

10

AFZ

MISC. 1285

INFORME

que sobre el

CANAL INTEROCEANICO

publica

A. CURTIS LA NAUZE.

BOGOTÁ.

IMPRENTA I ESTEREOTIPIA DE MEDARDO RÍVAS.

1870.

adm - 1-07-97

388424

de la ...

AFZ4124

INFORME

QUE SOBRE EL

CANAL INTEROCEANICO

PUBLICA

A. CURTIS LA NAUZE.

Traduccion del Sr. Juan Antonio
Salazar i Morales.

BOGOTÁ.

—
IMPRESA I ESTEREOTIPIA DE MEDARDO RÍVAS.

—
1870.

En uno de los volúmenes de mi biblioteca,
rotulado: "Negociaciones Colombianas
sobre el Canal Interoceánico - 1866 a 1890 -"
se hallan reunidos los estudios y conceptos
mas competentes sobre ese asunto tras-
cendental.

L. G. O.

Se suplica al lector que en cada lugar lea las
cartas a que se hace referencia i que se encuentran
en el apéndice.

INFORME

QUE SOBRE EL

CANAL INTEROCEANICO

PUBLICA

A. CURTIS LA NAUZE.

Habiéndoseme suplicado por algunas personas que les mostrase la correspondencia relativa a mi mision a esta ciudad, i habiéndola puesto a su disposicion, creo conveniente suministrar a los miembros del Congreso i al público en jeneral de Colombia, que toma interes en la cuestion de un canal interoceánico, algunos informes que, siendo importantes en sí mismos, tambien ayudarán a los miembros de ambas Cámaras a llegar a un arreglo igualmente bueno para su pais i para las grandes naciones marítimas lejitimamente interesadas en la construccion de semejante canal; por esta razon, i por otras que se mencionarán en las siguientes pájinas, he sacado de mi libro de apuntamientos i de otras memorias, aquellos materiales mas íntimamente conexiados con la cuestion.

Habiéndose juzgado prudente en Lóndres que yo, en vez de acompañar un memorial fechado a 4 de enero último en aquella ciudad, dirijido al Gobierno de este pais (para que otorgase una concesion para la apertura de un canal por territorio colombiano) viniese a Bogotá, pasando, en primer lugar, a Washington i New-York para conferenciar sobre el mismo negocio, lo hice así; i a mi llegada a Washington obtuve prontamente, por conducto del Ministro inglés (a quien yo habia sido recomendado), una entrevista con el Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, señor Fish.

De él supe: “que en el caso de que los Estados Unidos obtuvie-
“sen la concesion, ellos, en su calidad de Gobierno, no pensaban
“contribuir con un solo peso para la hechura del canal, ya fuese
“en la forma de principal o de intereses; sino que, al contrario, se
“proponian presentar el tratado ante el Congreso, i pedir permiso
“a esa corporacion para otorgar un privilejio a una COMPAÑÍA PRI-
“VADA DE CIUDADANOS AMERICANOS que llevase a efecto la obra;
“pero esto sin garantía alguna de parte del Gobierno. Que en el
“caso de que el Congreso concediera este permiso, dicha com-
“pañía, segun la opinion del ministro, solicitaria sin duda au-
“silio en los mercados de Lóndres i Paris, donde las libras
“esterlinas eran mas abundantes que los pesos en New-York.”

Aunque entónces yo no estaba impuesto del tratado político
extraordinario i anticomercial que queria obtener el Gobierno de
los Estados Unidos del de Colombia, i cuyo Tratado haria natu-
ral i necesariamente imposible toda cooperacion de las nacio-
nes europeas, “le indiqué la casi certidumbre de que Inglate-
“rra i Francia se denegarian a contribuir con fondos algunos
“para una compañía constituida de semejante manera.”

