FERROCARRIL DE PANAMA.

La grande distancia que separa al Istmo de la Capital de la República, no nos permitió tomar parte en una cuestion de vital importancia para el Estado de Panamá, que se ventilaba en Bogotá durante la última administracion granadina.

Por motivos que no son ahora del caso, hubo de aplazarse la cuestion, i esta circunstancia nos permite esponer hoi las razones que habriamos espuesto antes en favor de la decision pronta i absoluta de un asunto que envuelve el porvenir del Estado de Panamá.

Se trataba de la modificacion del contrato celebrado entre el Gobierno de la República i la Compañía del Ferrocarril de Panamá; o fuese, de un nuevo modo de estimar ciertos derechos que la República tiene en el Ferrocarril interoceánico. Nosotros nos hubiéramos propuesto probar, como nos lo proponemos hoi, que la permuta de estos derechos es conveniente i oportuna; conveniente, por los nuevos trabajos que emprenderia la Compañía del Ferrocarril, los cuales, perfeccionando la via, atraerian mayor comercio a nuestros puertos; oportuna, por pensar ya otras compañías emprendedoras en nuevas vias de tránsito que disminuirian o anularian las ventajas de la nuestra, si no se hacen prontos esfuerzos para conservar nuestra superioridad.

Aunque la venta de las reservas del ferrocarril, como suelen llamarse los derechos que en él tiene el Gobierno, sea cosa que tarde o temprano ha de llevarse a cabo, i que, por tanto, parezca demás hablar de la conveniencia de lo que está decidido ya, queremos hacer resaltar aquel beneficio que no todos

tienen presente, i que hacen de la conveniencia un caso urjente.

Desde luego pasamos por alto las consideraciones que hacen desear el ingreso de fondos en el tesoro de la Nacion sin los gravámenes, sin las violencias, sin los odios que han traido consigo los empréstitos de toda clase, cuando se ha visto el Gobierno obligado a levantarlos en estos últimos tiempos; pero insistiremos en todo lo que brindaria a la República la empresa del ferrocarril con los nuevos trabajos que una modificacion del contrato haria posibles. Bien conocemos que el Gobierno tiene en miras ventajas que espera obtener mas tarde; pero no puede negarse que existen otras que se ofrecen de momento, i conviene considerar si las ventajas que tenemos, por decirlo así, entre las manos, no son tales que deban ser preferidas a las que solo vemos en el porvenir incierto.

Hemos dicho que la permuta de las reservas es cosa decidida, porque basta haber leido el contrato para estar uno penetrado de ello. La suposicion de que mas tarde se sacarán las mayores ventajas de esta enajenacion, es lo único que ha impedido que la venta se haya efectuado ya. La conveniencia, pues, de permutar o vender los derechos de la República ahora, o de venderlos mas tarde, se reduce a un cálculo numérico sujeto a condiciones bien sencillas.

La principal de estas condiciones es, que el Ferrocarril del Istmo es el único ferrocarril interoceánico. Hoi no tiene rival, i, por tanto, produce todo el beneficio que una empresa de esta clase pudiera producir. Tenemos, pues, con un simple dato de Beneficio Neto, la medida de lo que la empresa vale en las actuales circunstancias. Pero mui naturalmente se hace la pregunta, ¿No valdrá el camino dentro de N años mas de lo que vale hoi? Resolver esta cuestion es todo el problema.

Empezaremos por hacer nosotros esta otra pregunta: dentro de N años, ¿No habrá otro camino que presente iguales o mayores ventajas que el del Istmo? Admitamos francamente que nada de improbable tendria el que hubiese otro camino, i dos, i aun tres. En este siglo el progreso es grande. Téngase presente cómo se hacia el viaje de Panamà a las ciudades del Norte en 1838, i cómo se hace hoi; examínense las causas de cambio tan prodijioso, i dígasenos si no es mui posible que dentro de N años existan los caminos que hemos supuesto.

No hai temeridad en suponer que habrá un camino en Méjico, cuando apenas se presentan allí los franceses, i ya llevan el material para una via férrea. Será parcial, si se quiere, o no será llevada a cabo por los franceses; pero todo tiene principio, i este puede mui bien ser el principio de la via mejicana.

