedúcese de ahí que la concesión de la prórroga sería para nosotros una pérdida mínima de 50 millones de pesos en números redondos.

"Con este valor de 50 millones de pesos bien manejados podríamos hacer muchas cosas importantes seguramente. Podríamos, por ejemplo ~~reservarnos en el nuevo contrato~~ una CANTIDAD DE ACCIONES equivalente ~~de~~ además del 5 por 100 de la ganancia bruta que se estipuló en el contrato que todavía rige. Si como se cree, bastarán 200 millones de pesos para la terminación del Canal, nuestro haber en la empresa será igual á la cuarta parte de ese valor definitivo; *é hipotecándola acertadamente, fácil nos sería conseguir un empréstito para amortizar toda la deuda exterior y toda la deuda interior, inclusive el papel moneda, sin gravar en un centavó los ordinarios recursos de nuestra escasa hacienda, ni decretar nuevas contribuciones.*"

Se comprende, que no se trata como se afirma, de exigirle á la nueva Compañía que se organice, tan ingente suma, lo que equivaldría á que fuera imposible su organización, desde el momento que tendria que empezar sus operaciones por conseguir 250 millones de francos para el Gobierno, lo que no es una bicoa.

Lo que realmente dicen los párrafos citados es, que en el nuevo contrato puede Colombia reservarse una cantidad de acciones equivalente á esa suma poco más ó menos; acciones que en nada afectarían los haberes de la nueva Compañía, y acciones que vendrían á hacer que nuestra patria hiciera parte más importante que en el antiguo contrato, en la explotación, vigilancia y propiedad del Canal, que no es poca cosa.

Como se ve, pues, si maliciosamente no se quiere tergiversar el sentido de las frases, hay una diferencia inmensa entre basar unas negociaciones en valores equivalentes ó nominales ó basarlas en efectivo; y no será gran obstáculo para la nueva Compañía entrar en arreglos de esa especie con nuestro Gobierno, cuando es sabido que, sin que concurran estas circunstancias, en empresas de esta naturaleza y aun no de la misma magnitud, las acciones llamadas de *gracia*, representan gruesas sumas; díganlo si no, las de la extinguida Compañía.

Bien comprendemos que los párrafos citados no necesitan explicación, pues á nadie puede escapársele lo que ellos dicen, pero se les comentó de esa manera porque así se puede hacer un poco de política aunque sea parda. Es preciso hacerle guerra al colega de EL PORVENIR, aunque estén de por medio los intereses sagrados de la patria.

Se dice que los intereses de nuestro Istmo serán sacrificados si no se concede la prórroga, pero no se da una razón que satisfaga. Todo lo que se arguye es que si no se concede la prórroga y no se reanudan las obras, en el Istmo no habrá trabajo, ni circularán los millones de la empresa; pero no se cae en cuenta que al celebrarse un nuevo contrato y en las condiciones que se quiere celebrar, el período

de agitación y trabajo no se limitaría al estrecho, relativamente hablando, de la época de la construcción, sino que después de construido, el Istmo quedaría ocupando su puesto de importancia en el mundo, porque si Colombia entra á formar en la nueva empresa no sólo como dueña del terreno, el Istmo, en donde está el Canal y donde estará todo lo que con él se relacione, tiene de antemano su puesto privilegiado.

Se sostiene que nuestro Istmo para asegurar su porvenir necesita del trabajo de esa empresa, no es cierto; el Istmo es rico de por sí, está bien situado y con comunicaciones con todos los países de Europa. Nuestro Istmo lo que necesita para cimentar su porvenir, para engrandecerse, para ocupar su puesto en el rol de los países más progresistas es, que nos dediquemos de una manera decidida al cultivo, al ensanche, á la explotación de sus inmensas riquezas, y que nos apartemos de la desgraciada rutina de derivar nuestra vida de los recursos de empresas de vida corta, pasajera y precaria.

Qué nos han dejado esas épocas de agitaciones, de "frenesí de oro?" Qué nos han dejado la *California*, los trabajos del Ferrocarril de Panamá y los mismos del Canal? Lo estamos palpando, lo estamos sintiendo, lo estamos padeciendo: nada, apenas algo así como los recuerdos del jugador, del tiempo en que apostaba miles. La culpa no ha sido ni de esas empresas, ni del Gobierno colombiano, la culpa, digámoslo con franqueza, ha sido nuestra, exclusivamente nuestra.

Mientras que los inmigrantes se ocupaban de acumular capitales y enviarlos á su tierra y que ellos sirvieran para aumentar la riqueza de su país, nosotros nos conformábamos con los *gruesos* sueldos y nada más; que la agricultura, las industrias, las artes, las cultivaran y las explotaran otros, ó de no, que nos trajeran el arroz de la China, el azúcar de la Habana, los aguardientes de la Europa, los vestidos de los Estados Unidos, y en fin, todos los granos, todo lo que necesitáramos para nuestra vida y *confort*, que nos los trajeran de fuera.

No exageramos; escribimos con los hechos recientes, casi en presencia de ellos: durante la época del trabajo, el zapatero dejó su lezna, el carpintero, su serrucho, el albañil, su palustre, el sastre, su aguja, el agricultor su azada, etc., etc., y todos nos dedicamos á ser empleados, á ser *candeleros*, á ganar un sueldo, y el inmigrante, más práctico que nosotros, tomó el serrucho, la lezna, el palustre, empuñó la azada y labró la tierra, é hizo negocio, pero hizo su negocio y se fué cuando se fueron los *francos*, y nosotros nos quedamos como diría un español: *á la luna de Valencia* y sin propósitos de enmienda.