Por razones que se mencionarán posteriormente, i que son
el resultado de conversaciones con *eminentes capitalistas* de New-
York, le manifesté, “que hallándose comprometidos tan grandes
“intereses comerciales, era natural que Inglaterra tomase un
“profundo interes en la construccion de este canal, i que para tal
“objeto nosotros estábamos preparados, i esperábamos conseguir
“el permiso para hacerlo, ya fuese solos, o en amigable asocia-
“cion con los Estados Unidos i Francia.”

En New-York supe, de boca de algunos de los hombres
de negocios mejor informados, i de aquellos que durante años
enteros han tomado tan profundo interes en este asunto, i que
por su íntimo conocimiento de las operaciones del Congreso
eran especialmente aptos para formar una opinion acertada, que
la ejecucion de este proyecto, segun lo habia propuesto su Go-
bierno, era casi desesperada, por las razones siguientes:

1.^a Suponiendo que el Congreso accediera a que se hiciese
una concesion a una compañía privada, difícilmente pudiera esta
esperar que Inglaterra o Francia contribuyesen con nada para

una compañía puramente americana, cuando toda la prensa de los Estados Unidos estaba en este momento, i habia estado durante el último año, ocupada en exhibir al público no solo los fraudes i escándalos en los que aparecen los nombres de personas tales como Fisk, Gould, Shell, Vanderbilt, Belden i otros, en conexión, no solo con algunas de sus mas grandes compañías públicas, como el ferrocarril del Erie, compañías de vapor &,^a sino en las maquinaciones mas infames, que han perjudicado la condicion financiera de su propio país, i paralizado el comercio extranjero. *

El señor Juan Ciscoe, Banquero eminente de Wall Street, me dijo que la conspiracion hecha para depreciar el oro, que tuvo lugar en setiembre último (en la que estaban envueltos varios de los principales hombres, i hasta algunos miembros de la familia del Presidente), habia perjudicado i hecho perder a la comunidad comercial de los Estados Unidos, por lo ménos 50 millones de pesos.

2.^a Aunque esto no fuera así, ¿qué motivo tendrían unos países cuyos lejitimos intereses en el canal eran tanto mayores que los de los Estados Unidos, en contribuir para un canal cuyo dominio deberia estar enteramente fuera de sus manos i en las de una potencia quizá hostil?

Por tanto me instaron a que obtuviese una concesion para una compañía comercial internacional: 1.^o por la obvia razon de que ella era la mas natural i propia; 2.^o porque el dinero se conseguiria así mas fácilmente en Europa; i 3.^o porque la introduccion del elemento inglés i frances en la Junta de Directores compeleria a adoptar i aseguraria el proceder honrado en materias de cuentas i finanzas.

Pero, por otra parte, estos señores no pensaban que el Gobierno de los Estados Unidos lograria jamas que el Congreso concediese un privilejio a compañía alguna para abrir el canal, i esto por la sencilla razon de que los intereses de los ferrocarriles son ya tan omnipotentes en el Congreso, que solo aquellos que están bajo el dominio de la compañía "Union del Pacífico"

* Véanse en el Apéndice el extracto de periódicos americanos i la carta de un comerciante de New-York.

ámpliamente, mencionando en sustancia lo antedicho, el resultado de mi visita a Washington i New York, i finalmente la propuesta que estaba autorizado para hacer a nombre de una compañía inglesa. Añadiéndole que “aunque nosotros “sentiamos no haber estado en el campo tan pronto como “nuestros amigos americanos, yo confiaba todavía en que “las superiores ventajas ofrecidas por nuestra compañía comercial, *no política*, inducirian al Gobierno de Colombia a “considerar sus propuestas favorablemente.” Todo lo cual escuchó el señor Presidente mui atentamente, i se sirvió añadir que “esperaba dentro de pocos dias poder abrir la discusion de “nuestra propuesta, porque para ese tiempo se habria obtenido ya “alguna decision sobre el Tratado que entónces se estaba discutiendo, siendo esta la única dificultad para tratar con nosotros “al presente.”

Yo me aproveché de la oportunidad para informar al Presidente de que habia escrito al Sr. Dr. Zapata sobre el asunto de “la carta de introduccion,” i de mis razones para hacerlo; i él tuvo la bondad de asegurarme que no se habia intentado hacerme desaire alguno, sino que se habian practicado las investigaciones indispensables para preparar el camino a futuras negociaciones.

