

# A P E N D I C E .

## NÚMERO I.

Estracto de la carta de un eminente ciudadano de Nueva York, profundamente interesado en la apertura del Canal interoceánico.

Nueva York, marzo de 1870.

Mui señor mio :

Las razones por qué he insistido *siempre* e insisto *ahora* en la importancia de dar al canal un carácter internacional, en vez de hacerlo exclusivamente americano, son :

1.<sup>a</sup> Es mui justo que el tráfico europeo con el Océano Pacífico, que es enteramente igual en valor, si no mayor que el nuestro, tome participacion en la construccion del canal i en sus ventajas cuando se concluya.

2.<sup>a</sup> Mediante este plan se evitarán las rivalidades i celos nacionales, con las complicadas demoras que provienen de ellas.

3.<sup>a</sup> Los mercados de dinero de Europa, como tambien los de América, quedarán abiertos a la Compañía para asegurar el capital necesario para construir el canal, que costará a lo ménos \$ 100.000,000 para hacerlo bastante profundo i ancho, a fin de que pasen las mas grandes clases de vapores del Océano i los buques de vela, sin esclusas, en cualquiera línea que se adopte.

4.<sup>a</sup> El Canal así quedará independiente, como debe serlo, de todos los ferrocarriles rivales al traves de nuestro continente i el Istmo, cuyos verdaderos intereses están en demorar i frustrar el proyecto.

5.<sup>a</sup> Las tres grandes potencias marítimas Inglaterra, Francia i los Estados Unidos, firmarian con mucho gusto un tratado que garantizase la neutralidad i proteccion del Canal durante la paz i la guerra, cuyos respectivos ciudadanos, cediendo a un noble impulso, habrian contribuido con su dinero a ejecutar una obra digna del progreso intelectual del siglo XIX.

6.<sup>a</sup> Una obra de esta especie seria mejor inspeccionada i ejecutada por *una empresa individual que por un Gobierno*, (porque este seria mucho mas lento i gastador en la construccion del canal.) Todo lo que se necesita de los gobiernos es la ayuda que las corporaciones i los individuos no puedan dar, como buques para reconocer las rutas ; garantía de interes sobre el capital durante la construccion, i tratados de neutralidad durante la paz i la guerra.

7.<sup>a</sup> El privilegio que diese el derecho de vía al traves del Istmo, poseido por una mitad de americanos i otra mitad de ingleses, (o una tercera parte Ingleses, una tercera parte franceses i una tercera parte americanos), los pon-



dria en estado de organizar compañías en sus respectivos países, para recaudar el capital necesario de la manera que lo permitiesen las facilidades de su respectivo mercado de dinero. Los europeos pudieran así recaudar su dinero sin la garantía de un Gobierno; los americanos podrían verse forzados a recaudar el suyo con una garantía, pero esto no importaría; pues cada parte quedaria obligada a suministrar su proporcion a prorata de los fondos necesarios para construir el canal, cualesquiera que fuesen los costos.

8.<sup>a</sup> Todos los pormenores relativos a la construccion de la obra, el manejo, la rata de los dividendos sobre el capital, el fijar los derechos sobre el comercio de cada pais, a fin de que pueda hacerse equidad i justicia al comercio de cada nacion, pueden arreglarse de antemano.

Al señor A. Curtis La Nauze. &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup>

---

## NÚMERO II.

### CARTA NÚMERO 1.<sup>o</sup>

*Señor.*

Bogotá, 23 de abril de 1870.

Como en la conversacion que me cupo el honor de tener con usted i con el señor doctor Camacho Roldan el jueves pasado, respecto al canal interoceánico, hizo usted mension del interes marítimo de los Estados Unidos de América, me permito enviar a usted adjuntos algunos extractos del informe oficial presentado por la "Comision especial nombrada por el "Congreso americano "para investigar las causas de la decadencia de la marina americana," i me tomo la libertad de someter a la consideracion de usted las siguientes observaciones :

Por los actos adjuntos verá usted que los intereses marítimos de los Estados Unidos, son hoy casi insignificantes, mientras que por otra parte, es incontestable que el interes de los ferrocarriles en ese pais es omnipotente. En otras palabras : mientras que el primero ha ido decayendo invariablemente, el segundo se ha ido desarrollando hasta que ha alcanzado i alcanza cada dia proporciones maravillosas.

