# INFORME

AFY 5459

SOBRE

## EL C[illegible] DEL QUE HAN SEGUIDO

Y

EL ESTADO EN QUE SE ENCUENTRAN LAS RECLAMACIONES PENDIENTES

CON LA COMPAÑIA DEL CANAL DE PANAMA.

BOGOTÁ.
IMPRENTA, PLAZA DE SANTANDER-EDITOR, N. TORRES.
1884.

# INFORME

## SOBRE EL CURSO QUE HAN SEGUIDO Y EL ESTADO EN QUE SE ENCUENTRAN LAS RECLAMACIONES PENDIENTES CON LA COMPAÑÍA DEL CANAL DE PANAMÁ.

---

Señor Presidente:

Ha tocado á la presente Administracion la delicada tarea de reclamar y exigir de la Compañía del Canal el cumplimiento de las valiosas obligaciones contraidas á favor de la República, la una por lo relativo al pago de los gastos que ocasione la fuerza militar destinada á mantener el órden y dar seguridad al tránsito interoceánico, en la via de este tránsito ocupada por los trabajos de excavacion del Canal, al tenor de lo estipulado en el artículo 8.° del contrato de concesion, y la otra por el pago de la indemnizacion que se reservó la República, como parte del precio de la próroga del privilegio del Ferrocarril de Panamá por 99 años, al tenor de lo pactado en el artículo 3.° del mismo contrato de concesion, referente al 2.° del de 5 de Julio de 1867, celebrado con la Compañía del Ferrocarril, en que dicha indemnizacion fué estipulada.

Y como la Compañía del Canal se niega á satisfacer una y otra obligacion, es preciso que la República justifique ante la opinion del mundo civilizado, que será en definitiva el tribunal que juzgue esta causa, no solamente que ella no exige un ápice más de aquello á que tiene derecho conforme á la letra y al espíritu de los pactos, sino que, apreciadas estas cuestiones desde el punto de vista de la liberalidad y munificencia desplegadas por la República en el contrato de concesion del privilegio, la conducta

de la Compañía es á todas luces parsimoniosa é injusta. De la primera parte de esta demostracion se encargan las piezas oficiales que contiene la presente exposicion; para la última bastan, en mi concepto, las breves observaciones de que paso á ocuparme.

Incurriría en injusta omision si no dejara consignado en este informe que estas reclamaciones han sido dirigidas, como los demas Secretarios de Estado lo saben, por vuestra iniciativa y por el persistente empeño con que habeis sostenido en el Consejo de Gobierno los derechos de la República.

El privilegio de concesion para la apertura de un Canal interoceánico al traves de nuestro Istmo y para el monopolio exclusivo de esta comunicacion por 99 años, no tiene en el mundo sino otro de la misma clase al cual deba compararse:—el de la concesion para la apertura del Canal de Suez; y comparada con ésta, la que Colombia ha hecho á favor de la Compañía del Canal de Panamá, reviste proporciones de liberalidad, acaso indefensables por los que las otorgaron, si se tienen en cuenta nuestros derechos de soberanía sobre aquel territorio, las graves responsabilidades que la República acepta, haciéndose garante de la seguridad de aquel tránsito, y la justa proporcion en que, bajo el punto de vista puramente financiero, deberian dividirse los provechos del monopolio, entre el soberano y dueño del territorio, y el dueño del capital puesto en la obra.

Me limitaré á hacer la comparacion sólo sobre tres puntos de los dos contratos, para que resalten la inmensa liberalidad de Colombia en la concesion hecha á favor de la Compañía del Canal de Panamá, y la falta de reciprocidad con que ésta procede en el trato de las reclamaciones pendientes con el Gobierno.

Sean estos tres puntos:

*1.° La constitucion del privilegio para la ejecucion de la obra.*

La del Canal de Suez se contiene en el artículo 1.° del *firman* de concesion de Mohammed Said, Virey de Egipto, de 30 de Noviembre de 1854, que en el texto frances dice así:

Article premier.—M. Ferdinand de Lesseps constituera une compagnie dont nous lui confions la direction, sous le nom de Compagnie universelle du canal maritime de Suez, pour le percement de l' isthme de Suez, l' exploitation

d' un passage propre à la grande navigation, la fondation ou l' appropriation de deux entrées suffisantes, l' une sur la Méditerranée, l' autre sur la mer Rouge, et l' établissement d' un ou de deux ports.

