

REFLECSIONES
SOBRE LA CUESTION
DE LA
COMUNICACION INTER-OCEANICA
EN EL
ISTMO NEO-GRANADINO
POR
LOUIS LEWIS.



PANAMA,
POR
José Maria Bermudez.
1845.



ECSMO. SOR.

Me tomo la libertad de dedicar á V. E. esta pequeña obra, por creer á V. E. imbuido de deseos vehementes de ver progresar á la República, que tan dignamente preside, í especialmente esta parte interesante de ella. Sirvase V. E. admitir tal dedicataria como el homenaje del mas profundo respeto de ———

Su mas atento í obsecuente servidor.

EL AUTOR.

ECSMO. SOR. JENERAL
TOMAS C. DE MOSQUERA
Presidente de la Nueva Granada.
&a. &a. &a.



I.

INTRODUCCION.

SE acerca ya el tiempo en que se va al fin a resolver el problema sobre la apertura de este Istmo, pues parece que no hai duda de que el congreso de 1846 determinará el futuro destino de este pais, declarando que el gobierno nacional Granadino sea quien acometa esta obra, o concediendo privilejio a alguna compañía estrangera que pueda optar a él. En tales circunstancias, i cuando cada patriota debia tener la pluma en la mano para ayudar a ilustrar al gobierno i al congreso en este espinoso negocio, es que yó, aunque no nacido en el pais, me atrevo a dirigirme al público intelijente de la Nueva Granada, i especialmente a los granadinos del Istmo, para tratar de descubrir cuales son los verdaderos intereses del pais, tanto del Istmo en su posicion singular, como del resto de la N. G. intimamente ligado con el bienestar istimeño.— Se me dirá tal vez, que como estrangero no debo tomar parte en una cuestion domestica; pero este asunto no puede mirarse como tal; este es un proyecto con el cual los intereses del mundo mercantil están fuertemente relacionados; asunto a que he dado muchos años de un asiduo estudio; operacion de que puede depender el futuro bienestar de mis hijos, parientes, i amigos infinitos. No seré tampoco el primer estrangero que haya escrito sobre él, i aunque probablemente otros lo habran hecho con mucho más talento e ilustracion que el que ahora traza estas líneas, si aseguro que con mucho menos amor verdadero al Istmo i a la N. G., porque frío a la verdad, ha de ser el corazon de aquel que despues de una residencia de más de 20 años en la N. G. no desee verla progresar i aumentar en riqueza i prosperidad. ¡Feliz i bien recompensado me consideraré si logro esparcir algunos rayos de luz sobre este negocio harto arduo i difícil!

II.

CONVENIENCIAS A LA NUEVA GRANADA
DE LA APERTURA DEL ISTMO.

Filosóficamente hablando, el Istmo hasta el año de 1842 no ha sido granadino mas que en el nombre, sus relaciones eran unicamente con el gobierno de la N. G., este a una distancia de 300 leguas, impartía sus ordenes que eran obedecidas, nombraba empleados que tomaban posesion de sus destinos, estos se comunicaban con los jefes de los diversos departamentos del gobierno, i allí cesaba la conec-sion. La funesta revolucion del año de 1840, que todo trastorno causó, en este país, la accion que irremisiblemente debia seguir a tales precedentes. Por fortuna el tino de los mandafarios de entonces, i la buena indole de los istmeños salvaron al país de la anarquía, i cuando llegó la hora oportuna volvieron las dos provincias del Istmo a reinscribirse en la lista de las de la N. G., pacificamente i sin derramamiento de sangre. Pero en el intermedio de 1840 a 1842, los vecinos del valle del Cauca, habian descubierto que el transito del Istmo les proporcionaba mas facilidades i menos gastos, que la dilatada i dispendiosa ruta del Atrato; algunos comerciantes de aquellas provincias atravesaron el Istmo con gruesos cargamentos, i ya hubo un lazo poderoso para unir el Istmo a una parte importante de la N.G.— Si. Es preciso convencernos que el modo mas fuerte para ligar las simpatías, es por una combinacion de intereses. El comercio es poderoso para este objeto, i llevará por delante a cualquier impedimento que estorve su rapida carrera. Hoi las provincias de Panamá i Buenaventura, tienen relaciones intimas, i en este año han pasado al Cauca mas de 2,000 bultos de mercancías. El Istmo tiene ya simpatías hacia una parte de la N. G.; las tendrá para el resto, tan luego como se estudien sus verdaderos intereses, i se le proteja en la empresa que puede darle ecsistencia i vida nueva.— Es un hecho que no admite ni puede admitir una duda, que seria en alto grado ventajoso a la N. G. establecer en su seno un gran mercado o deposito de mercancías en donde todos los demas pueblos puedan surtirse de los efectos que necesiten para su consumo; este punto en la N. G. debe ser la ciudad de Panamá, cuándo por medio de uná comunicacion intermarina podrán trarse a ella, o a la ciudad de Portobelo, las mercaderías a los mismos precios que puedan conseguirse en los mercados de las