Nuestros males no debemos achacárselos á nadie, ni nuestras esperanzas cifrarlas únicamente en empresas extranjeras; bien, muy bien que ansiemos la reanudación de los trabajos, pero no pretendamos, impacientes, que se sacrifiquen todos los intereses de la patria.

La prórroga implica no solo el sacrificio de los intereses de Colombia sino los intereses del Istmo mismo.

Del resultado de las negociaciones, el Istmo reportará ventajas, y seguro es que de esos millones, algunos vengán á él á fomentar sus riquezas. Es cierto que no se repartirán *d tanto por barba*, pero se emplearán en el Istmo que es la patria, y la salud de la patria es la salud de los ciudadanos; la riqueza de la madre es la riqueza del hijo, y más cuando la madre es tan generosa, tan hidalga, tan pródiga como Panamá.

Insertamos, finalmente, el comunicado que va á verse, de un sesudo y patriota istmeño que trata de cuidar la gallina de oro en vez de estrangularla cuanto antes:

Señor Director de "El Mercurio."

Presente.

Conociendo el espíritu de patriotismo en que se inspira su apreciable hoja, esperamos que dará usted cabida en sus columnas á estas líneas, sugeridas por el

debate que ha motivado una publicación de EL PORVENIR, referente al nuevo contrato que deba celebrarse para la terminación del Canal. Y decimos nuevo contrato porque creemos la prórroga inconveniente á todas luces.

Sin ninguna pretensión y movidos solamente por la importancia que envuelve un convenio de tan larga y vasta trascendencia, queremos ensayar de poner en claro algunos puntos parcial ó totalmente inaceptables en la presente época.

Por el artículo 4.º del contrato de 1878 se hace á la antigua Compañía una concesión de tierras baldías. Nos parece que hoy esta cláusula es innecesaria, salvo que los nuevos contratistas se comprometan á establecer colonias, para lo cual se irá cediendo á cada padre ó jefe de familia—á medida que inmigren—un lote de adecuada extensión.

El gobierno se obliga, por el artículo 7.º, á mantener siempre libres y francos los puertos de Panamá y Colón, y á no cobrar derechos de importación sino sobre las mercancías destinadas al resto de la República. Esta cláusula es perjudicial, primero, porque jamás florecerán en el Departamento la industria y la agricultura; segundo, porque el fisco sacrifica una renta considerable. Se ha hecho antes fuerte oposición al establecimiento de Aduanas en los puertos interoceánicos, por creerlas desfavorables al comercio. En esto pensamos que hay error: el progreso de todos los países depende en gran parte de la protección que se dé á los productos y artefactos nacionales.

El artículo 10.º dió lugar en años pasados á que algunos empleados de la vieja Compañía, se creyeran con derecho á introducir y vender toda clase de mercancías sin pagar la contribución comercial.

A la inmigración que autoriza el artículo 13.º convendría modificarla así: exceptuándose los negros naturales de África, los asiáticos y todas las razas de notoria degradación moral.

Sería un estímulo para el fomento de la marina mercante nacional que se concedieran algunas franquicias á los buques colombianos que navegaran bajo nuestro pabellón. (Reforma y Adición al artículo 14.º.)

En cuanto á la parte de beneficios que deba corresponder á Colombia, de la renta del Canal, nada es más justo que, siendo ella dueño del terreno, de obras construidas, maquinarias y materiales por el valor—cuando menos—de 450 millones de francos, se le cedan títulos de la futura sociedad por una suma igual.

Deseamos, ya que hemos molestado la atención del público, hacer algunas reflexiones que no serán importunas.

Es muy cierto que desde que se suspendieron los trabajos del Canal ha aumentado la pobreza del Departamento, y no podía ser de otro modo, puesto que toda la población estaba pendiente unos más, otros menos—de las sumas que erogaba la Compañía. ¿Cuál será el remedio á la penosa situación que atrevesamos? Si los trabajos se renuevan recibiremos—es verdad—algún socorro, pero ¿es esta la manera de vivir en un pueblo cuya posición topográfica lo expone á las miradas del Mundo entero? ¿No nos llenamos de rubor al pensar que estamos sujetos para el pan nuestro á una empresa de limitada y de frágil permanencia? y nuestros descendientes seguirán, sin duda, las mismas huellas que nosotros trillamos. Se ha dicho que el Canal es para el Istmo cuestión de vida ó muerte, y sin que el autor de esta aserción haya intentado ofendernos, nos declara, no obstante, ineptos.

Nuestro estado de tirantez financiera no mejorará en lo más mínimo quejándonos de nuestra suerte, ni tenemos razón para ello, y menos aún haciendo observaciones inconducentes que puedan herir en delicada fibra. Si el padre de numerosa familia desatiende en apariencia, ó acaso en realidad, á uno de sus hijos que tiene—ó cree tener—títulos á mayores atenciones, no estamos por eso autorizados á faltarle al respeto; al menos un hijo educado no lo hará nunca. Hay maneras que corresponden á tratos de esta clase.