Habiendo aguardado hasta el sábado 7 de mayo la publicacion de mi carta del 27 de abril, destinada para el Senado, logré una cita para el lunes 9 con el señor Secretario de Relaciones Exteriores, i le espuse que por consideraciones a aquellos a quienes represento, (personas a quienes quizá ocurriria toda compañía de los Estados Unidos que lograrse la concesion, solicitando dinero para construir el canal), yo debia echar ménos la publicacion de mi carta del 27 de abril. Díjome que él habia dirigido una comunicacion ál Senado, (pero esta no se habia tomado en consideracion), i habiéndole yo explicado porqué exigia una publicacion específica, se ofreció a hacer insertar mis dos cartas (de 25 i 27 de abril), en el “Diario Oficial,” periódico del Gobierno en el que tenia autoridad inmediata; i que tambien solicitaria del Editor del “Diario de Cundinamarca” que insertase la carta del 23 de abril, juntamente con los extractos del “Heraldo de Nueva York,” ACERCA DELA DE CADENCIA DEL COMERCIO AMERICANO &.^a &.^a

Mi carta fechada a 13 de mayo fué escrita a consecuencia de haber aparecido en el “ Diario Oficial ” solo una de las cartas (la de 25 de abril), nada importante bajo este aspecto ; i de no haberse publicado los demas documentos en el periódico de Cundinamarca.

Como ellos no han aparecido todavía, ni yo he recibido contestacion alguna a mi carta del 13 de mayo ; estando comprometidos graves intereses, i conociendo especialmente la responsabilidad que recaeria sobre mí por los que tengo el honor de representar, he adoptado con repugnancia esta forma para dar publicacion a aquellos documentos, i deseo ardientemente que ántes de que se dicte decision alguna respecto a la adopcion o rechazo del Tratado, nuestra propuesta sea definitivamente considerada por parte del Gobierno.

El escritor de un panfleto que acaba de publicarse, indica mui claramente los beneficios de una compañía internacional ; i adicionando algunos de sus argumentos, i tambien en respuesta a algunas objeciones que he oido desde que vine a Bogotá, respecto a la posibilidad de que este canal se construya por medios privados, someto algunas noticias estadísticas interesantes al conocimiento del público.

Durante los dos años que terminaron en marzo de 1869, se hicieron transacciones en el mercado de Lóndres, representando un capital de ciento veinte millones de libras esterlinas (600 millones de pesos), ascendiendo el interes pagadero en Lóndres anualmente, por tales empréstitos extranjeros i coloniales, a veintiocho millones quinientas mil libras esterlinas (\$ 142.500,000.)

Tomo esto de documentos oficiales, a saber, de la *Revista del mercado de dinero*, (marzo de 1870) :

Se ha hecho mencion en estas páginas de la relativa posicion e influencia de los ferrocarriles americanos i de su marina comercial. Ese pais puede señalar con orgullo el desarrollo de los primeros. Con el mayor interes cito del periódico “ El Ferrocarril Americano,” de Nueva York, 1870, lo siguiente :

En 1850, dicha República abrió.....	7,475	millas.
En 1860.....	28,771	—
En 1870.....	48,860	—

Dejando todavía mas de 27,000 millas de caminos proyectados i en progreso. PERO ESTA MISMA GRANDEZA, ESTA CONSIDERABLE PROPIEDAD, ÍNTIMAMENTE LIGADA, E IDENTIFICADA CON MILLONES DE SUS HABITANTES, ES LA QUE, EN LA OPINION DE LOS HOMBRES MEJOR INFORMADOS, ESTORBARÁ LA CONCESION DE UN PRIVILEJIO A CUALQUIER COMPAÑÍA DE CANALIZACION.

