

consentido en que la Compañía deduzca ó le ponga en cuenta para liquidar su parte, además de los gastos de explotacion, £ 1.004,200 para pago de intereses de la Deuda, intereses y fondo de amortizacion de las acciones, y fondo de reserva, como si la parte que en un contrato se compromete á suministrar el capital no tuviera que suministrarlo á sus propias expensas y no á costa de los otros socios.

Tomando una hipótesis absurda, cual es la de que los productos del Canal de Panamá se detengan por un siglo por venir en la misma cifra en que hoy están los de Suez, la diferencia contra la República entre su participacion y la que estipuló y debia recibir el Egipto, es la siguiente, calculada sobre un producto bruto estacionario de £ 2.484,600.

8-42% sobre dicha suma, diferencia entre 13-42 y 5 por 100 que toma Colombia durante los primeros 25 años £ 5.230,075

7-42% en los segundos 25 años en que Colombia recibe 6 por 100..... 4.608,925

6-42% en los terceros 25 años en que Colombia recibe 7 por 100..... 3.887,775

Y 5-42% en los últimos 24 años en que Colombia recibe 8 por 100..... 3.231,960

Total..... £ 16.958,735

O sean \$ 84.793,675

Es, pues, extraño que la Compañía á favor de la cual hemos hecho tan valiosas concesiones, haya ideado el medio de una operacion destinada exclusivamente á borrar ó hacer perecer por confusion ó amalgamacion de las dos empresas (la del Ferrocarril y la del Canal) nuestro derecho á la indemnizacion estipulada como parte del precio de la próroga del privilegio por 99 años en el contrato de 5 de Julio de 1867, y se deniegue á aprobar la Convencion celebrada con su Agente en esta ciudad para el pago de la fuerza militar destinada á dar seguridad al tránsito, por la módica suma de \$ 88,000 anuales.

Tenia el deber legal y moral de dejar consignados en este informe, de una manera tan clara como incontrovertible, los fundamentos del derecho que asiste á la República para reclamar el

pago de estas sumas, y creo haberlo hecho en los precedentes razonamientos y en las piezas oficiales que á continuacion se insertan.

FIRMAN DE CONCESSION de S. A. Mohammed-Said, Vice-Roi d' Egypte.

Notre ami M. Ferdinand de Lesseps ayant appelé notre attention sur les avantages qui résulteraient pour l' Egypte de la jonction de la mer Méditerranée et de la mer rouge par une voie navigable pour les grands navires, et nous ayant fait connaître la possibilité de constituer, à cet effet, une compagnie formée de capitalistes de toutes les nations, nous avons accueilli les combinaisons qu' il nous a soumises, et lui avons donné, par ces présentes, pouvoir exclusif de constituer et de diriger une compagnie universelle pour le percement de l' isthme de Suez et l' exploitation d' un canal entre les deux mers, avec faculté d' entreprendre ou de faire entreprendre tous travaux et constructions, à l' charge para la compagnie de donner préalablement toute indemnité aux particuliers en cas d' expropriation pour cause d' utilité publique ; le tout dans les limites et avec les conditions et charges déterminées dans les articles qui suivent.

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.

Art. 2. Le directeur de la Compagnie sera toujours nommé par le gouvernement égyptien et choisi, autant que possible, parmi les actionnaires les plus intéressés dans l' entreprise.

Art. 3. La durée de la concession est de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du jour de l' ouverture du canal des deux mers.

Art. 4. Les travaux seront exécutés aux frais exclusifs de la Compagnie, à laquelle tous les terrains nécessaires n' appartenant pas à des particuliers seront concédés à titre gratuit. Les fortifications que le gouvernement jugera à propos d' établir ne seront pas à la charge de la Compagnie.

Art. 5. Le gouvernement égyptien recevra annuellement de la Compagnie quinze pour cent des bénéfices nets résultant du bilan de la Société, sans préjudice des intérêts et dividendes revenant aux actions qu' il se réserve de prendre pour son compte lors de leur émission et sans aucune garantie de sa part dans l' exécution des travaux ni dans les opérations de la Compagnie ; le reste des bénéfices nets sera réparti ainsi qu' il suit.

75 pour 100 au profit de la Compagnie.

10 pour 100 au profit des membres fondateurs.