La vida de Colombia, como Nación autónoma, comienza apenas, y la tarea de implantar un Gobierno serio y respetable no es obra de un día. Las grandes Potencias de Europa, cuyas constituciones admiramos hoy, han tenido también sus duras pruebas.

Pidamos á la Divina Providencia que nos conceda eternamente el precioso don de la paz; confiemos en el patriotismo y buena fe de los mandatarios que rigen los destinos de la Nación, y dediquémonos al trabajo con asiduidad y honradez. Lo demás vendrá de por sí y poco importa que haya ó no Canal, el cual, sea dicho de paso, nos ha dado severa, pero saludable lección.

Tratándose de temas como el que nos ocupa, el lector benévolo sabrá apreciar el fondo de la cuestión, disimulando la falta de arte.

Panamá, Junio 12 de 1890.

GUSTAVO HERRERA.

Prórroga lisa y llana es, por tanto, un imposible moral.

(De EL PORVENIR número 340, de 29 de Junio.)

CANAL.

ASUNTO DE MILLONES.

Tal es el mote de un artículo que hemos leído en *La Revista* el Domingo 15 del presente mes. Manifiesta su autor que con "profunda alarma, aunque no con sorpresa", leyó los párrafos que publicamos en nuestra edición del 1.º de Junio tomados de EL PORVENIR y que deben conocer nuestros lectores.

El alarma y la sorpresa del articulista provienen de que "se deduce claramente que EL PORVENIR (el patriota escritor de esta hoja, seguramente) *rechaza* con la franqueza que lo caracteriza, toda idea de prórroga del actual contrato, celebrado en 1878, y que espera con ansia su caducidad para entrar en posesión de los *soñados* 450 millones que serviran providencialmente (sigue aquí, entre paréntesis, una imipedad) para cumplir compromisos contraídos con otras entidades."

Esos compromisos, no son otros que "amortizar toda la deuda exterior y toda la deuda interior, inclusive el papel moneda, sin gravar en un centavo los ordinarios recursos de nuestra escasa hacienda, ni decretar nuevas contribuciones".

Como se ve, pues, no pueden ser más honestos los propósitos de EL PORVENIR, ni más antipatriótica el alarma y la sorpresa que aquí se tienen.

Afirma, además, el articulista, que al ser Colombia dueña y poseedora de lo que le da derecho el artículo XXIII del contrato de 1878, al caducarse éste, "el Gobierno contratará un *empréstito*, y agrega entre paréntesis:

"Parece que EL PORVENIR delira con los *empréstitos*, que constituyen la base de sus doctrinas financieras. . . . En cuanto á *empréstito*, todos sabemos lo que esto significa en esta época de moralidad regeperadora".

El periódico aludido se anticipó á responder ese temerario é infundado cargo. En su número del 8 del presente, á propósito de los empréstitos de la Nación en 1822 y 1834, dice el combatido jefe de la Regeneración:

"No tenemos, pues, embarazo en confesar que algo espasmódico se apodera de nuestro sér, siempre que cartas ó periódicos de Bogotá nos hacen entrever la posibilidad de negociaciones financieras de cualquiera clase, que no sean enteramente normales.

"Toda operación semejante es siempre causa de desprestigio para el Gobierno que la ejecuta, porque se presta á comentarios más ó menos *mordaces*. Y como los gobiernos de hoy día no viven sino de fuerza moral,—cualesquiera que sean las ilu-

siones momentáneas que hagan creer otra cosa—debe haber gran prudencia y sobriedad en todo cuanto se refiera á combinaciones financieras:—emisión de papel, *empréstitos*, obras públicas, contratos, etc.

“Entre nosotros, especialmente, el celo de la opinión es intenso y constante—exagerado acaso— en las materias aludidas. Malas pasiones pueden, sin duda, contribuir: pero como revisten las exterioridades del honor, la integridad y el patriotismo, es inútil, ante el juicio público, tachar sus censuras atribuyéndoles deshonrosos motivos.

“No se extrañe, por tanto, que prediquemos hasta donde nuestro aliento lo permite, en la época actual de transición (porque lo es todavía) en contra de toda tentativa de operaciones que puedan prestarse á comentarios.

“Debe buscársele á la Regeneración—una vez terminado el período de guerra—ancha base de prestigio moral; pues de otro modo su reinado será transitorio y figurará en la historia nó como época, sino como accidente. No basta obrar honestamente—cómo sin duda se obró—porque es preciso que esa sea la creencia, no diremos de todos—porque eso es imposible—pero sí de la generalidad. *Vox populi vox Dei*”.

Es este el modo de pensar del eminente escritor de EL PORVENIR, sobre *empréstitos*, y á quien se atribuye que éstos constituyen la base de sus doctrinas financieras. Ninguna respuesta más oportuna ni mejor se puede dar aquí, en la actualidad, á los que, cegados por la pasión política, ponen en duda, sin más razón que su dicho, la moralidad regeneradora que se impone al país con sus hechos, mal que les pese á muchos rabiosos enemigos de la salvadora Regeneración.

Pasando ahora al asunto de millones, afirma el escritor de *La Revista* que los 450 millones de francos (\$ 90.000.000) que pasarán al dominio de Colombia, según el avalúo de la Comisión al caducar el contrato vigente, son *imaginarios*. Veamos sus palabras:

“¿ Valen los trabajos hechos en el Canal, los establecimientos, etc. 450 millones de francos? Sí, y nó. Esé valor es puramente relativo, condicional. Si continúan los trabajos del Canal, lo ya ejecutado valdrá 450 millones; si no continúan no valdrá *un centavo*.

