

hasta 1966 en que la empresa debe volver íntegramente al dominio de la República.

Esta accion fué expuesta por el infrascrito al Senado en la última sesion secreta en que se trató de este asunto; fué acogida con aprobacion por los miembros de la Comision que intervinieron en el estudio de este asunto, los señores Alvarez, Camacho Roldan y Becerra, y fué en virtud de dicha exposicion que el Senador Matéus adicionó las resoluciones del Senado con el punto 4.º contenido en la nota de 1.º de Mayo.

Por uno ú otro camino exigirá usted de la Compañía del Canal una indemnizacion mínima de \$ 4.000.000.

Quiere el Presidente de la República, que desea caracterizar su Administracion por la más severa probidad, dar en Europa mismo provechoso empleo á estos millones, salvándolos hasta donde sea posible de los gastos improductivos del servicio público. Pedirá pues al Congreso autorizacion para repartirlos así:

\$ 500.000 para atender á un nuevo arreglo de la Deuda Exterior.

\$ 500.000 para la compra del armamento, maquinaria para la casa de Moneda de Bogotá, encargos para las obras públicas de la capital y otros gastos urgentes del servicio público.

\$ 1.000.000 para aumentar el capital del Banco Nacional; y

\$ 2.000.000 para el Ferrocarril de Bogotá al Magdalena por la via de Jirardot.

Debemos reconocer francamente el peligro para el orden público y para la moralidad pública de traer en dinero á la Tesorería los millones de estos recursos. En vez de traerlos en dinero, para que sean aquí disipados por el parasitismo oficial, deben traerse en obras de progreso material, que jamas serán caras, si se realizan, aunque se paguen por el doble ó triple de su valor efectivo. No hay aritmética con qué hacer la cuenta del interes compuesto á que se pone el capital de estas obras sobre el desarrollo de la riqueza pública.

Penetrado usted de la importancia y de la elevacion de estas miras, esfuércese usted en secundarlas. Algun dia, cuando estas instrucciones sean conocidas, tendrá el país justo motivo de orgullo de haber tenido una Administracion ejecutiva presidida por un hombre patriota y honrado como el señor Otálora, que en medio de la más angustiosa penuria fiscal le dice al Agente encargado de obtener los millones correspondientes á esta indemnizacion: "No traiga usted dinero, traiga usted un Ferrocarril."

Importando mucho que usted parta de esta capital, como nos lo ha prometido, el 22 del presente, me limito á despachar á usted con la parte sustancial de sus instrucciones.

Por el mismo vapor en que usted se embarque irán á su direccion en Paris las instrucciones relativas á un nuevo convenio con los Tenedores de la deuda exterior y á otros asuntos de menor importancia relacionados con este Departamento.

Soy &,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Sección 1.^a—Número 12—Ramo del Canal Interoceánico y Ferrocarril de Panamá—Bogotá, 25 de Mayo de 1883.

Señor Secretario del Senado de Plenipotenciarios.

Me es grato participar á usted para conocimiento de esa honorable Corporacion, que el señor doctor Gil Colunje, nombrado Agente Fiscal de la República en Europa, principalmente con el objeto de obtener amistosamente el reconocimiento y pago por parte de la Compañía del Canal, ó de la del Ferrocarril de Panamá en su caso, de la indemnizacion que se reservó la República en dichas negociaciones y de que el Senado tiene conocimiento, ha partido hoy á su destino: así lo ha comunicado á esta Secretaría por telegrama fechado en Facatativá.

El Poder Ejecutivo al redactar las instrucciones para un convenio *ad referendum*, sujeto á la aprobacion del Congreso, en el caso de que éste en sus presentes sesiones no tenga á bien expedir una ley de autorizacion sobre el particular, ha tenido presentes las resoluciones del Senado que usted se sirvió comunicarme en su nota reservada de 1.^o del presente, sin número.

Soy de usted atento servidor,

ANÍBAL GALINDO.

CORRESPONDENCIA del doctor Colunje.

TELEGRAMA.

New York, 3 de Julio de 1883.—Buenaventura 4.

Señor Galindo.

Datos suficientes.

Colunje.

Este telegrama significaba: tengo en mi poder todos los datos relativos á la compra de las acciones para entablar la reclamacion.

Despues de este telegrama el Gobierno creyó que poco ó nada tenía que hacer en la gestion del negocio. Confiada la mision á un hombre de notoria capacidad, sostenido así por el Gobierno como por la opinion del país, provisto de plenos poderes y de datos suficientes, el Poder Ejecutivo debia dejarlo en absoluta libertad para dirigir la negociacion como él lo creyera más conveniente, y así lo ha hecho. Lo que no pudiera hacerse no dependería ni de él ni del Gobierno, sino de circunstancias ajenas á su voluntad y á sus esfuerzos.

EXPOSICION DEL DOCTOR COLUNJE Y NOTA REMISORIA Á LA SECRETARÍA.

Paris, 15 de Agosto de 1883.

Señor Secretario de Hacienda de Colombia—Bogotá.

Anuncié por cablegrama al señor Presidente de la Union, el 30 del próximo pasado Julio, que se estaba traduciendo al frances la exposicion con que he

dictámen que he tenido y continuaré teniendo en cuenta, lo mismo que la recomendacion del Senado (que recuerdo con más ó ménos precision) de salvar á todo trance la renta que tenemos constituida sobre el Ferrocarril que va á ser destruido por el Canal que se está excavando.

Soy &, GIL COLUNJE.

Paris, 11 de Agosto de 1883.