Un mensaje del Presidente de los Estados Unidos del Norte estuvo bien claro en la parte que trataba del Ferrocarril norte--americano al Pacífico. Habrá ferrocarril en los Estados Unidos de Océano a Océano a pesar de la gran guerra. Se nos dirá que es una obra magna i de tiempo; pero si se tiene en cuenta el espíritu emprendedor de los norte--americanos, i si se recuerda que el Gobierno Colombiano no podra comprar el Ferrocarril del Istmo sino dentro de N. años, forzoso será admitir que para ese tiempo es mas que posible que no sea preciso venir al Istmo para ir de Nueva York a San Francisco, como se hace hoi.

Mas ¿acaso es una adivinanza lo que sucederá? Cuando estamos viendo que aunque existe en el Istmo una vía cómoda, los incansables especuladores del Norte están buscando otra a través de la República de Nicaragua por donde se transita a pesar de estar allí todo por crear?

La construccion de nuevos caminos es cosa que no deja la mas pequeña duda; por consiguiente, no gozará el Ferrocarril del Istmo del monopolio que lo hace hoi tan valioso, i parece llegado el caso de sacar de él todo el provecho que las circunstancias nos ofrecen.

Como se ve, no negamos que se harán nuevos caminos, ni que el conservar el monopolio del tráfico indefinidamente sea un imposible; pero afirmamos, sí, que se puede alejar la época en que este tráfico se nos quite.—¿I el modo de hacerlo?—Perfeccionar nuestra via. Cuanto mas perfecta sea, tanto mas fácil será el tránsito por ella, i, por consiguiente mas difícil el competir con nosotros, porque todo nuevo camino deberá ofrecer por lo menos las mismas facilidades que el camino del Istmo, para que a este no se le dé la preferencia

siempre. Ahora bien, perfeccionar nuestra via no es simplemente consolidar i perfeccionar todo lo que hoi existe: es tambien construir además de lo hecho, todo lo que contribuya a facilitar el tránsito hasta donde sea posible; es doblar la línea; anchar los puentes; estender las curvas; construir nuevos muelles; edificar depósitos mayores; en una palabra, es hacer otro camino al lado del que existe, i, lo mas importante de todo, es crear un puerto de Panamá. La via del Istmo no tiene puerto en el Pacífico, i la construccion de este es indispensable si se quiere que el Istmo saque de su via férrea todas las ventajas posibles, i llegue al engrandecimiento a que está llamado.

Ninguna época puede ser mas ventajosa para una modificacion de contrato que aquella en que la empresa ofrece grandes utilidades a los que le dieron principio. Que no se aproveche esta ocasion, i bien podrá el aliciente de un crecido interés animar a otros capitalistas a acometer nuevas empresas, i a otros Gobiernos a conceder mayores ventajas. No se pierda de vista lo que la esperiencia ha demostrado; el tránsito por el Istmo es mayor que lo que se esperaba, i es mas que probable que aumente cada dia; por consiguiente las ganancias ya crecidas serán mayores con el tiempo; pero, ¿acaso habrá seguridad de que así se conserven? ¿Estará bien asegurado el capital que se invierta en acciones del Ferrocarril en vista de las ganancias del dia?—De ninguna manera.—Estas ganancias son precisamente las que acabarán con el monopolio i las que animarán a los capitalistas i a los Gobiernos a acometer otras empresas de esta clase.—I ¿cómo impedir que esto suceda? ¿Cómo conservar el monopolio tan útil hoi?—Ya hemos contestado: ni lo uno, ni lo otro es posible; pero sí es posible gozar de él por mucho tiempo; i no con perjuicio, sino con provecho grande del comercio en jeneral. Tengamos via perfecta i atraeremos el tránsito; sean las obras grandes i de arte, i no será fácil competir con nosotros. La via del Istmo cuesta ya algunos millones, e invirtiendo de momento unos millones mas en ella, tendriamos, a no dudarlo, una via que haria preciso un gasto de ocho millones, por lo menos, en cualquiera otra parte (donde ya no se contaria con todo el tráfico) para que nos abandonase el comercio. Sinembargo, pudiera otro Gobierno ofrecer tales ventajas (i estas son hoi mui conocidas) que nos obligasen a ofrecer las mismas, acabándose con tal oferta muchas esperanzas.