“¿ Para qué servirán las excavaciones? Las casas de la línea del Canal nada valen porque no hay quien las ocupe.”

Contestamos: Pasarán á ser propiedad de Colombia, según el contrato actual y al caducar éste, lo que anotamos en seguida, valorado por la misma Compañía en liquidación:

“Campamento en la línea, casas etc.	\$ 9.000,000
“Hospital Central de Panamá.....	5.600,000
“Hospital de Colón.....	1.400,000
“Pesebreras y cuadras centrales.....	600,000
“Edificio para oficinas, morada particular del Director, quinta de recreo para el mismo, terrenos.....	5.250,000
“Sanitario de Taboga.....	465,000
“Total.....	\$ 22,315,000”

Algo más de *un centavo* valdría todo eso, en cualquiera época. Por lo pronto—y esto halagará á los *istmeños* anti-colombianos—esos edificios están en nuestro territorio y no se los pueden llevar ni para Cartagena ni para Bogotá, y cuando sea hora, como dice la anécdota: *de bebe leche con tu hermana* pediremos, y esperamos ser oídos, que esos edificios se cedan al Departamento de Panamá, que podrá destinarlos, si le place, á servir útilmente, así: el Hospital Central, se podría destinar para establecer allí el *Colégio Balboa* y las Escuelas Normales, de hombres y mujeres, que tan-

ta falta hacen en el Istmo para formar profesores idóneos é istmeños; la "Quinta Dingler", para Asilo; convertir el Sanitario, en Sanitario, en Casa de Orates ó Lazareto; el Hotel de la Compañía, en Palacio de Gobierno, con salones para la Asamblea Departamental y sus bajos para poner allí una Biblioteca pública; las otras casas que han servido a los Directores, en Palacio de Justicia y Comandancia Militar "Cristóbal Colón", para pasar allí el tren de empleados, y las oficinas públicas de la vecina ciudad; arrendar ó vender los edificios, cuyo uso no fuere necesario; las casas de la línea, para ofrecerlas como estímulo á las familias de inmigrantes que quisieran venir á cultivar la faja de terreno feracísimo que separa a Colón de Panamá.

Y téngase en cuenta que no incluimos en los millones que pertenecerán á Colombia los \$ 18.685,088 que valen las acciones del Ferrocarril de Panamá, porque este asunto es litigioso. Nosotros tratamos de *cosas claras*.

Que un francés, un capitalista, futuro accionista de la nueva empresa, dispute á Colombia los millones de pesos que le pertenecerán al caducar el contrato de 1878, para *salvar esa suma á los antiguos suscriptores*, lo concebimos naturalmente; pero que un *colombiano*, por el hecho de nacer en el Istmo, patrocine semejantes ideas, no lo concebimos, por más antipatriota y apasionado enemigo de la Regeneración que sea quien tales cosas diga; á menos que ese individuo, por causas conocidas ó nó, sufra de reblandecimiento cerebral.

Al tratar el escritor de *La Revista* de la situación del Istmo, reconoce que éste carece de vida propia; que siempre ha tenido vida artificial; que la situación en que nos encontramos es resultado de empresas absorbentes, como la del Ferrocarril y la del Canal; y que fomentando la agricultura y la industria se restablecerá el equilibrio económico. Estamos conformes con el articulista, más no lo estamos en el remedio que aconseja, á saber:

"Concluido el canal, convergerá hacia el Istmo el comercio de medio mundo, lo que causará un correspondiente movimiento de producción para satisfacer á necesidades imperiosas de este comercio. Además, ya para entonces habrán los istmeños adquirido la suficiente *experiencia* para contrarrestar crisis como la actual".

Ha habido tiempo para adquirir experiencia y no la hemos adquirido. "porque lo que se gana sin trabajo, se gasta fácilmente"; y es *imaginario* y quimérico, asegurar que abierto nuestro Istmo convergerá á esta zona de tierra el comercio de medio mundo, ó el de las tres cuartas partes; sí, pasará, llevándose nuestras miradas y con ellas nuestras esperanzas.

Istmeño como nosotros es nuestro amigo el Doctor Belisario Porras, y tan ilustrado como el escritor de *La Revista*; pero verdadero patriota. Porras escribía en 20 de Junio de 1884 unas "Notas sobre el Istmo", dirigidas á *Fabio* (*) de las cuales copiamos algunos apartes para que se vea pintado con imparcialidad, lo que fuimos, lo que somos y lo que seremos:

"Aquí se vive, parece, bajo la influencia de la idea evangélica, de que todo es pasajero en este mundo que el borde pisamos a cada paso de la tumba! Panamá ardiente, no ha tenido vida propia, ni asegurada y permanente.

"Escucha:

"Cuando colonia, los galeones de España tenían nerviosa á Panamá. Cajones van, cajones llegan, de oro puro, llenos de oro! y los cajones pasaban por el Istmo, dejando del que iba en polvo, granillos en la playa. Aquellas, cuentan, fueron glorias, esplendor,—grandezas hoy perdidas ya con la memoria del estupendo Morgan reservadas al arqueólogo futuro, en ruinas que esconden los jarales y el monte.....