Antillas i del mar del Sur. Con respecto a la N. G. Panamá al momento de abrirse la comunicacion intermarina vendrá indispensablemente a ser el deposito de las provincias de Pastó, Buenaventura, Chocó, Cauca i Popayan; mas luego lo será de las provincias de Antioquia, Neiva, Mariquita i Bogotá, i sino se declara a Cartajena puerto libre, tambien de esta. Para que esto suceda i este mercado provea de mercancías a las provincias interiores, no se necesita mas que un camino del puerto de Buenaventura a Caly, del Cauca a Antioquia, la apertura ya comenzada del Quindío, i una buena herradura de la tierra caliente a las hermosas llanuras de Bogotá. El ilustrado e infatigable Presidente actual de la N. G. está llamado a dar nueva vida al país por medio de estos caminos; entonces se explotarán las fecundas riquezas agricolas del delicioso valle del Cauca, su excelente café, su azucar sin par en las Antillas, su cacao riquísimo vendrán a realizarse en esta ciudad o irán a los diferentes mercados de la costa; por esos caminos se internarán las maquinas necesarias para los ingenios, i para la explotacion de los ricos minerales que encierran aquellas felices comarcas; la rica provincia de Antioquia será aun mas rica, las sementeras de cacao de Neiva podrán aumentarse infinitamente, pues ya habrán medios para su esportacion. En fin una nueva era comensaría para la N. G., la agricultura, fecundo e inagotable recurso en todo país, i que en la N. G. es nula por las dificultades del transito renacerá, i pueblos enteros bendecirán a los autores de tamaños bienes. Intimamente ligados entonces los intereses del Istmo con los de los demas puntos de la N. G. por medio del comercio; vendrá a ser este en sus simpatías todo granadino: Panamá i Portobelo serían los depositos en lugar de Jamaica, San-Tomas, Lima i Valparaiso; i saliendo de la pobreza i de la miseria vendrían a ser ricas i opulentas ciudades, esparciendo beneficios a todas las comarcas circunvecinas. ¿Quien entonces pensará en hanseatismo, en federacion, en separacion? Una deuda enorme de gratitud ligará con fuertes cadenas al Istmo a la N. G., grandes bienes adquiridos serían recompensados con una grande suma de obediencia i de amor al gobierno que los proporcionase. Conveniencias pues para la N. G. que se adquiririan con la apertura del Istmo son; depositos en su seno de florecientes mercados para los demas puntos de la republica, i Neo-Granadizar completamente a los istmeños, obteniendo su gratitud, su amor, i su verdadera obediencia. (a)

III.

CONVENIENCIAS AL ISTMO MISMO QUE RESULTARÁN DE SU APERTURA.

Si estuviere escribiendo, solo para el Istmo, tal vez no sería necesario dilucidar esta parte de la cuestion; pero no es este mi objeto solamente, escribo para toda la N. G. Creo a todo istmeño bastante patriota para desear el bien de su suelo natal, asi es que, no dudo que cada uno de ellos poco mas o menos sabe cual puede ser la suerte futura del país con su apertura, i desea verlo. Esta parte de la cuestion debe determinarse en mui breves palabras por que se encierra el problema en mui poco.— ¿ Pueden traerse por medio de una comunicacion intermarina mercaderias a las ciudades de Portobelo i Panamá, i depositarse en ellas a precios tan equitativos, como en las Antillas, Lima i Valparaiso? Si puede hacerse esto, i sobre ello no hai la menor duda porque se han hecho calculos arismeticos que lo prueban hasta la evidencia, entónces los pueblos mas cercanos a Panamá i Portobelo vendrán a buscar allí sus surtidos i si la parte Norte del Perú desde Lambayeque abajo, el Ecuador, las cinco provincias del Sur de la N. G. las dos del Istmo, Centro-América. i parte de Mejico, pueden obtener sus efectos i mercaderías tan baratos, a menos distancia, i con mas facilidades que en otros mercados, entónces aquellas dos ciudades vendrán a ser depositos de donde se surtirán i a donde traerán sus retornos para su espendio. Ya se vé por esto que yo no pienso en quimeras, no imagino ni por un momento, que por ahora, ni en muchos años pueda venir el Istmo a ser el deposito jeneral del Pacifico, estoi por lo que hai de positivo i por lo que ha de suseder por la naturaleza misma de las cosas. Se que el comercio siempre busca los medios mas faciles para lucrar, i que pudiendose obtener mas facilidades por esta ruta, se adoptara hasta que se encuentre otra aun mas facil, entónces esta se dejará i se hará uso de aquella. Abierta pues la comunicacion intermarina, encuentro que Panamá vendrá a ser el deposito para surtir de mercancias a los siguientes pueblos.—

N. G.—	Pasto	„76,151	habitantes
	Buenaventura „	37,134	„
	Chocó	„27,360	„
	Popayan	„67,132	„
	Cauca	„60,860	„
	Istmo	119,102	„ „387,709

	Del frente—	„387,709
Ecuador: mitad de la poblacion		„400,000
Parte del Norte del Perú		„200,000
Costa del Norte i Norueste, Centro América i Mejico		„800,000
	habitantes—	1.787,709

Calculando a cada uno de estos habitantes el mui bajo espendio de tres pesos anuales en su vestido tendremos una suma de 5.369,127 \$ i teniendo estos que traer retornos iguales a lo menos a lo que llevan, el movimiento comercial podrá considerarse en 10.738,254 \$ a lo que habrá que agregar las injentes sumas en metalico, que pasaràn por esta via tan luego como se abra la comunicacion. Los calculos sobre el movimiento comercial, no deben tenerse como ecsactos para el dia en que quede abierto el Istmo, sino cinco o seis años despues cuando el convencimiento haga ver que este es el medio mas facil. Para las operaciones de este comercio se necesitan, edificios, casas, almacenes, i aun los ranchos aumentarán su valor, los jovenes que vagan ociosos, no por voluntad, sino porque no hallan en que emplearse, obtendrán destinos comerciales que les asegure una buena subsistencia; i donde hoi todo es inercia, será luego todo actividad. Pero lo que mas que todo producirá bienes positivos i duraderos al país, serán los injentes caudales que se introduscan para la confeccion de la obra, la mayor parte de los cuales entrará en poder de la parte menesterosa de la poblacion, i que mas luego se emplearán en las taréas de la agricultura. Aun sin la apertura este país, si recibiese un prestamo de dos a tres millones de pesos para la proteccion de la agricultura podria venir a ser una de las mas ricas del Sur-América, por la feracidad de sus terrenos, i por su aptitud para las siembras de cacao, café i demas producciones tropicales. Mas sin capitales nada podrá hacerse, asi es que hoi el país no produce azucar i café suficiente para su consumo. Con la venida del comercio, la agricultura seguirá, i la minería tambien vendrá a tener su lugar en las emprezas que se acometerán tan luego como venga este a ser un punto verdaderamente mercantil. No faltarán capitales para la agricultura, no faltarán para la minería ni para ninguna otra empreza útil; dinero es lo que sobra, aunque no aqui, lo que falta es donde emplearlo con utilidad, si aqui puede hacerse con provecho aqui se gastará.

