ENSAYO

SOBRE LOS INTERESES POLITICOS I COMERCIALES

DEL ISTMO DE PANAMA

CONSIDERANDOLES BAJO EL PUNTO DE VISTA

de la

NUEVA-GRANADA

I --------- PROYECTO --------- de

una comunicacion inter oceánica

la sola seria i justa, la sola posible i apetecible,

factible esta en un año

Y

PROPIEDAD NACIONAL.

Suma total: ¡420,000,000 *de pesos!*

..... *Paj.* 52.

DEDICADO

AL HONORABLE GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

I A LOS HONRADOS GRANADINOS DEL ISTMO,

POR SU MUI RESPETUOSO SERVIDOR

A. Dénain.

® Biblioteca Nacional de Colombia

OBSERVACION ESENCIAL.

El autor de este ENSAYO, intentó arruinar unas creencias, que cree falsas, ó al ménos intempestivas, sobre el porvenir de este interesante pais, substituyéndolas medios prácticos i prontos, sencillos i nacionales, con que se lograría de momento la mayor prosperidad. Convencido èl, pensó en ser útil, i no en lucir; por necesidad escribió pues en castellano aunque no haya seis meses que está estudiando este idioma, i por deber adelantó su trabajo, aunque no habite el Istmo, ni siquiera desde tres: ménos temeroso el autor de las críticas malévolas ó lejanas, que gozoso pruebar, por el intento, su simpatía, por este hermoso i desdichado pais.

NOTAS:—[No pueden ser tan completas, que las hubiera deseado, no haré mas sino indicarlas.—suplirá la intelijencia de los lectores.]

1.º Los gobiernos no pueden asegurar, sino la tasa leg l (à lo mas. 5 por 100); pero con la esperanza, la probabilidad, de no pagarla, como de no recibirla los asegurados.— Si hai certidumbre pagar el interés, los gobiernos tomarían el negocio á su propia cuenta, (es lo mismo para ellos); i así se les quedaría la propiedad i el recurso del porvenir.—De otra parte los capitalistas no entrarán en este negocio, si veen certidumbre de no ganar mucho mas que la tasa legal; pues que esta al ménos, la tienen sin moverse en su pais.— Pero el interés, que hai que alcanzar es tal, que esa obra no puede ser de nuestro siglo: si el canal cuesta veinte millones de pesos; es cierto que la conclusion de los trabajos, i el principio de los recaudos, tardarán bien doce à quince años, el capital está ya doblado, ¡se encontrará el interés, *sine qua non*, de cuarenta millones!

2.º Las llaves del mundo están aquí; no me parece bastante christiano el nombre del Sr. *Salomon*, para que séa el San Pedro, guardándolas.— Su amigo el famoso Thierry pensó en castillos fuertes, la unica i barata defensa del pais, es de no tener ningunos, pues que se les tomaria luego, apoderandose mejor de este, enemigos con su ayudo. Los pensamientos de este Señor han sido tan fatáles al Istmo, como sus antiguos criados.

3.º Se sabe que habrá luego nuevas lineas de vapores de uno i otro lado.

4.º i 5.º Deseaba dar documentos científicos sobre estos dos Istmos, pero el tiempo i el espacio faltan: estan trabajando ahora en el Tehuantepec; la posicion de este Istmo vale mucho mas que la de Panamá por ser mas al Norte, á donde no hai concurrencia posible.— La necesidad es mas urjente,— los grados de lonjitud son mas cortos.

6.º Es historico, que los américanos del Norte estén buscándo una salida en el Pacífico: tanto mas al Norte será tanto, mas perjudiciable à los europeos, aprovechàndo la mejor ellos.

7.º 8.º i 9.º El precio mediano del trasporte por legua de una tonelada en Europa (Chevalier) es de 80 centimos. Los gastos serían dobles aquí, el precio se dobla: 1 F. 60 C. la balanza es casi igual asi; pero la ganancia de Europa no basta en estos paises; se debe bien añadir otros 80 C.; hai 20 leguas, son casi 10 pesos.

10.º Ya se hace comercio por vapores en la mui temible mancha; ¡cuanto mejor aqui con este mar! ¡hai carbon fosil, es la voluntad de Dios!

11.º Este vapor debería ser de hierro; haría de 5 á 6 leguas á la hora. Podría irse una vez al mes á Cartajena.

® Biblioteca Nacional de Colombia

GRANADINOS DEL ISTMO.

No hai ciudad ninguna en todo el orbe, que pueda aspirar á un colmo mayor de prosperidad, que la vuestra de Panamá. Su posicion jeográfica que hace mas precioso el vuelo admirable de la navegacion por el vapor, i sobre todo las riquezas inagotables de un suelo como el del Istmo, todavia vírjen, cuando lo demas de la América está ya agotado, os aseguran sin duda los elementos de una fortuna increible para el que nó lo palpe. Entre tanto vosotros estais separados de la tierra entera; ni el ruido de la vida alcanza á esas soledades que nos rodean, i con minas de oro bajo vuestros pies, estais jimiendo en una miseria profunda. Ha como veinte años que os hallais esperando el cambio de un estado, que cada dia empeora, i como fuisteis ricos en otro tiempo, esperimentais tristemente, que tanto mas es dolorosa la caida, cuanto es mas alto el lugar de donde se cae, i que tanto mas insoportable se hace la miseria, cuanto mas prócsima aparece la dicha. Si de tiempo en tiempo la menor ocurrencia lisonjera, si la mas lejana noticia plausible viene á moveros i á solazaros, luego la dura esperiencia os prueba que no son insignificantes pláticas, ni divertidos proyectos los que os pueden sacar de ese estado desesperado, que os han hecho víctima de especulaciones particulares, i el juguete de las miradas de los gobiernos estranjeros. Huyendo un abismo para caer en otro mas profundo, quitando el ávido ajiotaje para abandonaros á la lenta i suspicaz política, istmeños, ¿porque desdichados, juguetes ó víctimas, i siempre burlados, esperais todavia que vengan otros estraños á utilizar la bella posicion jeográfica del pais, i á chupar sus sabrosos frutos? Hace veinte años que dura esto, basta, me parece. Pregunto ¿ni los gobiernos, ni las compañias pueden, ó no quieren enriquecerse á su costa? Tanto mejor: ni el esfuerzo, ni la intelijencia os faltan, tomad vosotros el empeño, es un deber, una necesidad, una dicha para vosotros; lo probaré.

Desde el tiempo en que vosotros oisteis valientes el llamamiento del *Libertador*, mas celosos del honor de ser libres, que de la dicha de ser ricos, sacrificando vuestra infelice patria, cada dia, en cada parte del mundo vosotros la pregonasteis en almoneda pública, ofreciendo adjudicarla al primer judio, que os

® Biblioteca Nacional de Colombia

gratificase con un canal, ó un camino carril. Parece que esta tierra cristiana no quiso permitirlo. En verdad, esto no era ni honroso ni posible; no era juicioso ni apetecible.

No era honroso ni posible, porque eran violadas esas leyes primitivas, que imponen á cada uno su obra, i á cada obra su preparacion. Los caminos carriles, los canales no son sino los fomentadores de una industria ya mui adelantada, de que son frutos; pero no pueden preceder á esa industria, la cual tampoco no puede ser esperada de parte de estranjeros, que vienen á cosechar, i no á sembrar la tierra ajena. Ella toca esencialmente á los hijos del pais, movidos por ese amor de la patria, receptáculo de los diversos intereses de la vida. No era juicioso ni apetecible, porque vosotros granadinos no erais mas que espectadores de la ejecucion, espectadores de los provechos, i porque esa obra, aunque se quedaba en el pais, no podia propiamente escitar su comercio interno, pues que habia sido hecha apropósito del comercio ajeno. Se trata de abrir un canal: ¿hai algun buque vuestro, que esté preparándose para pasar? Por el contrario hai comunicaciones interiores baratas i sencillas, que fomentarian la riqueza territorial del pais abriendoles salida; es vuestra la fortuna, directa i segura. Con un canal vosotros quedareis pobres, los otros enriquecerán; vosotros habréis entregado la tierra, la materia preciosa, ellos la habrán fecundado i fertilizado; á ellos pertenece el orgullo, á vosotros la vergüenza.

Debeis reflecionar, que sería mucho mas honroso i factible, mucho mas natural i provechoso, beneficiar vuestras riquísimas tierras, sacando vosotros mismos los recursos, ofrecidos por la posicion jeográfica del Istmo. ¿Que se necesita para esto, sino esos medios vulgares, ordinarios, de que gozan los mas miserables pueblos de la tierra, esos medios, de que los caminos carriles i canales no son sino la pequeña escepcion, la dudosa perfeccion? Perteneciéndoos en verdad una comunicacion hecha con vuestras maderas i piedras, vuestra propia intelijencia, vuestros obreros; ella serpeando en las poblaciones, en los campos, servirá al laborío de ellos i al uso de los habitantes: asi tambien quedarán en sus manos naturales, la llave i la posesion del Istmo. El forastero que transita para Chile, el Perú &, tiene evidente provecho en acortar la distancia atravesando el Istmo. Entónces que tome vuestro camino carretero, que suba en vuestro coche pagandole ¿no vale mas que el que pagueis vosotros el derecho de su *wagon*, ó verles desinteresados, moviendose en su canal? Pues sereis bien obligados vosotros á llegar á este termino: el objeto que estais proponiendoos,

® Biblioteca Nacional de Colombia

es una especie de monstruosidad inconcevible, que jamas ha tenido ejemplo, sea por los medios, sea por los resultados.

En efecto, si el Istmo hubiera conseguido una comunicacion, despues de quince ó veinte años, supongamos; que poco á poco, tomado el hábito, venido ya el comercio de esas naciones amigas, hubiera alcanzado un gran tránsito de mercancias, i que por consecuencia de una concurrencia siempre creciente, á quien no bastára este conducto limitado i caro, hubiera sido posible tratar de un canal, razonando asi: pasáran 100,000 toneladas gastando 300,000 $; el trasporte por medio de un canal es mucho mas barato, tomaremos la mitad del precio: este favor haria pasar el doble á lo ménos de mercancias, asi son los mismos 300,000 $, que tenemos asegurados, i puesto que el Istmo está admirablemente situado, con el tiempo tendremos de esperar mucho mas. Entónces bueno, ecselente, hai base segura de alguna renta, hai utilidad, oportunidad; i ricos ya vosotros, diriais airosos á las compañias: "un canal no sirve casi para nosotros, el provecho está para vosotros. Como esta es nuestra tierra, como os concedemos privilejios para ganar, impondremos las bases del tratado: así pagareis como los hijos del pais un impuesto al gobierno, tendreis que pagar las tierras, aunque caras, pagar por útiles, i las contribuciones por damesanas de licores, emborrachandoos si quereis, siguiendo la lei; en fin, el favor viene de nosotros, reconocedlo."

I pues que vosotros granadinos estariais ricos, seriais comerciantes, i podriais acometer grandes negocios: así todo sería natural i apetecible. Pero no ha sido conseguida esa comunicacion, no hai en el Istmo ni siquiera un elemento de mínimo comercio, de mínima renta á este respecto; por el contrario se ofrece una obra de jigantes con caudales necesitados, una obra media secular, por causa de las lluvias, por causa de sacarlo todo de Europa, al frente de grandísimos gastos, numerosas rentas perdidas; i por colmo de males, concluido este canal, aparece que para sustentarlo, habrá que esperar que algunos puntos desconocidos en el orbe, lleguen á ser comerciantes, i mas, que sean civilizados.

Es tan verdadero esto, que no se puede decir que jamas se haya tratado seriamente de canalizar el Istmo: ¡cuantas compañias se han sucedido, sin que jamas se haya cortado un palo, ni clavado un azadon! Son malas compañias, créis vosotros, pero aunque malas, se bonifican las compañias, en razon de la calidad de las empresas: venden, permutan, ajitan i porfian; carga con la cosa alguna asociacion competente, ¿pero tuvieron aqui ni siquiera este recurso? No, pudrióse en la mano el privilejio, i esos hábiles

® Biblioteca Nacional de Colombia

hombres, creyendo cojer la gallina de los huevos de oro, *perdieron* hasta *su dinero.*

Algunos hombres eminentes, por no conocer el Istmo, por manía de lo maravilloso, quieren que los gobiernos frances, ingles, i americano del Norte tomen parte en esa obra del canal: ya están gozosos algunos crédulos, ¿pero por que razon? ¿tienen esas naciones muchisimo comercio, numerosos buques que hacer transitar? Tienen poco; lo prueba el écsito de las compañias, que son como el termómetro de la ganancia ó la pérdida que ofrece la empresa. I pues esa manía endémica de los gobiernos estranjeros no puede ser sino mesquina, no pueden ellas mostrarse jenerosas, viendo en este canal una magnífica obra de civilizacion, i de estension del dominio del hombre. Como los particulares, tienen ellas que mirarlo del lado industrial, con menores ecsijencias es verdad, pero necesitan ver el cinco por ciento á lo menos, sacado neto, asegurándolo á compañias que sostendrian. Este interes no es posible; si no es posible el interes, no es *posible* ni *necesario* el canal. (Vease la nota 1.ª al fin del cuaderno)

Ademas ¿porqué se trata hoi de la asociacion de los gobiernos? Justamente me parece que ha habido que renunciar á las compañias industriales. Pero siendo motivos mas bien forzados, que bien establecidos, no hai razon para no volver á esas compañias, cuando se haya esperimentado, que tampoco los gobiernos pueden hacer lo que no es posible. Para el que conoce el estado actual de la Europa, vé mui cierto que no se unirán esas tres naciones, comprometiéndose en una triple locura, que triplicaria los espinosos enredos de la política. Si hojeais la historia, en ninguna parte vereis que hubo una nacion, que por vana gloria sacase fondos jamas de su erario, para sembrarlos en playas estranjeras, i hoi sucederá ménos, porque, si hai mucho dinero en Europa, hai mayores gastos que hacer, levantando en cada tesoreria la cabeza, esa hidra, que llaman *deficit* de la balanza.

¿No os parecerá tambien un poco maravilloso figuraros esas tres naciones Francesa, Inglesa i Norte-americana, que siempre tuvieron i tendrán intereses opuestos, rivalidades zelosas i antipáticas, juntas esta vez en sociedad, estipulando vivir eternamente en buena intelijencia? ¿No os parecerá ver unas de esas divertidas asociaciones de Lafontaine, rata, gato i comadreja? No solamente seria preciso asociarse para el trabajo esas naciones, durante quince años, aprovecharlo igualmente por un medio siglo, sino que necesitarian la seguridad, de que no hubiera la mas pequeña niebla en lo venidero; de no ¡á dios asociacion! El canal

® Biblioteca Nacional de Colombia

del Istmo, útil esa vez, siendo el Jibraltar de estos paises, el mas fuerte, ó intrigante se apoderaria de él. Un hombre mui eminente de Francia, consideró bien que se presentaba aquí una inmensa dificultad; pero pretende que no habrá mas que declarar el Istmo neutral, no teniendo ninguno el derecho de apoderarse de él, aunque lo pudiera hacer. Es mui divertido el pensamiento, pero valdria mejor decretar una vez, que no habrá mas guerras en los mares, ni mala fé en el mundo. Es de creerse, en verdad que vencedora ó derrotada alguna armada, con motivo de seguir la victoria ó asegurar su retirada, haría poco caso de la neutralidad, aun estipulada que fuera. Esos convenios se sabe bien que son respetados hasta la hora, en que se ofrece una buena ocasion de violarlos, i por eso se tendrá cuidado de no crear este nuevo embarazo á la paz del mundo. (Vease la nota 2ª)

Así me parece imposible el canal, como obra industrial; lo prueba la quiebra de las compañias, i hallo que por esa razon, i tambien por motivos de economía política i de política propiamente dicha, no pueden hacerlo tampoco los gobiernos. Creo yo que tal cosa es una dicha para los istmeños, quienes dueños del suelo, tienen el derecho esclusivo de atribuirse sus probechos, i la obligacion de fecundarlo. Mostrar por menor esa imposibilidad i esa dicha de una i otra parte, he aqui los motivos que me han impelido á escribir sobre el Istmo. Su miseria es espantosa, sus recursos mui grandes, i pronto desvaneciéndose la primera, una comunicacion inter-oceánica útilizará los otros. En la presente crísis el remedio mas pronto, es el mejor: hasta ahora no se ha tratado jamas del bien del Istmo, sino como derivado del bien estranjero: así ahogáronse en dificultades estrañas, así sacrificaron á los habitantes del pais, esperando unos traficar con los privilejios. Menester es el dia de hoi volver á entrar en la sencillez, en la justicia, pues que no puede sacarse nada de bueno de esas estúpidas combinaciones, padeciendo el pais con demoras interminables, i quitada su consideracion esterior.