"La vida entonces debió ser, como hoy, inestable, vida de pajarillo en rama, y vida de panguero en playa.

"Ahí viene un buque, muchachos, camarón seguro!.....

"Desde entonces Panamá es el Istmo, el Istmo es Panamá, y los dos, los mismos siempre. Las tierras del Estado incultas eran entonces, como hoy, y el *orejano*, el

(*) *Star & Herald* de 5 de Julio de 1884.

habitante de los pueblos, hombre con horizontes vagos, ganadero con una vaca para ordeñar por la mañana en invierno; gallinero con tres gallinas, una clüeca y además un gallo con cresta y papera; puerquero con la marrana de reglamento: y, en fin, agricultor con un tallo de plátanos *hartones*, un cercado de cañas dulces para hacer miel en verano y manojo de espigas sembradas de maíz, de arroz y de frijoles. No exagero. Viviendo de eso, contento y resignado, sabiendo sólo que ha de pagar al cura la primicia, y al gobierno algo así como diezmo, alcanzando su producción solamente al consumo diario, consumo en necesidades primitivas, toscas aún, estrechas y en pequeño número, ¿qué vida podrían dar á Panamá ni al Istmo esos pueblos? Ya lo hemos dicho, Panamá debió tener vida precaria é inestable, animada por esperanza sólo.

“Ahí viene un buque, muchachos, camarón seguro!”

* *

“El sol siguió calentando fuertemente y la vida continuó su curso trabajado, vida de estertores, como quien se debate entre angustias de muerte. Vigoroso pueblo! ¿Quién se echa al agua con la garganta bella del Istmo?”

“Un día, la luna se alzó al zenit, miró la mar, la hinchó y el flujo montó sus olas á la playa. Tú lo sabes. La California vino ó fué, gallarda, generosa, seductora, con sus trenzas rubias, su fama pregonada en todo el mundo. Eran entonces, los años de 1849, y los hombres corrieron del Septentrion y del Sur, de donde nacen Boreas y el Solano, presurosos á cortejar la Circe dardivosa. Panamá tuvo á Chagres y su garganta bella, ¿su garganta! esa de todos los tiempos su esperanza, y filtro, y red para coger al fuerte.....”

“Y los cajones iban, y los cajones fueron, de oro puro, llenos de oro! y los cajones pasaban por el Istmo, dejando del que iba en polvo, granillos en la playa.....”

“Edad nerviosa fué esa, Fabio. Codicia tenía un templo, entonces, y la Muerte, altares negros..... Se vivía corriendo, en sobresaltos, y se moría instantáneamente, al borde de un camino, al calmar la sed en el riachuelo, al subir la escalera y hasta mordiendo, lamas de un partano. Fröebel decía que se mascaban miasmas deletéreos en Chagres..... Se levantaron hoteles de improviso, licorerías, cafés; se fabricaron carrétas de un hachazo y se hicieron cajones para enterrar los muertos. Todo el mundo pasaba (Chagres apacible, llora tu edad pasada!), todo mundo pasaba por el Istmo, excepto aquel que escogía su residencia en Cocobró (*Cocoo grove*) vecino de él y al lado, en bóvedas estrechas.....”

“Y los cajones iban, y los cajones fueron, de oro puro, llenos de oro! y los cajones pasaban por el Istmo, dejando del que iba en polvo, granillos en la playa.....”

“¿Qué quieres? Cuando acabó la edad dorada de la California, con la terminación del Ferrocarril de Panamá, en 1855, las velas amaináronse. Chagres cayó, cayó Crucés; y Panamá sintió apenas pasar al mundo, percibió el olor de Europa, olor de ropa nueva, de encerado de cajas y aserrín,—y por los muelles de la nueva empresa se escurría la civilización intimidada.....”

“Llora, llora Panamá, tu insuficiencia.....”

* *

“Las épocas se suceden como la ola á la ola. Bajada la marea una vez, volvió á subir y está subiendo, subiendo con fuerza;—que es aguaje el último. Panamá querida!”

“Esta es la edad de plata. Puede llamársela así. Los hechos son los mismos que en Panamá la vieja y que en 1849. La agitación se reproduce; movimiento de hoteles y de cafés, movimiento en la línea del Canal; carretas van, los buques llegan y ciudadelas de tablas surgen de la tierra en esa línea.

“Actualmente se oye el ruido de los que desgarran el bosque virgen y el de las inmensas palas cavando el suelo. Al fin se hace el Canal! La plata abunda; y el hombre, el individuo para enriquecerse, no tiene más que aliarse con la muerte y echar

tremendos tajos en la selva, ponerse un delantal, fabricar durmientes ó hacer contratos con la Compañía. Abunda, sí, el dinero; más escasean los frutos. Todo es caro, inmensamente costoso; gallinas á \$ 1,50, una libra de carne á 5 reales, un litro de agua un real! Pesa tu carne carnicero, llena el pipote y vuela, tú, aguatero! Un día vendrá, no dudes, en que cese el ruido de las inmensas palas, y, y entonces..... Panamá la ardiente, verás por el Canal pasar, desde tu playa;—perdida tu esperanza,—los buques que llevan en su seno la civilización deseada.....

“Ahí pasa el buque, muchachos camarón perdido.