Rumores se han esparcido i se esparcen por algunas per-

sonas deque los hijos del país serían meros espectadores de esta prosperidad. No es así, estas noticias se dan por personas que no trabajan i que no piensan ni desean trabajar. Ciertamente la comunicacion intermarina no va a tener el efecto de hacer caer el maná del cielo a la boca de los perezosos. En todas partes el que es industrial progresa, en las opulentas capitales de Europa, el que no lo es muere de hambre, i aquí tenemos que seguir el orden de la naturaleza. No hai duda que todas las propiedades aumentarán en valor, pero para hacerse rico será preciso emplear aquí los medios que en todas partes son usitados. Desde que se dé el primer barretazo en la comunicacion, una nueva era comienza para el Istmo, naturales i extranjeros trabajaremos de consuno, i no se dude que en pocos años veremos al Istmo rico, prospero i feliz.

IV.

¿QUE CLASE DE COMUNICACION SERÁ LA APETECIBLE?

Mucho se ha hablado i aun se habla sobre esto, i es punto sobre el cual hai una verdadera diverjencia de opiniones. Cual desea ver en el Istmo un gran canal que una a los dos Oceanos, i por donde pasen navios de alto borde; cual un canal pequeño para buques de vapor, este un ferro carril, aquel un camino de macadams, i cuan pocos son los que conocen lo que verdaderamente desean, porque cuantos hai que hablando con una aparente propiedad no han visto ni un canal, ni un ferro-carril, ni aun un camino de macadams! Yo siempre he visto este negocio bajo un punto de vista simplemente mercantil, i a la verdad bajo ningun otro debe verse. Pensar que las altas potencias como gobiernos tomen parte en un negocio puramente comercial es una quimera. Si los reyes i las reinas tubiesen sus bolsas privadas tan repletas que quisiesen señalar sus reinados con la ereccion de la octava maravilla del mundo, tal vez habria probabilidad de la confeccion del canal, pero por desgracia no las tienen así, i para poder disponer de un real de los fondos nacionalas en aquellos países de constitucion i leyes hai que acudir a las camaras i estas son endemoniadas cuando se trata de gastar plata. Aun para mejoras internas no dan, sino para aquellas obras mas allá de la capacidad de los especuladores ¿como pues puede esperarse que la dieran para la mejora de un país estraño? Es

presiso no engañarnos; el pensar en canal es estar en un sueño; sueño que nos ha costado muchos años de disgustos i sinsabores, i de que pueden resultar males mas grandes si se continúa en dar pábulo a semejante idéa. Resta pues pensar entre un ferro-carril o un camino de Macadams, ¿cual será preferible? Al entrar en esta parte de la cuestion, es presiso contemplar la utilidad del primero i del segundo. El objeto de un ferro-carril, es el de acortar una distancia entre dos puntos lejanos en un mismo país i entre los cuales hai un injente trafico, i por éste medio abaratar mucho el costo del transporte, ¿cuales son en este caso los dos puntos lejanos que se van a acortar? Son los puertos desde Valparaiso inclusive a Panamá por el Sur, i desde Mazatlán al mismo por el Norte, a los de las Antillas, Estados Unidos i Europa, que se pueden considerar unos con otros a una distancia de cincuenta i cinco a sesenta dias. La cuestion que hai que decidir es pues si importa, que el transito del Istmo se haga en dos horas por un ferro-carril, o en doce o catorce por un camino de macadams, i si en el transcurso de un periodo de cincuenta i cinco a sesenta dias, diez o doce horas, serán de alguna importancia. Es un hecho indudable que un ferro-carril sería un gasto una vez hecho, i que un camino de macadams puede tenerse que volver despues ferro-carril por la afluencia del comercio. Yo confieso, que yo apetecería por mi parte de preferencia un ferro-carril, pero no se ha de hacer lo que yo quiera, sino lo que se convenzan los empresarios sea útil. Este negocio digase lo que se quiera, no ha de verse de un modo filosofico, es un asunto puramente comercial, una mera cuestion de pesos i reales; ningun camino se hará, sino con la pléna conviccion de que cada cien pesos que se emplee producirá un redito correspondiente. El que piense lo contrario, se engaña miserablemente, i a la verdad bien mentecatos serían los capitalistas, que empleasen sus capitales con otras miras. Yo no dudo que ha habido compañías privilejiadas i aun hai otras que buscan un privilejio sin cerciorarse de esto, pero el objeto de aquellos i de estos ha sido i es vender el privilejio al que mas dé por él, sin considerar para nada los intereses del país, pero no así una compañía que pretenda ejecutar la obra, esta tendrá buen cuidado de investigar hasta lo posible los resultados que puede obtener, i si estos dan pábulo a incurrir en el gasto de un ferro-carril, a este optarán, si para un camino de macadams a este pretenderán, i si para una simple carretera a

esta sola tratarán de alcanzar.— Es increíble la idea equivocada que reina en el país sobre el costo de un camino, sea ferro-carril o de macadams. Si se hiciese por el estilo de macadams un camino entre Portobelo i Panamá no sería su costo mucho menos de un millon i medio de pesos, i con muelles, edificios, almacenes i todo lo demas concerniente a él, no bajaría mucho de dos millones de pesos, i sin embargo no faltan personas i personas ilustradas que creen que dos a trescientos mil ps. serían suficientes para la obra. Un ferro-carril entre Portobelo i Panamá costaría a lo menos con todos los enseres necesarios de seis a siete millones de pesos. Resta pues con los empresarios, porque los hai, i de mucha respetabilidad, determinar si por los informes que han adquirido pueden acometer la obra, i por mi parte creo que poco importa que la comunicacion sea de ferro-carril o de macadams, con tal de que se abra, pues esto es lo que importa. A nosotros nada nos va, que un cargamento, o un pasajero gaste dos o doce horas en el transito, i estoi casi seguro, que los viajeros que se hacen el animo de pasar cincuenta o sesenta dias en en el camino tampoco les irá mucho.