Despertad vosotros, señores, de ese estado de desesperacion, al cual os condenaron, como á presidiarios, las *honradas* compañias; desvanecióse la última, nada mas os estorba. El dia de su caida debe ser tenido como el dia de vuestro triunfo, de vuestra resurreccion á la vida, á la riqueza, á la dicha. Desvanecióse: ahora es fácil esa obra tan urjente, i jamas la ocasion se presentó de sacar de vuestro trabajo, resultados tan prontos i magníficos. Pasajeros, cartas, mercancias, por el Sur i por el Norte.

B.

® Biblioteca Nacional de Colombia

tránsitando de un mundo á otro, os sitian de todas partes, pidiendo permiso para pasar por vuestra tierra impenetrable (Vease la nota 3.ª) Abridles una larga via; que vengan la dichosa riqueza, la benéfica civilizacion, ¿que hai que esperar mas? Estais libres. ¿Porque será mañana, i no hoi? Mañana se formará otro privilejio, el cual os hará esperar durante otros veinte años (si todavia ecsistiesen la ciudad i los ciudadanos) ¡dilaciones, miserias, burlas, por un objeto que no os interesa, aunque concluido! Temed que por colmo de desventura os quiten hasta la esperanza consoladora, dejando tiempo al Guatemala por el lago de Nicarágua, al Méjico por el Tehuantepec, de resolver el antiguo problema de una comunicacion inter-océanica. (Veanse las notas 4.ª i 5.ª). Tomado una vez el hábito por uno de esos puntos, nos os dejará mas que la tacha de haber faltado á vuestra fortuna, cuando se ofrecía tan facil i risueña. Reflecionadlo señores, hoi es un dia para vosotros de vida ó de muerte: os amenaza el peligro; está preparándose la política, apretandoos la miseria, aguijoneandoos los deseos, sonriendoos la ocasion, allanándose la obra, ya está comenzada i concluida; os aturden i deslumbran sus prodijiosas consecuencias, ¿lo quereis?

Voi á presentaros un proyecto de comunicacion inter-océanica, que os conducirá á ese apetecible término; su ejecucion no ofrece ni una objecion, tan sencilla i facil es; i aunque calculadas con moderacion, sobre esas probabilidades sabias, que son casi certidumbres, sus consecuencias son tan magníficas, sus rentas tan grandes, que no cansa admirarlas. Tantos tiene recursos esta tierra privilejiada del Istmo, cuyo secreto útilizarlo es mucho ménos, en la ciega avidez de un empresario, i en las misteriosas momerias de un injeniero, que en el sentido público siempre juicioso, está gritando. ¡Camino! ¡Camino!

Este proyecto, aunque sencillo, resume muchas mas ventajas para el Istmo, que todos aquellos, con que habeis sido matraqueados en todos tiempos. Los recursos se sacan del pais, i se derraman en él los beneficios. No solamente se estiende su bénefica influencia sobre Panamá, ciudad reina, sino á todas sus inmediaciones; no solamente hace al Istmo concurrido, sino industrioso, comerciante i rico, i el vuelo irá continuando á toda la Republica, porque es una obra nacional, i por esto gloriosa; se concluirá i se gozará de ella, ántes que principien los verdaderos estudios de una comunicacion *estranjera*; por fin es la única salud del presente, i la única preparacion del por venir.

Con estos pomposos anuncios no temais, que pida yo un privilejio; sin esto se puede conducir mejor el negocio. No

® Biblioteca Nacional de Colombia

penseis tampoco, que tenga presuncion; estoi hablando como un hombre fuertemente persuadido de que son buenas sus ideas, porque no soi mas que el intérprete de la opinion pública. Así cada uno de vosotros encontrará aquí una de sus propias idéas, uno de sus mismos deseos; lo confieso, i os hago de ello homenaje; no los he mas que coordinado, vistiéndolos de algunas ideas, imitando i aplicando lo que se hace en otras partes.

Sin embargo, para probar la ecselencia de una cosa, se necesita algunas veces, como sucede aquí, esponer la oscuridad de algunas otras, que la esconden i ahogan, como la cizaña el buen grano. Para edificar de nuevo el por-venir, se necesita descumbrar lo pasado. Así, daré una mirada sobre lo que despues de tantos años, quisieron alcanzar los istmeños.

Mesclar las aguas de esos dos mares, que despues de la creacion del mundo braman separados, era demasiado maravilloso, para no ablandar primero un proyecto de canal. Despues, no dejaba de ser estraño, que rápido, como el rayo, culebrease un camino carril, en medio de esas selvas, que no pisó el pie indíjena. La Europa con sus incomparables facilidades, de ciencia, de actividad, de asociacion i de floreciente comercio, se adelanta mui despacio en esos empeños; tiene que desistir muchas veces por causa de los gastos inmensos, aunque productivos; pero no faltaban aquí mas que veinte millones de pesos, i el señor Salomon era el director para facilitarlos; su ajente tenía, que sujetar la porfiada naturaleza, i vosotros os habeis confiado, durante seis años á.....

Entretanto, la base de cada obra industrial, en todo pais, es tener alguna certidumbre sobre el monto de los gastos, i tambien una certidumbre mayor, sobre las rentas. En seguida, cuanto mas léjos arriesgan los capitalitas sus dineros, mayores rentas quieren. Aquí el producto íntegro, no podria ser concidcrado, á ménos del veinte por ciento. Gastando veinte millones de pesos, ecsijirianse cuatro de rentas. (Vease la nota 1.ª). Pero durante todo el tiempo de la construccion, i durante los primeros años de la conclusion, no hai seguridad, ni de un real, porque hoi no ecsiste ningun comercio en el Istmo; porque todo este tráfico tiene que venir de fuera, á donde ya tomó hábito, i goza de baratura. Pidoos reflecciones, si en tales circunstancias, en esta tierra desconocida, sembrada de selvas impenetrables, sin comercio adquirido, sin recursos preparados, podian ni podrán derepente hombres industriales acometer una obra tan prodijiosa, que no tiene pariedad en el mundo, lo cual, en lugar de

® Biblioteca Nacional de Colombia

ser un natural llamamiento, se levanta quizá, como un desafio hecho á Dios por el hombre.

Tanto es esto, que apesar del acarreamiento de una empresa magnífica, apesar de cuentas quiméricas, de planos de perfil i de través, que se publicaron, ha algunos meses, figurativos en verdad, (pues que no se ha visto aquí ningun injeniero, amenos que se admita, que habló otra vez la burra de Balaan) apesar de todo en fin, ¡jamas la pobre compañia comprometida, pudo ni vender, ni ceder, ni endozar su privilejio! ¡jamas pudo encontrar ni un socio! Jamás, ¡que cosa de mayor desprecio, este privilejio pudo ser acotado en ninguna lonja de Europa, favor que posee, al ménos algunos meses, la pésima empresa de *betun*, ó coches aerostáticos!

La razon es que, como obra industrial, en el estado presente del pais, el canal es imposible, lo repito; porque se contó en Europa, como voi yo á contar, nó respecto de las compañias particulares, pues que se concluyó con ellas, sino respecto de los gobiernos, en cuyos brazos quieren ahora echarse los istmeños. Pruébase, que esos gobiernos no harán mas que las compañias; que es tan fácil verlo, cuanto es fácil reconocer cuan ciegas eran las esperanzas anteriores. En lugar de esperimentar otros veinte años, la asistencia tambien quimerica de este lado, ya se podrá juzgar anticipadamente, lo que ha de suceder.

En primer lugar, necesítase fijar en la memoria estas verdades: no hai ya en Europa reyes absolutos, qne sea por orgullo, sea por jenio, puedan disponer de las rentas nacionales, para un objeto de su gusto. Palacios, iglesias, murallas, todas esas obras, que no producen rentas, son imposibles en nuestro siglo de libertad i de positivismo: con números se dice, que por tanto dinero se tiene tal dicha, queriendo los pueblos dar la buena cuenta. Son las cámaras lejislativas, las que arreglan los gastos, con una economía sumamente rijida, para suministrar á todo, i no lo pueden siempre.

En segundo lugar, una consideracion esencial en toda especie de gastos, es que sean hechos en el propio pais, enriqueciéndolo. Cincuenta millones gastados en el reino, son ménos sentidos, que diez gastados fuera. Esas dos razones hacen casi imposible, que ningun ministerio, ni en Francia, ni en Inglaterra, ni en América del Norte, se atreva *á proponer* nada semejante. A lo ménos para esperar, que esas naciones, gastarían dineros, *pudiéndolo*, se necesitaría presentar ventajas políticas, i pecuniarias inmensas. Ya temo mucho, que no los haya por

® Biblioteca Nacional de Colombia

el triste écsito de las compañias, pero vamos á ecsaminarlo.

Si se tratára en una cámara lejislativa de cortar el Istmo Américano, habria que profundizar, i discutir estas dos cuestiones complecsas. ¿Cuanto costaría la obra, i cuanto produciría? ?Cuales serían las ventajas económico-políticas propias, i las relativas?—¿Cuanto costaría el canal?

No soi injeniero, ni me daré por tal, pero el buen sentido alcanza á todo, i la ciencia misma, es vasalla del ecsámen. Los mayores obstáculos de los canales marítimos son las embocaduras, esto se comprende fácilmente. Si la accion constantemente minadora del agua, si las rasgaduras furiosas de los mares no han podido por tantos siglos abrir brechas en las playas, hai que pensar que están fuertemente consolidadas: es la fortuna del mundo, i todavia no tenemos nada que criticar á su famoso obrador. Aquí hai dos embocaduras que escavar, la del Norte i la del Sur. No me atreveré á decir que esto es imposible, pero que añadiendo los impedimentos de la presencia i lucha de las aguas, será mui trabajoso, mui costoso, i que ningun injeniero podrá prever, con seguridad, cuanto dinero habrá que gastar en esta parte de la obra.

Por la parte interior del terreno es mucho mas fácil de cortar en las llanuras, pero por motivo de las lluvias del hivierno, que duran abudantes i frecuentes siete, ú ocho meses en esas selvas, casi todo este tiempo se necesitará detener los trabajos; rebosarán de aguas las escavaciones, sucederán derrumbamientos i enfermedades; se necesitará siempre pagar los numerosos operarios de Europa, aunque enfermos, ó inocupados; se necesitará reunir i despedir por pocos meses, algunos cinco ó seis mil hombres, que se buscarán hasta en los puntos estremos del Istmo. Nada será proporcionado para la mantencion de esa aglomerada poblacion, nada para la conduccion de los inmensos materiales, las idas i revueltas de los hombres, i tantas otras cosas hai, que al comun de las jentes convence, que no ha venido el tiempo de esa obra grandiosa, probando al hombre de juicio, que si se pueden quitar, como es fácil, muchas de esas dificultades mudándolas en tantas comodidades, sería una locura despreciarlo.

Despues de ser cortadas las embocaduras i llanuras, habiendo dos rios, que derraman sus aguas lomo á lomo, con bastante rapidez, (el Chagres i el Grande), se deja ver que la cumbre de donde corren, es bastante elevada. Lo difícil no es de cortar esa cumbre, sino de proveerla de aguas, supuesto que, aun

C.

BIBLIOTECA NACIONAL BOGOTA

® Biblioteca Nacional de Colombia

cuando no estén mas que á una legua de distancia las dos corrientes, no pueden recorrer, ó retroceder á su orijen ni una pulgada.

Entónces, como casi en todos los canales de rios, (95 sobre 100), será un canal á punto de dividido (*point de partage*) hai que hacer refluir aguas, si se puede, en esa parte mas alta que el alvéo de los rios, conservándola por medio de esclusas. Cada una hará subir las aguas á tres metros de elevacion, que cuesta en Europa fijos 100,000 $, i aquí seguramente mucho mas. Este punto dividido, teniendo segun el cálculo científico de los Sres. Lloyd i Falmark 193 metros, 16 decimetros de altura, hai que hacer 64 esclusas. Pero sucede por lo regular, que hai imposibilidad de hacer refluir el agua en esa cumbre precitada, entónces se va buscando un depósito de aguas mas alto que el punto culminante de la cumbre del dividido, i de uno á otro se conduce un nuevo canal de alimentacion. Esto es lo dificil, i algunas veces cuesta *mas* que la obra principal. En resúmen *ninguno* puede decir hasta estar la obra concluida, cuanto costaría la cortadura de las dos costas, ó la escavacion del rio Grande; pero la certidumbre de gastos inmensos, i sobre todo, esa imposibilidad de determinarlos, asustarán ciertamente. A lo ménos se sabe que 64 esclusas á 100,000, valen 6;400,000 $, una legua de canal, vale lo mas barato 120,000 $; lo mas caro 240,000. Supongámos 200,000 á diez leguas, son 2;000,000 de $, i su total cerca de 9;000,000 asegurados, sin contar los obstáculos de las embocaduras, que podrian gastar otro tanto; sin contar un canal de alimentacion, que podria gastar otra cantidad semejante, i sin contar esos materiales inumerales, las idas i revueltas de mar, de tierra, los funestos i repetidos derrumbamientos, i roturas de esclusas. Ciertamente que la cifra de veinte millones de pesos, que han supuesto los hombres de juicio del pais, es moderada.

¿Cuantas rentas darían esos veinte millones de pesos? En 1842, segun documentos oficiales, doblaron el Cabo de Hornos doscientos buques: se comprenden en este número algunos treinta de guerra, demasiado grandes, para pasar por un canal, (ó si pasáran, sería un caudal tan inmenso añadir á los gastos de ejecucion, que no serían mas que frioleras sus derechos). Despues, en el número hai como ciento cincuenta balleneros, buques tambien fuertes. Se les podría quitar este obstáculo, es verdad, pues que no tendrían que navegar en malos mares, pero por razon de economía, no podrían usar del canal. Los balleneros son viejos marineros, que pescan á la parte de ganancia: si un buque de trescientas toneladas, á un peso por tonelada (como ha sido cal-

® Biblioteca Nacional de Colombia

culado), tenía que pagar seiscientos pesos por la ida i la vuelta, alcanzaría á mas de sus beneficios, algunas veces; tocaría á cada hombre, suponiéndoles veinte de tripulacion, treinta pesos, i ellos no pueden sacrificar así un dineral, no siendo pasajeros, á quienes fastidia el mar. Por esa razon de mucha importancia, i por que hai mui buenas pescas en el Sur, no se puede contar sobre esta renta.

Quitados algunos buques de la Australia, se puede contar sobre cien del comercio de los Estados del Sur: pero ¡que desgracia! no hai tampoco que atribuirse sus derechos, á lo ménos en la totalidad. De verdad se han engañado algunos mucho, sobre las rentas de esa obra maravillosa. Veamos de que manera está mudada la via, i que grande impulso al comercio puede dar la apertura del canal del Istmo.

De Europa (dejaré por el momento la América del Norte) á Valparaiso, el punto mas considerable, hai viajes de sesenta i tres dias; lo regular son de ochenta, ahora sobre todo que vá á establecerse remolque en el estrecho de Magallanes. Por el Istmo, de Europa á Chagres se gastan de cuarenta á cuarenta i cinco dias; de Panamá á Valparaiso de cuarenta i cinco á cincuenta; cinco dias de pasaje por el canal, por anclajes, i retardacion de las esclusas, son cien dias: hai pérdida de veinte, i se equilibra casi de una i otra parte el viaje de Lima, ¿es verdad ó no? Entónces escepto los gastos ¿que diferiencia hai, sino risueños erores de compañias, engañadas ó engañadoras? ¿no está aquí la fuente abundante, preparada, sobre la cual han contado ellas? Pero en mi sentir, como es muj fácil por motivo de los vientos favorables el subir las costas del Sur, siguiendo los buques con provecho todos sus puertos, por brevedad, economía i ventaja, esos buques doblarían el Cabo de Hornos, i siguiendo con la misma facilidad, que vapores de Valparaiso á Panamá, se volverían á Europa por el canal del Istmo. Es regular.—Entónces habrá un solo *derecho que pagar*, como de *recibir*; es decir economía de la mitad para el buque, pérdida de otra mitad para la empresa.

