VENTA

DE

LAS RESERVAS

DEL

FERROCARRIL DE PANAMA.

BOGOTÁ.
IMPRESO POR FOCION MANTILLA.
1867.

VENTA DE LAS RESERVAS

DEL

FERROCARRIL DE PANAMA.

De años atras se ha ocupado la nacion de la oportunidad i conveniencia de vender los derechos que se reservó en el ferrocarril de Panamá. Varias propuestas se le han hecho i la Compañía Americana, ansiosa de no dejar ir de entre sus manos una empresa que tanto lucro le tiene dado, ha renovado de año en año sus propuestas i sin detenerla en su propósito el ruido de los combates i los horrores de la revolucion pasada, envió un ajente a Bogotá para que, aprovechándose de las circunstancias aflictivas en que se hallaba la Administracion del doctor Ospina, le propusiera que cambiara los derechos del Gobierno en una empresa de civilizacion i de progreso por buques de guerra, armas i soldados enganchados en los Estados Unidos. La Administracion conservadora rechazó tales proposiciones, que si bien habrian podido asegurarle un triunfo, habria sido un triunfo pírrico en que el abatido i deshonrado pabellon nacional flamearia solo sobre charcas de sangre i montones de cadáveres.

Una Compañía inglesa ha hecho diversas proposiciones, una de las cuales acaba de declararse inadmisible por el Senado de la República con sobrada festinacion i no poco de lijereza.

Como escribimos no solo para los señores miembros del Congreso, que con un fin acordado i un propósito irrevocable,

deciden en sus sesiones lo que los intereses de su partido les han aconsejado de antemano; como escribimos para esa clase de la sociedad que, con sobra de intelijencia, pero llena de apatía observa pasiva la marcha de los acontecimientos i que, sin apercibirse de ello, va uncida al carro fúnebre que tirado por la ambicion i la furia insana de los partidos lleva a la tumba las libertades públicas i el porvenir de Colombia, nos proponemos hacer un estudio serio i concienzudo de un asunto que a todos tiene qne interesar.

I.

QUÉ SON LAS RESERVAS.

Las reservas del ferrocarril de Panamá las constituye el derecho que el Gobierno de la Nueva Granada se reservó de redimir el privilejio que, por el contrato aprobado en 4 de junio de 1850, se concedió a una compañía americana para construir el actual camino de rieles de un océano a otro. Este derecho está definido en el artículo 2.° del mencionado contrato, que dice:

"Art. 2.° El privilejio que se concede a la Compañía por el artículo anterior, para establecer un camino de carriles de hierro, durará por cuarenta i nueve años, que se contarán desde que el camino sea concluido i abierto a la concurrencia pública. Sinembargo, dicho privilejio terminará ántes de la espiracion de los espresados cuarenta i nueve años, si ántes de que ellos espiren, el Gobierno hubiere redimido el privilejio en virtud del derecho i facultad que se reserva en los términos siguientes:

"A los veinte años contados desde el dia en que el camino de carriles de hierro sea concluido i abierto a la concurrencia pública, podrá el Gobierno redimir el privilejio a beneficio de la Nueva Granada por la suma de 5.000,000 de pesos por toda indemnizacion. Si en esta época no fuese redimido, el privilejio continuará vijente por diez años mas en favor de la Compañía, al fin de los cuales podrá el Gobierno redimirlo por 4.000.000 de pesos. Si tampoco fuese redimido en esta época, continuará vijente por otros diez años, al fin de los cuales podrá el Gobierno redimirlo por 2.000,000 de pesos. Para que el Gobierno pueda hacer uso del derecho que se reserva de redimir el privilejio, deberá notificar a la Compañía, por lo ménos un año ántes del dia en que se cumpla alguno de los tres plazos espresados, la intencion que tenga de redimir el privilejio."

En virtud del privilejio mencionado la Compañía americana llevó a cabo la jigantesca empresa de establecer un ferrocarril entre los dos océanos i a un costo de $ 7.407,553, empresa que, a pesar de lo alto de sus tarifas, ha pagado a los accionistas dividendos hasta de 15 por 100.

Conforme, pues, con lo estipulado en el artículo que se ha citado, tiene el Gobierno el derecho de entrar en posesion del ferrocarril i todas sus annexidades el 30 de enero de 1875, con tal que pague a la Compañía americana la suma de 5.000,000 de pesos, dándole un año ántes el correspondiente aviso. Este derecho es lo que se ha llamado "Reservas del ferrocarril de Panamá," i de la venta de este derecho es que hoi nos ocupamos.

No nos parece fuera del caso hacer aquí una descripcion del ferrocarril.

La estension del camino es 47 millas, 3,020 piés. Corre primero sobre el banco derecho u oriental del rio Chágres hasta Barbacoas, donde lo atraviesa por un puente de 625 piés de largo i 18 piés de ancho a una altura de 40 piés sobre el nivel del rio. El puente es de hierro forjado i está precisamente en la mitad de la distancia entre Colon i Panamá.

El puente de Barbacoas es de 6 arcos, fabricados de hierro de caldera con una cuerda arriba i otra abajo, del mismo metal, de 3 piés de ancho i una pulgada de espesor, unidas por un enrejado de hierro de 9 piés de altura en el centro i 7 en la estremidad. Los rieles están asentados sobre cuartones de hierro colocados a 3 piés de distancia, i el todo está sostenido por cinco estribos i dos refuerzos de 26 piés de ancho i 8 de espesor, engrosando a razon de una pulgada por pié hasta los cimientos.

El punto mas elevado está a 37¾ de milla del Atlántico, i está a 263 piés sobre el nivel medio del océano. La inclinacion máxima en el ascenso del lado del Atlántico es 1 en 90, pero del lado del Pacífico es algo mas, 1 en 88.

23 millas i $\frac{2}{5}$ son llanas i 28 i $\frac{3}{5}$ llevan direccion recta, pero hai algunas curvas mui fuertes. Hai 134 desagües i puentes de 10 piés para abajo i 170 puentes de un largo que varia de 12 a 625 piés.

El ferrocarril tiene una sola línea de rieles, pero hai cuatro puntos con líneas adicionales de desviacion, uno en Gatun, $7\frac{1}{2}$ millas de Colon; otro en Barbacoas, a 22 millas; otro en Malachin, a 30 millas; i otro en la parte mas alta a 37 millas.

La Compañía posee ademas almacenes, oficinas, casas de celadores, &.ª &,ª todo lo cual debe pasar al Gobierno pagando $ 5.000,000.

II.

PORVENIR DE LAS RESERVAS.

En éste como en todos los asuntos en que hai que basar cálculos sobre acontecimientos venideros, las opiniones no pueden uniformarse, i cada cual quiere hacer prevalecer la suya i se esfuerza en justificarla, sin que al fin aparezca nada mas claramente que la falibilidad de los juicios humanos. Sinembargo, cuando la prevision no tiene que estenderse a largos años, i cuando los hechos que deben fijar el resultado se vislumbran ya como débil luz en medio de la oscuridad del porvenir, no cuesta mucho, observando la marcha regular de las cosas, juzgar lo que sin gran tardanza debe suceder.

Los espléndidos resultados que, como empresa comercial, ha dado el ferrocarril de Panamá, dependen esclusivamente de ser esta la única ruta que ahorra el doblar los cabos de Hornos i Buena-esperanza, operacion tan dispendiosa en tiempo, como llena de azares i peligros. Los gastos son inmensos, i hoi que el tiempo vale tanto en el comercio, i que una diferencia, no solo de meses sino de dias i de horas, decide mui frecuentemente de fortunas inmensas, el ferrocarril de Panamá ha debido llamar a su fomento el comercio de la Europa con las colonias inglesas, que con tanta prosperidad crecen en el mar de las Indias, i con la China i el Japon: por allí mismo el jenio emprendedor e industrioso de los Estados Unidos riega sus nu-

merosas producciones en todas las costas del Pacífico de la América del Sur, i por allí tambien, despues que han pasado los innumerables tesoros que la codicia i la industria americana arrancaron a las ántes desconocidas rejiones de California, se conducen hoi todos los productos de comercio en que éstas se han hecho tan notables desde que los aventureros, sus primeros pobladores, se retiraron o cambiaron de modo de vivir.

Las grandes distancias que se acortan, los ménos riesgos que se corren, todo ha debido influir i ha influido en la prosperidad de tan jigantesca empresa. El tráfico de mercancías por el ferrocarril se ha doblado cada tres años i medio, poco mas o ménos: en 1860 pasaron 48,000 toneladas i en 1863 llegó este tráfico a cerca de 100,000; pero el aumento en las ganancias de la Compañía no se ha hecho en la misma proporcion, pues en el período comprendido entre 1856 i 1862, aunque el tráfico habia aumentado un 260 por 100, las utilidades de la Compañía solo habian crecido en un 24 por 100.

Tales son los hechos, i no se ha pretendido ni se pretenderá quitarle al Istmo la importancia con que la naturaleza quiso regalarlo; pero ¿habrá aún quien con seriedad pretenda que la empresa del ferrocarril tiene algo que ganar en importancia i en lucro por el solo trascurso de los años? Esta es una cuestion que por demas ha sido discutida entre nosotros, i tan claras son las consecuencias que de su exámen deben sacarse, que apénas apuntaré someramente algunos hechos que, del todo ciertos, nada dejan que decir.

La causa que principalmente afectará las entradas de la empresa del ferrocarril de Panamá es la nueva direccion que el tráfico de Europa i los Estados Unidos con la costa occidental de América i con el Asia, pueda tomar. En esto pueden influir únicamente dos cosas: la apertura de un canal interoceánico i la conclusion de nuevos ferrocarriles en la América Central.

Canal interoceánico.

Basta solo tener idea de lo que es el comercio; conocer las dilaciones, los gastos, las pérdidas i los inconvenientes que trae consigo un trasborde, para juzgar que, aun sin tener en cuenta

el recargo de un flete subido en el ferrocarril, la apertura de un canal interoceánico en la América Central reducirá inmensamente el tráfico, si acaso no anula del todo la línea como empresa comercial.

Hoi que hemos visto coronadas con suceso las empresas mas grandiosas que predican el adelanto del jénero humano; hoi que al silbido del ferrocarril despiertan con pavor las fieras en el bosque i que el grandioso ruido del vapor quebrando las olas espanta al tímido pececillo; hoi, en fin, que el hilo eléctrico repite al Nuevo Mundo con la fidelidad del eco los sentimientos del Viejo, nadie puede permitirse dudar de la posibilidad de ver correr las aguas del Pacífico en el Atlántico.

De los cinco puntos en que el Baron de Humboldt creia posible abrir un canal interoceánico: el Istmo de Tehuantepec, el Istmo de Nicaragua, el Istmo de Panamá, el Istmo del Darien i el Istmo entre el rio Atrato i el Chocó en el Pacífico, los Istmos de Panamá, Nicaragua i el Darien son los que mas facilidades ofrecen para el establecimiento de un canal sin esclusas, que dé paso para buques de alto bordo.

En Europa el ilustre Baron de Humboldt,a quien tanto deben las ciencias, i a quien tan agradecida debe estar la América, donde tantas privaciones i peligros sufrió solo por hacerla conocer del mundo civilizado, se ocupó por mas de cuarenta años llamando la atencion de los hombres de ciencia, de los Gobiernos i del comercio a la importancia del establecimiento de una via interoceánica. Los injenieros mas ontables de Alemania, Francia e Inglaterra estudian i ansian la gloria de dar cima a tan grandiosa empresa; el Emperador Napoleon III, que escribió un hábil folleto sobre el canal de Nicaragua, no olvida que prisionero en Ham, el Gobierno de Nicaragua le recordó i le ofreció un asilo para que llevase a cabo la empresa de que se habia ocupado, i fomenta i estimula ya la realizacion de éste, ya la del ferrocarril de que nos ocuparemos despues.

En el territorio de Colombia se han concedido en diversas épocas privilejios diferentes, que no se han llevado a cabo por haberse adjudicado jeneralmente a aventureros sin conocimientos ni prestijio; pero se han hecho esploraciones importantes que de sobra revelan que en Colombia con mas ventajas que

en parte alguna será donde primero se sonrian i abracen las espumosas olas del Atlántico con las del Pacífico. Por el correo pasado ha recibido el ciudadano Presidente una nota de una Compañía inglesa en que, aceptando las condiciones impuestas por la lei sobre apertura de un canal interoceánico, avisa que el dinero de garantía está a disposicion del Gobierno. Las firmas que aparecen autorizando la propuesta anterior son de la mas alta respetabilidad: uno de ellos Thomas Page, E. C, miembro de las sociedades científicas mas eminentes de Europa, fué el injeniero que llevó a cabo el maravilloso *tunnel* del Támesis en Lóndres, construyó el bellísimo puente de Westminster sobre el mismo rio, el mas hermoso de Lóndres, ha sido por muchos años el injeniero del Gobierno i hoi ha trazado los mejores planos para el ferrocarril de los Alpes, habiendo descubierto un nuevo sistema de locomotivas que resisten grandes inclinaciones. No hemos visto la propuesta a que nos referimos, pero sabemos que lleva las firmas del Almirante Elliot, el V. A. Keppler i otras varias que dejan ver la importancia que se da a la empresa i la seriedad con que se la acometerá. Puede asegurarse que ántes del fin del año, se habrán principiado las nuevas esploraciones, para lo que me consta se tienen destinadas ya £ 20,000.