En el corto trecho que componen los cantones de Portobelo i Panamá, varias han sido las vias de comunicacion proyectadas, i las mas han sido por la Gorgona, el Chagres i la bahia del Limon. Mi opinion ha sido i es que no pensandose en canal, se debe usar del trayecto entre Portobelo i esta ciudad, porque una comunicacion mista perdería irremisiblemente la especulacion: desde que se trata de trasborde en bahia del Limon, desembarque en Gorgona & no puede tener lugar el transito por que los gastos i comisiones perderían la empresa. Para que pueda tener buen resultado, es presiso que no haya mas que un desembarque i un reembarque, aquel en Portobelo, este en Panamá, i vice-versa, recibiendo los cargamentos los comisionados del camino en un punto, entregandolos en el otro, i llevando un solo precio por gastos de trasporte en el cual quede incluido todo costo de transito. Tambien se ha hablado i se ha escrito hasta el fastidio sobre la bahia del Limon, ¿i que es esta bahia del Limon? una rada abierta hoy a todos los vientos, i que para siquiera hacerla soportable en algunas estaciones necesita de un tajamar, cuya ereccion costaría tanto o mas que el hacer un ferro-carril de Portobelo a esta ciudad. Esta es la opinion de personas mui inteligentes en la materia, pues yo confieso mi ignorancia. La bahia de Portobelo, al contrario es la

mejor del mar caribe; con un buen muelle, el de Panamá no tendrá ningún inconveniente. De todos modos pues; creo que las personas sensatas confesarán, que lo que se debe apetecer es un camino entre Portobelo i esta ciudad, sea ferro-carril, o de macadams, que cualquiera de los dos producirá al país todos los bienes que pueden desearse i lo sacará del aniquilamiento i postracion en que yace.

V.

¿DEBE O NÓ EL GOBIERNO DE LA NUEVA GRANADA EMPRENDER LA OBRA?

Es un deber indudable de todo gobierno tener espeditas i en buen estado sus vías de comunicacion, empero siento decir que en la América del Sur es materia a que poco han atendido sus gobernantes. En la N. G. sin embargo se empieza ya a dar a este asunto la importancia que merece, i el congreso de 1845 espidió una ley sobre caminos cuyas concesiones ciertamente son de suficiente liberalidad. Es a la verdad una cuestion un poco ardua, determinar si el gobierno nacional es el llamado a ejecutar la obra de la comunicacion intermarina, pero apartando teorías ilusiones i examinandose los hechos puede facilitarse algun tanto. Según se ha visto, para la confeccion de un camino de macadams se necesita de la gruesa suma de millon i medio de pesos, ¿puede i debe el gobierno disponer de esta suma a favor de una sola provincia? Creo que muy pocos granadinos, esceptuando solo los de esta provincia, dirán que sí, porque es necesario ser justos antes de ser jenerosos. ¿Si el gobierno puede disponer de millon i medio de pesos para las mejoras internas de una sola provincia, cuanto habrá de menester para las del resto de la republica? Veamos las cosas como son, i no abstractamente, ¿cual de las provincias deja de tener su necesidad? ¿no es un hecho que cada diputado al ir a tomar su asiento en el congreso, está encargado de abogar por tal o cual mejora de que ha menester la de su residencia? I si Panamá necesita de una proteccion especial del gobierno; los habitantes de Buenaventura, Mariquita & & &, se creen con igual derecho, pues tambien tendrán su mejora interna que apetecen. Ademas, ¿seria justo acaso, que un gobierno que aun está pagando el uno i medio por ciento mensual del dinero tomado a premio durante los ultimos tras-

tornos dispusiese de sus fondos para un camino antes de pagar esas deudas preferentes? (b) ¿Sería justo que esto hiciese antes de pagar integralmente los intereses de la deuda interior? La respuesta a tales preguntas es evidente. Se me dirá tal vez, que el gobierno puede adquirir un empréstito para este objeto. Puede ser verdad, mas hasta ahora no veo al crédito de la N. G. en un pie tan brillante, i aun en el caso dado de obtenerse tal empréstito, ¿las camaras permitirian su aplicacion al objeto indicado? Pero daremos por hecho todo, conseguido el empréstito, dado su consentimiento por el congreso, ¿en que posicion se hallaría la N. G. en el asunto? La Republica de Colombia en el colmo de su prosperidad, efectuó su empréstito al ochenta por ciento, i al seis por ciento de interes, de suerte que aun a este precio, la N. G. tendria que tomar dos millones de pesos prestados, para el uso de los cuales pagaria ciento veinte mil pesos anuales, i habiendo solo recibido un millon seiscientos mil pesos, el interés vendria a costarle siete i medio por ciento anual. Si a los empresarios de igual camino les redituase su capital siete i medio por ciento, quedarian bien satisfechos, i apartando de ello cierta cantidad pequeña para fondo de amortizacion del capital invertido creerian que habian hecho un brillante negocio, porque no pudiendose conseguir por el dinero en Europa, mas del tres por ciento anual, por su inmensa abundancia, obtener aqui seis, sería a cuanto pretendiesen. El gobierno de la N. G. al otorgar un privilegio a una compañía lo daría por cierto numero de años [supongo a lo menos 50] al fin de cuyo termino entraria en su posesion con todos sus enseres &, sin costarle medio real. Sería pues en extremo peregrina la especulacion de parte del gobierno, que principiaria por invertir dos millones de pesos, en un objeto que a lo mas produciria el interes del capital, despues de pagar gastos de su administracion i mantencion, cuya suma sería una perdida positiva por las razones aducidas que al fin del termino de un privilegio, entraria en pacifica posesion del camino sin gastar nada, i que lejos de tener esperanzas de ganancias, se daria por bien servido de sacar el interés enorme que tendria que pagar al fin de cada año por el capital invertido, i despues de todo, falta saber, si al gobierno de la N. G. no le costaría el camino mucho mas que a una compañía particular, i si se conservaría en tan buen estado por aquel como por esta. Puede suceder mui bien, que se trate por personas de esta ú otras provincias, de lisonjear el orgullo nacional, supo-