Art. 6. Les tarifs des droits de passage du canal de Suez, concertés entre la Compagnie et le vice-roi d' Egypte et perçus par les agents de la Compagnie seront toujours égaux pour toutes les nations, aucun avantage particuliers ne pouvant jamais être stipulé au profit exclusif d' aucune d' elles.

Art. 7. Dans le cas où la Compagnie jugerait nécessaire de rattacher par une voie navigable le Nil au passage direct de l'isthme, et dans celui où le canal maritime suivrait un tracé indirect desservi par l'eau du Nil, le gouvernement égyptien abandonnerait à la Compagnie les terrains du domaine public aujourd'hui incultes qui seraient arrosés et cultivés à ses frais ou par ses soins.

La Compagnie jouira, sans impôts, desdits terrains pendant dix ans, à partir du jour de l'ouverture du canal, - durant les quatre-vingt-neuf ans qui resteront à s'écouler jusqu'à l'expiration de la concession, elle paiera la dîme au gouvernement égyptien; après quoi, elle ne pourra continuer à jouir des terrains ci-dessus mentionnés qu'autant qu'elle paiera au dit gouvernement un impôt égal à celui qui sera affecté aux terrains de même nature.

Art. 8. Pour éviter toute difficulté au sujet des terrains qui seront abandonnés à la Compagnie concessionnaire, un plan dressé par M. Linant-Bey, notre commissaire ingénieur auprès de la Compagnie, indiquera les terrains concédés, tant pour la traversée et les établissements du canal maritime et du canal d'alimentation dérivé du Nil, que pour les exploitations de culture, conformément aux stipulations de l'art. 7.

Il est, en outre, entendu que toute spéculation est, dès à présent, interdite sur les terrains du domaine public à concéder, et que les terrains appartenant antérieurement à des particuliers, et que les propriétaires voudront plus tard faire arroser par les eaux du canal d'alimentation exécuté aux frais de la Compagnie, paieront une redevance de... par feddan cultivé (1) (ou une redevance fixée amiablement entre le gouvernement égyptien et la Compagnie.)

Art. 9. Il est enfin accordé à la Compagnie concessionnaire la faculté d'extraire des mines et carrières appartenant au domaine public, sans payer des droits, tous les matériaux nécessaires aux travaux du canal et aux constructions qui en dépendront, de même qu'elle jouira de la libre entrée de toutes les machines et matériaux qu'elle fera venir de l'étranger pour l'exploitation de sa concession.

Art. 10. A l'expiration de la concession, le gouvernement égyptien sera substitué à la Compagnie, jouira sans réserve de tous ses droits et entrera en pleine possession du canal des deux mers et de tous les établissements qui en dépendront. Un arrangement amiable ou par arbitrage déterminera l'indemnité à allouer à la Compagnie pour l'abandon de son matériel et des objets mobiliers.

Art. 11. Les statuts de la Société nous seront ultérieurement soumis par le directeur de la Compagnie et devront être revêtus de notre approbation. Les modifications qui pourraient être introduites plus tard devront préalablement recevoir notre sanction. Lesdits statuts mentionneront les noms des fondateurs, dont nous réservons d'approuver la liste. Cette liste comprendra les personnes dont les travaux, les études, les soins ou les capitaux auront antérieurement contribué à l'exécution de la grande entreprise du Canal de Suez.

Art. 12. Nous promettons enfin notre bon et loyal concours et celui de tous les fonctionnaires de l'Égypte pour faciliter l'exécution et l'exploitation des présents pouvoirs.—Caire le 30 Novembre 1854.

(1) Le feddan égyptien correspond à peu près à un demi-hectare.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Número 1,140—Sección 1.ª—Ramo de Negocios generales—Bogotá, 20 de Abril de 1883.

Señor Secretario de Relaciones Exteriores.—Presente.

El Presidente desea, con el carácter de urgente, enviar, si es posible por el próximo vapor, un Agente Fiscal á Europa, con el objeto de que trate con el señor de Lesseps la manera de arreglar satisfactoriamente con la República, la parte de indemnizacion que ésta se reservó al tenor de lo estipulado en el artículo 2.º del Contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre privilegio para la construccion del Ferrocarril de Panamá, concordante con lo pactado en el artículo 3.º del Contrato de 20 de Marzo de 1878, para excavacion del Canal Interoceánico; para que oiga ciertas proposiciones que hacen los acreedores extranjeros para la celebracion de un nuevo convenio, y para otros asuntos importantes de diversos Departamentos de la Administracion.