Con tales antecedentes, no puede dudarse que la empresa del ferrocarril de Panamá verá mui pronto levantarse a su lado un rival con quien no podrá luchar i que vendrá a arrebatarle gran parte de los lucros, de que hasta ahora ha gozado quieta i tranquilamente. El comercio del mundo correrá por una nueva arteria que tantas ventajas le ofrece, i el ferrocarril de Panamá no puede ser sino un auxiliar del canal: esto tendrá que suceder, bien se vendan desde ahora las reservas a la Compañía inglesa, bien se le adjudiquen a la Compañía americana.

Sobre la practicabilidad de un canal interoceánico no puede abrigarse duda alguna, pues las esploraciones hechas i el estudio de la altura de los mares han decidido ya este punto. No faltará, sinembargo, quien crea que la dificultad principal se encontrará en la manera de hallar el capital que una empresa semejante requiere; pero puedo asegurar que una de las compañías financieras mas importantes de Europa ha consa-

grado su atencion, de años atras, a este asunto i tiene concebido un asombroso plan en que, interesando en la empresa todas las potencias marítimas del mundo, busca el capital en los principales mercados, i con una garantía dividida entre las diferentes naciones, asegura al mismo tiempo la neutralidad del canal i un interes fijo a quien suscriba el capital. Esta es la idea en globo i por la posicion de sus autores i por los detalles i juiciosas observaciones con que la adornan, no vacilo en creer que lograrán dar cima a tan interesante concepcion.

Otros ferrocarriles.

Nicaragua—Entre los documentos que se insertan al fin se encontrará el privilejio que el Comandante de la Marina Inglesa, Bedford Pim, ha obtenido del Gobierno de Nicaragua para construir un ferrocarril de un océano a otro, que tendrá por puerto en el Atlántico a Monkey Bay i en el Pacífico a Corinto sobre la Bahía de Fonseca. Tambien se encuentra entre los documentos el prospecto de la Compañia i la lista de los individuos que componen el Comité provisional que se ha formado: estos documentos solos, descubren a primera vista que ántes de diez años el ferrocarril de Nicaragua estará concluido i luchando brazo a brazo con su rival el de Panamá.

El Comandante Pim, que ha hecho las esploraciones del terreno, ayudado de varios otros hábiles injenieros, ha escrito un libro mui interesante "The Gate of the Pacific" en que se ocupa de la necesidad que tiene el comercio europeo de la construccion de esta nueva línea i compara las ventajas que, a su modo de ver, tiene la línea de Nicaragua sobre la que existe en Panamá. El presupuesto que hace en su obra es el mismo porque ha abierto suscriciones en la Lonja de Lóndres, a saber: un millon de libras esterlinas ($ 5.000,000.)

No tengo duda alguna que encontrará suscriciones para completar esta suma, en lo que influirá no poco el que se sepa en Inglaterra que el Congreso de Colombia ha resuelto no vender las reservas a la Compañía Inglesa; sinembargo, no creo posible que los 5.000,000 de pesos calculados por el Comandante Pim sean bastantes para terminar su obra.

Pienso que no me corresponde ni que venga al caso en la

presente publicacion estimar los méritos de cada una de las dos líneas, i apunto solamente que, si es verdad que la línea de Nicaragua es casi cinco veces mas larga que la de Panamá, las dificultades i costos para la construccion son menores en aquella; que los puertos estremos de la de Nicaragua son mejores que Panamá i Colon; i que en las rutas para California i British Columbia habria por aquella una economía de dos dias desde cualquier punto de Europa o América navegando en buques de vapor, i lo mismo para Australia i Nueva Zelandia, de Nueva York o de otro punto de los Estados Unidos, miéntras la de Panamá seria mas ventajosa para los puertos del Pacífico en la América del Sur.

Otra consideracion que debe pesarse para juzgar de la probabilidad del establecimiento de esta nueva línea, es que, como ya dije, cuenta con el *apoyo decidido* del Emperador Napoleon, i que el Gobierno Inglés la ayudará con todas sus fuerzas. Fundo esta opinion en que cuando la cuestion del *Trent* entre Inglaterra i los Estados Unidos, reconocia ya el Duque de Newcastle, Ministro entónces de las Colonias, la necesidad que tenia la Inglaterra de poseer una via interoceánica suya i se quejaba en el discurso al Parlamento de que habiendo temores de una ruptura entre su Gobierno i los Estados Unidos, no habia podido enviar comunicaciones al Gobernador de British Columbia, via Panamá, temiendo que cayeran en manos hostiles.

Fácil es de comprender la oposicion que el ferrocarril de Nicaragua hará al de Panamá, si se observa que aun desde hoi un camino mal abierto i con no mui abundantes recursos ha quitado a éste una gran parte de los pasajeros para California, que son conducidos a precio mas barato por aquella via que por la de Panamá.

Costa-rica — El Gobierno de esta República celebró en 31 de julio de 1866, por medio de su Ajente en Nueva York, un contrato con los señores J. C. Fremont, E. F. Beale, L. Haskell &c, para la construccion de un ferrocarril entre la bahía de Limon en el Atlántico i el golfo de Nicoya en el Pacífico. Posteriormente el Gobierno de San José hizo algunas modificaciones al contrato que fueron aceptadas por la otra parte, i el Pre-

sidente Castro convocó al Congreso estraordinariamente, por decreto de 27 de diciembre de 1866, para que examinase el proyecto i le impartiese su aprobacion, caso que lo creyere oportuno i conveniente.

Entre los documentos publicados al fin se encontrarán los datos que poseo sobre el particular.

Gran ferrocarril continental.—Este ferrocarril, de 1,200 leguas de estension, debe unir a San Francisco i la parte oriental de la Union Americana con los Estados del Norte i del Este. Esta obra, cuya realizacion dió tantas dudas, toca hoi a su término, sin que ni la guerra devastadora i fratricida que por cuatro años asoló la Gran República, ni la crísis monetaria consiguiente a la guerra hubieran entibiado el ánimo de los que concibieron i darán cima a tan grandiosa obra.

Tanto crédito tienen en Europa las empresas materiales de los Estados Unidos, que, en medio de la terrible crísis que en junio del año próximo pasado hizo bambolear el crédito de las primeras casas comerciales de Lóndres, i cuando el mal éxito comercial del ferrocarril de Lóndres-Chatham i Dover, i la quiebra de sir M. Peto habian desanimado a todos los que emplean sus fondos en obras de esta clase, se encontraron suscriciones para el capital con que deben terminarse las últimas 200 millas del ferrocarril continental.

Esta línea quitará a la de Panamá casi todas las entradas por trasportes de pasajeros i de metales preciosos, cantidades que no dejarán de figurar en algo de consideracion en los balances de la Compañía, si calculamos que por la tarifa del ferrocarril cada pasajero paga $ 25, que el oro paga un 4 por 100 de su valor i la plata ⅝ por 100, i que en 1863, el número de pasajeros fué de 32,273, i que el oro i plata que pasó asciende a $ 55.761,029.

Pesando la influencia que la realizacion de las obras anteriores pueda tener sobre las utilidades del ferrocarril de Panamá, nos parece que es inútil estendernos mas sobre este asunto i que todos debemos estar de acuerdo en que el ferrocarril de Panamá perderá gran parte de su importancia con el tiempo.

III.

NECESIDAD DE SU PRONTA VENTA.

Reconocida la deduccion anterior, no deberiamos ocuparnos del asunto que lleva por título este párrafo, i si lo hacemos es únicamente para rebatir algunos argumentos que de casualidad oimos avanzar en la discusion de un segundo proyecto sobre venta de las reservas, presentado en el Senado por el ciudadano Rocha.

No tendremos en cuenta el discurso del ciudadano Abello, porque en él solo reprodujo las ideas del informe de la Comision de que fué miembro i que serán analizadas en su lugar; en la parte que hizo alusion al empréstito, nos referimos a las observaciones con que concluimos este asunto.

Un ciudadano Senador, espresándose con enerjía i mostrando ahinco poco comun, esclamaba que: "con dolor veia los esfuerzos hechos para desprenderse de la joya mas preciosa de la República, de su porvenir, porque las reservas, decia, son el porvenir de la República."

Creemos que la República no tiene que fincar su porvenir en las reservas, pues que las conserve o que las venda, las cantidades o la renta que se pueda obtener por ellas no serán bastante para curar por sí solas el alarmante estado del tesoro de la Nacion, ni mas que todo, a curar al pais la llaga social que lo devora i lo arruina. Algunos creen que la principal cuestion en los gobiernos es la cuestion económica: ¡error funesto, que los hace descuidar la cuestion moral i la cuestion relijiosa!

Crean algunos empero que las reservas son la joya mas preciosa de la República; pero esta joya, como las piedras preciosas, es de valor relativo. ¿Cuál seria el valor de los diamantes si todas las formaciones carboníferas del mundo se convirtiesen en diamantes? ¿Cuál seria el precio de las esmeraldas si Colombia declarara libre la esplotacion de sus minas, i las que se obtuviesen se arrojaran sin cordura a los mercados del mundo? ¿Cuál será, pregunto yo ahora, el valor de las reservas cuando

la América Central esté cruzada por cuatro o mas ferrocarriles, i cuando un ancho i cómodo canal convide a los navegantes a ahorrarse las penas i peligros de la navegacion de las rejiones australes?

La oportunidad de hacer la venta de las Reservas me parece tambien de demostracion palmaria. Al hacer hoi la Compañía inglesa por medio de W. H. Cotteril la propuesta que el Senado no quiso aceptar i el mérito de la cual analizaré mas adelante, al mismo tiempo que la Compañía americana hace sus ofertas, se establece así una especie de competencia que dará grandes ventajas a la República, en vez de que arrojada de la licitacion la Compañía inglesa por un voto del Senado, que tuvo tanto de subrepticio como de inconsiderado, quedará la Compañía americana sola en el campo, i ella entónces abusará de la posicion que el Senado ha querido facilitarle, como ha abusado siempre en todas las cuestiones que se le han ofrecido con la República. Tan probable es que esta idea haya pasado por la mente de los directores de la Compañía, que no han querido comprometerse haciendo ninguna propuesta que sériamente la ligue para el porvenir. ¿Por qué no investir con un poder bastante para contratar por la Compañía, al ciudadano Jeneral P. A. Herran, que tan importantes destinos ha desempeñado en la República i fuera de ella, i de cuya honradez no se permitirán dudar los dueños de la empresa?

Un honorable diputado por el Estado de Panamá, haciendo alarde de su adhesion a Colombia, dejó escapar la idea de que la venta de las reservas podia entrañar en algun caso la separacion del Estado de Panamá del resto de Colombia. Sin darle importancia a un dicho que nada tiene de serio sino el escándalo que debe haber producido en los que lo oyeron, i la fuerza que debe hacer en la Nacion la necesidad de vender las reservas a una Compañía cuyo Gobierno haya salido ya de la via de las anexaciones, preguntaré solamente: ¿deberán separarse el Magdalena i Bolívar porque se hipotecan sus aduanas; deberá separarse Cundinamarca porque se constituye seguridad sobre sus salinas i se enajena el derecho de esplotar sus minas de esmeraldas, i deberá el Tolima independizarse porque se hace otro tanto con sus ricas minas de plata?

Pero tanto yo como cualquiera otra persona que haya asistido a la sesion del Senado a que hago referencia, observaria que desatendiéndose casi del todo la cuestion principal, se hicieron leer i releer los artículos del contrato sobre empréstito que tienen relacion con las reservas, i el argumento que se presentó como concluyente en contra de la idea de venderlas, fué aseverar que "vender las reservas era asegurar la emision del empréstito." Dejando al ciudadano Senador que tal dijo, en libertad de opinar que el empréstito sea un hecho o no, debo hacer presente que la venta de las reservas no ejerce influencia alguna sobre la emision del empréstito.

La relacion que existe entre las reservas del ferrocarril i el empréstito, es la hipoteca que sobre ellas está legalmente constituida. Si se venden las reservas, el precio de venta se aplicará a su debido tiempo para la amortizacion del empréstito; si no se venden, se aplicará a este objeto la renta que el Gobierno deriva hoi de ellas. En estos ocho años hasta 1875, el pueblo de Colombia habrá comprendido sus verdaderos intereses, i estoi seguro, como todos lo están, que la Nacion redimirá el privilejio ántes del año citado, sea vendiéndolas por una cantidad fija de capital o por una renta asegurada, o tomando acciones en la misma empresa: esto se comprende tambien en Lóndres, donde los negociantes son un poco mas perspicaces de lo que pueden creer los honorables miembros del Senado.