niendo que algunos empresarios granadinos se unan con el gobierno para llevar al cabo la empresa; pero esto es pretender absurdos. ¡Ojalá! que los ciudadanos granadinos tubiesen fortunas tan pingues que la pudieran acometer, i como yo no estoi escribiendo teorías, sino hechos, yo no vacilo en asegurar que en la N. G. no ecsiste la suma suficiente de riquezas para alcanzar tal objeto. No es de creerse, que los capitalistas granadinos [como no lo harian ningunos otros] empeñarían el total de su fortuna en semejante negocio: supongo que el que mas arriesgase, lo haría de la decima parte, i necesitandose de miillon i medio de pesos a lo menos para la obra, sería presiso que las fortunas unidas de los empresarios alcanzasen a quince millones de pesos. Apartandonos de quimeras yo preguntaré ¿entre que ricos propietarios, comerciantes & puede reunirse tal suma? Puede decirseme, que no conosco el estado de la riqueza del país, mi respuesta es, que he vivido en la N. G. mas de veinte años, que he visitado i observado las provincias mas ricas, i aunque si hai casos excepcionales, no es la riqueza particular igual a la empresa de que se hace merito; desearía por mi parte que fuese lo contrario, pero para crear riqueza territorial i mercantil, se necesita de agricultura, comercio, minería, caminos, canales i buenas vias de comunicacion, en la N. G. todo esto está por crearse aun. (c) Tal vez la apertura del Istmo será el pedestal en donde se principie el edificio que traiga bienes a todas las demas provincias. Mi opinion pues es que no debe ser esta obra nacional, que no es conveniente a la N. G. que lo sea, porque perdería una suma positiva de dinero sin esperanzas de su rescate, que es imposible que los granadinos solos pueden acometer la empresa, aunque si pueden tomar acciones en una compañía estranjera i que por lo tanto a una de esta clase debe dejarse este negocio.

He dicho antes, que todo gobierno debe tener espeditas sus vias de comunicacion, i me mantengo en este proposito. Si no se halla una compañía de empresarios que ofresca las suficientes garantías, entonces el gobierno debe tratar de componer el transito del mejor modo que pueda, i aun hacer un sacrificio de dos a trescientos mil pesos para efectuarlo, si es que los diputados de las demas provincias conceden aun este pequeño subsidio, que es cuestion todavia bien dudosa.

VI.

¿DEBE ESTA EMPRESA LLEVARSE AL CABO
POR UNO Ó VARIOS GOBIERNOS ESTRANJEROS?

Entre los filosofos i entusiastas, fué por algun tiempo la opinion de que un gobierno o compañía de gobiernos estranjeros, acometiese la obra de un gran canal al travez del Istmo, i en años pasados el Sor. Mosquera encargado de negocios al gabinete de San-James tuvo instrucciones de proponer este proyecto a las grandes potencias. Hemos visto por el tiempo que ha trascurrido el ningun resultado que mereció la proposicion. De parte del gobierno frances, segun he entendido, mereció alguna atencion i su majestad Luis Felipe, filosofo, tanto como rei, propuso que se formase una compañía mercantil a quien se asegurase por los gobiernos un minimum de interes, esto tampoco tuvo lugar, i las cosas han quedado en statuquo. Evidentemente pues las grandes potencias no tienen interés en ver lo que no sería mas que un milagroso ejemplo del progreso de las artes i ciencias mecanicas, a saver, el gran canal que una a los dos mares. Otra vez no faltó un escritor en el repertorio de Blackwood que propusiese, que una compañía de gobiernos subscribiese cada uno, una cantidad, i que se abriese la comunicacion por medio de un camino, mas los gobiernos estaban sordos i mudos, ninguno oyó, ninguno habló, porque la proposicion era inadmisibile. Estas empresas deben dejarse al espiritu emprendedor del comercio, cada gobierno protejeria un negocio de esta clase, porque redundaria en bien de la humanidad i de la civilizacion, acometerla por su cuenta ninguno. El objeto de un gobierno que emprendiese la obra, sería obtener ciertas ventajas, para su comercio que no serian estensivas al de las demas naciones, i esto sería repugnante en alto grado. No ha mucho tiempo, que en esta ciudad corrio la noticia de que el gobierno de los Estados-Unidos habia ofrecido al de la N. G. millon i medio de pesos en clase de prestamo para la ejecucion de esta obra. Aunque no soi de los que ponen entera fé en todo lo que se ve impreso, suponiendo que un papel tan respetable como "El Impulso" no daría acogida en sus columnas, sino a hechos que mereciesen la fé publica he tenido contra mi voluntad, sabiendo la naturaleza de la constitucion de los Estados-Unidos, que creer puede haber algo de cierto en el asunto. Si tal hubiese,

temo mucho que este ofrecimiento no se llevaría al cabo porque falta la de las de la N. G., i aun falta saber cuales serian las concesiones que el gobierno americano, esijiria a favor de su comercio del de la N. G. A ninguna nacion debe favorecerse mas que a otra, el transito debe ser libre é igual para todos, esto no podría suseder, ni hecho el camino por un gobierno, ni aun recibiendo la N. G. un empréstito de un gobierno para hacerlo, puede ser igual para todos hecho por la N. G. con sus propios recursos, o por un empréstito de comerciantes i puede i debe ser igual para todos, si se concede el privilejio a una compañía sea Inglesa, Francesa, o de los Estados-Unidos.

VII.

¿DEBE ACOMETERSE LA OBRA POR MEDIO DE UNA COMPAÑIA DE PARTICULARES?