Suponga mos, que esta Costa, á la cual no falta lo suficiente, pues que el flete es baratísimo: supongamos que se adelanta su comunicacion hasta doscientos buques de trescientas toneladas, la mitad mas que lo ecsistente hoi, son sesenta mil pesos. Doblémos; serán ciento veinte mil pesos por cuatrocientos buques: se ve que es imposible, ¡mil veces imposible!

Sesenta mil pesos, contando sobre la mitad de lo que hai hoi, son la renta, á veinte por ciento, de trescientos mil pesos:

® Biblioteca Nacional de Colombia

no se puede esperar fondos de esa suerte, asegurando los gobiernos el cinco por ciento. A ménos de suponer ser locos los capitalistas de Europa, diran: hai veinte millones que gastar, los gastarémos si hai alguna probabilidad de sacar veinte por ciento, es decir cuatro millones de pesos, porque el interés ya perdido, los gastos de conservacion, esplotacion, algun funesto derrumbamiento, una baja en nuestros cálculos, nos dejarán á lo mas, algun seis ó siete por ciento, i es poco para aventurar caudales tan léjos, i entre trescientos mil pesos, i cuatro millones, hai alguna notable diferencia.

Para quien lo conoce, es evidente, que la mayor parte de la América del Sur, no necesita absolutamente de la apertura del Istmo de Panamá, para la estension de su jiro mercantil, pues que este comercio es hoi mui floreciente, mui concurrido, i que por razon de los vientos, derechos, i economía se usaría poco de aquella. Entónces no hai interés, ni apariencia siquiera, como lo he dicho ya. En comercio se traduce *no hai interés*, por *no hai necesidad*. I aunque sea cierto, que los menesterosos gobiernos de Europa no entrarían por ese empeño, siendo ya imposible, que se encárgaran de ello por motivo de una ganancia segura, se va á ver cuantas otras dificultades hai en la segunda cuestion: de ventajas económico-políticas, propias i relativas.

Esa cuestion no es mas conocida que la primera, i para que todo aparezca lucido en este opusculo, la ecsaminaré de paso, convencido de que son mayores los obstáculos, contra la ejecucion del canal, i que quitar la ignorancia que afuera oculta el Istmo, es quitar el peso de sus miserias, es luchar contra esas interesadas miras de hombres, que cuanto mejor esperan apretar en sus garras este infeliz pais, tanto será él mas miserable. Panamá, provincia dependiente, no tiene que hablar, aun que conozca de lo que se trata. Bogotá, su capital está mui léjos, mui aficionada, sin embargo, tiene que sacar luces sobre el Istmo de la Europa: i en Europa se copian libritos de autores, tales, que no se les puede calificar, conociendo bien ellos el nombre que merecen, pues que no se atreven á sacarlos á la luz, ¿lo veis vosotros? Se ha impreso un libritillo sobre vuestro pais, científico i divertido, pero moral, no lo creo; lo tiene aquí uno de los *honrados* partidarios de la difunta empresa: lo he leido, otros individuos lo han visto tambien, pero si se va á pedirlo, abochorna, se niega. ¡O Francia dignamente representada!

Considero mui bien que la América del Sur no es verdaderamente el solo punto de comercio calculado, aunque el prin-

® Biblioteca Nacional de Colombia

cipal por los partidarios del canal; pero todo lo demas no tiene importancia con respecto al comercio, i lo tiene mucho á la política. Así la China podría bien atraer diez, ó veinte buques américanos, pero si un ingles tiene que rogar algo á Dios, es que esto no suceda jamas. El comercio de la Australasia no tiene gran cuenta, el de la Polynesia no ecsiste, el comercio del Boreal tampoco. Vendrán con la ayuda del canal es probable, pero ¿el dia de la apertura del canal, quince, ó veinte años despues? I como lo he dicho ya, engullidos, durante diez años de la ejecucion de la obra, los fondos europeos ¿tendrán que esperar otros veinte años, para sacar interés? i por fin de esos veinte años, habrá que esperar se adelante el comercio hasta *diez i ocho mil* buques, que necesitaría para dar alguna renta de diez ó quince por ciento á los capitalistas, pagados los gastos?

La precavida política, aunque conosca bien, por cuanto se adelantará este nuevo comercio i en cuanto tiempo; no puede todavía permitirlo, porque el poco que habrá, será particular á una nacion, produciéndose la actividad del comercio marítimo, como la claridad de la luz, en razon inversa del cuadrado de la distancia de los cuerpos luminosos. Reparará la razon política que los americanos del Norte vendrán á estar respecto de los europeos, mucho mas cerca de esos parajes, que eran ántes mas lejanos, perteneciéndoles enteramente un comercio que se desplegaría en las playas occidentales, con procsimidad de sus puertos del golfo méjicano. (Vease la nota 6.ª)

Echando una breve mirada, jamas la Europa no ha sido tan industrial i comerciante, como ahora. (La estirpe española se alejó sola de esta propension del siglo, i es la única causa de su descaecimiento en todas partes). La Europa en todos sus reinos, en toda clase de fabricacion, (i comprendémos en esto, la Anglo-américana del Norte). Está haciéndose una concurrencia increible de baratura, i actividad. Resulta un celo inmenso para derramar los productos, hai guerra de tratados, de aduanas, i habría guerra de cañonazos, si respecto al comercio no fuera una absurda equivocacion. Por desgracia, adelantándose tambien las naciones de segundo órden, ninguna puede consumir todo lo que está fabricando, en paños, sedas, cotonías, hierros &. &. Esos conductos faltando á la América del Norte, á la Francia i á la Inglaterra, esa última nacion, la mas menesterosa, por ser mas adelantada, tuvo que hacer la guerra, á lo ménos, á los chinos, para sostener sus fábricas arruinadas, sustentar sus obreros hambrientos.

D.

BIBLIOTECA NACIONAL BOGOTA

® Biblioteca Nacional de Colombia

Esa guerra, que ha sido vituperada en Inglaterra misma, por su evidente injusticia, ha sido permitida, i aplaudida de parte de las otras naciones, reconociendo la necesidad, i saboreando esa magnífica salida de sus productos. Resulta de este estado de la Europa, que es mui difícil tocar en nada importante, sin llamar la mas escrupulosa atencion de las partes interesadas, sin destruir el equilibrio tan cuidadosamente establecido, como hai que temer suceda por la apertura del Istmo de Panamá. Así perdiendo la Europa lo que ganaría la América del Norte, aquella no favoreceria á la rival, ya mui temible, i la Inglaterra en particular, no ayudaria á esa nacion proporcionandole las facilidades, porque la derribaría de su comercio chinesco. Sed vosotros lójicos, con vosotros mismos. Pretendeis que por la via de Panamá pasarian confusamente europeos i americanos, ¿entónces los primeros quitarian una via relativamente mas corta para ellos, que para los americanos, á fin de seguir á los américanos, en una via directamente contraria, mas larga para ellos? Si no pasan los europeos, como es cierto, pasarán los américanos, no es menos cierto, entónces habrian trabajado los europeos por el mejor provecho de sus temidos competidores.

En efecto, abril vuestro canal con esa asistencia imajinaria de la Francia, Inglaterra, i América dol Norte. Vosotros habeis visto que una parte de la América del Sur, por razon de economía, i los vientos lo usaba mui poco el comercio europeo, pero no sucede así con los américanos del Norte. Ellos, que por el Cabo de Hornos eran mas lejanos de una tercera parte de Valparaiso, Lima i Guayaquil, haciendo una terrible concurrencia á los europeos, á pesar de esa enorme desventaja, hoi son mucho mas procsimos, que eran ántes lejanos. New-Orleans, viene a ser relativamente á este nuevo comercio lo que es New-York por el comercio del Norte. De New-Orleans, que tiene comunicaciones interiores admirables de baratura i de rapidez, los américanos tocan al Istmo de Panamá, apoderanse de este pasaje; por esa procsimidad, la naturaleza de sus negocios, la multiplicacion de sus buques, lo barato de sus fletes, su uso casi inmoderado del vapor, que le permite establecer remolques para subir la costa, destronan ellos el comercio europeo, para injerir el suyo. La América del Sur es vasalla de la América del Norte; es indudable, vuelvan ellos á tras sobre la costa Surneste, se hacen dueños del comercio riquísimo de las dos Californias, i un poco mas arriba completan admirablemente su dominio: basta diez años con su prodijiosa actividad, para

® Biblioteca Nacional de Colombia

asentar en el rio Columbia una floreciente émula de New-York, ayudandoles el magnífico curso de seiscientas leguas de este rio, el cual por medio de canales, caminos de hierro, como lo saben hacer, reunen al lago superior, i su ciudad de Columbia es el centro del comercio del grande Océano boreal. Así ahogan ellos el Méjico, que la política europea debe reservarle por obstáculo, suscitarles por rival. I no es esto todo, la América del Norte verdaderamente nacida bajo la influencia fabril del jenio comercial, que incesantemente está gritandole "camina, camina," se arroja en el mar Océanico, desplegandose en esta risueña Polynesia, en esos archipielagos, seductores de la Malesia. Allá, esta jóven nacion, que no tiene todavia pechos, criadora ya de florescientes colonias, establece, como la Inglaterra en las Indias, largas i poderosas posesiones, ella tambien rompe esas puertas doradas del Japon, i tal es su destino, llega á la inmensa China, esperanza esclusiva, fuente inagotable de la Europa mercante: allí se encuentra cara á cara con la Inglaterra, venida por el Oriente, i saca la espalda, porque aquí está el campo de batalla, adonde hai que vencer ó morir.

Que la imajinacion colorea aquí, poco mas ó ménos el por venir, que apresura poco mas ó ménos los sucesos, es cierto que todo eso está en la linea de la verdad. El Istmo abierto á la América del Norte, se apodera del comercio ya ecsistente, con perjuicio de la Europa, i como no tiene nada que hacer en el Atlántico, á donde todo está ocupado i estrujado, se arroja en el Pacífico. Cada nacion, como cada hombre i mejor, tiene su por venir: aquí estan las reciprocas esperanzas; pero aquellos, no mas que vosotros pueden esperar con razon que venga la menesterosa i vijilante Europa á gastar su dinero, i perder su comercio actual, para complaceros i favorecer la cumbre de dominio, á la cual aspira la América del Norte.

En fin, razonámos; ¿no se va á cavar este trabajoso canal sin objeto, a abrir esa nueva puerta del mundo, sin que nadie pase? ¿quien mas que los américanos por su procsimidad, la actividad de su comercio, sus miras sobre el Pacífico i la China, puede aprobecharlos? Entre las naciones, como entre los particulares, hai asociacion imposible, cuando una sola goza del trabajo de otras dos; en este pacto fabuloso haria el papel de Leon la América. Se me dirá que tambien la Francia i la Inglaterra, aun mas lejanas, tendrian algun interés conecso, como abrir una via cómoda para la China; pero no, señores; entre el interés europeo, i el interés américano hai justamente la di-

® Biblioteca Nacional de Colombia

ferencia de la anchura del Atlantico. Es una engañadora esperanza de esos paises, pensar que las naciones del estremo Oriental pasarian por el Istmo de Panamá, buscando via de la China; es imposible. En un artículo importante del periodico de los *Debates de Francia*, de noviembre último, artículo hecho por un hombre científico, se ha bien dicho: *que la América del Norte, solo aprovecharía esa via, i que la Europa siempre por lo mas corto doblaría el cabo de Buena Esperanza*, i el mapa lo prueba mejor que el periódico. Por el Oriente hai la tercera parte ménos de camino, estando Canton á ciento diez grados del meridiano de Paris, i aunque se necesita dar la vuelta de la Africa, todavia queda mas corta la distancia; i no es solamente en la Africa, en el mar de las Indias, i en las Indias, que tienen muchas colonias los franceses i los ingleses, que se les visita por esa via; que se hace un gran comercio intercolonial, (el principal comercio de la China haciéndose por Calcuta i la compañia de las Indias); i que es desconocido el Pacifico, no solamente por todo esto, cual seria suficiente, sino porque lo repetiré, es mucho mas corta la distancia; lo prueba el mapa.

I pues si respecto á la civilizacion, á pesar de sacrificios hai que cortar esa distancia; si hai un Istmo que abrir para la Europa, no es el Istmo de Panamá, sino el de Suez. El problema que tiene ella de resolver, es hacer pasar los buques, por donde pasan viajeros, cartas, equipajes &. Hoi por el Istmo de Suez, i el mar Rubio, ó por el Eufrates i el golfo Pérsico, se va á las Indias, i á Bombay, en poco mas de un mes, i se tienen noticias de la China, como de dos meses; ¡i cuantas ventajas de todas clases nos presenta esa obra! aquí está el centro del mundo, del comercio, de la política; tambien tuvo aquel Istmo, sus compañias, tambien se irá á principiar mañana; pero nada se ha hecho, porque en lugar de tantas compañias, se necesitaría un hombre de jenio, i de poder: se necesitaría otro Alejandro, para hacer en el punto requerido para nuestras relaciones jeográficas, i al nivel de nuestras ecsijencias comerciales, una obra parecida á la que ilustra todavia al gran Macedonio. A lo ménos han hecho allí lo que urjia primero: vapores magníficos, de uno á otro lado, coches, carretas, que corren en el Istmo; nada falta. Así pueden esperar, tanto mejor que enriqueciéndose el pais, bien conocido, cada vez mas frecuentado, está preparándose para el canal; dándole ejemplo á Panamá su jemelo; i para decirlo de una vez, aunque la Europa tendrá siempre que echar sus miradas sobre el Istmo de

® Biblioteca Nacional de Colombia

Suez en perjuicio del de Panamá, me parece que la semejanza de posicion de estos dos istmos, tiene que conducirlos á un mismo écsito. En efecto los Américanos del Norte despues de veinticinco ó treinta años, han siempre opuesto una rivalidad infatigable á los ingleses en China; la historia es tan interesante cuanto poco conocida, pero así acontece porque es una grandísima cuestion de por venir; entónces si los unos abrieran una via directa, crotisima, los otros para no perder terreno, tendrian que imitarles. No ha mucho tiempo todavia que recibió su gran impulso el comercio de este pais; los medios presentes bastan; la Inglaterra conquistadora tiene la ventaja por la cercanía, por sus vastas posesiones de las Indias, es esta la razon ó la escusa de su lentitud. Para los américanos no hai tanta desventaja todavia, i el Istmo de Panamá no es tan conocido que se piense en tomar una rosolucion enérjica cortándolo. El tiempo no ha llegado todavia, pero cada uno tiene ya indicado su objeto, su obra, la esperanza de su comercio; tanto que los ingleses no irán con buques de vela en tres meses á China, quedaranse quietos los américanos del Norte; pero si se abre el Istmo de Panamá, entónces los américanos no tienen mas distancia que los europeos, tienen la ventaja de buenos mares, la facilidad de sembrar colonias en las islas del Pacifico, como hicieron los europeos en las Antillas, i para reconquistar las ventajas, tendrán los ingleses que cortar el Istmo de Suez. Se pnede decir que el destino de estos dos Istmos es de ser jémelos para el écsito, como lo fueron en la creacion; pero mescla de interés no hai ninguna, ni habrá jamas siquiera apariencia de ello, i como lo tengo dicho, *entre el interés europeo i el américano,* con respecto á la cortadura del Istmo de Panamá, *hai toda la diferencia de la anchura del Atlántico.* Aquí está la verdad, tambien aquí se descubren los motivos de la inmovilidad, sin esto increible del tiempo pasado, i el ejemplo del por venir, si no cuidais, i poneis vuestra esperanza en la Europa. Si como se ha pensado por error, hubiera habido interés comun entre las tres poderosas naciones, de cortar el Istmo, ya estaria cortado, ó á lo ménos lo hubieran ensayado, sin esperar hasta hoi; i cuando el vijilante almirantásgo de Inglaterra dice que no favorecería el canal de Panamá, gustándole mejor el Cabo de Hornos, como escuela para sus marineros, creemos que bajo sus divertidas razones, hai serios motivos de política.