“La obra es colosal, empeño de las Naciones todas, necesaria. Con todo, para Panamá es un sueño delicioso pues no es el dinero riqueza, ni es rico un pueblo cuando ganan diez. La culpa no es del Canal, es claro, ni es culpable Francia en ello, ni Monsieur de Lesseps. Venga el Canal! Las riquezas vienen del suelo, de la industria, de la inteligencia esclarecida. Coge el viento en la odre, si deseas haberlas, encierra entre cristales esa luz y el aire oprime tus brazos...

“De ello brotan, no dudas, fecundos, permanentes, los frutos de tu dicha.

* * *

.....
“Pueblo, tu dolor me oprime!.....

.....
“Panamá la ardiente no tiene, pues, lo has visto, vida propia, existencia asegurada, estable. Todo parece ser precario en ella, pasajero: casas de tabla, teatros que tumba un ventarrón del Sur, cafés de un día, posiciones de barro, inconsistentes opiniones..... y, en fin la tumba, ¡oh transitoria vida! siempre abierta!.....

“Vivió en un tiempo Panamá, corriendo; California pasa, es agotable! y en otro tiempo esperando,—que su garganta es bella.—Cuando montó á la playa el flujo, levantó los muelles, Panamá, cuando la playa quedó enjuta, las casas crearon arbolillos en el techo, los muros, musgo espeso y jaramago.....

“¿Qué harás; ¡oh Panamá la ardiente! cuándo te corten la garganta bella?

.....
La transcripción, aunque larga, era necesaria y no necesita comentarios. El lector discreto los hará.

No obstante, hacemos presente que sin haberse cortado el Istmo, estamos llorando el “camarón perdido.”

Si no procuramos vida propia, estable; si no ocurrimos á la agricultura y á la protección de la industria del país, estableciendo cuanto antes las aduanas en el Istmo, no llegaremos jamas á restablecer el equilibrio económico perdido hoy.

Al abrir el canal colombiano nos sacrificamos estérilmente por el beneficio del comercio universal. “Nos abrimos las venas,—como nos decía no hace mucho el amigo Don Victor Dubarry—en bien de ese comercio, para luego morirnos por falta de sangre, de vida propia”.

El remedio aconsejado, esto es: “los intereses del Istmo exigen *perentoriamente* la concesión de la *prórroga*”, de nada serviría á las futuras generaciones, ni á las presentes del interior del Departamento, aun cuando sí reconocemos que serviría para restablecer en su puesto á “individuos que habían estado gozando de sueldos de \$ 300 y \$ 400 mensuales”, que hoy no tienen que comer porque “no habían tenido la cordura de economizar algo en previsión de un cambio cualquiera y porque “lo que se gana sin trabajo, se gasta fácilmente”. Mas si comparamos los beneficios momentáneos de esos individuos con los del resto del Departamento, con los de la Nación entera y con los de las futuras generaciones, comprenderemos que *no valen un centavo*.

Por otra parte: ni EL PORVENIR, ni nosotros, abogamos sistemáticamente en cerrar las puertas á un avenimiento con el representante del liquidador ó de la nueva compañía. Aquél ha dicho y nosotros hemos reproducido en estas columnas lo que sigue:

"A pesar de los repetidos actos de deslealtad que han caracterizado el manejo de la antigua Compañía del Canal con el Gobierno, y de los cuales es espécimen lastimoso la reciente comedia de la "lesión enormísima", al Gobierno *le será grato*, sin duda, entenderse con una sociedad francesa, *pero sin dejarse alucinar con argumentos sentimentales*".

Vamos á concluir.

No nos sorprende ni nos alarma que nuestro modo de pensar,—independiente como siempre,—acerca de la conveniencia de la celebración de un nuevo contrato, se califique de *servil* y con reticencias maliciosas, tan sólo porque aceptamos las ideas juiciosas razonadas y patrióticas, y no dogmáticas, de EL PORVENIR. Si por lo que pudiere convenir, por el momento, á los "individuos que habían estado gozando de sueldos de 300 y \$ 400 mensuales", y hoy no tienen que comer—como dice el escritor de *La Revista* y los que le hacen corro—cosa ésta de escaso valer ante los valiosísimos intereses de la Patria, que es la mayoría de los ciudadanos; si optáramos por la prórroga, que algunos pocos recomiendan antipatrióticamente—moviendo con maig-nidad la cuestión *istmeñismo* y *colombianismo*; si inconscientemente batiéramos palmas á los noveles corifeos de la opinión pública, seguros estamos de que otros calificativos más cristianos nos prodigarían.

Pero, repetimos, ni nos sorprenden ni nos alarman, ni nos afectan los que hoy, pública y privadamente, se nos dan. Creemos pensar bien y proceder honradamente. Nuestra conciencia es el mejor Juez.

(De EL OBSERVADOR, número 28 de 18 de Junio de 1890.)

NEGOCIO CANAL.

La proximidad de la llegada á Colombia del señor Wyse, comisionado por la Liquidación de la Compañía del Canal para tratar con el Gobierno sobre la prórroga y el artículo de *El Porvenir* de Cartagena titulado *El Canal*.—*Para verdades el tiempo* en el cual el colega se manifiesta rotundamente adverso á la prórroga del contrato, ha dado margen para que en estos últimos días, no sólo la prensa, sino también la generalidad de los ciudadanos se ocupen con calor de la conveniencia ó inconveniencia de la prórroga del contrato celebrado con la extinguida Compañía.