Sobre este punto no debe haber la menor duda. Una compañía respetable siempre apartará un cierto numero de acciones para esponder a su precio orijinal entre los hijos del país, felices si logramos que estos den una prueba de que son partidarios de la empresa tomándolas. No será demas en esta parte hacer un breve analisis de los privilejios dados hasta ahora, i haciendo ver la lijereza con que en aquel entonces se obró, sirva de guia para lo futuro. Es por demas investigar si los privilejios que concedieron las camaras del distrito a los Sres. Malcolm Macgregor i Justo Paredes fueron legales: derogados si estan por actos lejislativos ulteriores. El primer privilejio concedido por el cuerpo lejislativo de la N. G. fué dado al Sor. Baron de Thierry. En el año de 1835, se apareció en esta ciudad ese personaje titulado jefe soberano de la Nueva-Zelandia, i habiendo embiado un comisionado a Bogotá obtuvo la concesion que deseaba que era un privilejio esclusivo para la formacion de un canal al travez del Istmo. Debió empesar la obra dentro de dos años, despues de concedido el privilejio; el Sor. Thierry partió de esta ciudad para su soñada soberania, pasaron los dos años, nada se hizo, i allí debió haberse declarado caducado. A principios de 1836, el coronel Carlos Biddle comisionado nombrado por el presidente de los Estados-Unidos jeneral Jackson llegó aquí. Sus instrucciones eran de ecsaminar la practicabilidad de formar una comunicacion i de dar cuenta a su gobierno, pero no

se limitó a esto, salió de esta ciudad i siguió a Bogotá en union de los diputados al congreso, i su secretario el Sor. Gibbon. El coronel tambien obtuvo un privilegio en union de varios ciudadanos neo-granadinos en Bogotá, salió de esa ciudad, i regresó a los Estados-Unidos. Mientras tanto sobrevino la crisis mercantil tremenda de 1836, i a la llegada allí se halló tan rodeado de dificultades que se encerró, i pocos dias despues murió; yo creo que Biddle llevó una verdadera intencion de llevar al cabo lo pactado. Es indudable que salió de los Estados-Unidos con el apoyo de ricos capitalistas, i cuando aquella republica estaba en orden mercantil en un estado floreciente, a su regreso lo halló todo trastornado i era imposible con las mejores intenciones haber conseguido el objeto. Yo mismo poseo una carta del coronel Biddle escrita en Cartagena el 16 de julio de 1836 en que manifestaba su decision a la empresa, i me encargaba de algunas dilijencias en esta ciudad respecto el avaluo de edificios publicos &. La garantía que ecsigió al gobierno de la N. G. al dicho Sor. fué de veinticinco mil pesos asegurados en propiedades, la que fué dada con la mayor buena fe por sus consocios de Bogotá. Apenas habia terminado el tiempo señalado para el principio del canal de Thierry, llegó a esta ciudad el Sor. Joly de Sablas representando la casa de los Sres. Agustin Salomon i compañía de Point-à-Pitre Guadalupe, quienes reclamaban el privilegio Thierry como suyo por haber sido el baron unicamente su agente. Ocurrió dicho Sor. a las autoridades locales quienes nada podian hacer, i en su consecuencia siguió a Bogotá. El 30 de mayo de 1838 el congreso de la N. G. concedió un nuevo privilegio a la parte granadina de la compañía Biddle quien se asoció con los Sres. Salomon i compañía, i se formo la que ha siete años se ha llamado la Franco-Granadina. La multa orijinal no se pagó i quedó la misma garantía de veinticinco mil pesos para el caso del no cumplimiento del nuevo contrato. De este ultimo negocio pocos hai que no hayan conocido el termino, los granadinos tuvieron que pagar la multa, lo que efectuaron por una concesion espresa del congreso en vales de la deuda consolidada i dieron por concluidos todos sus derechos acciones é interes en los privilegios antes mencionados. Hoi la N. G. se halla enteramente libre de compromisos en este orden, i puede conceder un privilegio a quien tenga a bien; pero si una persona en mi humilde esfera pudiera atreverse a dar un consejo al Ilustre Jeneral que rije hoi los des-

tinios granadinos, yo le diria, *sirva la esperiencia de lo pasado, como ejemplo para lo futuro*. Si al baron de Thierry al coronel Carlos Biddle, los socios bogotanos, los Sres. Salomon i compañía, se les hubiese ecsijido una garantia verdadera en dinero, de un valor igual a la importancia del negocio, puede asegurarse que ninguno de estos habria entrado en un asunto de que eran perfectamente ignorantes, ¿si en lugar de veinticinco mil pesos en propiedades se hubiesen pedido como garantía cien mil, bien en dinero o depositados en un banco de Inglaterra, de Francia o de los Estados-Unidos: ¿estaríamos hoi despues de diez años en el mismo punto precisamente que estabamos, sin haber avanzado un solo paso en consecucion del objeto deseado? Estos negocios sin garantía, o con una responsabilidad ficticia, sirven jeneralmente, como vehiculos de provecho a los ajiotistas; no pretendo decir que en este caso haya sido este el objeto, pero lo cierto del caso es que despues de muchos esfuerzos, porque es inegable que los ha nacido, el privilejio no se ha podido enajenar, ni formarse una compañía que lleve al cabo el canal ni el camino, i hoi al fin damos gracias a Dios de estar enteramente libres de tales compromisos. En tal concepto pues, es un deber evidente del gobierno, al conceder un privilejio en adelante, hacerlo bajo bases seguras i sin riesgo de que los agraciados falten a sus compromisos. El medio mas seguro para esto es una garantía cuantiosa, i sea cual fuese la clase del camino, en mi opinion no debe bajar de cien mil ps. efectivos, dejando a los empresarios el arbitrio de situar el dinero, bien en la N. G. o en su propio país, no en propiedades, sino en metalico o moneda circulante que lo iguale. Con esta garantía, no puede ya mas ser negocio de especulacion el privilejio, los que ofrescan i den una garantía de cien mil pesos no tendrán la idéa de vender el negocio a una compañía, tendrán ya esta formada i lista para entrar en ejercicio, luego que obtengan la concesion. Mas vale ciertamente, que nadie opte al privilejio, que estar en el estado de incertidumbre en que hemos pasado los últimos diez años.