Lo que toca á la Francia en el Istmo de Panamá es mui poca cosa. Por el número de sus buques, ella está mui lejos

E.

® Biblioteca Nacional de Colombia

de la Inglaterra i la América del Norte. La Francia de Cárlos Magno, de Luis XIV, de Napoleon no heredó de Tyro ó Cartago, sino de Roma i Atenas. Minerva tambien la proteje: tiene mision para que florescan las ciencias i las artes, i con el escudo i la lanza en la mano, no puede embarazarse de las balanzas del comercio. ¿Porqué vendría ella á escavar trabajosamente un Istmo de América, para verle transitado por las numerosas flotas de las naciones mercantes, ella que no tiene en estos mares ninguna seria ventaja, que pueda llamarla por el presente ó el por venir?

Entre tanto se me dirá "que se ocupa la Europa mucho del Istmo, la Francia sobre todo ya envió injenieros." Es verdad, pero supuesto que envia tambien espediciones al rededor del Mundo: ¿es una razon para creer que mañana llenára este pais de oro i plata? Bastaría deciros, que el trabajo científico no saldrá á luz ántes de un año i medio, lo mas pronto. Tendrá absolutamente que pasar por las cámaras: tendrá que esperar su tiempo para ecsaminarlo; tendrá que esperar que sea estudiado otro año á lo ménos, pues hai el eterno rodéo que tiene que hacer, (si tan grande es su destino) en las naciones estranjeras; otras dilaciones, otros ecsámenes, vueltas i revueltas para entenderse sobre las bases de la ejecucion, i por fin una mision de injenieros de puentes i calzadas de Francia, Inglaterra i América, para hacer un proyecto formal. "Supuesto que lo que está haciéndose no puede ser á lo mas sino un ante proyecto," el proyecto completo, necesario ántes de principiar la obra, pide bien tres, ó cuatro años; despues diez años de trabajos, suponiendo que salga bien la cuestion de *interés, de economía política i de política propia.* Es decir que son á los ménos veinte años, si hace mentir esa vez la política su viejo adajio.—*Verba & voces, preterea que nihil.*

¿I cual es la mision Francesa? ¿cuales son sus obligaciones? ¿cual el jefe? cual el estudio? Parece que en esto mismo no quiso el gobierno frances entretener á los granadinos en engañadoras esperanzas. El mui apreciable jefe de la mision es injeniero de minas; entre este último cuerpo, i el cuerpo de los injenieros i calzadas, de que depende todo lo que tiene por objeto transitar, hai como la diferencia del fondo de un poso á la cumbre de un campanario; pues no tiene mas que verificar por cuantos metros se mintió en el librito, de que tengo hablado. Este afirma, que hai trece metros de altura: los trabajos de los señores Lloyd i Falmark dicen ciento noventa i tres metros diez i seis decimetros, por esa verificacion no hai mas que un nivel que hacer de un

® Biblioteca Nacional de Colombia

mar á otro, i cálculos trigonométricos; si era el intento de hacer un proyecto, se necesitaria correr i recorrer toda la provincia; pero ellos se van este año: ¿es un proyectot este? ¿es siquiera un mite proyecto? Supongamos que por ventura sea buena su linea esplorada, i que segun su informe no haya mas que diez años de trabajos i quince millones de gastos, bueno dirán; pero ¿á la izquierda ó á la derecha ustedes no han encontrado una linea, que no pediria mas que seis años de trabajos, i diez millones de gastos? . . . . No se ha buscado señores diputados.—¿No se ha buscado? ¡asi es un proyecto á lo que salga! i hecho por un injeniero de minas cuando necesitaba un injenierio de puentes i calzadas, i de los mas acreditados para afianzar á la jente: ¡ i sobre todo esto vamos á despojar el pais de seis, ú ocho millones, de pesos, que jamas no volverán, que no darán ni un real de interés? ¿Es una burla?

Debeis verlo, señores, esa mision, científica, jeneral, que dará al gobierno frances un informe suficiente, sobre la posibilidad, ó imposibilidad de un canal en el Istmo, añadiendole investigaciones minéralojicas sobre el pais, es incompleta, insignificante para vosotros; en todas partes del Mundo, en Asia i Africa, hai esploraciones científicas semejantes, i pues reconocido el Istmo por hombres competentes, sobre diversos puntos, hai que esplorar las cuestiones políticas, que no son ni ménos disficultosas, ni ménos cenagosas.

Por respecto á la apertura del Istmo, las Marquesas significan ménos si se puede, que la mision francesa. No pueden ser islas productivas, faltándoles hombres i tierras. Pues proponed vosotros esa sencilla cuestion: ¿ la ocupacion de las islas Marquesas, presidió, ó siguió la esploracion científica del Istmo? Tanto mas será importante la afirmativa para vuestras esperanzas. Se me dirá que podria prevalecer en esa grande nacion la fantasía, (i tenemos que especular sobre fantasías, en el tiempo del positivismo, en donde estamos en Europa, i el tiempo de peligrosa miseria á donde estais en América), que le podria sonreirle aplicando su injenio civilizador en esa magnífica obra. Pero la Francia no puede bastar á los inmensos trabajos interiores, á los cuales está arrastrándola el injenio del gobierno actual. Tiene que hacer veinte, ó treinta obras tan indispensables á su comercio, á su rango, cuanto puede ser indispensable á Panamá una comunicacion inter-océánica. Aunque prevaleciera, á pesar de todo, el encargarse de ese canal; ¿no seria una absurdidad principiarlo ahora, en el estado de desconocimiento del pais, que alargaría mu-

BIBLIOTECA NACIONAL BOGOTA

® Biblioteca Nacional de Colombia

cho el tiempo i los gastos: en este estado de miseria que necesitaría esperar diez años de mas alguna concurrencia de mercancias i pasajeros? No: deténgase la Francia, no hai aquí todavia necesidad ni provecho. Escuche mejor esas poderosas voces de la gloria hereditaria, de la necesidad política, del interés comercial que están gritandole que jenio, esfuerzos, sacrificios, todo pertenece al mar Mediterraneo, *al Istmo de Suez.* Por allá está el camino de la Europa para el Oriente. Las llaves son Tolon, Marsella i Arjel, símbolos del poder, del comercio i de la conquista .... ¡que cumpla este voto nacional, haciendo segun la clásica espresion, un lago frances de este mar Mediterraneo, que siempre ha sido i siempre será la encrucijada de las naciones, el fogon de la política i del comercio! ¿Como se volvería á tras la Francia, arrojándose en esos inmensos desiertos del Atlántico, cuando siguiendo este Mediterraneo, su dominio saluda á la hermosa Italia, recorre la Grecia renaciente, hermana con la Syria, apoya el Ejipto i la Turquía, atisbando al Ruso? Que se corte entónces el Istmo de Suez, i llegará ella á sus posesiones de las Indias, que pisa como dueña esta vez, i alcanzará luego á la China, á donde fijará su pabellon mediador.

El trabajo señores, es la lei comun de las sociedades i de los individuos: quien siembra recoje; os favoreció la Providencia con una taréa mas fácil i mas fructuosa, que en otras tierras: ¿no es una razon mejor de cumplirlo? Como los astros del Oriente al Occidente, alrevés, pero con la misma regularidad, siempre siguieron las riquezas del Occidente al Oriente: es una lei eterna. Cuando seais ricos vosotros, entónces vendrán los europeos, pobres i aventureros á ganar su dinero á este juego del comercio, que conocen mejor que vosotros. ¡Pero que vengan ellos á enriqueceros, cuando pobres! No hai que esperarle, lo que se puede pedirles por el presente es su enérjica macsima, connaturalizándola Granadina: "ayúdate i el Cielo te ayudará."

No podeis vosotros acometer canales ni caminos carriles, pero ¿no hai otra salud para vosotros que esos sueños? Verdaderamente echaron sobre este pais algun maleficio empujándole por gusto en conceptos dificultosos en todos paises, imposible en este, no necesarios, i aun desventajosos, ó bien sus habitantes han preferido alejararse de la civilizacion, de la vida, de las dichas que ellas refieren, apartados en las playas silenciosas i meditativas del Pacifico, como heremitas en selvas.

En efecto, si bajo el Cielo no hai uu pueblo que goze de una mejor posicion que Panamá, no hai otro tampoco

® Biblioteca Nacional de Colombia

que podia aniquilarla de tal manera. No hai otro ejemplo de un pueblo, sin dinero, sin comercio i concurrencia, sin la mas sencilla comunicacion, aspirando en primer lugar á un canal, uniendo los dos grandes mares del Mundo, ó á un camino carril, en parajes enteramente salvajes; todo eso sin hacer nada provisoriamente, nada preparatorio; despreciando los recursos propios, los medios fáciles, las intelijencias propocionadas del pais, para buscar, máquinas, hierros, operarios científicos, lejanos i costosos de otras tierras. En esas esperas jimiendo en la miseria, en sueños, soñando lo imposible, i enflaqueciéndose de deseos, que aun satisfechos, arruinarían, sino al pais, al ménos á los moradores.

I como no se aparta jamas del buen sentido, sin perjuicio, mirad á que burlas os conducian las compañias industriales: haciendo un canal, ó un camino carril, no podian permitir, que hubiera un camino carretero público; (¿i quien lo haria? ¿particulares ó estranjeros gastarían fondos a fin de que pasase gratis el público istmeño?). Aquí está el monstruoso resultado de que he hablado principiando. No habrá un camino público, ¡habrá un camino carril ó un canal, para los estranjeros que son ricos, que se enriquecen con el Istmo, pero el istmeño, el pueblo, el amo no puede pasar! ¡Seguirá el pobre despreciado su viejo camino, porque no tiene para pagar trasporte de si mismo, de su bestia, carga & &! Es una necesidad obligatoria, porque un camino carretero sacaría una gran parte de las rentas del canal, ó del camino carril; pero lo mas estraño es, que estando enfrente un camino carretero, i un camino carril, uno costando como doscientos mil pesos, el otro millones i millones; con cifras, se toca, *¡que el camino carretero llevaría las mercancias el triple mas barato que el camino carril!* Si, señores, llevaría á lo mas barato esa tan apetecida comunicacion, una tonelada de Portobelo á Panamá por nueve á diez pesos, i un camino carretero por dos á tres pesos. (Vease la nota 7.ª): necesita confesar, que los hombres que se han empeñado en el bien del pais, no conocian nada de la economia política: la perfeccion de esa ciencia consiste en gastar poco, tomando un precio barato, dando mucha renta; todo era alrêves: conocian ellos poco el pais, el cual si gozaba de caminos carriles *naturales*, tendría que perfeccionarles haciendo caminos carreteros. El canal por su parte arruina la segunda Panamá, como Morgan la primera. Confinando aquel con el rio grande, ú otra parte, el forastero en lugar de comprarle, ó alquilarle su casa en la ciudad, va á sentar una casita en la orilla del canal, i á encontrar un pueblesito de mesoneros, de obreros, de desertores de la ciudad,

® Biblioteca Nacional de Colombia

la cual parece ya triste, caliente, ruidosa; el pueblesito luego es ciudad, i Panamá que representa á lo ménos dos veces el valor del canal, no figura mas como ciudad en el globo.

Hecho un canal pasan los buques estranjeros, cuando la maréa lo permite, cuando no hai algun funesto derrumbamiento, cuando el verano no le quite sus aguas: pero de istmeños ninguno pasa: i por el camino carril tampoco, sigue el pueblo su viejo camino, como lo he dicho, el rico que tiene pesos para pagar va á subir en el wagon, pero rehusan, señoras, niños, todo el pequeñito secso en fin, diciendoles, con voz despavorida: Señor, si en Europa á pesar del gran uso i hábito del vapor, de hombres especiales, vijilantes, científicos, observados cuidadosamente por oficiales científicos del gobierno hai la mitad de la jente que no quiere confiarse en esos caminos, sucediendo desgracias espantosas á la otra mitad atrevida, ¡como confiarnos en esta máquina desconocida en nuestro pais, é introducida para la mayor conveniencia del tránsito de las mercancías estranjeras!

Vino el camino funicularío, i no faltará mas que máquinas aerostáticas, para que el Istmo haya esperimentado los mas fantásticos sueños, i sus mas amargas caidas. Aunque este camino sea ya un paso hácia la sencillez, todavia tiene muchos defectos, i sobre todo es tambien esclusivo, ó privilejiado, i se necesita un camino enteramente público; ademas el camino funicularío es un ensayo. No conviene á Panamá en su situacion presente abandonar su suerte moralmente, como en realidad á una cuerda de cáñamo.

Esas imposibilidades inherentes, indubitables, esplicatorias de lo pasado, pueden ser de mucho provecho, aclarando lo presente que escondian ántes, i haciendo mejor sobresalir las ventajas increibles, ofrecidas para el por venir.

De verdad, manteniéndose en el bien público del pais, en la sencillez, usando de sus recursos despreciados, de sus brazos, de sus fondos, componiéndoles con intelijencia proporcionada, no con muchos años de estudios i trabajos, no con compañias, ni gobiernos del estranjero, pero de momento, principiando en tres ó cuatro meses, para concluir á las diez, ó doce meses despues, *¡con la misma seguridad que esta tierra es un Istmo!*, se puede hacer una comunicacion inter-oceánica, magnífica i pública, aprovechadora al campo, á la industriá istmeña, al comercio de toda la *república*, urjente para la política del gobierno, i todavia enriqueciendo sobre manera á los hombres de juicio, de comercio, de patriotismo que concurrierán á su ejecucion

® Biblioteca Nacional de Colombia

siquiera en las inmediaciones de las ciudades hai campos cultivados, ni siquiera jardines: el trabajo es inútil, imposible, pues que el camino engulliría los fondos i sudores.

¿Porqué no hacer un buen camino? Aunque pobres, costaría este tan bárato, que vosotros podeis lograrlo; es fácil en todos paises, aquí es tan fácil i corto, que se concluirá en un año, i se palpa que necesita cinco años á lo ménos, para estudiar el objeto de vuestros desvarios seculares. Ademas de la injuriosa facilidad de uno, é inesperable realizacion de otros, ¿quereis ecsaminar las ventajas relativas, que os llevarían un camino carretero, ó carril, ó un canal?

La superioridad de los ferro-carriles, consiste en su rapidez sin par: no sirven que á los dos puntos estremos; por sus precios altos, no hai mas que tres clases de mercancias, que les usan, los hombres, las cartas i los ojetos de valor: por esos motivos siempre confinan con dos grandes centros de poblacion, como de Anvers á Brucelles, á donde pasan al año setecientos cincuenta i cinco mil viajeros. Ademas, se establecen en donde los hierros para construirlos i el carbon fosil para moverlos, son baratos, i cuando al revés, es cara la conduccion de los caminos ordinarios, por el precio de los caballos i su alimentacion: jamas no se aparta en Europa de esos principios, i sin embargo no hai mas que tres, ó cuatro que producen una renta de cinco por ciento, todos los otros pierden. (Vease la nota 8.ª)

Por el contrario, los lentos canales sirven á las mercancias pesadas, i de poco valor; confinan con canteras de piedras, hullas, minas &.; toman ellos baratísimo, aunque costosisimos: sacanse sobre las cantidades; sin embargo esas cantidades, i por consiguiente los gastos tienen una limitacion. Así un canal es reputado bien concurrido cuando trae al año cien mil toneladas, supongase que pasaría el doble, el triple en el canal de Panamá, lo que no es posible, como quereis que se cumplan privilejios tan evidentemente ruinosos: ¡daría este tránsito trescientos mil pesos por veinte millones! ¿i los gastos de conservacion? . . . Un canal, es bien conocido, no produce jamas la renta; añadid que aquí por razon de las rocas en gran porcion, las alturas, los inmensos reservorios de aguas obligatorios, que se reparan ya en la trocha de los injenieros franceses, sería maravillosamente ruinoso.