La suma ofrecida hoi al Gobierno por las reservas, tanto por la Compañía americana como por Cotterril, es asaz conocida en Europa, i esto es lo que sirve de base a los prestamistas para juzgar del valor de la hipoteca; i creo que sobre el particular debe darse cierto peso a mis razones i a mis juicios, porque he estado en contacto con las casas principales cuyos clientes se suscriben al empréstito i conozco sus ideas; he asistido a las reuniones que se suscitaron a consecuencia de las modificaciones introducidas en el contrato, i las ideas que llevo emitidas son las de las personas que han figurado en el empréstito.

Es preciso que manifieste en este lugar, i a esto me impele el dicho de un ciudadano Senador, que caso que las reservas se vendan, el producto de la venta no puede aplicarse inmediatamente a la amortizacion del empréstito, pues el modo como

dicha amortizacion debe hacerse está previsto en el contrato de empréstito, i es a éste que debemos atenernos, ademas de ser absurdo suponer que haya Gobierno que haga empréstitos que le cuesten el 21 por 100 para redimirlos al dia siguiente a la par, i sobre este punto se ha entendido ya el Gobierno con los prestamistas.

IV.

EXÁMEN COMPARATIVO DE LA PROPUESTA HECHA POR W. H. COTTERILL I DE LAS OFERTAS DE LA ACTUAL COMPAÑÍA.

La comision que informó al Senado sobre el contrato hecho con W. H. Cotterill, dice:

"El contrato, segun acabais de ver, es, con modificaciones relativamente de poca importancia, el mismo que nuestro Ministro Plenipotenciario ante las Cortes de Inglaterra i Francia celebró en Lóndres con el señor Cotterill el 6 de febrero de 1866.

"I como ese contrato fué suficientemente discutido durante las anteriores sesiones del Congreso, i como su inconveniencia fué perentoriamente demostrada, así como su notable inferioridad respecto al celebrado en 22 de mayo de 1865, no nos detendremos a hacer el análisis ya hecho.

"Pero sí queremos haceros notar como razon suficiente e incontrovertible para que negueis vuestra aprobacion al contrato, la siguiente. A nombre de la Compañía del ferrocarril de Panamá se ha hecho una propuesta mas ventajosa para la República que la que encierra el contrato Cotterill.

".....Es evidente, pues, que si se aprobara el contrato celebrado por el Poder Ejecutivo, el señor Cotterill podria inmediamente, si no quisiera conservarlo, trasferir sus derechos a la Compañía, la cual no vacilaria en dar a dicho señor un cuantioso beneficio, a mas de cumplir las obligaciones contraidas por él."

Tambien en un periódico de la oposicion se ha asegurado rotundamente que el contrato Cotterill es inferior en ventajas para la República a la propuesta que se ha formulado a nombre de la Compañía del ferrocarril de Panamá; "de manera

que solo por mala fe o por insensatez podria hoi votarse por su aprobacion."

Aunque tengo el mas profundo respeto por la opinion de los señores Senadores que suscribieron el informe, i por la de los señores redactores de "El Mensajero," que, como acabamos de ver, califican de insensato i de hombre de mala fe a quien no opina como ellos en este asunto, me permitiré hacer una comparacion entre los dos contratos, i principiaré ocupándome de examinar el aspecto fiscal de las dos ofertas.

Propuesta Cotterill.

La Nacion recibe por esta propuesta:

Capital en pago.....	$ 10.605,000
Renta anual.....	275,000

Así: *Capital.*

Esta suma, que se pagará a la Compañía actual el 30 de enero de 1875 como precio de la Redencion (artículo 1,° § 1.°).....	$ 5.000,000
Igual suma que se entregará al Gobierno al tomar posesion del ferrocarril (artículo 1,° § 1.°)....	5.000,000
Interes de esta suma en seis meses que durará en depósito en un Banco: este interes pertenece al Gobierno (artículo 1,° § 1.°).....	125,000
Interes de un millon de pesos que se da al Gobierno en préstamo por 8 años (artículo 2.°).....	480,000
	$ 10.605,000

Renta.

Esta suma que percibirá el Gobierno de portes de correo de la correspondencia al traves del Istmo (artículo 5.° c) mínimum.....	$ 200,000
Esta suma a que monta el 3 por 100 de los beneficios netos de la empresa a que tiene derecho el Gobierno conforme al artículo 29.....	75,000
	$ 275,000

Esta propuesta la varía W. H. Cotterill dando a la Nacion una renta del 5 por 100 sobre el capital computado anteriormente, si así se creyere mas conveniente.

Cómputo de la renta que el Gobierno recibirá anualmente en pago de las reservas, por la propuesta anterior.

5 por 100 de $ 5.000,000 que Cotterill debe entregar al Gobierno el 30 de enero de 1875..... $	250,000
Igual interes de $ 125,000, monto del depósito de la suma anterior.....	6,150
Igual interes de $ 480,000, intereses del millon de pesos prestado al Gobierno.....	22,000
Portes de correo al traves del Istmo, despues de deducir $ 1 por cada quintal que el Gobierno debe pagar a Cotterill, minimum.....	200,000
3 por 100 de los beneficios netos de la empresa...	75,000
Total de la renta anual..... $	553,150

Propuesta de la Compañía del ferrocarril.

Capital.

5 millones de pesos que pagará al Gobierno el 30 de enero de 1875..... $	5.000,000
Igual suma que da por recibida del Gobierno como pago del derecho de redimir.....	5.000,000
Interes de $ 1.000,000 que ofrece anticipar.....	480,000
Esta suma dada al Estado de Panamá.....	100,000
$	10.580,000

Renta.

Esta suma que representa el 3 por 100 de los beneficios netos de la empresa..... $	75,000
Esta suma por el tránsito de la correspondencia por el Istmo, despues de deducir 30 p°/₀ por los gastos de administraciones de correos &.ª.....	93,343
$	168,343

Cómputo por renta, segun el contrato celebrado en 22 de marzo de 1865.

Venta a perpetuidad.

$ 500,000 ofrecidos de contado, que al 6 por 100 dan una renta de..... $	30.000
Dividendos de los 18,000 ofrecidos al Gobierno, tomando por base que el beneficio neto de la empresa sea de 1.012,589.....	268,038
Total de la renta ofrecida..... $	298,038

Comparacion.

Contrato mixto por capital i renta.

Propuesta Cotterill.	Propuesta de la C.ª del ferrocarril
Capital	
$ 10.605,000	$ 10.580,000.

Diferencia en favor de Cotterill,
$ 25,000

Renta anual.

$ 275,000	$ 168,334

Diferencia en favor de Cotterill,
$ 106,666.

Contrato de venta por una renta fija.

Renta anual

$ 553,150.	$ 298,038.

Diferencia en favor de Cotterill,
$ 255,112.

Verificacion de las partidas del cómputo de la propuesta Cotterill.—Contrato mixto por capital i renta.

Capital.—Todas las partidas que forman esta cuenta están comprobadas con los artículos citados del contrato.

Renta anual.—$ 200,000 de porte de correo de la correspondencia al traves del Istmo.

Por el contrato vijente entre el Gobierno i la Compañía del ferrocarril, aunque el Gobierno dispone que toda la correspondencia jire precisamente por conducto de la Administracion de correos de la Nacion, el artículo 30 determina que "todos los contratos i arreglos pecuniarios para su trasporte por el espresado ferrocarril serán hechos por la Compañía, i todos los productos pecuniarios de tales contratos i arreglos, ingresarán a los fondos de la Compañía como un ramo de sus utilidades." En compensacion por esta gracia la Compañía da al Gobierno un 5 por 100 de todas las sumas de dinero que reciba en virtud de dichos contratos i arreglos: este 5 por 100 no ha pasado de $ 10,000 que fué el minimum fijado. Este artículo fué modificado en el contrato celebrado en Lóndres por el Ministro Plenipotenciario de Colombia con W. H. Cotterill i que la Compañía del ferrocarril de Panamá acepta hoi, determinando que la Compañía conduciria por el ferrocarril todas las balijas, recibiendo por este servicio una tercera parte del dinero que el Gobierno percibiese por los portes de correo de dichas balijas.

Por el artículo 5.° del contrato Cotterill, éste se obliga a entregar en la administracion de correos del puerto donde arribe para que satisfaga el porte de correo, toda la correspondencia que llegue del territorio de la Union, o de paises estranjeros, para ser trasportada por el camino de carriles de hierro, i Cotterill recibirá como pago del trasporte de dicha correspondencia un peso fuerte por cada quintal.

En el año de 1860 condujo la Compañía por el camino de hierro 8,397 quintales de correspondencia, i en 1863, 6,605 (informe del Cónsul inglés en Panamá, presentado al Parlamento en 1864). Calculemos un término medio i digamos que anualmente pasan por el Istmo 7,400 quintales de peso de las balijas,

cálculo bajo, pues posteriormente a 1863 es que se ha establecido la línea de vapores de Panamá a Nueva Zelandia i de allí a Australia, que aumentará inmensamente el número de cartas &,ª que pase por el ferrocarril. Supongamos que de los siete mil quintales que pesan las balijas, la mitad, es decir, 6.020,000 onzas son cartas i la otra mitad diarios &.ª: establezca el Gobierno un porte de dos peniques o $ 0,0386 por onza, i la cuarta parte o 0,0096 por diarios &,ª i tendremos:

Porte de 6.020,000 onzas (peso) de cartas..... $	232,372
» » » de diarios &.ª.....	58,093
	290,465
A deducir:	
Flete a Cotterill, a razon de $ 1 por quintal.....	7,400
	283,065

I no se crea que el porte es exajerado, pues si tomamos por base el establecido en Colombia para su comunicacion interior, éste será apénas la mitad; en Inglaterra se cobra por la menor distancia 1 penique por cada media onza i 2 peniques por 1 onza; en los Estados Unidos tres céntimos, i en Inglaterra tenemos que pagar las cartas para Colombia a 1 chelin o 12 peniques por media onza, i las cartas de Inglaterra a Francia pagan cuatro peniques, por solo cruzar el canal, de manera que el porte propuesto nada tendrá de gravoso.

Tres por ciento de los beneficios netos de la empresa ($ 75,000). Esta partida ha sido fijada discrecionalmente, pues la empresa del ferrocarril nunca ha dado tanta utilidad que el 3 por 100 equivalga a la suma anterior. En el año de 1864, que es el que mas ha producido de los que tenemos noticia, dió una utilidad neta de $ 1.459,453, que representaria solo un 3 por 100 de $ 43,783-59 centavos; pero aun calculando de esta manera el 3 por 100, se acepta esta suma como base mínima.

Sobre las otras partidas no tenemos que hacer observacion alguna por estar todas basadas en artículos claros i terminantes del contrato.

Cómputo de la propuesta de Cotterill, siguiendo el método observado por el Sr. Secretario de Hacienda i Fomento en su publicacion de 30 de mayo de 1865.

Primera oferta de capital i renta.

El monto de esta oferta, representaria en 1904 $ 68.030,801, así:

Por $ 5.605,000 que se reciben en 1875, que capitalizados al 7 por 100 anual, estarian convertidos en 1,904 en.....	$ 39.875,371
Por producto de la renta anual de 275,000, con capitalizacion anual al 7 por 100.....	23.155,430
Derechos del Gobierno a las reservas.....	5.000,000
Total.....	68.030,801

Comparando esta suma con la que el señor Cuenca calcula que representaria en 1875, la oferta de la Compañía americana da una diferencia a favor de Cotterill de $ 4.315,951, i eso sin deducir un 10 por 100 en que el señor Secretario aumenta el beneficio de la empresa desde 1875 en adelante, aumento que todas las probabilidades hacen ilusorio.

Segunda oferta por renta anual.

Respecto de esta oferta, basta solo decir que por el contrato celebrado con el señor G. M. Totten, ajente de la Compañía del ferrocarril de Panamá, se daban al Gobierno 18,000 acciones de a $ 100 cada una, que calculando que la empresa produzca libre $ 1.000,000 por año será una renta anual de $ 264,700, miéntras que Cotterill daria una de $ 553,150.

Tales son las utilidades pecuniarias que el contrato Cotterill ofrece a la República, utilidades mui superiores a las que cualquiera otra propuesta haya ofrecido al Gobierno. En el capítulo siguiente examinaremos las ventajas de otra naturaleza en que abunda el referido contrato.

V.

EXÁMEN DEL INFORME DE LA COMISION.