Es tan grande el interes político del Gobierno americano en poseer el canal, que él indudablemente trata de poder hacerlo por sí, o si no logra esto, impedir que otros lo hagan. Como este interes se limita al Gobierno únicamente, éste al fin ocurrirá al Congreso para ver los medios de ejecutar la obra; pero, como he dicho ántes, siendo el interes de los ferrocarriles omnipotente (en el Congreso) nunca se le concederán esos medios, i nunca se llevará a cabo la obra; de esta manera quedará satisfecho hasta cierto punto el interes político de los americanos, (puesto que ninguna otra potencia po-





que la Gran Bretaña ganó, durante el mismo tiempo, 986715 toneladas, mas de 30 por 100.....”

“Es todavía mas notable el cambio ocurrido en los negocios de importación i esportación de América en buques extranjeros. En 1850, 75 por 100 del total de nuestras importaciones i esportaciones se embarcaba en buques americanos. En 1855, 75 por 100 iba en buques americanos, i 25 por 100 en buques extranjeros. En 1869, 34 por 100 en buques americanos, i 66 por 100 en extranjeros. Nuestras esportaciones se han duplicado desde 1863, miéntras que la proporción de ellas que se conduce en buques americanos ha caído de 67 a 34 por 100.

“Cerca de 70 por 100 de las importaciones de la gran ciudad de este país, se hace en vapores extranjeros.”—

---

### Política inglesa i francesa.

“La Inglaterra tiene, entre Sur i Norteamérica, nueve líneas directas ; tres líneas salen directamente de Southampton para el golfo de Méjico ; una para Tampico, Méjico ; otra para Aspinwall, i la tercera para Puerto Cabello, Venezuela.”

“Tambien hai tres líneas que salen directamente para las costas del Atlántico en Suramérica.

“Panamá es el punto de partida de cuatro líneas de vapores ingleses.

“Hai dos líneas para la costa occidental de Africa, i ámbas salen de Southampton.

---

### Insuficiencia de las líneas americanas.

“Es mui notable el contraste entre la actividad desplegada por las naciones extranjeras, i la falta de ella que se manifiesta en la nuestra.

“Durante el año que terminó en 30 de junio de 1869, los Estados Unidos pagaron por servicio postal de correos \$ 1.101674, de la cual suma, \$ 336163 se pagaron a países extranjeros. Nosotros tenemos solo dos líneas de vapores correos en el Atlántico. En el lado del Pacífico tenemos una que va a San Francisco. Por todo no hai mas que 30 vapores empleados en este servicio, de los cuales el correo del pacífico tiene 14.

La Compañía británica “*Peninsular and oriental*” sola emplea 49, de los cuales, 46 son portadores de correos para el Este i la Australia.

.....“La Gran Bretaña paga, el mínimun, por servicios postales \$ 5.500,000, de los cuales da \$ 2.000,000 a las líneas que comunican con el continente americano.....”

---

Respecto de lo que antecede, i especialmente por lo que hace a la Compañía de vapores de la Mala Real del Pacífico, a que se ha hecho alusion,



llamo con todo respeto la atencion de V. E. a un artículo editorial del “Sun” de Nueva York correspondiente al 19 de marzo de 1870, i que lleva el encabezamiento siguiente :

“ LA RUTA AL ORIENTE.”

“El ferrocarril del Pacífico contra el Istmo del Darien.”

La navegacion por vapor a California eclipsada.—Lo que hace la ruta por tierra.—Los cargamentos para San Francisco trasportados en quince dias. Trátase de abandonar la ruta del Istmo.—Disparates i malos manejos de la Compañía de correos del Pacífico.—”

En este artículo, del cual espero poder enviar a V. E. un ejemplar, se trata del fin probable de la Compañía de correos del Pacífico ; miéntras que, por otra parte, puedo agregar que una de nuestras compañías, la de Cunard, prepara en este momento seis nuevos buques de vapor para la línea que hace el servicio a Nueva York, i estos existirán ademas de los muchos que hoi posee, i a un costo de mas de £ 100,000 (\$ 500,000) cada uno.

Soi de V. E. obsecuente servidor,

A. CURTIS LA NAUZE.

---

NÚMERO III.

*Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores.—Seccion 1.<sup>a</sup>—Número 5—Departamento de negocios extranjeros.—Bogotá, abril 27 de 1870.*

Señor Secretario del Senano de Plenipotenciarios.

Remito a usted la traduccion de un memorial dirijido a este Despacho por el señor A. Curtis La Nauze, a nombre de una compañía extranjera, que pretende obtener privilejio para la escavacion de un canal interoceánico en territorio colombiano i de la cual se dice apoderado.

El Poder Ejecutivo se ha limitado a disponer que dicho memorial se trasmita al Senado de Plenipotenciarios, i se abstendrá de entablar negociacion alguna relativa al asunto del canal, miéntras no se resuelva definitivamente sobre el Tratado ajustado el 26 de enero último con los estados Unidos de América.

Sírvase usted, señor Secretario, dar cuenta de esta nota i del documeto que la acompaña a esa honorable Corporacion.

Soi de usted atento servidor,

FELIPE ZAPATA.



## NÚMERO IV.

*Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de lo interior i Relaciones Exteriores.—Número 5.—Sesion 1.ª—Departamento de negocios extranjeros.—Bogotá, abril 27 de 1870.*

Señor A. Curtis La Nauze.

El memorial que usted dirigió a esta Secretaría el 25 de los corrientes, sobre la concesion de un privilejio prra abrir un canal por el Istmo colombiano, se ha pasado en esta fecha al Senado de Plenipotenciarios.

Debo agregar para conocimiento de usted, que el Poder Ejecutivo se abstendrá de entablar toda negociacion relativa al asunto mencionado hasta que no se haya resuelto en definitiva sobre el Tratado ajustado con los Estados Unidos de América, cuya discusion se halla pendiente en el Senado de Plenipotenciarios.

Soi de usted atento servidor,

FELIPE ZAPATA.

---

## NÚMERO V.

CARTA NÚMERO 3.º

Bogotá, abril 27 de 1870.

Señor:—Acabo de saber por nuestro Ministro el señor Bunch, que cuando se discutia hoi en el Senado el Tratado relativo al canal interoceánico, manifestó usted que “yo no habia traído siquiera una carta de recomendacion.”

Me apresuro, a nombre de las personas a quienes represento, a recordar a usted que nuestro Ministro recibió instrucciones del Gobierno británico, con fecha 4 de enero último, para que recomendase nuestra solicitud, i que, en consecuencia, él dirigió una nota en ese sentido a este Gobierno.

Cuando mis principales de Lóndres me enviaron a esta capital, no consideraron que despues de la mencionada recomendacion de nuestro Gobierno, pudieran ellos por su parte dar una que fuera de mas peso que la de autorizar-me para poner a disposicion de este Gobierno las cantidades que se exijan como garantía de nuestra buena fe, de la manera que lo manifesté a U. claramente.

En conclusion me permito añadir que, cuando se creyó conveniente que yo pasara, ántes de todo, a Wshington para tratar de este asunto con el Gobierno i con algunos de los ciudadanos de los Estados Unidos, se me dieron cartas de recomendacion, no solo para ciudadanos particulares, sino que mi Gobierno me recomendó al Ministro británico en Washington, quien me procuró todas las entrevistas i recomendaciones que se creyeron necesarias.



Ojalá usted se sirva enviar copia de esta carta al Senado, con lo cual me hará usted un gran favor.

Tengo el honor de suscribirme de usted, señor, obsecuente servidor,  
A. CURTIS LA NAUZE.

A S. E. el señor doctor Felipe Zapata &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup>

---

## NÚMERO VI.

*Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores.—Número 7.—Sesion 1.<sup>a</sup>—Departamento de negocios estranjeros.—Bogotá, abril 28 de 1870.*

Señor A. Curtis La Nauze.

Se ha pasado al Senado de Plenipotenciarios una traduccion del memorial de usted, fechado el 27 de los corrientes i que ha sido recibido hoi en este Despacho.

Lo comunico a usted en respuesta a dicho memorial, i me suscribo su atento servidor.

FELIPE ZAPATA.

---

## NÚMERO VII.

CARTA NÚMERO 4.<sup>o</sup>

Bogotá, 13 de mayo de 1870.

A su excelencia el señor doctor Felipe Zapata.