Si apoyandoos sobre esas bases, mirais los precios de ejecucion, de conservacion, los precios de trasporte, las rentas producidas, el uso i la posesion de la obra, quitada su imposibilidad probable, un ferro-carril, ó un canal por respecto á

® Biblioteca Nacional de Colombia

los intereses propios de Panamá, á la economía pública de las provincias costaneras, i á la política de vuestro gobierno, son fuera del sentido comun.

1.° El camino carril costaría á lo ménos tres millones de pesos por cálculos ya hechos, llevaría una tonelada por nueve á diez pesos, ó cuatro reales la legua; *no hai posibilidad de comercio a este precio.* (Vease la nota 9.ª) Sería aquel encerrado, para que no se le dañase, no sirviendo mas que al tránsito de Panamá á Portobelo, así con su vara de hierro, acuñaría el campo de estirilidad. Un camino ordinario, al revés, costaría como doscientos mil pesos, llevaría la tonelada por tres pesos, *ganando mucho,* i por la fuerza sería el solo usado: llegaría en seis ú ocho horas, perdiendo es verdad, tres ó cuatro horas sobre el ferro-carril, pero esa ventaja de tres ó cuatro horas en un viaje de Europa á Panamá, ó á Chile, no os parecerá tan seria, que absuelva del pecado de ignorancia á todos los que han pensado en él. Estando pues público este camino, sería desde un punto á otro, como una calle inmensa á donde cada uno se movería, trabajando i traficando; vosotros veis mui bien, que hoi todas las casas están á orillas incultas de los rios: habría luego la diferencia de la barbarie á la industria, el camino sería un rio de civilizacion.

2.° El señor Salomon ha dicho que por su canal el trasporte, ó el impuesto sobre una tonelada no costaría mas que ocho reales, pero debia él construir el canal por cuatro millones de pesos, i se proponía con el tiempo hacer un ferro-carril; este señor no hace autoridad: creo yo que tomaría al ménos dos pesos un canal: sin embargo, *supongámos,* que hubiera una ventaja de cuatro, seis, ú ocho reales sobre un camino carretero; produciéndose esta ahora sobre mínimos precios, se podría bien perder algun cargamento por la China, ó la Tartaria, pero el comercio de la provincia misma de Panamá, el comercio de las costas Sur i Norte, el comercio de Guayaquil, serían siempre asegurados i fomentados, porque no ha mucho Panamá pagaba ochenta pesos, Buenaventura noventa, i Guayaquil por el Cabo de Hornos *veinte i veinticinco pesos.* El impulso del canal privilejiado, i embarazado de esclusas no se produciría tampoco en el campo, lo que importa lo mas; pero á las ciudades vendrian capitalistas i mucho comercio: ¿i que ganaría en esto la clase mercantil del pais¿ ¿Vuestros traficantes lucharían contra estos negociantes europeos, al jenio intrépido, facilitándoles educacion propia, recursos proporcionados, buques i relaciones directas con las fábricas? Haced mejor un

G.

® Biblioteca Nacional de Colombia

camino, aunque produciría *un poco ménos* de comercio, lo haréis todo; tomando vosotros las marcancías, ora en Panamá, ora en Portobelo; así volverán i revolverán ellas en el Istmo, *en vuestras manos, así su tránsito criará vuestra riqueza.* En lugar de irse directos los buques á Guayaquil, Guatemala, (i yo no sé mas adonde) dejándoos algunos pesos; revistarán ellos, Santa-Marta, Rio-Hacha, Cartajena, Portobelo, cargando i descargando parte aquí, parte allá: Cartajena, que mejor que Portobelo será la ciudad correspondiente al comercio de Panamá, tendrá con los frutos propios de esa provincia, los cacaos del Ecuador &. &., vueltas de cargamento que le faltan; de otra parte Cartajena suministrará sus víveres, i granos á la costa de Buenaventura que les pagará en oro; suministrará sus tabacos á toda la costa del Sur &. ¡i cuanto no hai que decir sobre el vuelo impelido á esos paises por esa obra tan sencilla, barata i nacional!

3.° Del lado de la política, con el canal es declarada neutral la provincia de Panamá: yo no sé tampoco lo que significa esa palabra, por respecto á vuestro gobierno: si quiere decir que Panamá se gobernará sola, ó no tendrá que mezclarse en las disenciones civiles; es un decreto insignificante, ó una provincia perdida: sea lo que fuere en fin, me parece ser mucho mas una concesion á los estranjeros, que un provecho al pais, pues que la prometen á ellos, i no le dan á este hasta que vengan. Sinembargo, *la provincia de Panamá es la llave de la política i del comercio de todas las provincias costeras de la República.* Que Panamá desesperada, rompa hoi su contrato de asociacion, ó que lo haga mas tarde, vuelta loca por los consejos i el apoyo de los estranjeros, ¿quien la reducirá, i cuanto no se gastará? al revés ligándola á las dos costas por esos lienzos del comercio i del interés, que ellas se subleven i de Panamá, interesada, fluirán los socorros por el Sur, ó por el Este: por un motivo ú otro, por la paz ó la guerra pasan jefes, mandos, hombres, mercancias; mejor que la neutralidad enigmática de un canal, un camino nacional basta á todo, es la salud de una provincia, la vida de muchas, la seguridad de la República.

Pues aunque posible i hecho mañana, que os importa un canal, i que lleve él una tonelada por un peso ménos que el camino; es *insignificante* con respecto al precio de las materias, i á la ventaja del pasaje: el precio estando pues *considerado* lo mismo, pasarán tantas mercancías: *entónces la renta será igual;* estando igual la renta de las dos empresas, una siendo á otra, por los gastos, como mil á cien mil, el interés sería tambien, como mil

® Biblioteca Nacional de Colombia

á cien mil; i mucho mas siendo una proporcion matemática i creciente al infinito. Dudais que pasen tantas mercancias en un camino carretero, como en un canal, ¿porqué? ¿que importa que las mercancias vengan de tal ó tal manera, si el precio es el mismo? pagará un peso de más;— quizá, i lo ganareis— ¿por un peso de mas ó de ménos, una tonelada del Ecuador, que valdría 1,000 $ economisando 10 de flete i aseguranzas, acortando cuatro meses, no pasaría lo mismo? Seguramente que sí; pues el trasporte costará *ménos* que 3 $, *si se quiere*, pero la teoría de vuestra posicion, no es de tomar tan barato como se podria hacerlo, sino calcular, que por Guayaquil, vistos los fletes del Cabo, i del Istmo, teneis el monopolio de toda la diferencia, dejando una magnífica ventaja de brevedad: así siendo iguales las rentas de un canal, gastador de 20,000,000 i de un camino, gastador de 200,000, hai bien la diferencia de 100 á 100,000, como lo he dicho; pero uno perteneciéndoos el otro no, hai la diferencia de 100,000 á 0, como hai tambien la diferencia de lo posible á lo imposible.

¡I os quedais quietos, cruzandoos los brazos! Sinembargo por la fuerza de una verdad, saldrá vuestro pais de este estado miserable, para alcanzar á su debida posicion. Esa verdad es que en el Istmo de Panamá, considerada la comodidad de un rio navegable por una parte i la corta carrera restante; la baratura escesiva de las bestias i su alimentacion sin precio; considerado el réjimen del Pacifico i sus vientos particulares; considerada la falta de todo medio de trasporte i la obligacion de remediar esto; *un camino carretero, es el modo de conduccion lo mas barato, por los gastos de establecimiento i trasporte, el solo útil, el solo justo, i por consiguiente el solo perfecto.* Esto es tan verdadero, que sino bastan tantas razones ya amontonadas, se amontonarán otras tantas, si se quiere. 1.° La baratura de un camino por esos ochenta mil istmeños, es bastante evidente, pues que sería el público. 2.° La baratura del trasporte, si habia concurrencia de un canal, sería todavia en favor del camino, supuesto que pasan las mercancías á donde el precio es lo mas bajo, i supuesto que sería permitido á los istmeños de rivalizar con los estranjeros privilejiados. En efecto, el camino carretero puede ser tres ó cuatro veces mas barato que el canal, como lo hemos visto mas barato que el ferro-carril, con sus pesos de ganancia. Un coche cargado de cinco toneladas tirado por cuatro bueyes, hará en un dia las diez leguas de camino. El conductor cuesta cuatro reales, otros cuatro bastan para entretener las bestias (haria al año si trabajaran todos los dias 182 $), un real por el uso del coche; el subir el rio, (lo mas caro)

® Biblioteca Nacional de Colombia

á un real la tonelada, cinco reales; son catorce en todo, i el canal 5 ó 10 $.—Los buques no tendrían necesidad de desembarcar las mercancías,—tanto peor por el pais; ¿pues a donde irán así cargados? ¿En la Australia? dejamosla; ¿en las Californias?, el comercio de este pais, casi no ecsiste, i no ecsistirá jamas que para una comunicacion mas Norte, como la del Tehuantepec. ¿Esos buques irán al Perú? no, como se le ha dicho ya; no irán por razon de los vientos, el viaje quedándose lo mismo, ademas cargándoles el tránsito del canal i perdiendo el recurso de los cargamentos de Valparaiso; pero que el camino tome 5 $ por la tonelada, computados los fletes i el tiempo, se hará con buques de vela todo el comercio de las costas inmediatas i del Ecuador, *no mas léjos*; i con buques de vapor se hará al ménos la mitad del comercio del Perú. (Vease la nota 10.ª)

3.° Esperais el tránsito de los estranjeros por el canal, esto es imposible; uno sale de Londres, Marsella, ó Pensacola para transitar á Chile, Perú &. . . . ¿llegará en el mismo vapor? materialmente un buque de esa clase no puede hacer un viaje semejante: industrialmente, siendo ya minorados los pasajeros, equipajes &, quitados en las Antillas, i siendo mui pacífico el mar del Sur, no necesita buques de un tamaño tan grande: de hecho, la compañía es diferente, i no puede ser sino particular. Se muda entónces de vapor, como ya en las Antillas; ¿adonde se muda? ¿el buque del Pacífico atraviezará en el Atlantico, el de este mar atraviezará en el Pacífico, cruzándose ellos, todo eso para pagar en la vuelta i la revuelta mil ó quinientos pesos? No; se detendrán en las embocaduras respectivas, diciendo á su pasajeros; "tomad este coche atravesando el Istmo, saldrá dentro poco el vapor correspondiente; pasaros en el canal es inutil i dispendioso."

El camino solo sirve á los pasajeros; con la tonelada de carbon fosil á 6 $, i se puede conseguirla á este precio, hace mas comercio que el canal, sus rentas son consiguientes; todavia tiene otras tantas, i cerradas al canal. Si alguna cosa en efecto, podia paliar el diparate de un ferro-carril, es esta esperanza suya de transportar esos lucientes 20,000,000 de $, que doblan temerosos el Cabo de Hornos, i que se podia mui bien imponer el uno por ciento i mas, i por la fuerza hubieran pasado. Esta renta sería injusta é imposible para un canal, porque ya han pagado por tonelada los buques, i que se necesitaría escudriñar hasta la sentina adonde ocultarían los millones; pero ¿porqué estos no subirían en coche como en wagon? ¿porque esos 200,000 $ no entrarian en su bolsillo, como en el de los estranjeros?; ¿porque?

® Biblioteca Nacional de Colombia

¡Ahora si se derrocáran esas selvas impenetrables: ahora si, atraidos por el oloroso sabor de esas rentas tan seguras que innumerables, estranjeros vendrán á acometer tal empresa! ¿pero por qué esperarles? mirais cuanto es fácil la obra; seguirán despues cifradas las rentas.

La ejecucion del camino es de una sencillez tan atractiva, que es vergonsosa su falta. Hai dos puntos ofrecidos; 1.° de Panamá directamente á Portobelo; 2.° de Panamá á Portobelo, pasando por el rio Chagres. El primer punto soria el solo conveniente por un ferro-carril; pero no vale mucho el segundo por un camino carretero. El terreno montañoso i desconocido necesitaría dos años de estudios; la carrera mas larga de una tercera parte, induciría por consiguiente en una tercera parte mas de gastos i tiempo, por la *hechura*, por la *canduccion*, por la *conservacion ¿i de dilaciones?....* El segundo se hace casi sin estudios, tan conocida es la carrera; ademas confina con diez pueblitos á quienes da la vida, como ellos le suministran obreros; tiene la ventajosa baratura de un rio navegable, *los rios son caminos que andan*, en fin puede ó *¡podria!* ser compuesto *en un año.*

En un analisis científico de los trabajos del señor Lloyd, en la pajina 46 se leę: "Despues de esa esploracion, el señor Lloyd propuso establecer dos ferro-carriles de una lonjitud de 40,000 i 50,000 metros; el primero debia dirijirse sobre la Chorrera; el segundo sobre Panamá, atravesando la llanura i saliendo los dos del mismo punto, en la vecindad de la junta de los rios Chagres i Trinidad; Recomendó sobre todo lo de Panamá &." Es decir que un camino carretero será mui fácil, i que no necesitando veinte i cinco pies de fondo para recibir esos grandisimos buques que hacía pasar el señor Lloyd por un canalito en la bahia del Limon, se podrá subir tres leguas mas arriba en el rio, donde se encontrará durante nueve ó diez meses, doce á quince pies de agua, *cantidad correspondiente á la boca del rio;* no necesita mas, i es disminuir por tanto, el tiempo, los gastos &; no faltarán seis ó siete pies de aguas en los dos ó tres meses los mas secos del verano, i es bastante.

Así tres leguas mas arriba que el rio Trinidad, tres leguas mas abajo que la Gorgona, i á diez leguas de Panamá (40,000 metros), siguiendo la línea indicada por el señor Lloyd, casi la misma adonde pasa la trocha de los injenieros franceses atravesando los rios, *Pedro-Miguel i Cuño-Quebrado &*, en fin, entre el *Laberinto i Vámonos*, se establecerá un muelle de madera,

H.

® Biblioteca Nacional de Colombia

ancho, cómodo, adonde podrán atracarse algunos buques. Este muelle será pertrechado de gruas perfeccionadas i á quicio, por medio de las cuales, dos hombres sin esforzarse sacarán los mas pesados bultos de la sentina de un buque, volviéndolos por una misma operacion, en carretas proporcionadas. Desde este muelle, se conducirá un camino hasta Panamá: será ancho de seis metros, (7 varas), empedrado en un espesor de 25 Ctros. combado, al fin que se derramen las aguas, terraplenado con las tierras de los fosos establecidos de cada lado, con una anchura de uno i medio metro. Llegando á Panamá se ahorquillara el camino, *i una encrucijada seguirá en la costa de Paytilla*, (como un kilometro), hasta encontrar un lugar apropósito por un otro muelle. Este será compuesto al mismo intento que lo precedente. Sobre los rios, quiebras, hoyadas, se levantarán puentes, acuedutos i arrecifes, con las maderas i piedras que se encuentran sin número en toda la carrera; por otra parte, desde el muelle del Laberinto se alcanzará á Portobelo, por medio de un vapor de cuarenta caballos, que hará el servicio requerido. Me parece útil este vapor, aunque no indispensable, para facilitar la navegacion del rio, i levantar de nuevo la ciudad de Portobelo. La entrada i la navegacion del Chagres son bastante dificultosas por buques de vela i vapores, que no tendrían práctica; propondré pues que todos los paquetes i buques, que se abocan hoi con Chagres, (sin entrar en la bahia, i por falta de otra buena comunicacion con Panamá), vengan á Portobelo: fondeados los paquetes aquí con seguridad, de momento sale el vapor granadino con pasajeros, cartas i equipaje &, llegando en tres ó cuatro horas al muelle supradicho, adonde son listos correos, dilijencias i carretas, que alcanzan á Panamá tambien á las tres ó cuatro horas despues. Los buques de vela esperando con seguridad en el puerto el flujo i la bonanza del mar, salen tomándoles al remorque el vapor; esos buques descarganse i cargan en el Laberinto, bajan con la corriente i dan á la vela por Cartajena ó Santa-Marta, acabalando allí su negocio. Si por ser demasiado cargados, ó por la sequedad del verano los buques no pudieren alcanzar al muelle del rio, con embarcaciones chatas, usadas en todos paises, se les alijeraría remolcandoles el vapor (Vease la nota 11.ª). Apreciareis, señores: la dicha referida á Portobelo en este proyecto nacional: afluirían luego al muelle del Laberinto los buques de todo el seno del Darien: apreciareis este vuelo impelido al comercio marítimo i al pais entero: de Panamá á Portobelo no habrá ni una pul-

® Biblioteca Nacional de Colombia

gada de esas tierras baldías, que rodean vuestras ciudades. ¡Por el contrario cuantos frutos riquisimos naturales, surjirán de repente de esa tierra vírjen, desentorpecida é interesada la mano del lugareño! Este proyecto aunque lo mas sencillo, lo confesareis, es en mucho lo mas magnífico. Costaría su efectuacion:

PERSONAL.