Quienquiera que lea estas líneas i que se haya fijado en los cálculos exactos de nuestro capítulo anterior, no podrá sino acompañarnos en nuestra justa indignacion, al notar la estudiada dilijencia con que la comision ha procurado rebajar la una propuesta en contraposicion al dilijente esmero con que se realza la otra. Qué! ¿podrá suponerse olvido o falta de estudio el omitir en el informe al examinar la propuesta Cotterill, una renta de $ 200,000 anuales que se asegura a la nacion por el artículo 5.°? ¿Será olvido no computar en el precio ofrecido la suma de $ 605,000 a que dan dercho el artículo 3.° i el final del parágrafo 1.° del mencionado contrato? ¿Cabrán tales errores en hombres habituados a cálculos comerciales? I si se han cometido estos errores, si se ha incurrido en tales olvidos, ¿merecerán los que tal han hecho sentarse en el Senado de Colombia a decidir sobre el destino de un pais i sobre la suerte de tres millones de habitantes?

Pero dejemos la cuestion de números i apuntemos otras ventajas del contrato Cotterill que no se han querido tomar en cuenta.

El artículo 6.° del contrato vijente dice en su parte final: "....i se estipula igualmente, que miéntras subsista el mencionado privilejio, el Gobierno granadino no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda, sin acuerdo i consentimiento de dicha Compañía, la apertura de ningun canal marítimo que comunique los dos océanos al traves del espresado Istmo de Panamá." Concebido el artículo en estos términos, da a la zona privilejiada una estension sumamente vaga i que en todo caso abrazaria casi todos los puntos por donde se ha pensado establecer un canal interoceánico, miéntras que por el artículo 21 del contrato Cotterill se fija como estremo oriental de la espresada zona una línea tirada del cabo Tiburon en el Atlántico i el golfo de San Miguel en el Pacífico, dejando

del todo libre la parte que algunos jeógrafos han querido llamar Istmo de Cupica.

Enumerando la misma comision la superioridad de la propuesta americana sobre la inglesa, dice: "5.° La Compañía destinará tres millones de pesos para la mejora del ferrocarril, &,ª (véase en los documentos el informe de la comision); pero se olvida que el artículo 23 del contrato Cotterill ofrece mayores ventajas que las citadas por la comision, como ofrecidas por la Compañía americana, pues Cotterill se compromete a ejecutar todos los trabajos que fueren necesarios para satisfacer eficientemente las necesidades del tráfico, a construir una nueva línea de carrilles de hierro si fuere necesario i a construir nuevos muelles en Panamá i Colon, mejoras que costarán mas de $ 3.000,000.

Las únicas ventajas que realmente ofrece la propuesta americana son: 1.ª La comprendida en la parte final del parágrafo 9.° en que conviene en pagar a la República todas las sumas de que anualmente la ha estado defraudando, con manifiesta violacion del contrato, de cuya práctica no han bastado a apartarla las varias reclamaciones que el Gobierno le tiene hechas, desfalque que no es de poca consideracion, pues en 1864 alcanzó a cerca de $ 20,000; i 2.ª la suma que ofrece al Estado de Panamá, que quizá seria la misma que iba a dar en 1865 a los diputados de aquel Estado, de una manera ménos decorosa i digna. Estas son las dos ventajas, i de su moralidad no me toca juzgar a mí.

Pero ¿para qué estendernos en estas reflexiones cuando los documentos i los hechos hablan con mas elocuencia de lo que nosotros podemos hacer? Dejemos a los señores de la comision que reposen tranquilos sobre su triunfo, que no faltará quien les diga si nuestras apreciaciones les parecieren duras, lo que Filipo respondió a Lástenes i Eutícrates, ciudadanos que le entregaron la ciudad de Olinto, cuando se quejaban de que los macedonios les llamaban traidores: *no hagais caso, que ellos son toscos e impolíticos i llaman las cosas por su verdadero nombre.*

Estas son las consideraciones que nuestro juicio nos ha sujerido, i así las sometemos a la consideracion de los colombianos para quienes la cosa pública i el porvenir de la nacion no han perdido el interes, i ántes de concluir nada debemos decir sobre el porvenir del Istmo una vez que los intereses americanos se arraiguen allí por noventa i nueve años, pues Tejas i California, la invasion de Cuba, i las hazañas sangrientas i bárbaras de Walker, que renovó en Centro América las crueldades del tirano Aguirre, lo esplican mui claramente.

Hoi que la Patria se estremece al verse empujada por sus mismos hijos a escojer entre el cruel dilema de la anarquía i el absolutismo; hoi que todos los partidos parece que han hecho esfuerzos sobrehumanos para desacreditar nuestro sistema; hoi que el malestar jeneral no proviene del Gobierno, sino de que los pueblos se han hecho ingobernables; hoi, digo, que buscamos en vano los hombres que deben haber reemplazado a Tórres, Cáldas, Herrera, Gutiérrez, Peña, Nariño &,ª de la primera Patria; o a Bolívar, Santander, Soto, Castillo Rada, Mosquera &,ª de la primitiva Colombia, i otros tantos no ménos ilustres que dieron dias de gloria a la Nueva Granada, nos estremecemos al considerar que algun historiador pueda aplicar mas tarde a Colombia, que tan poco cuida de elejir sus diputados, las palabras del ilustre marques de Valdegamas, refiriéndose a la Asamblea constituyente de Francfort: *La Alemania, señores, la alojó como una divinidad en un templo, i esa misma Alemania la dejó morir como una prostituta en una taberna.*

Bogotá, 7 de marzo de 1867.

J. B. Cuervo.

DOCUMENTOS.

CONTRATO COTTERILL

sobre enajenacion de las reservas del ferrocarril de Panamá.

Habiendo resuelto el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia redimir el privilejio concedido a la Compañía empresaria del ferrocarril de Panamá, por la suma de cinco millones de pesos por toda indemnizacion en beneficio de la Nacion, conforme al artículo 2.° del contrato celebrado con la Compañía del ferrocarril de Panamá, el 15 de abril de 1850, i aprobado por el Poder lejislativo el 29 de mayo, i publicado como lei de la República el 4 de junio del mismo año, ha venido en celebrar con los señores Joaquin Rizo i William Columban M.c Kenna, apoderados del señor William Henry Cotterill, un contrato para que se le suministren al Gobierno los cinco millones de pesos que quedan espresados, para verificar la redencion, dando a Cotterill o sus cesionarios, el derecho de tomar posesion, i por esto, de continuar en el uso del privilejio que redimirá la Nacion de la Compañía del ferrocarril de Panamá, en los términos siguientes:

Froilan Largacha, Secretario de Estado en el Despacho del Tesoro i Crédito nacional, de órden del Presidente de la Union i los mencionados Joaquin Rizo i William Columban M.c Kenna, con el poder que han presentado i que ha sido hallado en debida forma, hemos venido en celebrar el contrato siguiente:

TÍTULO 1.°

BASES JENERALES DEL CONTRATO.

Art. 1.° William Henry Cotterill, o sus cesionarios, se comprometen a entregar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, como el precio en que compran el privilejio que el Gobierno redimirá de la Compañía del ferrocarril de Panamá, la suma de diez millones de pesos fuertes americanos ($ 10.000,000) o su equivalente en libras esterlinas, en los términos siguientes:

1.° Cinco millones de pesos fuertes americanos, ($ 5.000,000) o su equivalente en libras esterlinas, se depositarán seis meses ántes del 30 de enero de 1875, en que se debe recibir el camino del ferrocarril de Panamá, en los términos en que debe entregarlo la

Compañía a la conclusion o redencion del privilejio, con arreglo al mencionado contrato que tiene celebrado con el Gobierno dicha Compañía, i el Gobierno trasfiere en favor de William Henry Cotterill, o sus cesionarios, el privilejio de esplotar dicho camino, en los términos que adelante se espresarán. Este depósito se hará en el Banco de Inglaterra, o en cualquier otro Banco que sea de la aprobacion del Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, en nombre de dos personas que residan en Lóndres, designados respectivamente por el dicho Gobierno i por William Henry Cotterill, o sus cesionarios; i tan luego como haya sido verificada la entrega del dicho ferrocarril i sus anexidades, objeto del presente contrato, a Willian Henry Cotterill, o sus cesionarios, podrá el espresado Gobierno de los Estados Unidos de Colombia disponer libremente de dicha suma, con los intereses de depósito que haya devengado, bien entendido que en caso que por cualquiera circunstancia no se dé posesion del mencionado ferrocarril a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, el Gobierno ordenará a la persona que haya designado para hacer el depósito, que devuelva a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, el dicho depósito, con sus respectivos intereses.

2.° Cinco millones de pesos fuertes americanos ($ 5.000,000) o su equivalente en libras esterlinas, serán pagados al Gobierno de Colombia, o a su órden, para entregarlos a la Compañía del ferrocarril de Panamá, siendo éste el precio estipulado para la redencion en el mencionado artículo 2.° del contrato o privilejio de que hoi goza la Compañía del ferrocarril de Panamá.

Queda, ademas, estipulado que, con la mira de trasferir el ferrocarril i sus anexidades de la manera mas espedita i satisfactoria, el Gobierno aceptará la recomendacion de William Henry Cotterill, o sus cesionarios, para nombrar el ajente que debe pagar por el Gobierno los cinco millones de pesos ($ 5.000,000) a la Compañía del ferrocarril de Panamá.

Art. 2.° Teniendo en consideracion la estipulacion del artículo anterior, por el cual viene a celebrarse una compra i venta de los derechos reservados en el ferrocarril de Panamá, William Henry Cotterill, o sus cesionarios, se comprometen a prestar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, la suma de doscientas mil libras esterlinas (£ 200,000) a los noventa dias despues que se haya notificado en Lóndres a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, que el Congreso de los Estados Unidos de Colombia ha aprobado el presente contrato; i el Gobierno conviene en aceptar dicho empréstito i en espedir bonos a la par, al portador, en cambio de la dicha suma de doscientas mil libras esterlinas.

Dichos bonos tendrán como seguridad especial, una hipoteca en las mismas reservas del ferrocarril de Panamá, i ganarán el interes del seis por ciento anual, pagaderos por semestres en Lóndres por el Gobierno de Colombia. Estos bonos serán amortizados el

treinta de enero de mil ochocientos setenta i cinco. Estipúlase además, que tanto estos bonos, como los que espidió el Gobierno en el año de mil ochocientos sesenta i tres, por el empréstito de doscientas mil libras esterlinas, levantado en dicho año por medio del señor Eduardo Redman, con hipoteca sobre las dichas reservas del ferrocarril de Panamá, serán recibidos a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, en parte de pago de los cinco millones de pesos fuertes americanos, de que habla el parágrafo 1.° del artículo 1.° De modo que el Gobierno de Colombia recibirá los cinco millones de que trata el parágrafo 1.° del artículo 1,° en los bonos del millon de pesos del presente empréstito, en los bonos no amortizados del empréstito de 1863, i el resto en dinero.

Ar. 3.° Los intereses del seis por ciento anual que devengarán los bonos que representan el millon de pesos fuertes americanos o su equivalente en libras esterlinas, a que se refiere el artículo 2.° de este contrato, deberán pagarse al vencerse cada semestre; pero es condicion espresa que una vez que William Henry Cotterill, o sus cesionarios, estén en posesion del ferrocarril de Panamá, i en uso de los derechos que compran segun este contrato, devolverán a los Estados Unidos de Colombia una suma igual al monto de los intereses que estos han pagado, como se espresa en el presente artículo, i los correspondientes intereses compuestos sobre estos en capitalizacion anual.

Art. 4.° Si, llegada la época de la completa consignacion de los cinco millones de pesos, conforme al artículo 1.° de este contrato, William Henry Cotterill, o sus cesionarios, no verificasen la entrega al Tesoro de la Union, queda el Gobierno de Colombia en libertad de poner nuevamente en venta las reservas, objeto del presente contrato, i William Henry Cotterill, o sus cesionarios, se obligarán a subsanar al Tesoro de la Union cualquiera quiebra que ocasionare la nueva venta en el precio de diez millones de pesos ($ 10.000,000) estipulado en el presente contrato, i mas, todos los gastos consiguientes a la dicha venta.

Art. 5.° Toda la correspondencia que llegue del territorio de la Union, o de países estranjeros, para ser trasportada por el camino de carriles de hierro, sea cual fuere el destino que ella llevare, será entregada precisamente en la administracion de correos del puerto donde arribe, para que satisfaga el porte de correo. Cotterill, o sus cesionarios, se comprometen solemnemente a no recibir otros bultos de correspondencia que los que sean entregados por las administraciones de correos, para conducirlos por el ferrocarril al puerto donde hayan de embarcarse, o al lugar del Istmo a donde fueren destinados, que se encuentre situado en la direccion de dicho camino, cumpliendo con las disposiciones que sobre ello dictare el Poder Ejecutivo, i tambien con las que diere sobre el tránsito o la conduccion por dicho camino de la correspondencia de las naciones estranjeras, a virtud de los convenios celebrados, o que se celebren,

entre el Gobierno de la Union i las dichas Naciones. El porte de la correspondencia será de un peso fuerte el quintal; pero si la Compañía bajase sus precios de trasporte de un peso fuerte por quintal para mercancías de primera clase, tendrá siempre el Gobierno una ventaja de veinticinco por ciento de beneficio sobre dicho precio rebajado.