La única partida á que pueden imputarse los gastos que ocasione el envio de este Agente, es la del artículo 80 del Capitulo 30 del Presupuesto, correspondiente á esa Secretaría.

Espero, pues, que usted se sirva ponerse de acuerdo conmigo para acordar la manera de despachar este Agente, que lo es el señor doctor Gil Colunje, y si el nombramiento debe hacerse por ésta ó por esa Secretaría.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

*Estados Unidos de Colombia—Poder Legislativo—Secretaría del Senado.
Bogotá, 1.º de Mayo de 1883.*

Señor Secretario de Hacienda.

Tengo el honor de comunicar á usted las conclusiones siguientes aprobadas por el Senado de Plenipotenciarios, en diversas sesiones secretas:

1.ª Trasmítase al Poder Ejecutivo copia del dictámen jurídico del señor doctor José Maria Rubio Frade; y manifiéstesele que el Senado veria con agrado que ese dictámen se tuviera presente al redactar las instrucciones definitivas que deben darse al Comisionado á quien se encargue la gestion;

2.ª Dígase al Poder Ejecutivo que sin que el Senado pretenda ingerirse en la direccion que debe darse á la reclamacion que se trata de hacer, seria muy conveniente que el Comisionado á quien se encargue la gestion hiciera su viaje pasando por la ciudad de Nueva York, á fin de recojer datos seguros sobre los términos del convenio amigable, celebrado entre la Compañía del Canal y la del Ferrocarril de Panamá;

3.ª El Senado confia en que el Poder Ejecutivo cuidará de que no sufran menoscabo los intereses de la República, por causa de la escritura de traspaso de la Renta del Ferrocarril de Panamá, la cual renta deberá ser puntualmente aplicada al pago de los intereses y del capital de \$ 3.000,000, sin que en ningun caso se omita dar noticias á la Nacion y al Congreso de la amortizacion periódica de los Bonos de la Compañía del Ferrocarril;

4.ª Excítase además al Poder Ejecutivo para promover lo conveniente á fin de que, á pesar de la reunion de las acciones del Ferrocarril y del Canal de Panamá en unas mismas manos, no vaya en ningun caso á ponerse en peligro el derecho perfecto de la República á la renta de \$ 250,000, hasta el año de 1966, á virtud de la concesion del privilegio para la construccion de aquel Ferrocarril; y para que la Compañía del Ferrocarril conserve éste en perfecto estado de servicio hasta la fecha indicada de 1966, en que la empresa debe pasar al dominio directo de la República;

5.ª Excítase al Poder Ejecutivo para que arregle con el señor doctor Rubio Frade el valor de sus servicios y dé cuenta al Congreso para votar la partida correspondiente.

Adjuntos á esta nota encontrará usted las instrucciones que han de darse al Agente Fiscal de la República en Europa, que recibí de usted personalmente; así como tambien copia del dictámen jurídico á que se alude arriba.

Soy de usted atento seguro servidor,

Clemente Salazar M.

DICTAMEN del doctor Rubio.

Señores de la Comision del Senado.

Con el objeto de llenar el encargo que recibí de formular una demanda reclamando los derechos de la Nacion, respecto á la indemnizacion que le corresponda en el valor de los perjuicios que sufra la Compañía del Ferrocarril de Panamá, por la apertura del Canal, y manifestar los motivos que haya para no intentar por ahora esa demanda, he estudiado lo mejor posible, las estipulaciones establecidas sobre esta materia, en la modificacion 2.ª hecha por la ley 46 de 16 de Agosto de 1867, al contrato de 5 de Julio del mismo año, y la 3.ª que hizo la ley 28 de 1878 al contrato de 20 de Marzo del mismo año, y con ese estudio he formado el siguiente concepto:

Por la modificacion 2.ª hecha por la ley 46 de 1867 se estableció que el Gobierno no podía, durante el tiempo del privilegio de la Compañía del Ferrocarril, y dentro de cierta zona del Istmo de Panamá, construir, ni permitir que otra persona construyera otro camino de carriles de hierro, ni canal al traves de dicho Istmo, sin acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía, pero quedó establecido, que el derecho que se concedió á esa Compañía para dar el consentimiento, no se extendia á que pudiera oponerse á la construccion del canal, sino *solamente al derecho de exigir un precio equitativo* por tal privilegio y como indemnizacion de los daños que pudiera sufrir por la concurrencia ó competencia del canal. El Gobierno se reservó el derecho de calificar de equitativo ó nó equitativo el precio de la indemnizacion. Si el Gobierno no lo juzga equitativo, ese precio se debe fijar por un arbitramento, y el que definitivamente se designare corresponde por mitad á la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.

Segun esta estipulacion es potestativo para la Compañía del Ferrocarril exigir ó no la mencionada indemnizacion: puede prescindir de ese derecho; pero en todo caso que por prescindir de él ó dar su consentimiento tácito ó expreso, reciba directa ó indirectamente una indemnizacion, el Gobierno tiene el derecho

claro, de que la estimacion de esa indemnizacion se le someta para su calificacion, y si no la cree equitativa, exigir que se haga por arbitramento y se le dé la mitad del precio que se fije definitivamente.

Por la modificacion 3.^a de la ley 28 de 1878 al contrato de 20 de Marzo del mismo año, la Compañía del Canal se obligó para con el Gobierno, en el caso de que el trazado del Canal comprendiera cierta zona del Istmo de Panamá, á entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá; ó pagarle á esta Compañía una indemnizacion, que establecería en los términos previstos por la ley 46 de 16 de Agosto de 1867.

Esta estipulacion está de acuerdo con la de la ley 46 citada. Contiene una disyuntiva: ó una inteligencia amigable con la Compañía del Ferrocarril de Panamá; ó pagarle á esta Compañía una indemnizacion que se establecería conforme á la ley citada. Como el segundo término de esta disyuntiva comprende todo caso en que se dé una indemnizacion, es claro que la inteligencia amigable del primer término debe ser una inteligencia amigable sin indemnizacion alguna.

Es por lo mismo claro el derecho del Gobierno para exigir la mitad del valor de la indemnizacion en los términos expresados, siempre que de la investigacion de las operaciones ejecutadas por dichas Compañías resultare que la del Ferrocarril ha recibido cualesquiera clase de indemnizacion, para dar su consentimiento ó prescindir de sus derechos.

Pero hay otro punto que juzgo de mucha importancia, y es el siguiente:

Si la Compañía del Canal, para burlar los derechos del Gobierno, en punto á la indemnizacion que le corresponde, ha hecho operaciones que manifiesten la intencion positiva de inferir á la Nacion esa injuria ó perjuicio á sus intereses, ó que sean contrarias al espíritu y letra de lo estipulado en el contrato, la Nacion puede demandar los perjuicios que le resulten por esas operaciones, si averiguados los hechos puede probarse que dicha Compañía ha procedido con dolo ó en términos que infringen el contrato.

Si, como se dice, la operacion hecha por la Compañía del Canal, para libertarse de pagar al Gobierno su parte de indemnizacion, es simplemente el hecho de adquirir á un alto precio una mayoría de las acciones de la Compañía del Ferrocarril, para apoderarse del gobierno de ésta y no exigir la indemnizacion de que se trata, cuya operacion sería contraria á los intereses de la misma Compañía del Ferrocarril y cedería sólo en provecho de la Compañía del Canal, accionista en mayoría—esa operacion que es manifiestamente contraria á los principios de legislacion universal, no creo que el Gobierno de Colombia deba aceptarla como inocente y lícita, ya que más bien puede calificarse de dolosa y contraria al espíritu del contrato.

El Gobierno al establecer esta estipulacion con la Compañía del Canal, procedió indudablemente bajo la base de la existencia real de la Compañía del Ferrocarril con un Gobierno libre que pudiera exigir la indemnizacion de que se trata: en la inteligencia natural de que esa Compañía no cedería grátiis un derecho tan valioso; y el concepto fundado en los principios de derecho de que esa Compañía no podía ser privada de la libertad de hacer uso de ese derecho. Si la operacion mencionada contradice esta inteligencia natural del contrato, el Gobierno no puede aceptarla por ser contraria á lo estipulado.