1 Director	,,3.600
1 Injeniero	,,3,000
1 Cajero.	,,3,000
10 Cabos.	,,4,800
Secretaría.	,,1,200
Gastos de secretaría .	,,1,000
Total $	16,600

MATERIALES.

Herrajes	,,2,000
Utiles	,,3,000
25 carretas	,,,,.250
3 dilijencias . . .	,,3,600
10 barcos chatos . .	,,,,.400
25 pares de ruedas .	,,2,500
1 vapor de 40 Cab .	25,000
100 bestias mulares .	,,4,000
Total $	40,750

OBRAS DE ARTE.

Planos	,,6,000
2 Puentes grandes .	10,000
2 Muelles	,,4,000
2 Almacenes . . .	,,4,000
Total $	24,000

OBRAS PRINCIPALES.

Camino (40,000 metros)	120,000
80 acueductos. . .	,,,,8,000
Limpia del rio . . .	,,,,1,000
Gastos eventuales. .	,,,,5,000
Total $	134,000

Total Jeneral. . . . $ 215,350.

Estos números son esactos; es fácil esplicarles, fácil percibirles. El sueldo del personal, ha sido calculado sobre diez i ocho meses, el tiempo necesario para concluir i perfeccionar los trabajos: hablaré mas adelante de las personas, así como de los planos. Las dos sumas principales, base de este proyecto, para los grandes puentes, los puentecitos, los acueductos i el camino, han sido calculadas por tanto el metro, segun 1.° los precios de Europa. El profesor Chevalier dice: (Paj. 358 vol 1.°) "el precio mediano de las *rutas reales es de* 72,000 *francos* (14,400) *en empedradura, comprendidos los trabajos de arte, especialmente algunos grandes puentes mui dispendiosos. Las rutas de provincia establecidas con ménos lujo i anchura cuestan la mitad por la construcion i la conservacion.*" El camino que propongo no es mas sino que una ruta de provincia por su anchura, todavia ménos lujosa i costosa por sus obras de arte, i sin embargo,

® Biblioteca Nacional de Colombia

supongo que costaría tanto, como una ruta real: 2.° la carrera del camino es de 40,000 metros (10 leguas), sobre 6 metros (7 i ½ varas) de anchura; son 240,000 metros cuadrados; término medio es calculado que un hombre puede componer 1 metro al dia; bien pagado i mantenido este, *vale aquí 4 reales;* son bien 120,000 $: 3.° los señores injenieros franceses, hombres de los mas competentes, por sus servicios apreciados en Francia, por su conocimiento práctico de los obreros del pais, *que han ya tratado mucho*, por su aprecio del terreno, *que han abierto ya en la mayor parte*, me han afirmado con agasajo que; "por respecto á un camino, (¡ménos ecsijente que un canal!), no hai siquiera la menor dificultad: asegurándome, que los hombres del pais, *pagados á 4 reales*, pueden hacer un mui buen oficio.— Las rocas son abundantes, así que las maderas; habria que establecer ochenta puentes ó acueductos, que costarian unos ú otros 100 $.— A su parecer necesita *un puente ó acueducto á cada 500 metros* (8 á la legua), que hubiera ó no quebradas, al fin que toda la linea estuviese asegurada contra las aguas que corren derepente en las grandes lluvias."—"El señor Courtines, que ha hecho tantos trabajos semejantes, estima que el gran puente Pedro-Miguel valdria como esos 6,000 $ indicados, i el menor de Caño-Quebrado 4,000."

Los muelles i almacenes pueden costar mucho mas que el precio indicado, *i pueden costar ménos;* componiéndoles de maderas. Los útiles están calculados á 3 $ uno, para mil hombres, se podría venderles por la mitad del precio, ellos los cuidarian durante los trabajos; despues los usarian cultivando el campo. Sería una economía por la administracion, i una dadiva mui provechosa al pais.

Las carretas i los barcos chatos serían construidos en el pais, las ruedas i dilijencias en Jamaica. Los herrajes tendrian su empleo para los puentes, muelles &; los mulos para la conduccion de carretas i dilijencias. El vapor puede costar *mas ó ménos*, segun su fuerza; la indicada me parece conveniente. La limpia del rio facilitaría la navegacion: no hai mas que algunos palos que cortar en las orillas embarazándolas, i quitar unos desarraigados, atajando la corriente. Los gastos eventuales tienen indicado su empleo en su nombre; una parte costearía algunos terrenos, *si hai que comprarlos.*

Esta cuenta por ménor, bastante desmenuzada para el dia de hoi, es completa, justa, motivada; he alegado autoridades competentes é irrecusables; poco gozoso además, imitar á

® Biblioteca Nacional de Colombia

estos; ocultando por lo regular una larga mitad de los gastos, á fin de saborear mejor á la jente: no soi empresario, i tengo la conviccion de que aunque costaría esta obra el doble ó el triple, es obligatorio é indispensable hacerla para salvar al pais, ofreciendo ella todavia rentas mucho mas superiores á los gastos. Añadiré una vez las espensas consiguientes i anuales:

Personal del camino.	
Un Director.	1,500
Tres Ajentes, á 500 pesos cada uno.	1,500
Secretaría	1,000
Un Cajero	1,000
Diez Conductores de carros á 180 ps. cada uno	1,800
Total $	6,800

Material del camino.	
Conservacion del camino, á 400 ps. la legua. , .	4,000
Id. de los almacenes, muelles i dilijencias . .	1,000
Id. de las bestias . . .	„.500
Gastos estraordinarios .	„.500
Total $	6,000

Personal del vapor.	
Un Capitan , ...	„.720
Un 2.° Capitan. . . .	„.480
Un Mecánico	„.480
Un Cabo.	„.300
Diez Marineros. . . .	1,440
Total $	3,420

Material del vapor.	
Conservacion del buque al 5 por 100	1,250
Compra de carbon fosil 150 ton. á 6 ps. . .	„.900
Cuerdas, palos &., i gastos menudos	„ 300
Total $	2,450

Total Jeneral		
	Personal del camino.	$ „6,800
	Idem del vapor. . .	$ „3,420
	Material del camino	$ „6,000
	Idem del vapor. . .	$ „2,450
		$ 18,670

"That is the question" como dicen los ingleses, aquí está la cuestion: 1.° 215,350 ps. de gastos de establecimiento; 2.° 18,670 de gastos de conservacion, (no he añadido la renta debida al 5 por 100 de los gastos, porque "aunque no produsca directa ni indirectamente la renta, un camino carretero es siempre obligatorio é indispensable". Dejaré á vuestra intelijencia, señores, apreciar esas cifras, no recargándome en ellas; la minima, i no la ménos des-

I.

® Biblioteca Nacional de Colombia

preciable ventaja de esa obra i de sus espensas anuales, sería hacer la fortuna de muchos istmeños empleados, la fortuna de la jente pobre, sobre la cual fluiría la mayor parte de esos gastos. Los he calculado sobre las bases i las autoridades supradichas.

Ahora ¿quien debe? ¿quien puede hacer este camino? Evidentemente menester es hacerlo de alguna manera: no es esta una obra de lujo ó de gusto, sino lo repetiré siempre: esto és la vida ó la muerte. ¡Qué son doscientos i algunos mil ps., sino un maravediz, por respecto á este pais! Hai obligacion imperiosa, pues que este camino es el medio único, cierto, de una prosperidad inmensa para Panamá, dividiendola en toda la República, dando el vuelo á la industria granadina, dando lestre i gloria al gobierno—hai compacion debida, veinte años ha que está suspirando el pais—hai oportunidad risueña, ya se acercan los ruidosos vapores, ahumando en ambos mares; no hai mas que echar un puente uniéndoles—hai burla insolente, esperando en un canal, que no sirve en esto, que no vendrá jamas, sin ser preparados el terreno i el pais:—hai facilidad innegable, enfrente de dificultades superhumanas:—hai prontitud milagrosa, en frente de dilaciones tan amargas i tan esperimentadas:—hai provecho de contado, están esperando permiso para pasar, hombres, cartas, mercancias, materias preciosas:—hai patriotismo debido, pues que esto es nacional:—hai atencion seria, siendo de un interés máximo para la política, pegando entre sí las provincias costaneras:—hai lei natural, es reconocido el derecho del dueño:—hai deséo apetecible para el mundo entero, facilitandole relaciones;—pues hai la diferencia de lo posible á lo imposible; de la utopía á la realidad; del principio al término; de lo justo á lo injusto; de la verdad á la hipocresía; del amor al odio; en fin—hai todo lo que se quiere; pero esto es equilibrado, aniquilado por la apatía, la incredulidad, el celo, la ignorancia de la industria, la ausencia de esa dignidad del hombre, impeliendole en jenerosos conceptos; espoleándole la miseria para enfrenar á la fortuna, i *¡está á tres meses de distancia la capital!*

Apesar de esto, señores, aunque estais mui pocos empeñados en el bien del pais, esforzandoos, podeis ser los jefes del renacimiento de vuestra patria: voi á proponeros la única manera de lograr esto, en mi humilde sentir.—Naturalmente la ejecucion de este camino carretero toca á vuestro gobierno; pero todos los gobiernos son lentos i menesterosos; aunque la suma precisada no séa grande por respecto á la útilidad de la obra i la riqueza de vuestro erario, sin embargo mejor sería ayudarle con vuestro dinero, aguijoneando así toda lentitud i ganando en breve

® Biblioteca Nacional de Colombia

dad lo que arriesgareis de plata. En efecto, construyendo solo el camino vuestro gobierno, no podría el concluirlo ántes de cuatro ó cinco años, dividiendo los fondos por años ecónomicos, i no podeis esperar tanto la conclusion; ademas espuestos los trabajos empezados, á las temibles lluvias de los hiviernos, sin ser abrigados i solidados, cada verano habria que rehacer el trabajo precedente, en fin no podría vuestro gobierno sujetarse, perjudicando á los intereses de lo demas de las provincias, á una renta anual, casi de 20,000 $; no obstante por un camino carretero, sobre todo en estos países, esa dispendiosa conservacion es indispensable. De otra parte, el dicho camino no puede ser sino público; "es el primer derecho del último ciudadano, la primera obligacion para el gobierno, la primera necesidad del pais;" esto es incompatible de veras con el interés particular, sobre todo con el interés estranjero, ninguno pagará para que goze gratis el istmeño, ademas esta no es una empresa ordinaria: por los motivos de política ya indicados, esa via de algunos mil pesos no es ménos que la artería vital de la República, que de Buena-Ventura pasando por Panamá i Cartajena se estiende en el interior del pais, alcanzando hasta Bogotá; sería una falta, un crímen político entregarla á mano estranjera. Entónces haced vosotros un negocio de familia con vuestro gobierno, socorreos mutuamente, dividiendo el empeño doblareis las facilidades, gozandoos juntos de los frutos conseguidos; pero aquí está preparado el decreto.

Articulo 1.° Se abrirá un camino carretero nacional en la provincia de Panamá, desde esta ciudad hasta el primer punto navegable del rio Chágres; entre el rio Trinidad i la Gorgona. Art. 2.° El erario de la República suministrará 107,675 $ á este intento, ofreciéndoles á una compañia granadina, que se encargaría del negocio, bajo todas garantías; con las cargas i ventajas espresadas mas adelante. Art. 3.° Este camino será propiedad nacional, i enteramente público. Art. 4.° Tendrá el *privilejio i la obligacion* la compañia granadina, de establecer desde el término de la carrera hasta Portobelo, vapores recorriéndola dos veces á la semana al ménos i mas si quiere ella; tendrá tambien esta, el privilejio i la obligacion de establecer carretas i dilijencias en el camino, sirviendo estas como el vapor, al tránsito de todo lo que se presentará Art. 5.° La tarifa de los transportes será arreglada entre el gobierno i la compañia. Art. 6.° Los oficiales, correos, cartas, tropas del gobierno, pasarán gratis en estos vehículos, en casos estraordinarios. Art. 7.° El privilejio de esa compañia durará 25 años. Art. 8.° El trasporte del tabaco, de las

BOGOTA

® Biblioteca Nacional de Colombia

cartas &, será concedido durante este tiempo á la compañia, reservándose el gobierno la inspeccion del servicio por sus propios ajentes. Art. 9.° Aunque no se hiciera este camino, desde hoi gozarán los cantones de Panamá i Portobelo de los derechos i franquicias indicados en el decreto lejislativo del 25 de mayo de 1835. Art. 10.° El erario nacional suministrará la suma precitada en dos pagos iguales; uno empezando los trabajos, el otro cuando estén concluidos. Art. 11.° El gobernador de la provincia vijilará los gastos, i el adelantamiento *correspondiente* de la obra: el segundo pago se hará despues de su informe de la conclusion i perfeccion de los trabajos. Art. 12.° Esa conclusion no dilatará mas que doce ó catorce meses de la firma del privilejio: el gobernador vijilará tambien la buena conservacion del camino, que será á cargo de la dicha compañia. Art. 13.° Despues de caducado el privilejio los muebles ó inmuebles, camino, vapores, dilijencias &. serán propiedad del gobierno granadino Art. 14.° Dentro de dos ó tres años de la fruicion, tendrá la compañia que establecer un vapor en el Pacífico, el cual hará á lo ménos dos veces al mes el viaje de Panamá á la Buena-Ventura: quedarase este vapor propiedad dela compañia comprometida.

He aplicado, señores en este plano de asociacion unas disposiciones semejantes á las usadas en Francia, por respecto á los caminos carriles, adecuándolas á vuestro pais: artículos 1.° 2.° i 3.° se abrirá un camino *nacional;* esto es justo, i el solo conveniente: no pagará el gobierno sino la mitad; ¡es cien por cien de ganancia! Será este camino enteramente público ¿que tendria mas si sele hubiera pagado todo? artículo 4. la compañia tendrá el privilejio i la obligacion de establecer una linea de vapor en el mar del Norte, i dilijencias, coches, en el camino: sin privilejio no podria imponerse obligacion; sin obligacion no habria, ni dilijencia ni vapor; esto es costoso, puede ser oneroso: artículos 5.° 6.° i 7.°: el gobierno granadino arreglará la tarifa de los trasportes; pasarán sus hombres i cartas, gratis; aqui aparece la obligatoria supremasia del gobierno, á ver si con un canal sucederá así: entre diversas ventajas, esta tarifa reemplazaria las aduanas suprimidas, *aunque en perjuicio de la compañia;* así, la concurrencia de los sombreros de paja de Guayaquil, es mui temible para la naciente industria del pais; el derecho será caro; tambien pagarán caro los tabacos de Hábana, al fin que tengan mas ventaja los de Cartajena, transitando por el Sur &.: al revés, siendo barato el carbon fosil en el Pacífico, dará esto un gran impulso á la navegacion por vapor; pasará él *mas* barato, que por

® Biblioteca Nacional de Colombia

un canal &.: artículo 8.° tendrá la compañía el beneficio del trasporte de las cartas; esta es la única concesion de parte del gobierno: quizá valdrá mucho, pero supuesto que se haga el camino: hoi vale unos reales, pues ¿quien pagó? ¿quien tiene las mejores ventajas i las mas seguras? el tránsito está libre para los granadinos; sin riesgo posee el gobierno la ruta desde hoi para siempre, satisfaciendo una obligacion urjente; la compañía, no posee mas que durante 25 años: en Francia los ferro-carriles son propiedad entera de las compañias durante 45 ó 50 años, i el gobierno paga como estranjero por sus cartas, tropas &, hasta la conclusion del privilejio: art. 9.° se aplicará á Panamá inmediatamente el ejécutese del decreto del 25 de mayo de 1835, que se componga ó nó la comunicacion. Por supuesto, esa pobre ciudad está jimiendo bajo dos males mortales; su camino prohibitivo, i sus aduanas prohibitivas; se le reconoció ya, tratando de quitarla los dos juntos, ¿porqué no uno primero, lo que está pendiente á una pluma? ¿por qué no favorecer á Panamá de lo que ha sido ofrecido al señor Salomon? Los artículos siguientes tienen por objeto asegurar la ejecucion de la obra; la mejor aseguranza sin embargo, es su facilidad i la fuerza del interés prometido: art. 14.° despues de dos años, la compañía establecerá un vapor en el Pacífico; ¡cuatro ó cinco vapores harían buenos negocios en esta vasta i hermosa bahía! ¡que valor no dará aquel á Panamá, i á todas las tierras del golfo! ¡que frecuentes serán las comunicaciones con la costa del Sur! ¡hasta en la cara risueña de vuestros niños, señores, se reflejará la dicha de este renacimiento tan prócsimo, i tan cierto si quereis!