Hai personas en Londres, París, New-York &, cuyos nombres no mas serian una verdadera garantía por su honradez conocida i su leal proceder, pero esto no debe ser considerado por un gobierno estraño a ellos, i sería ademas un precedente fatal para lo futuro. La garantía que se debe ecsijir, es presiso que sea palpable, i no sujeta a eventualidades, i si los empresarios faltasen o incurriesen

en la pena, a lo menos el gobierno contaría con una suma que serviría para las mejoras del mal transito que hoy ecsiste. (d)

Empero para que una compañía de capitalistas emprenda esta obra es absolutamente presiso que se haga una mudanza en el sistema fiscal de los puntos que abrazen el camino. Sin la declaracion de que las ciudades de Portobelo i Panamá son puertos libres, i que todo lo que se conduzca de un punto a otro por medio del camino sea igualmente libre nada puede hacerse ni nada se hará. La ereccion de un camino, cualquiera que fuese, bajo el sistema actual sería una locura. Si no se eliminan de un todo los derechos de puerto, si el comercio en los dos puntos i entre ellos no es tan libre como el aire que respiramos, la especulacion sería ruinosa ni pueden establecerse aquellos depositos de que antes se ha hablado. Hai medios muy faciles de obtener por otras contribuciones ingresos mas grandes para el erario que los que hoy produce el pequeño consumo de estas dos ciudades, ni es menester tampoco mover las aduanas, ellas pueden ecsistir donde están i ser de mas utilidad que en la Chorrera ú otros puntos. Buenaventura es puerto libre i ecsiste allí la aduana, declarese todo lo que salga de estas ciudades i que no pase por el camino privilegiado sujeto a derechos, i las aduanas podrán cumplir perfectamente con sus deberes dandoles buenos resguardos para impedir el contrabando. Otras concesiones que pueda necesitar una compañía no dudo que las obtendran de la conocida liberalidad del majistrado que hoy preside a la N. G. Una compañía pues que ofresca a la N. G. por la naturaleza de su formacion i por la garantia de que he hablado, las seguridades suficientes, es lo que se debe apetecer: igual liberalidad deberá haber de parte del gobierno en orden a concesiones, i no dudo que pronto se lograrían nuestros deseos de ver comenzada la comunicacion inter-oceanica.

VIII.

ESPLORACIONES, I PROYECTOS DE COMUNICACION POR OTROS PUNTOS.

En el Istmo colombiano i neo-granadino, propiamente dicho, no han habido mas esploraciones científicas que las de Llóyd i Falmarck, por orden del Libertador Bolívar, i la de los Sres. Garella i Courtines encargados al efecto por S.M. el Rei de los franceses; aquella ha sido mas bien que otra cosa una nivelacion sin mira ulterior, esta la resolucíon de un problema científico, a saber, si era practicable la formacion de un gran canal al travez del Istmo. A la esploracion hecha por el Sor. Morell [quien ciertamente ha sido infatigable en recorrer el Istmo por esta parte] le ha faltado la teoría necesaria para poner en ejecucion la practica que ha querido usar, asi es que en un folleto publicado en Londres en 1843 marcado "privado i confidencial" i que se atribuye a los socios alli de la compañía franco-granadina, se encuentra, segun las observaciones de aquel, que la anchura del Istmo de Panama en linea recta, no ecsede a treinta i tres millas; que la tierra por donde el canal está destinado a pasar, esta casi al nivel de la mar, siendo el punto mas alto de treinta i tres pies &. que no puede haber escases de trabajadores porque el numero ya enrolado pasa de cuatro mil i otras cosas en este orden. Segun se ve por los trabajos publicados del Sor. Garella, el Sor. Morell se habia equivocado estraordinariamente en sus calculos, i que el punto culminante sería a lo menos de ciento diez metros. Tampoco se puede llamar esploracion científica a la que efectuó el Sor. Mac-Geachy, él no ha venido mas que a ver si era posible hacer por esta parte del Istmo un camino, bien de macadams ú otro, o si la naturaleza del terreno era tal que presentara impedimentos invencibles. Esto fué a lo que vino, esto fué lo que ejecutó: a la venida de Chagres pasó por el camino de la Gorgona i a la vuelta por el de Cruces. Atravezó de esta ciudad a Portobelo por una ruta, i regresó por otra, i no encontró en ninguna parte del transito obstaculos que no pudiesen vencerse; suponer que el Sor. Mac Geachy haya levantado grandes planos sobre alguna ruta fija, sería promulgar cosas inciertas: lijeros bosquejos de la faz del terreno, apuntamientos ecsactos de lo que vió, si los habrá hecho, porque un hombre acostumi-

brado como él a esta clase de trabajos en Jamaica, donde ha vivido mas de veinte años, era el aparente para la investigacion que se le encargó. Vemos pues que en esta parte del Istmo no han habido mas exploraciones científicas que las de Lloyd i Falmarek, i de Garella i Courtines; i ninguna de las dos ha tenido por objeto mas que el adelantamiento de las ciencias. Ni ha podido ser de otro modo: el día que se forme una compañía respetable con miras de llevar al cabo esta empresa, ella hará ecsaminar el terreno apto para su negocio, se hará con todas las reglas del arte, i con todos las demas circunstancias que le concierne. Puede haber en el Istmo muchos puntos mas estrechos, i aun mas faciles para hacer un camino que entre Portobelo i esta ciudad, pero falta saber si serán apropiados para el objeto que se apetece; ¿habrá de ambos lados puertos tan buenos como Portobelo i Panamá? ¿habrá en los estremos ciudades ya edificadas como estas? ¿estará en las miras de alguna compañía pugnar abiertamente con la opinion publica panameña estacionando el termino del camino a una distancia, i arruinando de tal modo a esta antigua ciudad? Yo creo que no, supongo que toda compañía procurará llevar consigo el aura popular haciendo el termino del camino en el recinto mismo de esta ciudad, i no iendo a buscar los desiertos del Bayano, del golfo de San-Miguel, de Tupica o cualquiera otro de los muchos que se han supuesto capaces para la comunicacion intermarina, como fin de su operacion. Los habitantes de Panamá dirán si tengo o nó razon. Evidentemente pues, no se ha explorado aun al Istmo con una mira mercantil, queda esta operacion para cuando haya una compañía formada con objeto de ocuparse de la obra, i entonces será el primer paso que se dará.