Mas hai otra consideracion en favor de un pronto arreglo sobre las reservas o derechos de la República en el Ferrocarril. Es la siguiente: todo el tiempo que medie entre el estado actual de la obra i la venta que mas tarde se haga de las reservas, es tiempo perdido para el Istmo, i por consiguiente para toda Colombia. I no es el Istmo solo el que pierde directamente, sino tambien los Estados vecinos. Recuérdese por los que vieron a Cartajena, durante la construccion del Ferrocarril, la animacion de aquella ciudad, i se formarán una idea de lo que le tocaria con el incremento del comercio, i aun con las simples construcciones que traeria consigo el puerto establecido en el Pacífico. Ahora bien, admitiendo que aun dentro de N años haya todavía tiempo de perfeccionar nuestra via; suponiendo, aunque no sea dable, que en ninguna parte se haga otro camino, ¿no es cierto que N años se habrán pasado sin mejoras, i que ese tiempo que no volverá, será perdido para los que viven? He aquí precisamente el caso del pájaro en mano i el buitre volando: se supone gratuitamente que el tiempo hará mayores las ventajas que se sacarian del Ferrocarril, sin tenerse en cuenta que si hai razones que favorezcan la suposicion, hai otras que no la admiten. Infinitas serian las consecuencias favorables al Istmo, si la empresa del Ferrocarril tuviera mas libertad. La ciudad de Colon, i decimos ciudad por cortesía, en vez de ser un caserío de madera, seria una poblacion de renombre; las aldeas de cañitas entre Colon i Panamá serian pueblos estables; los bosques en mucha parte hubieran dado lugar al cultivo. I no se nos diga por los pesimistas que nada de aquello tendria lugar, porque basta haber visto lo que era no ha mucho tiempo Colon i el territorio que lo separa de Panamá, para que sea evidente que mejoraria en la misma proporcion, por lo menos, si las mejoras se facilitasen.

Con el Ferrocarril todo ha mejorado en el Istmo; las propiedades, principalmente, han adquirido valores que no tenian; mas hemos llegado a un punto en que, para progresar, se necesita de otras mejoras materiales; i llegará el tiempo en que se necesite de otras, i de otras mas después; porque el mejoramiento en los trabajos se necesita siempre para el continuo progreso. Nos hace falta el puerto. Sin este no pasaremos del punto a que hemos llegado. No volveremos

para atrás; pero no marcharemos hácia adelante. El puerto viene siendo hoi una necesidad, como lo era antes el camino. ¿Por qué, pues, esperar N años, la mitad, o mas, de una vida ordinaria, para que entonces se realice lo que hoi se desea? ¿Será porque se esperan algunos pesos mas de aquí a N años? Mas todo ese tiempo perdido, las mejoras que se habrán dejado de hacer, ¿acaso no cuentan por nada? En el siglo en que vivimos, un solo año es ya una grande pérdida, pérdida irreparable, ¿por qué no ha de pesar en la balanza?—I aquí viene bien un argumento que nos hace mucha fuerza. Si por una fatalidad que nada tiene de imposible, dentro de N años hubiese el tránsito de ser encarrilado por otra via i que por consiguiente no se encontrase compañía con disposicion de hacer oferta por el Ferrocarril de Panamá, ¿no es verdad que el puerto de Panamá *no se construirá jamás?* ¿No volverán los Panameños a ver a su ciudad en aquel estado que hizo decir a un célebre granadino "el que quiera conocer a Panamá, que venga pronto, porque se acaba?" ¿No seria de algun consuelo estar seguro del buen puerto, aunque no fuese mas que para que sirviese a la localidad? Estas preguntas no necesitan contestacion.