TÍTULO 2.°

CONCESION DE PRIVILEJIOS.

Art. 6.° El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede a William Henry Cotterill, o a sus cesionarios, i a la Compañía limitada que formen para la esplotacion del ferrocarril de Panamá, a sus representantes, i a los que por ellos tengan derecho, el privilejio esclusivo de poseer i usar del ferrocarril que reciban de la Compañía del ferrocarril de Panamá, i que está construido entre las ciudades de Colon i Panamá, junto con todas las tierras, edificios, muelles, obras, maquinaria movible i fija i cualquier clase de enseres, incluyendo locomotivas, carros i carruajes de cualquiera clase, i, en jeneral, todas las anexidades i obras &.ª del ferrocarril de Panamá, a que el Gobierno tiene derecho, en virtud del privilejio de remidir.

Art. 7.° El privilejio que se concede a William Henry Cotterill, o a sus cesionarios, por el artículo anterior, durará por noventa i nueve años, que se contarán desde el 30 de enero de 1875.

Art. 8.° Se concede igualmente a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, privilejio esclusivo por el término fijado en el artículo anterior:

1.° Para usar de los puertos situados a los dos estremos del camino de carriles de hierro, que sean necesarios, es decir, para muelles en donde atracarán los buques para cargar i descargar las mercancías que deban transitar por el ferrocarril.

2.° Para usar de las escalas necesarias i especialmente afectadas al almacenaje i al depósito franco de todos los objetos i mercancías que se admitan al traves del Istmo por medio del camino de carriles de hierro. En virtud de dicho privilejio, William Henry Cotterill o sus cesionarios percibirán, en razon del uso de la via de comunicacion, medios de trasporte, puertos, escalas, almacenajes i establecimientos de todas clases que les pertenezcan, los derechos de trasporte, de almacenaje i de peajes que tengan por conveniente establecer.

Art. 9.° El Poder Ejecutivo de la Union determinará las formalidades con que ha de practicarse el desembarque de los efectos en uno i otro océano, i la intervencion que en él han de tener los empleados de la República para impedir que puedan dejarse en el camino, o darse fraudulentamente al consumo interior, los efectos destinados al tránsito del uno al otro océano. Dichas precauciones

serán tales que tiendan a evitar todo fraude en perjuicio de las rentas públicas, sin demorar ni embarazar el rápido despacho i tránsito de los pasajeros i de los bultos de mercancías, equipajes i efectos de todas clases que sean de lícito comercio.

TÍTULO 3.°

DERECHOS, FRANQUICIAS I EXENCIONES.

Art. 10. Para auxiliar en cuanto está de su parte la empresa del ferrocarril i el buen suceso de sus operaciones de todas clases, el Gobierno otorga a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, los privilejios i franquicias que se espresan en los artículos siguientes.

Art. 11. La empresa se reputa de utilidad pública; en consecuencia William Henry Cotterill, o sus cesionarios, tienen todos los derechos que las leyes i reglamentos confieren a la Administracion ejecutiva para los trabajos nacionales.

Art. 12. Las tarifas de los portes i fletes de dinero, conduccion de mercancías i otros efectos, i trasporte de viajeros por el ferrocarril, estacion en los puertos i almacenaje en sus depósitos i establecimientos serán fijados por William Henry Cotterill, o sus cesionarios, i modificados segun lo estimen ellos conveniente, poniéndolos inmediatamente en conocimiento de las autoridades locales, para que se hagan trascendentales al público.

Art. 13. Los servicios de toda especie que deban prestar William Henry Cotterill, o sus cesionarios, en el camino de carriles de hierro durante su privilejio, se prestarán esclusivamente por sus ajentes i con el material perteneciente a ellos, a ménos que les conviniere a ellos hacerlo de otro modo.

Art. 14. William Henry Cotterill, o sus cesionarios, podrán introducir libremente en el istmo, sin pagar derechos o impuestos de ninguna clase, todos los utensilios, máquinas, herramientas, materiales i objetos manufacturados, destinados al trabajo i a la conservacion del camino de carriles de hierro, sujetándose en esta parte a las reglas que establezca el Poder Ejecutivo.

Art. 15. No se impondrán derechos ni contribuciones nacionales, municipales, o por parte del Estado de Panamá, ni de ninguna otra clase, sobre el ferrocarril, ni sobre sus almacenes, muelles, máquinas u otras obras, cosas o efectos de cualquier especie que le pertenezcan, i que, a juicio del Poder Ejecutivo, se necesiten para el servicio del mismo ferrocarril o sus dependencias.

Art. 16. En compensacion de la franquicia concedida por el artículo anterior, se estipula espresamente que en todo caso, i no obstante cualesquiera disposiciones de este contrato que sean contrarias a la presente, las tropas, pertrechos, armas, vestuarios u otros efectos que sean propiedad del Gobierno de la República, los comisionados i ajentes del Gobierno, i los individuos que vengan

al territorio de la Union como nuevos pobladores por cuenta del mismo Gobierno o bajo su proteccion, serán trasportados gratúitamente por el ferrocarril, a cargo i costa de William Henry Cotterill o sus cesionarios, i sin que el Gobierno ni las tropas o colonos espresados tengan que abonar cantidad alguna por razon de fletes, ni por ninguna otra causa.

Art. 17. William Henry Cotterill, o sus cesionarios, se comprometen igualmente a rebajar una tercera parte de la tarifa del ferrocarril por el trasporte de los productos del territorio de los Estados Unidos de Colombia, de uno a otro océano.

Art. 18. Los pasajeros, dinero, mercancías, objetos i efectos de todas clases, que sean trasportados al traves del istmo para ir de uno a otro océano por el camino de carriles de hierro, estarán exentos de derechos e impuestos nacionales, municipales, del Estado de Panamá o de cualquiera otra especie. La misma exencion se estiende a todos los efectos i mercancías que queden, en calidad de depósito, en los puertos, almacenes i escalas del ferrocarril, con destino al esterior o interior; pero las mercancías o efectos que se destinen al consumo interior de la República satisfarán los derechos e impuestos establecidos o que se establezcan, al salir dichos efectos de los almacenes del ferrocarril; para lo cual se obrará con conocimiento de los empleados de la República, i conforme a las leyes i a los reglamentos que dictare el Poder Ejecutivo.

Art. 19. Los viajeros que pasen de un mar a otro por el camino de carriles de hierro, no tendrán necesidad de pasaporte para transitar por él, escepto en los casos de guerra esterior o de conmocion política interior, en que el Gobierno crea conveniente la presentacion de pasaportes para la seguridad del país o para la conservacion del órden público. No podrán, sinembargo, transitar por el el Istmo las personas que estén espulsadas del territorio de la República, ni los demas individuos a quienes las leyes hayan prohibido la entrada en ella.

Art. 20. El Gobierno concede a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, el derecho de estraer gratúitamente de todos los terrenos baldíos de la Nacion que posea en el Estado de Panamá, todas las materias primarias que se requieran para la refaccion, alteracion, mantenimiento de la actual línea, i para la construccion de los edificios necesarios para el sostenimiento i mejora de dicho ferrocarril i sus anexidades.

Art. 21. Durante el tiempo que permanezca vijente el privilejio esclusivo que se concede a William Henry Cotterrill, o sus cesionarios, para la esplotacion del ferrocarril, el Gobierno de la Union se compromete a no hacer por sí, ni conceder a Compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningun otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá, i se estipula igualmente que, miéntras subsista el mencionado privilejio, el Gobierno no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna

emprenda, sin acuerdo o consentimiento de William Henry Cotterill, o sus cesionarios, la apertura o esplotacion de ningun canal marítimo que comunique los dos océanos al traves del espresado Istmo de Panamá, al oeste de la línea del cabo Tiburon en el Atlántico i el golfo de Sanmiguel en el Pacífico.

Art. 22. Por todo el término señalado en el artículo anterior, William Henry Coctterill, o sus cesionarios, tendrán tambien el derecho esclusivo de establecer al traves del Istmo de Panamá cualquiera clase de camino de ruedas. En consecuencia, el Gobierno de la Union se compromete a no emprender por sí, ni permitir que otra compañía o individuo emprenda, durante el término espresado en el anterior artículo, ningun otro camino carretero, a la Mac-adams, de tablones, ni de ninguna otra clase que sea propia para el uso de vehículos de ruedas entre los dos océanos al traves del Istmo de Panamá; quedando, sinembargo, bien entendido que el privilejio de que trata este artículo, no puede ni debe oponerse en manera alguna a la conclusion, conservacion i mejora de los caminos que ya existen o que actualmente estén construyéndose en el dicho Istmo.

TÍTULO 4.°

CARGOS I OBLIGACIONES.

Art. 23. William Henry Cotteril, o sus cesionarios, se obligan a ejecutar a sus espensas, riesgo i peligro, todos los trabajos necesarios para satisfacer eficientemente todas las necesidades del tráfico, ya sea construyendo *sidings* adicionales, o bien una línea doble de carriles de hierro, donde esto fuere necesario, lo mismo que construyendo muelles nuevos o mejorando los que hoi existen en los puertos de Panamá i Colon.

Art. 24. Cotterill, o sus cesionarios, mandarán hacer a sus espensas estados descriptivos de los trabajos que hicieren ejecutar durante la posesion del privilejio, consignando un duplicado exacto i auténtico de dichos estados al Gobierno del Estado de Panamá, a fin de que se depositen en los archivos nacionales i sirvan en ellos para lo que sea menester, durante el goce del privilejio, o al tiempo de su espiracion.

Art. 25. Un año ántes de la espiracion del privilejio, Cotterill, o sus cesionarios, estarán obligados a hacer, con citacion i audiencia de los ajentes de la República, comisionados para esto, los avalúos, estados e inventarios de las propiedades i muebles, puentes, acueductos i demas obras de arte pertenecientes a la República, conforme a los estados descriptivos i al plano catastral, cuyos duplicados deberán haberse consignado en los archivos nacionales.

Art. 26. Cotterill, o sus cesionarios, estarán obligados, a la espiracion del privilejio, a entregar al Gobierno de la Union, en buen estado, los caminos, las obras que los componen i sus dependencias, tales como atracaderos, lugares de descarga, casas de

guardia de celadores, oficinas de recaudacion de fletes i peajes, máquinas fijas i movibles, i en jeneral, cualesquiera objetos, muebles e inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el servicio de los trasportes, o que sean aplicables a algun otro objeto conexionado con la empresa, i ora se hayan incluido u omitido en los mencionados planos, inventarios, estados o catastros, quedando bien entendido que todas estas cosas pasarán al dominio de la República, sin que el Gobierno tenga que abonar cantidad alguna a Cotterill, o sus cesionarios, a título de indemnizacion, ni por ninguna otra causa.

Art. 27. Mediante la percepcion de los derechos i precios de trasporte fijados por Cotterill, o sus cesionarios, contraen ellos la obligacion de ejecutar constantemente, con cuidado, puntualidad i rapidez, i sin escepcion de nacionalidad, el trasporte de los viajeros, ganados, mercancías, jéneros i materiales cualesquiera que les fueren confiados, los cuales serán trasportados sin otra rebaja particular del precio de las tarifas, que la que se acuerde a favor de las naciones que se hayan comprometido, o en lo sucesivo se comprometan por medio de tratados públicos celebrados con los Estados Unidos de Colombia, a garantizar positiva i eficazmente a la Union sus derechos de soberanía i propiedad sobre el territorio del Istmo de Panamá, i la perfecta neutralidad de dicho Istmo, a fin de que en ningun tiempo sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; pero queda espresamente advertido, i al efecto se ha estipulado especialmente aquí, que los Estados Unidos de Colombia, los colombianos i sus propiedades gozarán de todos los beneficios i ventajas que cualquiera otra nacion obtenga, a virtud de lo dispuesto en este artículo.

Art. 28. Las mercancías i efectos de las naciones que estén en guerra con la Union, no podrán transitar por el camino de hierro, ni ser admitidos en sus almacenes.