Al señor de Lesseps, Presidente-Director de la Compañía Universal del Canal Interoceánico—Pte.

Señor :

El Gobierno de Colombia, mi patria, que me ha constituido Agente fiscal suyo en Europa, me ha hecho, entre otros importantes encargos, el de tratar con la Compañía que usted dignamente representa, el asunto del derecho de nuestra República á participar de la indemnizacion á que se refiere el artículo 3.º del contrato celebrado en 30 de Marzo de 1878, sobre privilegio para la apertura de un Canal Interoceánico al traves del territorio colombiano ; y yo he aceptado con particular satisfaccion el mandato relativo al asunto acerca del cual debo entenderme con usted, porque he contado desde luego con la natural buena disposicion de su ánimo respecto de nuestro país, la cual facilitará mucho esa inteligencia, no ménos que con su alto espíritu de justicia, el cual le conducirá á reconocer en todo caso la que hay de nuestra parte para la gestion á que doy principio por medio de esta carta oficial.

Tengo, pues, que exponer aquí los antecedentes del derecho que creemos agraviado, y así voy á hacerlo en seguida.

Como usted lo sabe muy bien, cuando los Estados Unidos de Colombia y la Compañía del Ferrocarril de Panamá reformaron, en 5 de Julio de 1867, su contrato "sobre construccion de un camino de carriles de hierro de un Océano á otro por el Istmo de Panamá," pusieron como artículo 2.º del reformatorio uno de este tenor :

"El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede á la Compañía para la explotacion del Ferrocarril, á no construir por sí, ni conceder á persona ó compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningun 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 emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda sin acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía, la apertura ó explotacion de ningun canal marítimo que comunique los dos Océanos, al traves del expresado Istmo de Panamá, al Oeste de la línea del cabo de Tiburon en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacifico. Pero queda estipulado que el derecho que se concede á la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende á que pueda oponerse á la construccion de un Canal al traves del Istmo de Panamá (excepto en la actual ruta del mismo Ferrocarril), sino solamente á que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio, y como indemnizacion por los daños que pudiese sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia ó competencia del Canal.

"Si al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia no le pareciere la

Pues bien, todo el mundo sabe que nada de lo que debió hacerse ántes de emprender los trabajos de apertura del Canal se ha hecho, y, sin embargo, esos trabajos están ejecutándose.

Cómo así ?

Porque la Compañía del Canal ha comprado, de manos de los respectivos tenedores, todas ó casi todas las acciones del Ferrocarril que va á ser inutilizado por aquella obra, y esa compra, confundiendo en rigor de verdad las dos empresas, ó poniendo la del Ferrocarril á merced de la del Canal, ha hecho imposible toda especie de oposicion de la primera á la segunda.

Setenta mil acciones, de á \$ 100 cada una, son las acciones del Ferrocarril de Panamá, y de ellas la Compañía del Canal Interoceánico compró no ménos de 68,300 el 3 de Junio de 1881. Presumo que posteriormente habrá comprado tambien las 1,700 restantes, por haber sido de carácter muy transitorio, segun parece, las causas que impidieron el que le hubiesen sido ofrecidas todas por el momento; mas aun cuando así no haya sucedido, esto en la cuestion, no tiene mayor importancia. Que la Compañía del Canal, que convino en pagar tales acciones al 265,⁷⁴ y que pagó efectivamente á ese precio, el 10 del mismo mes de Junio, las que habia adquirido hasta entónces, haya desembolsado en el todo la cantidad de \$ 18.601,800, ó solo la de 18.150,042, siempre será cierto que, á virtud de la operacion ejecutada por ella, en Junio de 1881, respecto de las acciones del Ferrocarril, vino á quedar señora de éste, sin contradiccion posible de parte de lo que con tal nombre figura todavia como entidad distinta.

Ahora bien: semejante operacion, así ejecutada, ¿no es verdad que importa una positiva indemnizacion á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ó á los á la sazón tenedores de las respectivas acciones de esa empresa, que viene siendo lo mismo? Indudablemente que sí. Si así no fuese, la operacion no se hubiera ejecutado, porque tales tenedores no habrian consentido en ella. ¿Cómo habian de renunciar á su derecho de indemnizacion,—cuando tenian, por el caso ocurrido, hasta el de oposicion absoluta á la nueva obra, para conformarse con una relativa pérdida á que nada los obligaba ?

Admitida por ellos la idea de que el Canal se abriese aun cuando quedase destruido el Ferrocarril, por parte suya se debia pretender, naturalmente, el que se les indemnizara de todo perjuicio, pero en una forma en que esto fuese hacedero para quien habria de pagarlos. Iba á haber daño emergente y lucro cesante puede decirse. Daño emergente porque, con la destruccion del Ferrocarril por el Canal, quedaria destruido desde luego el valor de sus acciones. Lucro cesante porque, cuando á causa de la apertura del Canal, el Ferrocarril ya no diese rendimientos, faltarian aun muchos años por trascurrir, de los que fueron últimamente concedidos para la explotacion de él por la Compañía que ha venido llevando su nombre. El daño emergente tenia que ser estimado, por lo ménos, en tanto como era el valor total de emision pagado por las acciones: \$ 7.000,000; y el lucro cesante, en tanto, más ó ménos, cuanto hubiera razon para que los accionistas se prometiesen ganar, sobre tal valor, en el curso de los años aludidos. Si ocurría, por acaso, que la cesacion del lucro para los accionistas se anticipaba, como ha acontecido á causa de la compra de las acciones por la Compañía del