

AFY 551 2

2

FERROCARRIL

Y

CANAL DE PANAMÁ.



BOGOTÁ.

IMPRESA DE VAPOR DE ZALAMEA HERMANOS.

FERROCARRIL

Y

CANAL DE PANAMÁ.

1884.

BOGOTÁ.

IMPRESA DE VAPOR DE ZALAMEA HERMANOS.

FERROCARRIL Y CANAL DE PANAMÁ.

ADVERTENCIA

Con el fin de que se comprenda mejor la cuestión que se ventila, por las personas que no estén bien inteligenciadas del curso que ha llevado, he creído conveniente copiar, como introducción, la siguiente importante nota del señor Conde de Lesseps, relativa al asunto :

Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá.—Número 62,556.—París, 4 de Octubre de 1883.

Señor Ministro.

He tenido conocimiento de la carta que me ha hecho usted el honor de dirigirme el 22 de Mayo último, y que me ha sido entregada por el señor Gil Colunje el 29 de Septiembre, después de las diversas conferencias que hemos tenido sobre los asuntos de la misión que él debía cumplir.

En las discusiones que ha habido con ocasión del reclamo de indemnización que el señor Gil Colunje estaba encargado de someter á la Compañía, se ha examinado seriamente el argumento principal que invoca usted en su carta. El consiste en decir que si la Compañía del Ferrocarril, en su calidad de usufructuaria

durante el tiempo de la concesión, no tiene indemnización que reclamar, puesto que la Compañía del Canal ha adquirido la mayor parte de sus acciones, no sucede lo mismo con el Gobierno colombiano, el cual, según el contrato de 5 de Julio de 1867, quedaba como propietario del Ferrocarril y debía volver á tomar la concesión en 1966, tocándole hasta esa época una renta anual de \$ 250,000.

Este argumento tenía efectivamente su valor antes de la ley de concesión del Canal, de 18 de Mayo de 1878, y no puede dudarse de que los autores de esta ley lo tuvieron en cuenta al adoptar sus disposiciones.

Me parece necesario recordar que habiendo obtenido la Compañía del Ferrocarril la concesión de un privilegio exclusivo, se redactó el artículo 11 del contrato de 1867, en previsión de que se hiciera daño á ese privilegio con la excavación de un Canal marítimo, fuera que la obra se emprendiese por el Gobierno mismo ó que se concediese á una Compañía. El Gobierno colombiano se constituía garante para con la del Ferrocarril, en el caso de que su privilegio fuese menoscabado por la competencia del Canal.

Cuando se trató, pues, de que el Gobierno colombiano acordara la concesión del Canal por la ley de 18 de Mayo de 1878, había dos intereses distintos que amparar, el de la Compañía del Ferrocarril, para con la cual estaba obligado el Gobierno por la garantía que le había dado, y su propio interés por la razón de los derechos que tenía como nudo propietario del camino y de la renta anual de \$ 250,000.

No me cansaré de rogar á usted que se fije bien en que la ley de concesión de 18 de Mayo de 1878, ha provisto á este doble interés.

Por su artículo 3.º dicha ley libertó al Gobierno colombiano de la acción de garantía á que estaba obligado para con la Compañía del Ferrocarril por el menoscabo hecho á su privilegio, imponiendo á la Compañía del Canal la obligación de entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril, ó en defecto

Canal debe en verdad coincidir con la reducción de los productos del Ferrocarril, y es tan cierto que el artículo 15 fué redactado bajo el imperio de esta previsión que él contiene una disposición en que se dice que la Compañía del Canal debe garantizar precisamente como minimum la percepción de la suma de \$ 250,000 que debía pagarse por la Compañía del Ferrocarril.

El Gobierno colombiano debe, pues, por sus proventos en los productos del Canal, recuperar así, y con creces, todas las ventajas que debían resultarle de la explotación del Ferrocarril y de la readquisición de la concesión, y no veo yo razón alguna capaz de justificar una indemnización que debería ser la compensación de los perjuicios que pudiese sufrir el Gobierno por la competencia ó la rivalidad del Canal.