La nuestra se define en la cláusula segunda del artículo 1.° del contrato de concesion de 20 de Marzo de 1878, que á la letra dice así:

2.ª Desde la aprobacion por el Congreso colombiano del presente contrato para la apertura del Canal Interoceánico, el Gobierno de la República no podrá conceder á ninguna compañía ó individuo, bajo cualquier título que sea, el derecho de construir otro Canal que ponga en comunicacion los dos océanos á traves del territorio colombiano, ni construirlo por sí mismo. Si los concesionarios quieren construir una via férrea como auxiliar del Canal, el Gobierno (salvo los derechos existentes) no podrá conceder á ninguna Compañía ó individuo el derecho de establecer otra via férrea interocéanica, ni hacerla por sí durante el tiempo concedido para construir el Canal y para usarlo.

Los términos de la concesion de Suez, que ni en el artículo copiado, ni en ningun otro hace mencion de un derecho de monopolio ó privilegio para la comunicacion de los dos mares á traves de aquel Istmo, han dado lugar, como se sabe, (muy injustamente, en mi concepto), á que una porcion muy considerable de la opinion pública de Inglaterra haya sostenido que puede y debe obtenerse la concesion para la apertura de un segundo Canal, considerada la insuficiencia del actual para el expedito y rápido paso de las naves y los altos derechos de tránsito (10 frs. por tonelada) que pagan los armadores ingleses que representan el 75 por ciento de los buques que transitan por el Canal.

El señor de Lesseps ha ensordecido á la Europa defendiendo su derecho de monopolio, no incluido literal pero sí virtualmente en la concesion, y aunque los Ministros de la Corona lo han reconocido en el contrato con él celebrado para la apertura de un segundo Canal, hasta el momento en que escribo estas líneas no se sabe que el Parlamento inglés haya pronunciado su fallo sobre el particular.

Qué diferencia entre los términos de las dos concesiones!

*2.° Concesion de tierras.*

Nada hay en la concesion de Suez, á este respecto, que pueda igualar la magnificencia de la concesion colombiana. Por

el artículo 4.° del contrato la República dá á la Compañía, á título enteramente gratuito, como auxilio para la ejecucion de la obra 500,000 hectáreas de las tierras baldías de la privilegiada garganta, con las minas que ellas contengan.

*3.° Participacion de utilidades.*

El Gobierno Egipcio estipuló para sí, por el artículo 5.° del Firman de concesion un 15 por 100 de los beneficios netos de la Empresa desde el día de la apertura del Canal. Nosotros nos hemos contentado con 5 por 100 del producto bruto durante los primeros 25 años; 6 por 100 durante los segundos; 7 por 100 durante los terceros; y 8 por 100 en los últimos 24 años de la duracion del privilegio.

La diferencia entre las dos participaciones es enorme en contra de Colombia.

Tengo á la vista, publicadas en el *Economista de Lóndres* de 28 de Julio último, la cuenta de los productos y gastos del Canal de Suez en 1882, y de ella resulta que el producto bruto de todas las entradas del Canal ascendió en dicho año á... £ 2.484,600

Y los gastos á..... 264,000

O sea el 10½ por 100 del producto bruto.

La proporcion entre la renta y los gastos decrece rápidamente en favor de la primera. Hecha la comparacion con los resultados obtenidos en 1873, se ve que miéntras las entradas han aumentado en 150 por 100, los gastos sólo han crecido en 17¾ por 100, como resulta de los siguientes guarismos:

| | 1882 | 1873 | aumento en 1882 |
|---|---|---|---|
| Entrada | £ 2.485,000 | £ 991,000 | £ 1.494,000 |
| Gastos de explotacion | 265,000 | 225,000 | 40,000 |
| Proporcion entre unas y otros | 10½% | 23½% | |

El 15 por 100 de los beneficios netos de la Empresa que, conforme al artículo 5.° del Firman de concesion, corresponde al Gobierno Egipcio, ha debido, pues, tomarse sobre el 89–50 por 100 del producto bruto, deducidos únicamente los gastos de conservacion y explotacion del Canal, que fueron, como se ha dicho, de 10–50 por 100, lo que equivale al 13–42 por 100 de la totalidad del producto bruto.

No se ha tomado así, porque el Gobierno Egipcio ha