Este interés en el Istmo para ocuparse de este asunto, se explica razonablemente, pues para este Departamento es cuestión vital una pronta y feliz solución al negociado, porque cada día se hace más insoportable esta ya prolongada situación de expectativa.

Nos hemos ido ocupando en nuestra hoja de todas las facetas que ha ido tomando esta delicadísima cuestión, y desde que adquirimos el convencimiento de que legalmente el contrato celebrado con la antigua Compañía para la construcción y explotación de un canal, había caducado en virtud de la quiebra y la liquidación de haberes, nos pronunciamos por la celebración de un nuevo contrato, caso de que se formara una nueva compañía, cosa indispensable ya, con el capital necesario y compuesta de hombres serios y honrados, para llevar á feliz término la obra.

Nos pronunciamos y sostenemos la necesidad de un nuevo contrato, porque habiendo caducado el que teníamos celebrado por traspaso con la *Compagnie Universelle du Canal de Panamá*, á causa de su quiebra y consiguiente liquidación, no había ni háy contrato que prorrogar, á menos que, con menoscabo de las leyes, de los dos países interesados, Francia y Colombia, se quiera habilitar lo que legalmente dejó de tener fuerza y vigor.

Pero como en esto de la prórroga hacen hincapié algunos, vamos á aceptar la idea de ella y que se conceda, y preguntamos: Qué ventajas reportaría Colom-

bia en general y el Istmo en particular con ella ¿Qué garantías y seguridades reportarían los mismos accionistas?

Ningunas.

Colombia, porque perdería todos los derechos que en virtud del contrato mismo tiene adquiridos; derechos que no sólo son materiales, sino de un orden mucho más superior.

El Istmo, porque después del movimiento del trabajo que le traería la reanudación de las obras, perdería la oportunidad de adquirir para lo futuro una preponderancia verdadera, siendo Colombia parte bien interesada en la explotación y vigilancia del tráfico.

Y los accionistas, porque se quedarían atados á un contrato que se presta á toda clase de abusos, una de las razones principales por las cuales quebró la empresa primitiva, y hoy ven á punto de perderse sus ahorros si es que ya no los tienen perdidos.

El contrato que teníamos celebrado con la Compañía del Canal es tan defectuoso, tan incompleto, tan incoherente y tan contradictorio que no ofrece ninguna clase de garantías á nadie, y si se llegara á prorrogar no muy tarde tendríamos que atravesar la misma situación que atravesamos hoy, con notable perjuicio de los capitales comprometidos, del comercio universal y de los intereses de Colombia.

Sobre estos defectos apunta algunos *El Eventual* de Barranquilla, redactado por persona que ha residido mucho tiempo en nuestro Istmo y ha estado muy relacionado con el negocio Canal. Dice así:

“Es, por ejemplo, muy lamentable el que ningún artículo del tratado de concesión se ocupase de la situación que debía corresponderle á los colombianos en el personal de empleados y trabajadores de la Compañía que iba á formarse. Esa omisión dió por resultado que los colombianos fueron los menos favorecidos de los agentes de la Compañía, cuando se trató aprovechar de las prerrogativas de que gozaban, peruanos, chilenos, cubanos y hasta los más humildes empleados martiniqueños. Nuestro Gobierno tampoco se reservó ninguna vigilancia en los manejos de la Compañía. El empleo de agente fiscal no servía más que para mirar de lejos y por fuera, razón por la cual, sin duda, no fué debidamente atendido el informe del señor Tanco Armero. La falta de fiscalización dió por resultado que la Compañía pudo hacer la operación del *Panama Rail Road*, perjudicando el Tesoro Nacional en varios millones. Del mismo modo pudo adquirir en venta simulada, los terrenos llamados de la *Esplanada* en la ciudad de Panamá y otros que valen algunos miles, por un peso de ley.”

Y para enmendarlos dice:

“Para no incurrir de nuevo en semejantes engaños, deberán á nuestro juicio, introducirse y hacer parte fundamental del nuevo contrato las dos cláusulas siguientes:

1.º Habrá un director-inspector de nacionalidad colombiana con plenas facultades para inspeccionar todas las operaciones de la Compañía.

2.º Los colombianos empleados de la compañía serán considerados y tendrán las mismas prerrogativas que los empleados franceses.”

Pero tenemos aun más en contra de la prórroga y en favor de la celebración de un nuevo contrato.

El contrato caducado y espirante en el 92 si hasta allá se espera, es para la construcción de un “canal á nivel” al través del Istmo, cómo puede prorrogarse para un canal de ocho esclusas, sin que ocurra sustancial novación, novación peligrosísima para Colombia y también para los mismos accionistas?

Es necesario que nos convenzámos que hay asuntos que no pueden arreglarse sin pensarlo y sin meditarlo todo, para no caer precisamente en los mismos errores en que caímos y de los cuales está plagado el contrato en cuestión.

Nuestro amigo el doctor Urueta atribuyó los defectos que hay en ese contrato á falta de entusiasmo cuando se trató del asunto Canal, pero nosotros creemos que no fué falta de entusiasmo sino ligera y poca meditación en los resultados. Eso debe-

mos tenerlo en cuenta hoy para no proceder ofuscados por los intereses del momento: Dice así el doctor Urueta.