Esta interpretación de la ley de 18 de Mayo de 1878, que parece conforme al derecho y á la equidad, no me ha permitido aceptar el principio en que se funda la demanda que me ha presentado el señor Colunje, y me complazco en creer que después de un nuevo examen adquirirá usted también la convicción de que la Compañía ha cumplido hasta aquí con todas las obligaciones que se le han impuesto, y que su deber es ahora acelerar tanto como sea posible los trabajos de ejecución para llegar al período en que ella divida sus productos con el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, en las proporciones que se han establecido.

Al terminar, debo expresar á usted cuánto me felicito por las relaciones que he cultivado con el señor Colunje, cuya distinción y cortesanía han estado constantemente de acuerdo con el carácter de la misión que se le confió.

Reciba el señor Ministro la seguridad de mi alta consideración.

El Presidente Director,

CONDE FERDINAND DE LESSEPS.

Señor Galindo, Secretario de Estado del Despacho de Hacienda.

FERROCARRIL Y CANAL DE PANAMA.


La circunstancia de no haberse podido llegar á un arreglo con la Compañía del Canal, sobre este importante negociado, no obstante que se han hecho grandes esfuerzos para ello; y el convencimiento que abrigo al mismo tiempo, de que el Gobierno tiene absoluta necesidad de darle una pronta y decisiva solución, me deciden á someter respetuosamente á su consideración, el resultado del corto estudio que he hecho de los contratos sobre que versa, con el fin de excitar á las personas competentes á tomar parte en el asunto, y dar al Gobierno una prueba de mis deseos de servirlo en esta ocasión, con mi pequeño contingente.

Dos contratos forman los elementos principales que deben tenerse presentes en este examen: 1.º el de 16 de Agosto de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, celebrado con la Compañía del Ferrocarril de Panamá; y 2.º el de 17 de Mayo de 1878, celebrado con el señor N. B. Wyse, para la formación de la Compañía, hoy ya organizada, bajo el nombre de "*Compañía universal del Canal del Istmo de Panamá.*"

Estos dos contratos han sido y son absolutamente independientes el uno del otro, y fueron celebrados con un intermedio de once años; pero hay en ambos una estipulación que ha venido á relacionarlos, y es la que se halla contenida en el artículo 2.º del primer contrato, que dice así:

"El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede á la Compañía para

“ la explotación del Ferrocarril, á no construir por sí,
“ ni conceder á persona ó compañía alguna, por cual-
“ quier título que sea, la facultad de establecer otro
“ camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá;
“ y se estipula igualmente que mientras subsista el
“ mencionado privilegio, el Gobierno no podrá em-
“ prender por sí, ni permitir que persona alguna em-
“ prenda sin acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía,
“ la apertura ó explotación de ningún Canal marí-
“ timo que comunique los dos océanos al través del
“ expresado Istmo de Panamá, al Oeste del Cabo Tibu-
“ rón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico.
“ Pero queda estipulado que el derecho que se concede á
“ la Compañía para dar su consentimiento no se extien-
“ de á que pueda oponerse á la construcción de un Ca-
“ nal al traves del Istmo de Panamá (*excepto en la ruta*
“ *del mismo ferrocarril*), sino solamente á que pueda
“ exigir un precio equitativo por tal privilegio, y como
“ indemnización *por los daños que pudiere sufrir la*
“ *Compañía del Ferrocarril por la concurrencia ó com-*
“ *petencia del Canal.*

“ Si al Gobierno de los Estados Unidos de Co-
“ lombia no le pareciere la suma que se exija por la
“ Compañía, equitativa, entonces será fijada por árbitros
“ en Nueva York ó Panamá, *el uno nombrado por el Go-*
“ *bierno y el otro por la Compañía;* y en caso de no
“ estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero,
“ cuyo fallo será sin apelación. Para pronunciar el fallo,
“ los árbitros tendrán en consideración los fundamentos
“ en que se apoya la Compañía y el informe que dará el
“ Gobierno sobre la materia, y en vista de ellos resolverán
“ sin apelación, lo que crean más justo y equitativo,
“  *la suma cualquiera que sea que definitivamente*
“ *se designe, corresponderá por mitad á la Compañía*
“ *del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.*”

Tales son los términos del artículo sobre el cual versan las cuestiones que tratamos de resolver; pero para poder entrar luégo en la cita y análisis del referente al de la Compañía del Canal en particular, que