Sinembargo, cuando volvemos a los informes de su marina comercial, vemos cuan infinitesimales, i anualmente disminuyendo, son sus intereses, tanto en la construccion de buques como en el comercio de transporte ; i ¿hai racionalidad en suponer por un momento, que una Nacion en tales circunstancias tenga los mismos intereses lejítimos en construir un canal, solamente para potencias marítimas (pacíficas), como Inglaterra, Francia, la Alemania del norte i otras muchas naciones europeas, infinitamente de menor importancia política o nacional ?

Estracto lo siguiente de un informe presentado por la comision especial del Congreso, sobre las CAUSAS DE DECADENCIA DEL COMERCIO I DE LA MARINA AMERICANOS, que se leyó en Washington el 15 de diciembre de 1869. Presidente el honorable Juan Lynch.

“Los delegados de Nueva York presentan los siguientes hechos a la consideracion de la comision especial nombrada por el Congreso para que investigue LAS CAUSAS DE LA DECADENCIA DEL COMERCIO I MARINA AMERICANOS &,” e instan para que inmediatamente se tome alguna providencia que impida * *la total destruccion del comercio americano internacional*, i manifiestan su creencia de que la prosperidad de una Nacion se refleja en la prosperidad de su marina comercial.”

Despues de indicar que el negocio de construir buques, ha pasado a otras manos especialmente a las de los ingleses, el informe prosigue diciendo :

“Antes de 1868 el puerto de New-York sostenia no menos que 20 prominentes astilleros, empleando en el todo, no menos que 20,000 artesanos hábiles, i 1,000 jóvenes en calidad de aprendices que se instruian en varios oficios. En el dia esos

* Las palabras puestas en bastardilla son del orijinal.

“astilleros o han dejado de existir o están en inacción, no ha-
 “llando ocupacion 1,000 artesanos hábiles, ni teniendo 100
 “aprendices estímulo para estudiar el arte.”

I no se exajera en el citado memorial el lamento que se hace por la rápida i progresiva decadencia de su marina comercial i de sus industrias ; que por las mismas causas mencionadas por la comision, la baratura de material i trabajo en Inglaterra, i el venenoso influjo de los derechos protectorales en los Estados Unidos, no solo esta industria se ha ausentado de allí sin esperanzas de que vuelva, sino que el comercio de transporte ha pasado tambien a otras manos.

Los siguientes datos estadisticos, de vital importancia para los que están lejítimamente interesados en la apertura de un canal interoceánico, están demostrados con la mayor claridad en los últimos “ Informes de la junta de comercio,” i de ellos tomo lo siguiente :

	Buques que han entrado.	Toneladas.
Británicos-----	25,542	9.241,526
Estranjeros-----	17,474	4.086,062
	<hr/>	<hr/>
	42,816	13.327,588
	Buques que han salido.	Toneladas.
Británicos-----	29,346	10.476,337
Estranjeros-----	18,688	4.171,861
	<hr/>	<hr/>
	48,034	14.648,698

“ Al analizar el tonelaje empleado en nuestro comercio en
 “ 1669, los hechos mas importantes son *el constante incremento de*
 “ *la marina británica, i el continuado decremento de la americana,* que
 “ antiguamente era una competidora mui poderosa.

“ Siendo el número de buques americanos que han entrado
 “ a nuestros puertos en el año último solo 350, registrando
 “ 346,620 toneladas ; contra 451 buques en 1868 registrando
 “ 434,908 toneladas ; miéntras que en 1861, 1,932 buques ameri-
 “ canos llegaron registrando no menos de 1.647,076 toneladas.”

“ El tonelaje de Rusia, Suecia, Noruega, Hanover, Holanda,
 “ Béljica, España, Italia, Austria i Grecia exhibe un pequeño in-
 “ cremento. El de Dinamarca, Prusia, Schleswig Holstein i

“Lunemburgo, Mecklenburgo, Oldemburgo, las ciudades Ansiáticas i los Estados Unidos ha decrecido.”