Art. 29. Cotterill, o sus cesionarios, se obligan a pagar en cada año al Gobierno el tres por ciento de los beneficios netos de la empresa en la misma proporcion en que se deban repartir en forma de dividendos a sus accionistas, sin poner en cuenta, para el pago de este tres por ciento, deduccion alguna por intereses presumidos del capital social, ni por cualquiera cantidad que los socios destinen para fondo de reserva o de amortizacion. Queda estipulado que, para la percepcion de este derecho, el Gobierno se atendrá, como los accionistas de la empresa, a las cuentas producidas i liquidadas en asamblea jeneral de accionistas, de cuyas cuentas podrá tomar conocimiento el ajente de la República i hacer observaciones, en su caso, como cualquier accionista; pero sin facultad para mezclarse en la administracion de la Compañía. Se ha convenido igualmente en que el pago del espresado derecho del tres por ciento se verificará en Bogotá, Panamá o Lóndres, segun lo ordene el Gobierno de la Union.

TÍTULO 5.°

DISPOSICIONES VARIAS.

Art. 30. William Henry Cotterill, o sus cesionarios, hacen eleccion de domicilio en Lóndres, i mantendrán en Panamá un Representante con suficientes poderes para obrar en nombre de ellos mismos en los casos en que fuere necesario.

Art. 31. El presente privilejio no puede ser cedido ni traspasado a ningun Gobierno estranjero, esto es, a ningun Gobierno existente fuera del territorio colombiano; so pena de que caduque el mismo privilejio por el mero hecho de intentarse o verificarse tal cesion o traspaso; que aunque algun dia se intente o verifique, será, i desde ahora se declara, absolutamente nulo i de ningun valor ni efecto.

Art. 32. Las controversias que se susciten entre el Poder Ejecutivo de la Union i William Henry Cotterill, o sus cesionarios, con motivo de la ejecucion o de la falta de ejecucion de este contrato, o sobre la intelijencia o interpretacion de las cláusulas que él contiene, serán juzgadas por los majistrados i con arreglo a las leyes de los Estados Unidos de Colombia. En ningun caso podrá alegarse fuero, inmunidad o exencion no reconocidos o concedidos espresamente por este contrato, ni se admitirá la intervencion de otra autoridad o funcionario que los legalmente establecidos con jurisdiccion en la misma República. Aquellas controversias que interesaren a la existencia, la conservacion o la permanencia del privilejio i de los derechos que le son anexos, serán decididas por la via de arbitramento.

Art. 33. El Gobierno de la Union se obliga a protejer i a mantener en toda su integridad los derechos de William Henry Cotterill, o sus cesionarios, resultantes del presente contrato; i al efecto convienen en que, cuando ocurran dudas sobre la intelijencia de alguna o algunas de las cláusulas insertas en los artículos anteriores, que aseguran a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, algunos estímulos o ventajas; si tales dudas ocurrieren por no haber sido suficientemente esplicadas dichas cláusulas, éstas serán interpretadas en el sentido natural mas favorable a William Henry Cotterill, o sus cesionarios.

Art. 34. El Gobierno de Colombia se compromete a dar oportuno aviso a la actual Compañía del ferrocarril de Panamá, de la intencion que tiene de redimir los derechos que se ha reservado en el dicho ferrocarril i sus anexidades; i a hacer uso ademas de todos los medios necesarios para dar posesion a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, de dicha propiedad, siempre que estos hayan cumplido con las obligaciones que contraen por el presente contrato.

Art. 35. El Gobierno se compromete a suministrar a William Henry Cotterill, o sus cesionarios, seis meses despues de aprobado por el Congreso este contrato, copia legalizada del plano catastral i de los estados que describen los bienes que posee la Compañía actual, i que deben existir conforme al artículo 47 del contrato, i ademas, el Gobierno dará al dicho William Henry Cotterill; o sus cesionarios, tan pronto como los pueda obtener, los avalúos, estados e inventarios orijinales, o copia legalizada de ellos, i que el artículo 48 del contrato orijinal exije de la actual Compañía.

Art. 36. Las sumas que ha de pagar William Henry Cotterill, o sus cesionarios, para la redencion del privilejio i por la compra i venta que se hace del uso i derechos en que entra la República, i trasfiere a dicho William Henry Cotterill, o sus cesionarios, deben ser en numerario, pesos fuertes americanos, sin rebaja alguna; quedando bien entendido que en todos los demas casos en que se habla de pesos en este contrato, es de pesos fuertes americanos, sin rebaja alguna.

Art. 37. El presente contrato, segun se halla dividido en cinco capítulos i treinta i siete artículos, será sometido a la aprobacion del Poder Ejecutivo nacional, i por él al Congreso de la Union, cuyo consentimiento i aprobacion se requieren para que, recibiendo fuerza de lei, pueda llevarse a efecto.

En virtud de lo cual, los comisionados respectivos, a saber, Froilan Largacha, Secretario de Estado en el Despacho del Tesoro i Crédito nacional de los Estados Unidos de Colombia, obrando en nombre i por autorizacion especial del Gobierno de dicha República, i Joaquin Rizo i William Columban M.c Kenna, como apoderados del dicho William Henry Cotterill, han preparado tres copias del presente contrato, en fe de lo cual lo firman i sellan con sus sellos particulares en Bogotá, a quince de enero de mil ochocientos sesenta i siete.

Froilan Largacha.—Joaquin Rizo.— W. C. M.c Kenna.

Bogotá, 15 de enero de 1867.

Aprobado. T. C. de Mosquera.

El Secretario del Tesoro i Crédito nacional,

F. Largacha.

MEMORANDUM

de la propuesta que la Compañía del ferrocarril de Panamá hace al Gobierno.

Acepta el contrato Cotterill celebrado en Lóndres, i lo mejora en estos términos:

1.° Pagará un millon de pesos a la República, luego que el contrato sea aprobado por el Congreso;

2.° Quedará cancelado el derecho que la Compañía tiene de recibir cinco millones de pesos por las reservas en el año de 1875;

3.° Pagará en el mismo año de 1875 cuatro millones de pesos a la República;

4.° Si el Gobierno quiere que se le anticipe el pago de los cuatro millones de pesos o de una parte de ellos, la Compañía hará el pago en cualquier tiempo que se le pida, i en tal caso la cantidad anticipada ganará 6 por 100 de interes anual hasta el año de 1875;

5.° La Compañía destinará tres millones de pesos para la mejora del ferrocarril i sus puertos; i se compromete a que las mejoras estén concluidas ántes de seis años, a fin de que cuando el gran ferrocarril interoceánico de los Estados Unidos i los de Tehuantepec i Nicaragua puedan hacer competencia al de Panamá, éste se halle tan perfecto i cómodo que sostenga con ventaja la competencia;

6.° La Compañía continuará pagando a la República el 3 por ciento de utilidades, o $ 75,000 anuales, si el Gobierno prefiere que sea una cantidad fija;

7.° Los productos colombianos que transiten por la via interoceánica de Panamá gozarán del descuento de una tercera parte de la tarifa en los precios de trasporte, desde que el contrato sea aprobado por el Congreso;

8.° La Compañía pagará inmediatamente cien mil pesos al Estado de Panamá, por una vez, ademas de la cantidad anual que el Gobierno por su parte quiera conceder al mismo Estado;

9.° Conviene la Compañía en que se hagan al contrato que ahora rije las reformas que, sin ser perjudiciales a sus intereses, sean ventajosas para el Gobierno, comenzando por arreglar las cuestiones pendientes;

10. Si el Gobierno quiere que la Compañía se haga cargo de la conclusion del camino carretero de Buenaventura a Cali, ella se comprometerá a construirlo con la solidez i perfeccion que es deseable, sin pretender comision de ninguna clase por este servicio. La Compañía haria los gastos por cuenta de las cantidades que habria de pagar al Gobierno.

Estoi autorizado para ofrecer al Gobierno todo lo que he mencionado, i ademas para hacerle presente, que la Compañía cree de buena fe tener los medios i tiene la voluntad de proporcionar a la República mayores ventajas de las que ninguna otra asociacion puede proporcionarle.

No estoi espresamente autorizado para ofrecer que la Compañía se haria cargo de la construccion de un buen camino carretero del Magdalena a Bogotá, en los mismos términos que está dispuesta a concluir el de Buenaventura; pero por las conversaciones que he tenido con los directores creo que puede obtenerse esta concesion, i yo me comprometeria a recabarla de la Compañía.

Por el interes que tengo en que la República obtenga las mayores ventajas de las reservas (en el caso de enajenarlas) me he prestado a servir de conducto, con absoluta independencia, para trasmitir al Gobierno la propuesta de la Compañía.

En fin, emitiré mi opinion por si ella sirviere de algo.

Creo que lo mas ventajoso para la República es que las reservas no se enajenen ni se hipotequen, a fin de que dentro de pocos años posea la República, en absoluta propiedad i sin gravámen, el ferrocarril de Panamá, que fué el objeto con que se negoció el derecho que el Gobierno tiene de adquirir el ferrocarril i rescatar el privilejio.

Si algunas razones pueden influir en que las reservas se negocien, solo dos me parecen aceptables:

1.ª La pronta construccion de dos buenos caminos carreteros que cambiarian el aspecto del país; que contribuirian eficazmente a la consolidacion de la paz; que servirian de base para el establecimiento de un sistema de caminos carreteros en la República, aplicando los productos de los primeros a la construccion sucesiva de los demas; i que proporcionaria a todas las clases de la sociedad un pronto auxilio de tres o cuatro millones de pesos que se distribuirian en pago de empleados i de trabajadores, i en compra de víveres i de materiales.

2.ª Mejorar el ferrocarril de Panamá i sus puertos *inmediatamente*, a fin de que dentro de cinco o de seis años que le harán competencia otras vias interoceánicas, pueda la nuestra sostener la competencia con ventaja; i que para el comercio en jeneral sea ésta siempre la mas importante de todas.

Bogotá, 27 de diciembre de 1866.

Nota—Es de advertir que lo que se llama "Propuesta de la Compañía del ferrocarril de Panamá," no es otra cosa que el anterior escrito contenido en un pliego de papel, sin firma, que el señor Jeneral Pedro A. Herran entregó al ciudadano Presidente; i que el señor Jeneral Herran no tiene poder alguno de la Compañía del ferrocarril.

INFORME DE LA COMISION

sobre venta de las reservas del ferrocarril de Panamá.

Ciudadanos Senadores:

La comision encargada de informaros acerca del contrato de venta de las reservas del ferrocarril de Panamá, celebrado en esta ciudad el 15 de enero último, entre el Secretario del Tesoro i Crédito nacional i los señores Joaquin Rizo i William Columban M.ᶜ Kenna, apoderados del señor William Henry Cotterill, contrato aprobado en la misma fecha por el Poder Ejecutivo, pasa a emitir el concepto que le ha sujerido un exámen concienzudo i comparativo de la espresada negociacion.

Las bases del contrato son las que pasamos a espresar:

1.ª El Gobierno se compromete a hacer uso del derecho que tiene para redimir el ferrocarril el 30 de enero de 1875, i lo vende desde ahora al señor William Henry Cotterill;

2.ª Cotterill dará en 1875, como precio del ferrocarril, la suma de diez millones de pesos, que se dividirán así: cinco millones, precio de la redencion, para la actual Compañía del ferrocarril, i cinco para el Gobierno;

3.ª Noventa dias despues de que se notifique a Cotterill la aprobacion del contrato, deberá dar en préstamo al Gobierno la suma de un millon de pesos, por la cual se le emitirán bonos ganando un seis por ciento de interes anual, pagadero en Lóndres por semestres;

4.ª Estos bonos, así como los del empréstito de Buenaventura, serán admisibles a la par en pago de los cinco millones que deben entregar al Gobierno en 1875, Cotterill o sus cesionarios;

5.ª Consumado el contrato en 1875, Cotterill debe devolver al Gobierno los intereses que haya recibido por el empréstito del millon, mas los intereses de esos intereses líquidos en capitalizacion anual;

6.ª El privilejio otorgado a Cotterill durará noventa i nueve años, al fin de los cuales volverán al dominio de la República el ferrocarril i sus anexidades;

7.ª Los productos i personas que por cuenta del Gobierno transiten por el ferrocarril, no pagarán derecho de trasporte, i las producciones nacionales gozarán de la rebaja de una tercera parte de los precios fijados en la tarifa;

8.ª El Gobierno tendrá derecho al tres por ciento de los beneficios netos de la empresa.

El contrato, segun acabais de ver, es, con modificaciones relativamente de poca importancia, el mismo que nuestro Ministro Plenipotenciario ante las Cortes de Inglaterra i Francia, celebró en Lóndres con el señor Cotterill el 6 de febrero de 1866.

I como ese contrato fué suficientemente discutido durante las anteriores sesiones del Congreso, i como su inconveniencia fué perentoriamente demostrada, así como su notable inferioridad respecto al celebrado en veintidos de mayo de mil ochocientos sesenta i cinco, no nos detendremos a repetir la análisis ya hecha.

Pero sí queremos haceros notar como razon suficiente e incontrovertible para que negueis vuestra aprobacion al contrato, la siguiente. A nombre de la Compañía del ferrocarril de Panamá se ha hecho una propuesta mas ventajosa para la República que la que encierra el contrato Cotterill. ¿Seria patriótico, seria justo aprobar un contrato de tanta trascendencia en los momentos mismos en que se hacen propuestas que lo mejoran, sobre cuya seriedad no es lícito dudar?