Fuera de la N. G. hai dos puntos especiales hacia los cuales se ha querido llamar la atencion de los gobiernos i de los capitalistas; a saber, Nicaragua i Tehuantepec. Respeto el primero tal vez pocas personas saben que desde el año de 1840 fué reconocido por oficiales britanicos, quienes opinaron que un canal por esa via era casi impracticable, por lo correntoso del rio San-Juan i las dificultades del terreno. Ultimamente el Sor. Dn. José Garay se ha presentado en el mundo mercantil, demostrando que el Istmo de Tehuantepec es el punto mas apropiado. Tengo a la vista un panfleto que publicó en Londres, el que encierra los reconocimientos hechos por los ingenieros que empleó al efecto, mas, se asegura, por una persona mui respetable residente en la ciudad de Mejico, que sin em-

bargo de todo lo que encierra el escrito del Sor. Garay las exploraciones no son exactas, i que habiendo muerto un ingeniero i enfermándose otro, ha tenido que concluirse todo del mejor modo que se ha podido. El Sor. Garay ha querido vender en Londres el privilegio que le concedió el gobierno Mejicano por 50,000 £. esterlinas, sin suceso por supuesto. Este Sor. nos ha regalado en su obra con la traqueada idea de que el clima del Istmo de Panamá tiene fama de ser peligroso, segun Humboldt i otros escritores, i añade otras razones de escases de poblacion & para hacer ver la dificultad de formar la comunicacion inter-oceanica por esta via; ha de saberse que el ilustre viajero Humboldt jamàs visitó el Istmo Granadino, i que millares de extranjeros que han pasado i repasado este Istmo en los años pasados atestiguarán su salubridad. El Sor. Garay ha podido bien dar todo el auge que quisiese a su empresa sin necesidad de deprimir a los demas puntos. Esto huele demasiado a deseo de especular a costo de los demas, pero me parece que no conseguirá su objeto.

IX.

CONCLUSION.

AL terminar la taréa que me propuse al empezar estas reflexiones, no puedo menos que pedir a las personas que me honren con la lectura de las precedentes paginas, me impartan su induljencia respecto la parte literaria, acordandose que no soi literato, sino comerciante, i que si acaso hallasen en el curso del escrito algunos anglicismos, tampoco olviden que no soi neo-granadino sino ingles. Mi objeto al dirijirme al publico, ha sido el de presentar la cuestion de la comunicacion intermarina desnuda de todo el romanticismo con que se ha acostumbrado adornarla; demostrar las conveniencias de la apertura del Istmo, a la Nueva Granada en jeneral i al Istmo en particular; hacer ver que no conviene al gobierno de la Nueva Granada emprender la obra. ni permitir que se haga por ningun gobierno, ni compañía de gobiernos extranjeros; i ni aun tomar el dinero en préstamo a ningun gobierno particular para el objeto indicado. He procurado patentizar que es inmaterial á los intereses granadinos é istmeños que el vehiculo de comunicacion

que se adopte sea ferrocarril, macadam, ú otro con tal de que se efectue; que una compañía particular de capitalistas empresarios es la que se debe desear para llevar a ejecución la obra; que debe exigirse de esta una garantía amplia i suficiente para no volver a incurrir en los mismos chascos que estamos padeciendo ha diez años; que la libertad absoluta del comercio en los puertos de Portobelo i Panamá i el camino privilegiado es de imperiosa necesidad, i que no puede emprenderse nada sin esto; que liberales concesiones de parte del gobierno tambien son presisas; i la razon porque no se han hecho exploraciones adecuadas al objeto hasta ahora. No sé si habré llenado mi objeto, dejo la resolución de esto a los que tengan la bondad de estudiar sin pasión la naturaleza de mis proposiciones. Si diré, que todo lo he hecho con un sincero deseo de ayudar en algo al adelantamiento, i futuro engrandecimiento del Istmo neogranadino.



INSTITUTO RIVA-AGÜERO
 PONTIFICIA UNIVERSIDAD
 CATOLICA DEL PERU
BIBLIOTECA
 COLECCIÓN
 FELIX DENEGRILUNA

NOTAS.

(a) En la representacion que la camara de esta provincia ha elevado al Supremo Poder Ejecutivo se leen estos admirables pensamientos: "¿De que utilidad sirven hoy las provincias del Istmo al resto de la republica.? De ninguna, Señor, i los istmeños somos como extranjeros en nuestra misma patria por la falta de contacto, de union, de intereses, por la incomunicacion a que estamos reducidos, respecto del resto de la republica. Abrase pues un camino entre los dos Oceanos, i las relaciones se estrecharán i la union será positiva" fecha 29 de setiembre de 1845—firmada por el presidente Mariano Arosemena, i el secretario M. Arosemena Quesada.

(b) El Ejecutivo ha dispuesto por un decreto reciente reducir estos intereses al uno por ciento anual, pagando en efectivo a los acrehedores que no convienen con este premio.

(c) No se crea por un momento que es mi animo suponer que las riquezas materiales de la Nueva Granada no alcancen a mucho mas de quince millones de pesos, trato de riqueza metalica, de riqueza positiva en aquella parte de la poblacion que puede especular en esta empresa, i de la dificultad de obtener capitales que ganarían solo un pequeño redito, cuando el interes del dinero, jeneral en el país, rara vez baja de un doce por ciento anual.

(d) La representacion que he citado arriba concluye pidiendo que S. E. solicite de la lejislatura las demas concesiones i franquicias que solo la lei puede otorgar; que si una compañía rica i poderosa solicitase el privilejio para un camino macadamizado ú otra comunicacion intermarina S. E. al prestarle su apoyo, ecsija fuertes garantías que sirvan de estimulo por una parte, i de seguridad por otra de que no se perderá inutilmente el tiempo como ya otras veces ha sucedido.