De esta suerte en el número de los citados buques que han entrado, mas de 42,000, i de los que han salido, mas de 47,000 eran ingleses i extranjeros, contando los americanos únicamente ; 350 !; al mismo tiempo que en *tonelaje* en ámbos casos el exeso de los británicos i extranjeros sobre los americanos, fué cerca de catorce millones ! *

Sinembargo, apesar de estos hechos, pueden hallarse personas que sostengan que para asuntos comerciales los ciudadanos de los Estados Unidos están mas interesados en la construccion de un “canal interoceánico” que atraviase el territorio colombiano, que las grandes naciones marítimas del mundo!; i aún mas, que esas naciones deben suministrar los medios para construir este gran camino, tan valioso para ellas, a los ciudadanos de los Estados Unidos, cuyo Gobierno, sinembargo, tendria al mismo tiempo la benevolencia de tomar por su cuenta el fijar i coleccionar los impuestos que deberian pagar las naciones que lo usasen; i tambien, (presumimos que seria para la proteccion del comercio o para compeler al pago puntual de los susodichos derechos), para construir i conservar arsenales ** i fortificaciones a lo largo de sus costas!

La propuesta de los capitalistas ingleses es de una naturaleza diferente: creyendo seriamente que esta grande obra cosmopolítica (la mas magnífica en su idea como esperamos que lo será en su ejecucion, que haya sido emprendida por el hombre) ha de ser de un carácter eminentemente pacífico, ellos ofrecen, ya sea sin ausilios o en amigable asociacion con otras naciones, abrir este estrecho a la marina del mundo, convidando al comercio de todas las naciones, con moderadas tarifas, para el mutuo beneficio de los que contribuyen con el capital. I ya han ofrecido al Gobierno de Colombia condiciones liberales para obtener este permiso, ademas de las grandes ventajas que se le seguirán a

* La relacion de los buques que han cruzado el canal de Suez, se encuentra en el Apéndice.

** El Diccionario de Webster da la siguiente definicion de ARSENAL:

Depósito o almacén de armas i elementos de guerra. Un establecimiento público para la fabricacion de máquinas de guerra i marina, o para restaurarlas.

este país con la apertura de un canal ; i están prontos para colocar en sus manos la suma exigida por la lei, como testimonio de su buena fé ; dejando las alianzas i negociaciones políticas que hayan de resultar de tal empresa a los respectivos Gobiernos de aquellas naciones cuyos ciudadanos contribuyan a la grande obra.

Parece, pues, mui de sentirse que hubiesen de cerrarse las presentes sesiones sin llegar a un favorable arreglo de esta cuestion ; especialmente cuando las circunstancias indican una fácil solucion. Desde la primera semana del mes pasado, despues de la suspension de la discusion en abril, se sabia bien que el Tratado orijinal (político), habia sido tan modificado por el Senado que habia perdido su valor a los ojos de los Estados Unidos (cuya prensa no considera aún el Tratado orijinal digno de su aceptacion) ; i que su excelente Representante en esta capital, no ha vacilado en declarar, así en público como en privado, (i tenemos razon para creer que tambien en círculos oficiales), la casi certidumbre de la no aceptacion o su rechazo por el Congreso de los Estados Unidos. I esto sin haber recibido todavía las modificaciones de la Cámara de Representantes.

Bajo estas circunstancias seria mui conveniente para el Gobierno de Colombia el aceptar la propuesta hecha por una compañía comercial internacional, para lo cual, yo, como representante de los capitalistas ingleses, estoi pronto a colocar la cuota necesaria (ya sea el todo, la mitad o la tercera parte) del “ dinero de fianza. ” Haciéndolo así, se ahorraria la demora de un año (sin contar los graves gastos que tendran que sufrir todos los que tienen que ocuparse en la negociacion), se aproximaria la época en que la República empezaria a participar de los productos, al paso que asegurándose el principio de la obra para una época inmediata, se daria a las respectivas compañías tiempo para arreglar los detalles ; i haria memorable en los anales de Colombia i del mundo entero el Congreso de 1870.

A. Curtis La Mause.

Bogotá, 9 de junio de 1870.