Apenas nos atrevemos a desvanecer un argumento que se ha hecho en otra ocasion, porque parece mas que inútil; pero a veces es preciso convencer a todos. Dícese: si las nuevas obras son tan convenientes, ¿por qué no las emprende la Compañía? Podria retorcerse el argumento: ¿habiendo mejoras tan convenientes, por qué el Gobierno no hace empeño en que se emprendan? Mas no es nuestro ánimo raciocinar así. Consideremos las mejoras como obras necesarias para la conservacion del tránsito por el Istmo, i considerémoslas como cosas que la República perderá si no se ejecutan en breve. Cómo i por quién deben ser ejecutadas, son cuestiones que se resuelven por sí mismas. La Compañía del Ferrocarril ofrece ejecutarlas; pero para esto tiene presente que habrà de hacer un gasto. El camino como está produce un buen interés, sin duda; pero este interés disminuiria tan pronto como se hubiesen de invertir unos millones en mejoras. Las mejoras, se dirá, aumentarán el tráfico, i el interés no bajará.—¿Quién lo duda?—Si los empresarios no lo creyeran así, no harian la proposicion de que nos ocupamos; pero como empresarios, tienen presente al hacerla, que es preciso amortizar el capital invertido

en las mejoras, i este capital se cuenta por millones. Hai mas, para hallar los millones que se necesitan, ha de ofrecer la Compañía a los que puedan darlos, no solo el intererés alto que atrae, sino tambien las condiciones de estabilidad que requiere la inversion de capitales, i estas condiciones no se encuentran cuando las inversiones están sujetas a condiciones como las que se presentan en el contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril.

El Gobierno comprará, es preciso suponerlo, dentro de N años el Ferrocarril. ¿Será para ponerlo en administracion? Es claro que nó. Los gobiernos tienen que ceder estas empresas a compañías particulares, únicas que tienen tacto para manejarlas, porque está en su interés manejarlas bien. Tratará, pues, el Gobierno de ceder la empresa por un tanto a una compañía particular—i, ¿no es eso mismo lo que puede hacer *desde hoi*, salvando años enteros i con muchas ventajas?—Ah! pero es que mas tarde valdrá la cosa mas—¿i quién lo ha dicho? ¿Quién lo ha probado? A nosotros nos parece haber demostrado todo lo contrario.

Todas las cosas enajenables pueden estimarse i darse por cierta compensacion, i no entendemos que la Compañía del Ferrocarril haya pedido que se borren del privilejio las condiciones onerosas para ella, sin compensacion alguna para la República. Creemos que si ha pedido reforma de privilejio, ha sido contrayendo nuevos compromisos, i proponiendo nuevas construcciones, o mejor dicho, pide nuevos privilejios para nuevas empresas. Oh! si Dios quisiera que la República pudiese conceder muchos privilejios al año! I nada nos parece a nosotros mas útil para Colombia que la concesion de este privilejio, mediante ciertas consideraciones. Este es sin duda el pensamiento de todos (i son muchos) los que verdaderamente conocen los intereses de la República. Esto es lo que está pidiendo el comercio entero, no de este pequeño centro, sino el de muchas naciones.

¿Qué compensacion se daria a la República para que se deshiciese de un derecho que le ha deparado la suerte? Este es otro problema, consecuencia necesaria del primero. Esto es lo que está por resolver, i no otra cosa; pues la República está aun *en el deber* de propender a que el comercio por su Istmo se desarrolle i tome todo el vuelo posible. El cálculo

es algun tanto difícil, queremos convenir en ello; pero lo hacen mas difícil las exajeradas ideas del porvenir, por una parte, i por otra, el ningun temor que se abriga de que se ejecute otra empresa semejante. Deséchense estas mal fundadas opiniones, i se verá cuánto se facilita el cálculo. Téngase en cuenta que reportaremos una ganancia cierta, i de momento, en vez de esperar una incierta en el porvenir; que ganaremos muchos años durante los cuales serán posibles trabajos que hoi no se emprenderian de ninguna manera; que tendremos puertos, muelles, depósitos; que estos traerán poblacion i riqueza, i se verá cómo a cada consideracion de estas disminuirá en mucho el monton de oro o, lo que sea, que algunos se empeñan en columbrar allá en lo futuro.