*Señor :*

Permitame usted llamar su atencion ácia el “Diario Oficial” de 11 de los corrientes, en el cual solamente se ha publicado mi carta a usted de 23 de abril último ; e igualmente recordar a usted, que usted tuvo la última vez que tuve el honor de ver a usted, la bondad de ofrecerme que mi otra carta de 27 del pasado apareceria al mismo tiempo que la primera. Me permito suplicar a usted, que haga que se rectifique aquella omision, haciendo publicar en el dicho periódico, mi citada carta lo mas pronto posible.

Tambien he visto con pena que la otra relativa a la decadencia del comercio americano, i la cual, usted propuso que se insertara el “Diario de Cundinamarca,” no se ha publicado.

Esperando el favor de una respuesta, tengo la honra de quedar de usted su mui obediente servidor,

A. CURTIS LA NAUZE.



## NÚMERO VIII.

### El terror pánico a causa del oro en Nueva York.

EXTRACTO DE UN ARTÍCULO ORIGINAL DE TRES COLUMNAS DE LONJITUD.

Periódico de Filadelfia, 27 de setiembre de 1869.

Las desvergonzadas especulaciones hechas en Nueva York la semana pasada, su enorme cantidad, la ruina que causaron i el desconcierto de todos los negocios del tráfico del país, se recordarán por largo tiempo. Su curso i resultados asombraron hasta a las que se habian comprometido en ellos, acostumbrados como están “a jugar con trampas en la calle de Wall,” i toda la fábrica rentística pudiera haberse venido abajo temblando sobre nuestras cabezas, si no hubieran intervenido el Gobierno i la buena fortuna para beneficio del público. Así fué que las operaciones de los especuladores trastornaron todos los mercados, paralizaron el comercio, hicieron fluctuar el oro al 40 por ciento, las acciones de los ferrocarriles en algunos casos al 30 por ciento, deprimieron las del Gobierno al 20 por ciento, i destruyeron completamente los cambios extranjeros.

.....El viérnes 24 de setiembre, reventó la ampolla. Las calles comerciales de toda ciudad grande de la Union, se llenaron de turbas de jente conmovida, gritando i abalanzándose desatinadamente acá i allá, procediendo como locos, miéntras tanto nada valia el crédito de los hombres mas acaudalados..... En aquel día los “Osos” (esto es, los que venden en las bolsas para hacer bajar las acciones), deseaban arreglarse i necesitaban hacerlo : así la ciudad era recorrida en busca de dinero, todo se sacrificaba para coleccionar fondos para comprar oro, los empréstitos del Gobierno no se vendieron en algunos casos con pérdida de 20 por ciento : en tanto que las acciones tenian meramente un valor nominal de  $\frac{1}{2}$  por 100 a  $2\frac{1}{2}$  por 100 por día (igual a 182 a  $912\frac{1}{2}$  por 100 por año.)

A las diez de la mañana de aquel día el oro estaba a 150. A las once a 155. A las once i veinte minutos, a 160. A las once i treinta, a  $162\frac{1}{2}$ . Este fué el mas alto precio rejistrado. Unos pocos minutos mas tarde bajó hasta 144, mientras que a las once i cincuenta i nueve subió otra vez a 160. A medio día a 155, cuando a las doce i treinta, 133 era el mejor precio que se daba.

En la Bolsa del oro i al rededor de todas las calles habia un tropel embriagado de jente gritando, mientras que a medida que se esparcia la noticia por la ciudad, fluían torrentes a aquel punto a ver lo que estaba sucediendo. Las fluctuaciones eran tan vastas i rápidas que los indicadores telegráficos por cuyo medio se manifiesta el precio desde la Bolsa del oro a los Bancos i a las oficinas de los corredores, no maniobraban *por haberse derretido los alambres a causa del calor de la corriente.*



En la Bolsa del oro, se compraban millones sobre millones para sostener el precio, siendo una venta comun cinco millones de pesos en un solo lote. Un corredor, Alberto Spiers, quedó por algun rato atolondrado de ajitacion : un individuo le envió una carta amenazando matarlo “si intentaba otra vez comprar oro.” El leyó la carta, i luego exclamó, “que él era el hombre a quien se dirigía, que necesitaba cualquier suma hasta cinco millones i los desafiaba a que lo fusilaran !” Cuando el precio bajó hasta 133, él continuó ofreciendo comprar millones a 160 !, i finalmente sus amigos lo sacaron en peso.....