Ahora pues, tratámos de vuestro concurso; son 100,000 $ obligatorios para vuestro patriotismo, aunque hoi ni jamas producirían directamente el interés; arriesgais poco, pero voi á ofreceros la empresa la mas milagrosa que haya quizá en el mundo, por respecto á la brevedad, el poco costo, i el monton de la ganancia. Las empresas, como los pensamientos, son tanto mejores, cuanto mas sencillas.

No teneis 100,000 $, es un disparate; ¿quien no tiene 100,000 $? el señor Salomon hubiera hallado un millon, dos millones para cumplir esa obra, si la hubiera comprendido. Aunque pobres i temerosos estais, hallareis pues tambien el dinero, si quereis; asi supuesto ya hecho el camino, supuesto que teneis el privilejio de los trasportes, os digo en teoría: hoi el Istmo de Panamá volvió á ser en la misma posicion jeográfica, de que gozó en 1600

J.

® Biblioteca Nacional de Colombia

i 1700, i puede por consiguiente volver otra vez al mismo colmo de prosperidad. ¿Porqué en estas epocas floreció tanto Panamá? el Cabo de Hornos no era mas léjos que ahora en realidad, *en la práctica, si:* entónces este viaje era tan largo i temible, que por la fuerza estuvo concurrido el Istmo. Pero perfeccionándose luego la navegacion de vela, recojiéndose mas al sur i á su hallasgo el comercio, en el Perú, despues en Chile, perdió Panamá su prosperidad por las mismas razones que le habian ántes favorecido. Nada acontece por ventura en este mundo, sino por motivos forzados, i el comercio en particular, no tiene capricho por tal ó tal via, sino calcula los provechos relativos; volverá pues á su antigua prosperidad vuestro pais, si por su via está proporcionada la ventaja relativa, de que gozaba hai siglos; vosotros creis, que esto se podria conseguir con un canal, ó un ferro-carril; este acorta tres horas de distancia sobre tres meses; el otro, no equilibra siquiera la distancia por respecto al Perú, i aumenta los gastos; adémas os ahogais en uno, saltando con el otro, en fin conoceis por cuanto son imposibles: pero si esos paises, vuestros antiguos dependientes, por una via cómoda se acercaran, el Perú de 75 dias, la Bolivia de 90, el Ecuador de 100, el Guatemala de 120, mas cerca por vuestra via, que por la del Cabo, por la fuerza volverá á ser floreciente Panamá: esto ya sucede por el vapor; no invento, os muestro una aplicacion, que despreciais desde cuatro años. Seriais todos grandes hombres, ó dignos á lo ménos de Holandeses, si para levantar de nuevo vuestro pais, hubierais establecido estas magníficas i costosas linéas de vapores, recorriendo desde las mas florecientes capitales de Europa hasta Chile, la mas rica mitad del orbe, i terminando de una i otra parte en vuestro Istmo, como punto céntrico: al ménos, seais granadinos, aprovechando esa ventaja tan magnífica, la cual no sería mejor proporcionada, aunque estuviese vuestra obra; i ademas, gozais de los beneficios sin cargas ni espensas; por esos vapores otros verdaderos *caminos que vuelan,* el viejo mundo está atado al nuevo; descumbrais el puente, no hai nada mas que hacer, i la tarea es adecuada al objeto i á vosotros; con ferro-carriles ó canales en vuestro pequeño pais, asemejariais á locos, paseándose tras su aposento en un rápido coche de vapor, ó desviándo trabajosamente la corriente de un rio, á fin de regar unas flores de su jardin. Os diré pues en la práctica: hai unas mercancías para quienes la rapidez es indispensable: viajantes, cartas, materias de oro, plata, diamantes & i mercancías de lujo: artículos de

® Biblioteca Nacional de Colombia

Paris, sedas de Lyon, jéneros coloniales &: proporcionadles vehículos, ningunas faltarán; os pagarán ya un derecho maravilloso. Siendo transitable i concurrido el Istmo por esas mercancías, por el evidente provecho i la facilidad de relaciones, atraerán ellas otras mercancías: Panamá será un entrepósito. Parte por los buques de vela de Santa-Marta, Cartajena ó Jamayca, parte por buques directos, llegarán á vuestro muelle del Laberinto i al de Paytilla, por buques procedentes de Guayaquil, Buena-Ventura, Guatemala &, mercancías de todas clases. En el Pacífico, buques costaneros las llevarán á Payta, Guayaquil, Buena-Ventura, Guatemala &., i buques de vapor hasta el Callao, hasta Valparaiso mismo, i las Californias; este comercio es cierto, ventajoso é inespugnable: i si como hai que creerle, se puede estraer el carbon fosil en el Pacífico á 3 ó 4 ps., por la fuerza no pasaría ni una tonelada por el Cabo, i habria veinte ó treinta vapores, en pocos años, en la bahía de Panamá, sacando ellos sus cargamentos de vuestras carretas. (Vease el informe del capitan Peacock en la obrita del señor Wheelwright, paj. 24). Sin esto será todavia considerable el tránsito: la objecion del trasporte de las mercancías desde el Laberinto hasta Paytilla, es absurda: sobre diez puertos, no hai dos, adonde los buques se atracan al muelle, de tal suerte que en toda la tierra mercantil, un bulto descargado pasa: 1.° del buque á una lancha: 2.° de esta á una carreta para ir á la aduana: 3.° se recarga otra vez para ir al almacen del negociante &; las gruas no se cansan: las mercancías en el entrepósito tienen tres, cuatro ó cinco cargas, i descargas de este modo. ¿Lóndres no es el puerto de arribada de Liverpool, como Liverpool de Lóndres? ¿El Havre no es el puerto de Paris? sin embargo hai cincuenta i cinco leguas, i el trasporte cambia al ménos dos veces, por el rio en una parte, por tierra en otra; i llegando las mercancías á Paris, para conducirlas á los almacenes de los negociantes, se necesita algunas horas. Descargar al muelle en el Laberinto, cargar al muelle en Paytilla, son cosas de una sencillez admirable; ¿el tiempo? entre el amanecer i el anochecer; ¿el dinero? todo lo que ganareis, que impondreis; pues todo esto es un cálculo que hacer; si por el soñado canal, un buque ganaba acortando la distancia 25 por 100, el Istmo, quedándose un Istmo, aunque el tránsito mas molestoso del camino carretero, rebajaria 5 por 100, pasarán siempre las mercancías, siguiendo en otros buques para su destino, ganando todavia 20 por 100. Hai otro cálculo que hacer: un buque necesitaria como cinco dias para

® Biblioteca Nacional de Colombia

pasar el canal; valen 100 ps. al ménos; 600 de derecho, por 300 toneladas, son 700 ps.; pero un canal impone sobre el *conteniente*, i no el *contenido*: es decir, que impone lastre, i objetos de ninguno ó poco valor, (la tercera parte ó la mitad) pagando por ellas, doble ó triple las mercancias de algun precio; pues estas solas pasarán en un camino, pagando igualmente 4 ó 5 ps., i como este transporte vale en realidad 2 reales á lo mas, ganais la diferencia; *i el buque cargado i descargado no pierde.* Otra consideracion: por causa de los vientos jenerales del Pacífico i la bonanza del mar prevalecerá la navegacion por vapor, sobre todo para los viajes un poco largos de las costas Sur i Norte; este es el uso del Istmo, el mas apetecible, como el mas practico, i su futuro verdadero; estos vapores, *¡i vendrán!*, proveeríanse de mercancias, que atravesarían el Atlántico con buques de vela; *hai que cargar i descargar;* hacerlo pues en el Laberinto ó en Panamá son los mismos gastos; es una tardanza de algunas horas sobre el descanso que tendrán las mercancías en el entreposito. La combinacion del tránsito por vapor de los pasajeros, por la fuerza precipitará este movimiento, cuya sencillez es patente; pero como la cuestion del Istmo consiste en la prueba de la facilidad *del transporte de un mar á otro*, que es gorda de millones para vosotros, os pruebaré, no que un camino debe venir ántes, i ecsitir junto con un canal, lo que sería un disparate, pero que este camino aniquila los solos buenos efectos de este canal, mostrándolo *inutil*, es decir *imposible*, ridiculizando hasta el pensamiento; i os alegaré el ejemplo del pueblo del Mundo que mejor de todos, comprendió la influencia de las buenas comunicaciones: (se reparara que en la América del Norte los ferro carriles, casi no cuestan mas su *establecimiento* que los caminos ordinarios; i que son el *doble mas baratos por el tránsito*; no consideremos, sino la carga i descarga); "En la América esta mudanza de vehículos es frecuente; así la combinacion de los vapores i ferro-carriles se ofrece sobre muchas de las lineas las mas concurridas, como las de New-York en Philadelphia, i en Boston, i la de Philadelphia en Baltimóre. Se va de New-York á Philadelphia por medio de dos vapores, uno en la bahía de New-York, el otro sobre la Délaware, i por medio de un *ferro-carril uniéndoles*, construido de South-amboy en Bordentown—así entre Philadelphia i Baltimóre, hai dos vapores, uno sobre la Délaware, el otro sobre la Chésapeake, terminando los dos á los puntos estremos de un ferro-carril, *atravezando este el Istmo que separa* la Chésapeake de la Délaware. Cada una de esas

® Biblioteca Nacional de Colombia

mudansas de vehículo, no ecsije mas que 8 á 10 *minutos*, todo incluso, *i algunas veces ménos*, aunque cada vez haya 300 á 600 viajeros. Todo se obra, no obstante, sin precipitacion i en el mejor orden..... *Por las mercancias, las transportan del vapor al ferro-carril i vice-versa*, sin embaraso, sin temor de perdida, todo eso en *una quiñada*, i por medio de una operacion mui sencilla: los baules tomados uno á uno, por una grua á quicio, vltean de momento de un vehículo á otro, sin desembarcar..... (Chevalier pajs. 324 i 326 mision científica). Os he dado la teoría, la práctica, el ejemplo, aquí está la aplicacion. (Supuesto que un vapor venga del seno Mejicano en seis dias, i un buque de vela en nueve, atravezándo este el canal en cinco dias), se irá de New-York ó Pensacola á—

	Guayaquil.	*Callao.*	*Valparaiso.*	*Guatemala.*	
Por Cabo de Hornos	130	120	110	140	Dias
Canal estranjero . . .	„27	„42	„61	„19	Id.
Camino Nacional (con vapores de uno i otro lado)	„11	„17	„26	„10	Id.

(Supuesto que un vapor venga de Europa á Portobelo en veinte dias (como vendrán los franceses), i un buque de vela en cuarenta i cinco dias, atravezando este el canal en cinco mas,) se irá de Londres ó del Havre á—

	Guayaquil.	*Callao.*	*Valparaiso.*	*Guatemala.*	
Por Cabo de Hornos	120	110	„95	130	Dias
Canal Estranjero. . .	„63	„78	„97	„60	Id.
Camino Nacional . .	„25	„30	„38	„25	Id.

Estas cifras dicen elocuentemente que el vapor vale mejor que el canal; ¡Lima, la capital del Perú! no está mas que á treinta dias de la Europa, como no ha mucho las Antillas. ¡El desconocido, Ecuador á veinte i cinco dias! ¡Once para los américanos del Norte, que gozosos serán ellos! i habeis visto ya, Señores, que con respecto á los vapores, i toda su proveniencia el canal es una burla.—"Un otro obstáculo para que los canales sirvan al transporte de los hombres está en sus esclusas; á cada una hai una espera forzada de 8 á 10 *minutos*, segun la dimencion de la esclusa &. (paj. 262 Dros., economia política). La dimencion sería tal aquí, i tales los escluseros, que esos 10 *minutos* valdrian bien 15, son ya 16 horas á 70 esclusas, i 1500 ps. de

L.

® Biblioteca Nacional de Colombia

pago para el vapor, i otro tanto por la vuelta de la mañana, cuando pasarían en 6 horas, viajero, carta, baul &, sin que pagase un peso el buque ¿no es una burla? Con respecto á las mercancías de un cierto precio, si podeis acostumbraros á esas idéas, que el comercio de vuestra provincia, de vuestras costas, de Guayaquil, de Payta, de Guatemala &, os és adquirido por la fuerza, sin canal, ¡ni vestijio de canal!— que el Perú, la Bolivia, el Chile, no pueden ser, sino conquistados por el vapor, ahumando ya por los pasajeros,—que para el comercio de la Océania, si hai tanto que ganar, acortando la vuelta del Cabo, podeis mejor que Valparaiso, volver á ser de nuevo ciudad de entrepósito, pues que la distancia os favorece, pues que el Istmo puede mui bien ser considerado como un vasto muelle, donde se carga aquí i se descarga allá, siendo mui indiferente que los puntos estén mas ó ménos distantes, si se les recorre facilmente; vereis que esto no obsta por nada al comercio estranjero, que así lo aprovechais solos, como solos no aprovecharíais un canal. I llegais ahora á consecuencias admirables, realizando las palabras del Evanjelio: "los primeros serán los últimos, i los últimos serán primeros," pues que habreis concebido la gran i sencilla, la magnífica i práctica idéa, que de un golpe, i con 200,000 ps. trastroca estos paises; ¡si, la América del Sur es revuelta de arriba abajo! floreció ayer Valparaiso, revistándola todo el comercio de estos parajes, que volteaba sobre ella; pero hoi, es Panamá que está el quicio de todo el movimiento comercial; todo está tomado á reverso; no se viene mas al Perú, á Guayaquil, á Panamá, á Guatemala, despues de quitado el Chile; no, el Chile es el último, el adonde se va por ocurrencia, ¿quien, quien, á escepto de los pobres balleneros, se atreverá en el Cabo de Hornos?—¿un rico negociante?—por el Istmo, tiene el un viaje encantador de rapidez i *confortable*, quitando un suave vapor para subir en otro mejor, como se quita un caballo cansado para tomar uno arrogante—¿el dependiente, ó el anchetero?—pero aunque sería igual el costo, como acorta tres meses por el Istmo, supuesto que gane él 100 ps. al mes, relativamente su pasaje por aquí, no le costaría nada— ¿un millon?— pero siendo iguales los precios de transporte de una i otra parte, como el dinero de comercio vale bien en estos paises 25 por 100; en tres meses perdería por allá—¡62,500 ps.!—¿las mercancías?—pero ellas son como la sombra de los pasajeros; adonde tienen provecho pasar ellos, pasan ellas, no aprovechan ménos la rapidez.

Os propondré pues los recaudos siguientes asentados sobre una tarifa anecsa: como estais atrasados de cuatro años con

® Biblioteca Nacional de Colombia

respecto á los vapores ingleses, i lo sereis de un año, al ménos, con respecto á los vapores franceses i américanos, se puede afirmar que desde el primer año hai certidumbre de alcanzar i exceder esos recaudos.