Vuestra comision no cree aún aceptable la propuesta de la Compañía del ferrocarril de Panamá; mas para que se juzgue de

su superioridad sobre el contrato en referencia, os presenta a continuacion las principales bases:

1.° Pagará un millon de pesos a la República luego que el contrato sea aprobado por el Congreso;

2.° Quedará cancelado el derecho que la Compañía tiene de recibir cinco millones de pesos por las reservas en el año de 1875;

3.° Pagará en el mismo año de 1875 cuatro millones de pesos a la República;

4.° Si el Gobierno quiere que se le anticipe el pago de los cuatro millones de pesos o de una parte de ellos, la Compañía hará el pago en cualquier tiempo que se le pida, i en tal caso la cantidad anticipada ganará seis por ciento de interes anual hasta el año de 1875;

5.° La Compañía destinará tres millones de pesos para la mejora del ferrocarril i sus puertos; i se compromete a que las mejoras estén concluidas ántes de seis años, a fin de que cuando el gran ferrocarril interoceánico de los Estados Unidos i los de Tehuantepec i Nicaragua puedan hacer competencia al de Panamá, éste se halle tan perfecto i cómodo que sostenga con ventaja la competencia;

6.° La Compañía continuará pagando a la República el tres por ciento de utilidades, o $ 75,000 anuales si el Gobierno prefiere que sea una cantidad fija;

7.° Los productos colombianos que transiten por la via interoceánica de Panamá gozarán del descuento de una tercera parte de la tarifa en los precios de trasporte, desde que el contrato sea aprobado por el Congreso;

8.° La Compañía pagará inmediatamente cien mil pesos al Estado de Panamá, por una vez, ademas de la cantidad anual que el Gobierno, por su parte, quiera conceder al mismo Estado;

9.° Conviene la Compañía en que se hagan al contrato que ahora rije las reformas que, sin ser perjudiciales a sus intereses, sean ventajosas para el Gobierno, comenzando por arreglar las cuestiones pendientes;

10. Si el Gobierno quiere que la Compañía se haga cargo de la conclusion del camino carretero de la Buenaventura a Cali, ella se comprometerá a construirlo con la solidez i perfeccion que es deseable, sin pretender comision de ninguna clase por este servicio. La Compañía hará los gastos por cuenta de las cantidades que habria de pagar al Gobierno.

Es evidente, pues, que si se aprobara el contrato celebrado por el Poder Ejecutivo, el señor Cotterill podria inmediatamente, si no quisiera conservarlo, trasferir sus derechos a la Compañía, la cual no vacilaria en dar a dicho señor un cuantioso beneficio, a mas de cumplir las obligaciones contraidas por él.

Juzga vuestra comision, i en este sentido se promete presentaros un proyecto de lei, que en el estado actual de las cosas lo mas

conveniente para la República es entenderse directa i francamente con la Compañía del ferrocarril de Panamá, a fin de celebrar con ella un contrato que, dando nueva organizacion a la empresa, haga al Gobierno accionista en una parte proporcional al valor de sus derechos sobre el ferrocarril.

De este modo se creará el Gobierno una valiosa renta que le dará tanto como diere el ferrocarril, i que figurará en primer término entre las rentas nacionales.

No debe perderse de vista que la actual Compañía es, por sus especiales circunstancias i por la posesion que tiene, la que se encuentra en posibilidad de hacer mayores e inmediatas concesiones al Gobierno.

Por lo espuesto, vuestra comision opina que no debeis aprobar el contrato en referencia; pero obedeciendo a las disposiciones del Reglamento del Senado sobre la materia, somete a vuestro exámen el correspondiente proyecto de decreto aprobatorio que debeis negar en primer debate.

Bogotá, febrero 25 de 1867.

Ciudadanos Senadores.

M. Abello.—Agustin Arias.—M. Amador Fierro.

—

PROYECTO DE DECRETO

aprobando un contrato.

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia

DECRETA:

Artículo único. Apruébase el contrato celebrado en Bogotá el quince de enero de mil ochocientos sesenta i siete entre el Secretario del Tesoro i Crédito nacional, por una parte, i los señores Joaquin Rizo i William Columban M.c Kenna, apoderados del señor William Henry Cotterill, sobre enajenacion de las reservas del ferrocarril de Panamá.

Dado, &.a

Presentado al Senado de Plenipotenciarios por los infrascritos Senadores miembros de las comisiones de Hacienda.

Bogotá, febrero 25 de 1867.

M. Abello.—Agustin Arias.—M. Amador Fierro.

—

Secretaría del Senado de Plenipotenciarios.—Bogotá, febrero 27 *de* 1867.

El proyecto anterior fué negado por unanimidad de votos en el Senado de Plenipotenciarios en su sesion de esta fecha.

El Secretario, *Abelardo Aldana.*

CONTRATO

sobre el ferrocarril de Nicaragua.

Los infrascritos, a saber: el Licenciado don Antonio Silva, Ministro de Hacienda del Supremo Gobierno de Nicaragua, autorizado especialmente, i Bedford Clapperton Trevelyan Pim, Comandante de la Marina inglesa, en su nombre i en el de la Compañía que se forme, han celebrado el contrato siguiente:

Art. 1.° La República de Nicaragua concede al Comandante Bedford Pim, de la Marina real, i a la Compañía que intenta formar, los herederos, sucesores, administradores o representantes de ésta, el derecho de establecer un ferrocarril entre los océanos Atlántico i Pacífico, que principiará en Monkey Bay en el Atlántico i terminará en el Pacífico, en Corinto, sobre el golfo de Fonseca, i pasando por la orilla setentrional del Lago de Nicaragua, atravesará el Tipitapa o Panalaya, i continuando por la orilla meridional del Lago de Managua en toda su estension hasta Leon, i de allí a cualquiera de las estremidades mencionadas arriba. Concédese tambien el derecho de preferencia para la construccion de cualquier ramal, propuesto por estranjeros, i que la Compañía quiera emprender.

Art. 2.° Concédense ademas las tierras baldías que sean necesarias para el ferrocarril i todas las obras accesorias que sean necesarias, como caminos, diques, astilleros, muelles, atracaderos, estaciones, almacenes de depósito, hoteles, edificios, telégrafos, &c, o mas bien una milla inglesa a cada lado de la línea, i en caso que las tierras pertenezcan a los particulares se da a la Compañía el derecho de espropiacion conforme a las leyes de la República, pagando el justo valor de los dichos terrenos determinado por peritos; bien entendido que el precio debe fijarse por el actual valor que ellos tengan i no por el que les pueda dar el establecimiento del ferrocarril.

Art. 3.° Se permite que se haga uso para la construccion del ferrocarril i sus anexidades de todos los productos i materiales de las tierras baldías, sin indemnizacion alguna, i de los productos i materiales que se encuentren en las propiedades de los particulares, con tal que se indemnicen previamente conforme a la lei, pero en ambos casos se requiere que se dé aviso oportuno al propietario o al Prefecto del Departamento en su caso.

Art. 4.° La concesion anterior durará noventa años, que se empezarán a contar desde la terminacion de las obras, con tal que las obras empiecen dentro de dos años de la final ratificacion del presente contrato, i que se terminen dentro de los siete años siguientes, i en caso que las obras no se empiecen o terminen en el tiempo prefijado, esta patente no tendrá valor alguno.

Art. 5.° La empresa del ferrocarril estará exenta de derechos de importacion para todos los materiales i maquinaria que introduzca para sus obras, i las personas empleadas en ellas estarán exentas de servicio militar en tiempo de paz, bien entendido que los establecimientos del ferrocarril no servirán de asilo a personas legalmente reclamadas por la autoridad, ni se usará en ellos de bandera estranjera, a no ser que sea por personas que representen gobiernos estranjeros.

Art. 6.° En caso que se construya un canal interoceánico, sus obras no serán embarazadas en manera alguna por la Compañía del ferrocarril; pero queda espresamente estipulado que los derechos del Comandante Bedford C. T. Pim & C,ª sus herederos, sucesores, administradores son únicamente para un ferrocarril al estremo occidental del Lago Managua i el Puerto de Tamarindo, este privilejio es esclusivo hácia el occidente, pero que en cualquiera otra direccion no debe entenderse que se opone a otra empresa de Nicaragua o América Central.

Art. 7.° Las personas, efectos o balijas que pasen de océano a océano por el Bedford Pim Railway, estarán exentas de toda traba o impuesto, i los navíos que lleguen a los puertos situados en las estremidades de la línea estarán libres de todo derecho de anclaje i tonelada; pero la República se reserva el derecho de dictar las disposiciones que estime convenientes con respecto a las personas que vengan a residir en el territorio de la República, i de cobrar los acostumbrados derechos de importacion sobre cualesquiera artículos que se destinen para el consumo interior; i la Compañía no permitirá que se infrinjan tales disposiciones, sino ántes bien asistirá lealmente al Gobierno para hacerlas ejecutar.

Art. 8.° Las cuestiones que se susciten entre la Compañía i un habitante de la República serán juzgadas conforme a las leyes, i ante los tribunales de Nicaragua, i las que se susciten entre la Compañía i el Gobierno, se arreglarán dentro de la República, conforme a sus leyes i por el arbitramento de dos personas respetables, sean naturales o estranjeros, nombradas por cada una de las partes, pudiendo éstas nombrar un tercero en caso de discordia, i en caso que los dos árbitros no se pongan de acuerdo sobre el tercero, decidirá la suerte entre cuatro personas que serán nombradas por las partes, elijiendo dos cada una.

Art. 9.° La República se reserva el dos por ciento del producto bruto de la empresa, suma que será verificada conforme a los libros de la Compañía i que se pagará anualmente.

Art. 10. La Compañía del ferrocarril tendrá completa libertad de accion, i ella dará todos sus reglamentos respecto del tránsito, de manera que solo será responsable por cualquier daño que cause, sea a las personas o los efectos por cualquier falta, sin ninguna indemnizacion.

Art. 11. Los caminos establecidos en las comarcas por donde

va a pasar el ferrocarril, no se cruzarán ni se ocuparán sin que previamente se asegure i proteja el tráfico.

Art. 12. Siendo lei de la República los tratados celebrados con otras naciones sobre el tránsito de pasajeros, efectos i balijas, lo mismo que sobre su proteccion i a las tarifas establecidas para éstas, la Compañía se someterá a sus estipulaciones.

Art. 13. La Compañía reconocerá siempre la soberanía de la República sobre el territorio de la concesion, de océano a océano, sin intervenir jamas estableciendo alguna otra autoridad.

Art. 14. Queda espresamente estipulado que el Comandante Bedford C. T. Pim, sus herederos, sucesores, administradores i cesionarios, no enajenarán el presente contrato o las obras ejecutadas en virtud de él, a ningun Gobierno estranjero, individuo o Compañía, sin el consentimiento del Gobierno de Nicaragua.

Art. 15. Si el contrato terminare por alguna falta probada de la Compañía a las estipulaciones que celebra con la República, pasará el ferrocarril con todas sus anexidades i los bienes muebles e inmuebles que posee la Compañía en el territorio de la República al dominio de la Nacion.

Art. 16. Todas las personas empleadas en la Compañía tendrán la mas estricta neutralidad en los negocios políticos de Nicaragua, sopena de ser removidos inmediatamente que el Gobierno notifique a la Compañía la contravencion de la presente estipulacion.

Art. 17. Este contrato no tendrá efecto sin la aprobacion del Congreso i sin que el Gobierno de Nicaragua consulte los de Guatemala i Costarica, a cuyo fin se señalan sesenta dias, como el tiempo para conceder definitivamente el privilejio.

Dado en la sala de la Cámara de Diputados el 16 de mayo de 1864.

En fe de lo cual hemos firmado el presente por duplicado, en Nicaragua, a 5 de mayo de 1864.

ANTONIO SILVA.—BEDFORD C. T. PIM.

NOTA—Posteriormente se celebró un nuevo arreglo por el cual se estendió el término para dar principio a las obras, i se concedieron mas tierras baldías al Comandante Pim.

PARRAFOS

de una comunicacion del Secretario de la Legacion de Colombia en Lóndres, sobre venta de las reservas.

LEGACION DE LOS ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA.

Lóndres, 1.° de diciembre de 1866.

Señor :—El Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de la República, señor Mosquera, se ausentó para Paris hace dos dias, i usando de la autorizacion conferida por el Gobierno cuando al nombrarme Secretario de la Legacion me invistió del carácter de Encargado de negocios, me ha dejado aquí para que intervenga en las operaciones de la 14.ª amortizacion de la deuda esterior, cuyo acto tendrá lugar del 12 al 15 del presente, segun me han dicho los señores Baring & Brothers; i es con tal oportunidad que tengo el honor de dirijirme a usted, para llamar la atencion del Gobierno hácia un negocio de la mayor importancia.