El formidable Fisk estaba en “Broadway,” observando lo que se trasluciese, i los jefes de la conspiracion estaban ocupados en todos los barrios, favoreciendo su progreso, i a las 11.½ las cosas realmente parecian como si fuera a haber un pánico que lo arrebataría todo delante de sí. La ajitacion de Nueva York se reflejó en toda ciudad americana, siendo las escenas ejecutadas en el cambio tales, que estaba fuera del poder de toda pluma el describirlas.....

Los lectores extranjeros preguntarán ¿quién causó esta gran conmocion ? Si ellos quieren echar una mirada retrospectiva ácia la historia financiera de América durante unos pocos meses i ver quienes eran los principales actores, en los “jugadores de bolsa de las oficinas del os fondos públicos” i en “las guerras de los ferrocarriles” entre sí, podrán fácilmente fijar la responsabilidad. ¿Quién otro tendría el atrevimiento de afrontar, con la esperanza de ganancia, una crisis financiera en los Estados Unidos, que no fuese Fisk, Gould, i “el círculo del Erie.” ?

“El Sol” de Nueva York da los nombres de los principales conspiradores, (que son cerca de 20, incluyendo miembros de casas de comercio), i que disponian de cuarenta millones de pesos de capital, dos o tres Bancos, el ferrocarril del Erie, el Tribunal del juez Barnards (1), el círculo de la Corporacion de la ciudad de Nueva York (se dice que eran interesados que sabian los los secretos del Departamento del Tesoro), todos estos se reunieron en la que se cree la mas inicua i gigantesca conspiracion formada para dominar los mercados organizados en Nueva York.

El “Ledger de Filadelfia” comentando estas cosas. Las instituciones de la “Bolsa del oro” i el “Banco del cambio del oro,” organizado para estimular esta clase de juegos, i al mismo tiempo que para facilitar a hombres sin capital el comprar i vender por millones, ( hecho notorio), dice : denunciarlos a ellos, a la manía que periódicamente se apodera de la comunidad por especular, es inútil, pues hai poco motivo para esperar que cualquiera censura pública respecto de las deshonorrosas i locas operaciones de las juntas de oro i de capitales de Nueva York, en dos o tres dias de la semana pasada, efectúe alguna reforma sobre aquellos que habitualmente se ocupan en esto...

Este augurio previsor se ha cumplido demasiado triste i literalmente, por el espantoso estado de las cosas revelado al público en las columnas del “He-



raldo de Nueva York” i en las del Sol,” de 19 de marzo, donde, bajo epígrafes sentidos, como los de “Titanes de ferrocarriles,” “El combate por cinco millones de pesos.” “Estraños descubrimientos,” “Robos omnipotentes,” “Tretas, tramas i pillajes,” se esponen por estenso los fraudes perpetrados contra los infelices tenedores de vales de la Compañía del gran ferrocarril del Erie; i bajo los epígrafes de “Conspiradores i Ladrones,” hallamos nombres tales como Fisk i Gould, Shell i Vanderbilt, como actores principales.

## NÚMERO IX.

EXTRACTO DE LA RELACION PRESENTADA POR LA “COMPAÑÍA DEL CANAL DE SUEZ.”

Naturaleza de los buques que han cruzado el canal de noviembre a abril.

Inglaterra.....	80	.....	Toneladas.	56,052
Francia.....	44	.....		54,390
Ejipcios.....	23	.....		17,666
Austriacos.....	18	.....		14,625
Italianos.....	14	.....		7,386
Rusos.....	11	.....		4,178
Suecos.....	4	.....		4,000
Alemanes.....	4	.....		880
Prusianos.....	2	.....		3,015
Turcos.....	1	.....		342
Holandeses.....	4	.....		3,200
Españoles.....	3	.....		528
Portugueses.....	1	.....		369
Americanos.....	00	.....		.....
Total de buques...	209	.....	Toneladas.	146,631

Segun este extracto, la tercera parte de los buques que han cruzado el canal son ingleses; pero él no da una idea esacta del tránsito, porque muchos buques de guerra de otras naciones estuvieron presentes en el acto de la inauguracion, i la Inglaterra no estuvo propiamente representada; pero siempre resulta que de 209 buques ingleses i de otras naciones, con 146,631 toneladas, que han cruzado el canal, no se encuentra uno americano.

FIN.