"En su origen la cuestión Canal de Panamá no despertó mayor entusiasmo en las esferas gubernativas; y lo demuestra el poco interés que se tomó el Gobierno de entonces en nombrar representantes colombianos que fueran á formar parte del Congreso de Geografía convocado en París en Mayo de 1879 bajo los auspicios de Mr. de Lesseps, con el objeto de examinar los diversos proyectos de canalización del Istmo Americano, y adoptar el mejor. Es cierto que el ingeniero Pedro Sosa figuraba en la lista de los miembros de ese Congreso; pero quizá no sería aventurado aseverar que aquel distinguido panameño concurrió como miembro de la Comisión internacional de ingenieros organizada por los señores Bonaparte Wyse y Reclus para explorar el Istmo, más bien que como delegado oficial.—Fué entonces que con el propósito de subsanar aquel increíble descuido de nuestro Gobierno, los miembros de la Sociedad Politécnica de Colombia residentes en París, tomámos la iniciativa de dirigir al señor Sergio Camargo, nuestro Ministro en Londres, una comunicación poniéndole de manifiesto que Colombia, la nación precisamente cuyos intereses iban á ser puestos en la balanza, no se hallaba representada en el Congreso que iba á reunirse. El Ministro Camargo correspondió al aviso haciendo nombrar al señor Andrés Santamaría y al señor Ordóñez, miembros representantes de Colombia; y en una muy atenta carta se sirvió excitar á la Sociedad Politécnica para que le designara uno de sus miembros y hacerlo nombrar representante. El señor Alejandro Restrepo fué nuestro candidato. Así hubo cuatro colombianos en aquella Asamblea."

Creemos dejar demostrada la necesidad que hay de que en caso de que se organice una nueva Compañía, lo que es indispensable y está en la conciencia de todos, se celebre un nuevo contrato, que éste sea claro, preciso y terminante, y que conste en él sin contradicciones ni inconsecuencias:

La posición que deben ocupar los colombianos en el personal de obreros y empleados, á fin de que no sean despreciativamente excluidos como en años anteriores;

Prohibición de traer obreros chinos y africanos que en lugar de fomentar la riqueza del país la chupan y aniquilan, y si se mezclan, degradan la raza;

Fiscalización por medio de un agente, del manejo económico de la empresa.

Fiscalización científica de los trabajos.

Prohibición de variar el plano adoptado por la Compañía y aprobado por el Gobierno, para evitar se vaya á la aventura como en la época pasada que no hubo ni un plano ni una ruta fijos, desbaratando lo que se hacía unas veces y otras abandonando obras que habían costado sumas ingentes;

Un plazo fijo para la construcción de la obra y en caso de imposibilidad por fuerza mayor, una prórroga razonable;

Suspendidos los trabajos sin la concurrencia de fuerza mayor, en qué número de meses ocurre la caducidad;

Que los tribunales del país sean los que conozcan de los asuntos de la Compañía;

Si se ceden tierras baldías, las condiciones en que éstas se cedan.

Y en fin, aclaración y buena redacción de todos aquellos puntos que en el contrato pasado, se prestan á disputa por falta de claridad y fijeza.

En nuestro próximo número, nos ocuparemos de la cuestión millones, de que se ocupa *El Porvenir* y que tanto ruido ha causado.

(De *El Cronista*, número 1.173, de 17 de Junio.)

París, Mayo 24 de 1890.

Excelentísimo señor Presidente:

Después de la carta que tuve el honor de dirigir el 18 de Marzo á Su Excelencia me he preocupado con la elección del Delegado cuya visita anuncié á Su Excelencia

y que debe tener por misión abordar con los representantes del Gobierno colombiano el examen de las cuestiones que interesan á Colombia y á la Empresa del Canal Interoceánico.

He querido, ante todo, enviar ante Su Excelencia un hombre eminente que goce de grande y legítima notoriedad y cuya personalidad fuese simpática á los miembros del Gobierno de la República de Colombia.

He creído que nadie satisface mejor esas condiciones como el señor Luciano Napoleón Bonaparte Wyse, antiguo oficial de marina, caballero de la Legión de honor, que obtuvo, en 1878, la concesión de la Empresa del Canal Interoceánico, que se recomienda por su carácter, su inteligencia, su conocimiento profundo de los asuntos del Istmo y que ha dejado en mi opinión, excelentes recuerdos en Colombia donde conserva numerosas é importantes relaciones.

El señor Wyse sale para Colombia el día 29 de Mayo y lleva mis plenos poderes.

Me permito suplicar á Su Excelencia que acoja á mi Delegado, único representante oficial y legal de los intereses franceses tan gravemente comprometidos, con la simpatía que siempre ha manifestado Su Excelencia por la grande obra cuya conclusión prosigo.

Contando con el espíritu de benévola equidad que anima á Su Excelencia, tengo la firme confianza de que al señor Wyse le sea dado arreglar con el Gobierno Colombiano las bases de soluciones que satisfagan á la vez los intereses de la República de Colombia y los de los obligatarios, acreedores y accionistas de la Compañía de Panamá.

Suplico al Excelentísimo señor Presidente, acepte el homenaje de mi respetuosa consideración.

El Liquidador,

H. MONCHICOURT.

Al Excelentísimo señor Presidente de la República de Colombia.