La Compañía empresaria para la construccion del ferrocarril de Nicaragua se ha organizado aquí bajo los mejores auspicios, i contando entre sus directores personas de la mas alta respetabilidad. Inclusa encontrará usted una copia del programa publicado en *El Times* i en varios otros órganos de la prensa inglesa. Como cualquiera otra comunicacion interoceánica al traves de la América Central, que se proyecte con probabilidades de llevarse a efecto, afecta inmediata i directamente el porvenir i por consiguiente el valor de los derechos que se ha reservado la República en el ferrocarril de Panamá, me ha parecido que el Gobierno no miraria con estrañeza el que yo me dirijiera a usted para darle cuenta de tan importante suceso.

En mi humilde concepto, el Gobierno colombiano debe apresurarse a ponerle término a la precaria situacion en que se encuentra la empresa del ferrocarril de Panamá, o vendiendo las reservas, o entrando en un convenio para la reorganizacion de la Compañía, de manera que permita a la empresa, una vez que ella tenga asegurado el tiempo suficiente para reembolsar su capital, prolongar el camino hasta un fondeadero conveniente en el Pacífico, construir la doble línea, abaratar los trasportes i desconcertar la formacion de Compañías para la construccion de nuevas vias interoceánicas.

PROSPECTO

de la Compañía del ferrocarril de Nicaragua (Limitada.)

Compañía del ferrocarril de Nicaragua (Limitada), incorporada conforme al acto de 1862, sobre "Compañías." Capital £ 1.000.000, en 100,000 acciones de a £ 10 cada una. Primera emision de 50,000 acciones, de las cuales 5,000 han sido pagadas totalmente. Se adjudicarán diez acres de tierra en propiedad en Nicaragua, de la que ha de recibirse del Gobierno, para cada accion de las de primera emision. Al tiempo de la peticion se depositan 10^{sh} por accion, i al tiempo de la adjudicacion £ 1 10^{sh} por accion, pero no se exijirá el dinero de adjudicacion ántes del 24 de enero de 1867. Las peticiones no deben esceder de £ 2 por accion, ni deben hacerse con un intérvalo menor de tres meses. No se hará adjudicacion alguna ántes de que haya suscriciones por tres cuartas partes de la primera emision. Si no se hace la adjudicacion los depósitos serán devueltos totalmente.

Comité provisional (debe recibir las peticiones i hacer la adjucacion de la primera emision de acciones, i convocar un Meeting jeneral para elejir los Directores).

Charles Bell, Esq.

George M. Bowen, Esq. (de donde los señores Thomas Manning & C.ª Liverpool), Cónsul de Nicaragua, Director de la Compañía de Vapores del Pacífico i de las Indias Occidentales.

Eden Colvile, Esq. 9. Fenchurch buildings, E. C.

Capitan M. F. Maury, L. L. D. 3 Belsize Square, Hampstead N. W.

G. H. Money, Esq. 6. Jermyn-Street, S. W.

Capitan Bedford Pim, R. N. 4 Westminster-chambers, Victoria-Street, S. W.

Parke Pittar, Esq. (de donde los señores Parke Pittar & C.ª) 26 Gresham-Street. E. C.

A. A. Pollok. Esq. 63. Lincoln's-inn-fields, W. C.

Almirante Young, Director de la Compañía de Vapores de la Mala-real.

Banqueros—El Banco de Lóndres i Westminster-Lothbury, i sus ramificaciones, Prescott, Grote, Cave & C.ª 62. Threadneedle-Street.

Injenieros—Thomas Hawsley, Esq. C. E. 30. Great George-Street, Injeniero en jefe; John Collison, Esq. C. E. Injeniero.

Corredores—Señores Field, Wood and Haynes, 9. Warnford-Court, Throgmorton-Street, E. C.

Abogados—Señores Bischoff, Coxe i Bompas, 19. Coleman-Street, E. C.

Secretario interino, John R. Grimes, Esq.

Oficinas provisionales—31—Throgmorton-Street, city, E. C; 4. Westminster-chambers, Victoria Street, S. W.

Resúmen del prospecto.

Se ha formado esta Compañía con el objeto de hacer un ferrocarril desde el océano Atlántico al Pacífico, por Nicaragua, conforme a la concesion hecha por el Gobierno de aquel pais al Capitan Bedford Pim, R. N.

En el año de 1850 se empezó la línea de ferrocarril que existe desde Colon, en el Atlántico, a Panamá, en el Pacífico, (llamada actualmente ferrocarril de Panamá) i a pesar de las dificultades del pais, se completó en enero de 1855. Desde su apertura ha sido una continua corriente de tráfico, produciéndoles a los dueños dividendos firmes i escepcionalmente abundantes sobre el cuantioso capital empleado en la empresa. El dividendo que produjo el ferrocarril de Panamá el año pasado fué a razon de 24 por 100 anual, sobre un capital de ocho millones de pesos (£ 1.600,000) i se declaró tambien una utilidad de 40 por 100 sobre las ganancias acumuladas.

Ninguna parte, sinembargo, de Centro América puede aventajar a Nicaragua en los recursos naturales que posee para un proyecto de esta naturaleza. El magnífico lago que se encuentra en la línea de la vía propuesta, ayuda al desarrollo gradual de la empresa; pues por una parte se pueden establecer dos líneas terminales de ferrocarril, i la relacion entre ellas puede manejarse temporalmente por buques de vapor. Se trata, sinembargo, de completar eventualmente el ferrocarril de mar a mar.

La línea propuesta abrirá la mejor via de comunicacion con California, Colombia Británica, Polinecia, Japon, China, Nueva Zelandia, Australia, las Costas occidentales de Méjico i Centro América, entre cuyos paises i Europa hai un inmenso tráfico.

De las adjudicaciones de tierras libres hechas a la Compañía a perpetuidad, los primeros accionistas recibirán diez acres por cada accion adjudicada; privilejio que, fuera de los abundantes rendimientos que se esperan del ferrocarril, es por sí solo de la mas valiosa consideracion.

Los títulos de tierras podrán ser trasferibles junto con o sin las acciones.

Se trata de construir el ferrocarril con toda la economía posi-

ble, como línea sencilla, capaz de conducir a los viajeros i mercancías con una velocidad moderada. Se calcula que el total de la primera emision será suficiente para completar una comunicacion de océano a océano, con ayuda del lago, i por tanto se espera desde ahora que la empresa será ampliamente remunerativa para los accionistas desde mui pronto.

El prospecto completo, con el modo de pedir las acciones, podrá obtenerse en las oficinas i en casa de los Corredores. Pueden verse las copias del Memorandum i artículos de asociacion en las oficinas de la Compañía junto con otros documentos esplicatorios.

JOSÉ MARÍA CASTRO,

Presidente de la República de Costa-rica,

En uso de la facultad que me confiere la fraccion 7,ª artículo 110 de la Constitucion,

DECRETO:

Art. único. Se convoca estraordinariamente al Congreso nacional para las once de la mañana del ocho de enero próximo, a fin de someter a su aprobacion un contrato de ferrocarril interocéanico.

Dado en el Palacio nacional—San José, diciembre veintisiete de mil ochocientos sesenta i seis.

José María Castro.

El Secretario de Estado en el Despacho de Gobernacion,

A. Esquivel.

Supremo Poder Lejislativo.

Basta una rápida mirada sobre el mapa del Continente americano para adquirir la profunda e inmediata conviccion de que, entre todos los istmos, si se esceptúa el de Panamá, ninguno es mas estrecho, ni presenta ménos dificultades para unir, por medio de un ferrocarril, los Océanos Pacífico i Atlántico, que el que se encuentra entre el Golfo de Nicoya al Sur, i el Limon al Norte.

Esa facilidad natural, que hace de esta República una de las gargantas del mundo, determinó al Poder Ejecutivo a ordenar el estudio topográfico de la línea i el de los puertos estremos, valiéndose para uno i otro objeto de los conocidos injenieros Kurtze i Mechan.

Levantados los planos i perfiles, practicados los sondeos i calculado el costo total de la obra i sus productos, el Poder Ejecutivo comisionó al mismo señor Kurtze para proponer la empresa en los Estados Unidos de Norte América.

De ello resultó que se firmase en Nueva York, el dia 31 de julio de 1866, entre el ajente del Gobierno, por una parte, i los señores don Juan C. Fremont, don Eduardo F. Beale, don Leonidas Haskell, don Santiago W. Nye i don Santiago B. Hodgskin, por la otra, el contrato que vais a examinar.

No estimándolo el Poder Ejecutivo conveniente a los intereses de la República en los términos en que estaba concebido, propuso por medio de su encargado de negocios en Washington, las modificaciones que, admitidas por los espresados señores Fremont, Beale, Haskell, Nye i Hodgskin i firmadas el dia 24 de noviembre de 1866, en la misma ciudad de Nueva York, forman el apéndice que vais tambien a examinar.

Con ellas el contrato es aceptable i en tal concepto lo someto a vuestra alta aprobacion.

De esta manera el Poder Ejecutivo cree haber hecho cuanto le permiten sus facultades, para dotar a la República del mas poderoso elemento de prosperidad, sin riesgos de ningun jénero para la independencia nacional, ni para el bienestar interior.

A vosotros toca ahora, señores Senadores i Representantes, deliberar sobre el asunto para que se os ha convocado i resolver lo que estimeis por mas provechoso a la República

S. P. L.

José María Castro.

Palacio nacional—San José, enero 8 de 1867.

Apertura del Congreso nacional.

El 8 del corriente se reunió estraordinariamente la Representacion nacional para resolver sobre la aprobacion del contrato de ferrocarril, celebrado con los señores Fremont, i asociados el dia 31 de julio i 24 de noviembre, i sometido a las altas deliberaciones del Poder Lejislativo por medio del Mensaje que publicamos entre los documentos oficiales.

Despues de haberse hecho lectura del Mensaje i del contrato, el señor Presidente del Congreso, doctor don José María Montealegre, pasó el asunto a la Cámara de Senadores, de conformidad con el artículo 90 de la Carta fundamental, quedando encargada una comision compuesta de los Senadores don Francisco Montealegre i don Juan Rafael Mata, de presentar el dictámen correspondiente.

En nuestro próximo número publicarémos la contrata i a su tiempo los dictámenes de las comisiones respectivas.

Nos complacemos en añadir que el de la de Senadores, segun estamos informados, se espresa en un sentido favorable a la empresa.

(De la "Gaceta Oficial" de Costa-rica).

HELGUERA COLLECTION

PAMPHLETS

NUMBER: P- 1756

AUTHOR: Cuervo, A[ngel] B.

TITLE: Venta de las Reservas del Ferrocarril de Panamá.

Place of Publication: Bogotá

Publisher: Impreso por Foci~~o~~ón Mantilla

Date: 1867

Dimensions: 21 4/10 x 14 cms; i-xxiii, 1-23pp.

Condition: Poor: wrappers worn, stained, torn & dog-eared, as in much of text, but legible.

General Notes: Cuervo objects to holding on to the reserves of the Panama Railway, & urges their sale now (1867).

SL

132

Helguera-p-1756-001 ✓ cover

133	✓	002	✓	inside cover & pg. 1	I
134	✓	003	✓	pg 2 + 3	II & III
135	✓	004	✓	pg 4 & 5	IV + V
136	✓	005	✓	pg. 6 & 7	VI + VII
137	✓	006	✓	pg 8 + 9	VIII + IX
138	✓	007	✓	pg. 10 + 11	X + XI
139	✓	008	✓	pg. 12 + 13	XII + XIII
140	✓	009	✓	pg. 14 & 15	XIV + XV
141	✓	010	✓	pg 16 & 17	XVI + XVII
142	✓	011	✓	pg 18 + 19	XVIII & XIX
143	✓	012	✓	pg 20 + 21	XX + XXI
144	✓	013	✓	pg 22 + 23	XXII + XXIII
145	✓	014	✓	blank + pg. 1	
146	✓	015	✓	pg. 2 + 3	
147	✓	016	✓	pg 4 & 5	
148	✓	017	✓	pg 6 + 7	
149	✓	018	✓	pg 8 + 9	
150	✓	019	✓	pg 10 + 11	
151	✓	020	✓	pg 12 + 13	
152	✓	021	✓	pg 14 + 15	
153	✓	022	✓	pg 16 + 17	
154	✓	023	✓	pg 18 + 19	
155	✓	024	✓	pg 20 + 21	
156	✓	025	✓	pg 22 + 23	
157	✓	026	✓	inside back cover	
158	✓	027	✓	backcover	
159	✓	028	✓	note 1	
160	✓	029	✓	note 2	

treated with alcohol 5/20/14

Free Plain Graph Paper from http://incompetech.com/graphpaper/plain/