Conténtese la República con la justa compensacion del momento, e indirectamente vendrán otras, como lo ha demostrado la esperiencia. No fué por prevision que se convino en que la República pudiese rescatar el camino en cinco millones al cabo de cierto tiempo; pues ni el Gobierno, ni la Compañía del Ferrocarril pensaron en el vuelo que tan en breve tomaria el comercio. La Compañia creyó hacer un buen negocio con el rescate, o, en tiempo en que todo se le concedia para que la construccion del camino tuviese efecto, hubiera estipulado otra cosa. Pero la inesperada prosperidad de la Compañía es precisamente lo que ha venido a hacer difícil un nuevo convenio, suponiéndose que esa prosperidad será siempre creciente. Creemos que será grande; lo hemos dicho, i lo repetimos; pero ¿no robustece esta misma concesion nuestros argumentos? ¿No es de temerse que a tan opíparo convite otros quieran ser convidados? ¿No se agolpan en la memoria nuestros argumentos sobre lo que pudieran hacer otras compañías en otros istmos, no siendo el nuestro el único? Estas consideraciones no son para nosotros claras i evidentes, sino que se palpan con las manos.

Convencidos, como deben estarlo, los imparciales en esta cuestion, hai pers onas que se oponen a nosotros sin mas motivo que el que les sujieren sentimientos poco jenerosos. Olvidando el bienestar comun, van a buscar sus objeciones en resentimientos particulares. Dispondremos de un argumento contrario en breves palabras, sintiendo tener que mentar un nombre, mas a ello nos obliga el argumento mismo. Se supuso que el Jeneral Mosquera estaba por vender las reservas del Ferrocarril, estipulando con la Compañía que se abriese un camino de Buenaventura a Cali. Fueron rumores, es verdad, pero rumores que ojalá se realizaran. ¿Quién no viera con agrado que se pusiese al Istmo en comunicacion con el hermosísimo valle del Cauca, dándose así una salida a los hombres que por estar encerrados no pueden vivir en paz, i cuya paz tánto nos interesa? Si el Jeneral Mosquera o cualquiera otro lograra la construccion del camino de la costa al Cauca, mereceria la bendicion de los Colombianos i el reconocimiento eterno de todos los del Cauca; i si viviéramos en tiempos de la culta Grecia, mereceria estatuas.

Aun nos falta decir algo a aquellas personas del tiempo pasado (ellas tienen a honra serlo), que ven con desagrado toda concesion hecha al estranjero, aunque redunde en provecho de la tierra. Sin mirar atrás afirman que la vida era mas llevadera en tiempo de la miseria; pues hubo tal tiempo. Llenariamos un volúmen de buenas razones, i convenceriamos a esas personas, como convenceriamos a un Turco de que Mahoma no es profeta. Estos tambien son los que hacen alarde de uno u otro inconveniente insuperable que dicen haber encontrado; pero apelamos a las personas intelijentes i desapasionadas que quieran por unos instantes considerar nuestros argumentos, para que los pesen con los inconvenientes insuperables de la jente del tiempo pasado. Admitimos que haya algunas razones que no favorezcan nuestras ideas; admitimos que haya los tales insuperables inconvenientes; preguntamos, ¿cuál es la cuestion que puede ventilarse sin que se presenten argumentos en favor i en contra de ella? ¿No se salvan estos a cada momento, ya removiéndolos, ya compensándolos con conveniencias de mayor monta? ¿A qué disposicion de los hombres no puede aun la mediana intelijencia encontrar un flanco débil, un positivo mal? ¿Acaso por un inconveniente de esa disposicion se han de rechazar todas las conveniencias que presente? Si así hubiera de hacerse, habriamos de renunciar a todo, i la vida misma seria imposible.

Helguera Collection

PAMPHLETS

Number: P- 0965

Author: Anonymous

Title: El Ferrocarril de Panamá

Place of Publication: Panama

Publisher: Imprenta del "Star & Herald"

Date: 1865 ca.

Dimensions: 21 7/10 x 14 2/10 cms; 1-9pp.

Condition: Slight wear on wrappers, interior very godd.

General Notes: An advocate for the govt's assuming control of the Panama Railway-after paying for same to the shareholders. Calls for the Buenaventurs-Cali road opening.

EL

FERROCARRIL

— DE —

PANAMA.

PANAMA.
IMPRENTA DEL "STAR & HERALD."