1	Trasporte de las mercancías para la provincia de Panamá, i las provincias costaneras, supuesto *triplicado* el comercio de hoi (7,500 bultos con el tabaco, ó 500 toneladas) 1,500 toneladas á 5 pesos	„„7,500.
2	La tercera parte de revuelta, (hai como 100 bultos hoi, pero se conoce la razon) 500 toneladas á 5 pesos. . . .	„„2,500.
3	Trescientos pasajeros del Atlántico al Pacífico, i trescientos de vuelta, (habrá el año que viene, seis llegadas i seis salidas de paquetes al mes en Chagres, son al año 144,— contándo con los buques de vela, no haría cuatro pasajeros por vapor) á 20 ps. cada uno, de Portobelo á Panamá, i vice versa, con 100 Kilo de equipaje — 600 á 20 pesos	„12,000.
4	Equipajes sobrantes pacotillas, encomiendas &: á 5 pesos los 100 Kilo; supuesto un sesto	„„2,000.
5	Cartas, periodicos, papeles, encomiendas, baules, de todo el Emisferio Orientál al Occidentál, i la revuelta, esto es incalculable; en los vapores se le considera como triplicando los beneficios, doblémos.	„24,000.
6	La mitad de las cargas de cacao del Ecuador que doblan el Cabo, sin contar con otras frutas, 50,000 cargas á peso. . .	„50,000.
7	Revuelta de 2,000 toneladas de mercancías en el Ecuador hariñas, vinos, sedas &. à 5 pesos	„10,000.
8	1,000 toneladas de vuelta i revuelta por el Guatemala á 5 ps. .	„„5,000.
9	2,880 toneladas de mercancías para el Perú por los paquetes ya ecsistentes, dos viajes al mes, *tomando* 120 *toneladas* cada uno, calculo del señor Wheelwright, à 5 pesos. .	„14,400.
10	La mitad de vuelta	„„7,200.
11	Trasporte del carbon fosíl para los paquetes del Perú, veinticuatro salidas á 300 toneladas (para quince dias), 7,200 toneladas á 2 pesos.	„14,400.
12	"Avaluacion del dinero que pasaría en el Atlántico 4,000,000 de pesos al 1 por 100" (calculo del director de la compañía de los vapores del Sur)	„40,000.
13	Pequeños viajes interiores de Panamá á Portobelo: 2 pesos el coche: 2 pesos el vapor; i las vueltas 500 á 8 ps. . . .	„„4,000.
14	Derechos de entrepósito al 1 por 100, remolques de buques (en lugar de dinero, se podría recibir el pago de estos buques en carbon fosíl, que cargarían en lugar de lastre dándolo ellos baratísimo, se le vendería á un peso de ganancia en el Pacífico), la mitad del trasporte, sea.	„„7,200.
	Suma total. $. 200,200.	

No hai mas sino en Panamá que cosas parecidas, pue-

® Biblioteca Nacional de Colombia

den leerse i escribirse sin dudar de ser loco; ninguno hai que en su conciencia niegue esos resultados increibles, sea el primero, sea el segundo año. Sin embargo, como es inherente á nuestra naturaleza, criticar siempre la obra de otro, aunque esta nos sea enteramente aprovechable, (así como á cada autor le parece perfecta su obra), voi á esplicarla en pocas palabras.

1.—2.— Los gastos de la empresa fluiran sobre Panamá ya enriquecida: cada uno se proveerá de cosas nuevas i baratas— habrá como una revolucion en las provincias; á fin de comprar, cada uno trabajará para vender; por este comercio como por lo demas, el año de la ejecucion preparará á los hombres i las cosas.

3.—4.— 600 pasajeros á 4 por paquete, es indudable que habrá mas— ni un pasajero puede ahora pasar por el Cabo de Hornos.— En un buque de vela frances se viene de Europa á Cartajena por 120 ps; el sobrante de equipaje en toda administracion parecida de Europa, es siempre considerado como el mejor provecho.

5. Este artículo no tiene limites, ni esplicacion.

6.—7.— Porqué no el doble, el triple, es la sola cosa que decir.— 8.— No hai duda que habrá un vapor para el Guatemala; hai cien por cien de ganancia. Sin duda Guayaquil tendrá uno al ménos.

9.—10— El director de la compañía de los vapores del Sur, reconociendo el interés *urjente, vital* de estender su linea hasta Panamá, calculó sobre un solo viaje al mes en su proyecto, no esperando la linea de los vapores franceses, *ni el camino;* supongo con razon *dos viajes*; son necesarios i provechosos; nuestros cálculos son por lo demas identicos.— 11.— Se necesita bien carbon fosil.

12.— Esto es el cálculo del señor Wheelwrigth, su competencia es inrecursable: es de creer, que ántes de proponer la estencion de una empresa, el triple mas costosa que esta que os propongo, recojió pruebas i contra-pruebas.

13.— A 8 ps. la ida i la revuelta; con comodidad de un vapor i de una dilijencia no faltará de tener un movimiento de quinientas personas al año.

14.— Los derechos sobre los buques, para remolques &, deberían ser mui moderados; tomándoles carbon fosil en pago, al principio, sería tanto favorecerles, cuanto lo barato de este jenero adelantaría la navegacion por vapor del Pacífico. Si despues el carbon es estrahido de las minas de la Isla del Muerto, á 3 i ½ ó 4 ps. la tonelada, *como sucede ya en Chile,* no hai duda que todo el comercio de estos paises se hará con el vapor, "proveyen-

® Biblioteca Nacional de Colombia

dose ellos de mercancías en Panamá, para las dos costas Sur i Norte;" estas minas de carbon fosil, valdrían mejor que las minas de oro del Chocó i Antioquia, i este resultado, se confesará, es mucho superior á un canal, aniquilándolo. Pero 200,200 ps. buenos para los primeros años, no pueden comprimirse en esta limitacion. El camino, el sencillo camino, debe producir solo, las rentas *diversas*, calculadas ya por el ferro-carril, i por el canal; pasajeros, equipajes, cartas, dineros, de una parte; mercancías *escojidas*, de otra. Esta es mi conviccion profunda, que esos 200,200 ps., darán primero i por lo mejor, riqueza, buen ser, industria al pueblo; i segundo darán mayores rentas que esos, ¡25 ó 30 millones de pesos, que hasta ahora han creido indispensables al renacimiento del pais! ¡fatal esperanza, que le arruinó en lugar de enriqueserle!

1	Al cabo de tres ó cuatro años, se duplicará el comercio de Panamà, por la propia ciudad, las provincias i el cabotaje; 15,000 toneladas à 4 pesos de trasporte	„60,000.
2	Revuelta, (supongamos la cuarta parte)	„15,000.
3	1,000 pasajeros de ida i 1,000 de venida (entonces no faltarán buques de vela i vapores hasta la Océanica), á 20 pesos . .	„40,000.
4	Equipajes sobrantes, (pacotillas de todas clases) la cuarta parte .	„10,000.
5	Cartas, periodicos &, el doble de los pasajeros; à 1 real la onsa .	„80,000.
6	25,000 toneladas, o 100,000 cargas, (monto del comercio del año pasado), del Ecuador, otras frutas &; á 4 ps.	100,000.
7	Revuelta por el mismo valor	100,000.
8	Triplicado el comercio del Guatemala, ida i vuelta 5,000 toneladas à 4 pesos; (no iré mas al Norte, es evidente que se abrirá tambien una comunicacion en el Tehuantepec). .	„20,000.
9	Cuatriplicado el comercio del Perú, por medio de otros vapores mayores, luego obligatorios para pasajeros: (para el Callao el comercio será disputado, Payta pertenecerá á Panamá) 14,400 toneladas; à 4 pesos	„57,600.
10	Revuelta— la mitad	„28,800.
11	20 millones de pesos, al 1 por 100 (si el provecho es verdadero, grande, para uno, lo serà para todos)	200,000.
	Suma total. $.	711,400.

No he subido hasta estas cifras, señores, para impeliros mejor construyendo un camino; estoi siguiendo yo un raciocinio, un cálculo, el cual todavia es abajo de la realidad. Que esas cifras sean justas ó no, es cierto, que la hechura de un camino, dará al pais un valor territorial de mas del triple, i dará á los patriotas que se habrán comprometido en la suscricion de los 100,000 ps. restantes, mas de 100 por 100, sin duda posible, i quiza 1,000

M.

® Biblioteca Nacional de Colombia

por 100. Si esto puede afianzaros mejor, el cálculo del Señor Salomon por los recaudos, es de 764,618 ps. 5 i ½ reales; computad su librito, don *Bartolo* ¿me engaño en un peso?

¿Encontrareis ahora esta suma? ¡menester es, menester es, Señores! no podeis quedaros pagando 80 ps. la tonelada, tapando vuestro pais, tributando á todos cuando todos deben tributaros; afianzais á vosotros mismos i no á las compañias Salomónicas; por falta de haber creido que ¡ellas os enriquecerian,! por haber intentado al término ántes del principio, ¡habeis caido de tal manera, que estais sin comparacion el pueblo lo mas miserable de la rica América del Sur! ni guerras, ni disenciones civiles, ni pestes, podian conduciros á una posicion tan amarga; el vicio de esta, es vuestro camino— vuestro camino es una especie de Esfinje, quien por falta de no haber sido adivinado su enigma, devoró la gran fortuna de vuestros padres, i va cada dia devorando la que os quedó, hasta que os conduzca á una ruina tan próxima que segura; ¡os cuesta de tributo i de contado mas de 50000 ps. al año! por el contrario, matais al monstruo, envenenándolo con una dosis de industria, derepente resuellará el pais; vomitando aquel los millones que engulló, os sonreirá otra vez la riqueza, i derrocándose las selvas del campo, se levantarán como por encanto, las paredes de vuestra arruinada ciudad; el dia que habreis pronunciado esa terrible palabra de los pueblos: ¡queremos! se estremecerán hasta las zanjas de esas viejas murallas Españolas, i habreis conquistado un nombre entre los pueblos; como hombres, comunicareis con la civilisacion; como padres hareis la dicha de vuestra familia; hasta la cara de vuestras niñas hermoseará, i en lugar de vestirlas de tejidos groseros, tendrán ellas que escojer, caprichosas, entre estas mil modas de Paris, su mayor apetencia, i calzarán sus pequeñitos pies chinos, con chinelas de oro.—¡La riqueza es el sol acalorándo como flores, los placeres de nuestra vida! i no son estas vanas disertaciones, os presento un raciocinio irrefragable, castigador de toda flojedad i lentitud; os presento cifras, estos clavos del raciocinio, fijándolo en las intelijencias aun rebeldes.

Hai dos cosas que ver en la empreza magnífica que os tiende los brazos; 1.° la ganancia futura, poco mas ó ménos probada para estranjeros lejanos é indiferentes; 2.° la pérdida presente que soportais, cual será ya una ganancia, si podeis aniquilarla. Vuestro comercio recibe al año 500 toneladas, que desde Jamayca á Panamá, (flete de mar, encargos, tránsito del rio, carga á lomo sobre bestias, pérdidas, &), os cuestan mas de 50,000 ps.

® Biblioteca Nacional de Colombia

Este es el tributo que pagais al estranjero, i á vuestro camino; es un dinero, no solamente gastado, pero perdido, es lo peor; estas 500 toneladas, si llegarian pues á Panama por 2,500 ps., aunque no hubiera otra ganancia, estos 47,500 ps. no perdidos, casi representarian en dos años el capital que teneis que gastar, para ser riquisimos. Esta ganancia positiva i enorme, no toca por nada á capitalistas estranjeros; *estos no pierden:* aquí está la razon, i la necesidad de no poner vuestra esperanza sino en vosotros mismos.

Pero estos 50,000 ps. que *cuesta la conservacion de* vuestro camino presente, son vuestra minima pérdida. Como las buenas cuentas hacen los buenos amigos, voi á deciros lo que habeis perdido bajo los diez años del dominio del Señor Salomon.—El axioma de la economía pública, es que "se pierde todo lo que no se gana."

Desde diez años perdeis 50,000 ps. no son 500,000, pues que debian estos llevaros al ménos 10 por 100 al año; estos intereses con los intereses compuestos, hacen una suma, como casi de un millon que habéis realmente perdido, pero como arriesgándola en comercio, debía naturalmente llevaros una ganancia igual á la pérdida, estáis mas pobres del doble ó de dos millones. Esto no es nada, no tratámos sino de la pérdida de los fondos del trasporte; ¿i el comercio mismo? no hablo yo de los negociantes; estos, como sanguijuelas se engordan sobre todo con un cuerpo enfermo; hablo de la masa que va con sus mil manos dándoles pesos i arruinándose; ¿cuantos de vosotros no han sido arruinados desde estos diez años? no os recordáis que todavía había riqueza en el pais,? pues calculando sobre las mismas bases, habéis perdido al ménos algunos cuatro millones; estos se os dieron para vestiros, es verdad; pero usado el vestido, todo está concluido, siendo gastado fuera el dinero, i siendo pagado en plata i no en frutos del campo, de los cuales la naturaleza es la sola fuente inagotable: no os diré que perderéis la misma suma en estos diez años venideros; hai un término á todo, i se puede ya calcular en cuanto tiempo no habrá ni un tenedor de plata en la Ciudad. Dudo mucho que el señor Salomon haga estos cálculos; pero vosotros debéis ver que el camino, fecundando la tierra, os dará así un provecho mejor i mas sólido que la renta de plata cualquiera que sea, ademas de franquicia i plata. Aquí está la *balanza particular* de vuestra posicion.

Por respecto a la realizacion, 1.°—de la plata, me parece que emitiendo 200 acsiones de 500 ps., i suscribiendo

BIBLIOTECA NACIONAL BOGOTA

® Biblioteca Nacional de Colombia

por algunas en el Istmo, para dar fé, se encontrará luego lo restante en Bogotá Los Señores Aguero & en particular os deben una compensacion por la triste dadiva que os han hecho. 2°— Del camino- el Señor Courtines quizá podrá encargarse de ello, con permiso de su gobierno, siendo luego concluidos los trabajos de su mision: es un hombre esperimentado, práctico, conoce ya el terreno; i en la discusion de mi plano, le he oido decir, que con el dinero i el tiempo indicados, efectuaría la obra bajo su propia responsabilidad.

El interés del gobierno Granadino, además de su conexion con el vuestro, es tambien de dos clases; retener al ménos una provincia cada dia estinguiéndose, i con el mismo objeto favorecer una empresa, cuya benéfica influencia se estenderá evidentemente en toda la república. (Atraidos entonces los industriales, no teniendo ellos nada mas en esto, sino apetencia de la sola ganancia, vendrán á ser el guion entre vosotros i el gobierno.) Un camino nacional i público no puede ser construido sino por el gobierno i no os remitirá al canal, pues que afianzaría asi estas malas palabras corriendo ya en el público, que esta en desconfianza de la prosperidad de Panamá, rivalizando luego con la de Bogotá. La absurda política española intentaba á reinar sobre monjes ignorantes, pero gordos i gruesos; esa política republicana conduciría luego á reinar sobre ruinas i cadáveres. Que vuestros diputados, médicos consultantes de las enfermedades del cuerpo nacional, vayan á tomar el pulso de Portobelo, i encontrarán muerta esta pobre ciudad, ¡floreciente algunos años ha! En Panamá, es duro decirlo, la mitad de la jente decente no sale á la calle por falta de vestido ó zapato, i hai que cuidarse pasando bajo esas paredes amenazadoras: ¡Con tal campo! ¡con tal posicion! Pero no; el gobierno ha sido engañado, como vosotros, por las compañias, i no conoce bien la cuestion del Istmo; no me referiré mas por esto, sino á la imprenta Bogotána diciendo el mes pasado que este año se decidiría una vez el sí, ó el nó, i que habría ¡un canal ó nada!— raciocinio de salvaje—envido todo de jugador—filosofia de ateista—consolacion de indiferente; ¡viva ó fenesca la provincia! i el Señor Salomon de médico, ¡gracias! ¿quien habló así?

Este famoso canal, es evidente, arruinó la provincia de Panamá por sus funestas esperas, arruinaría su realisacion las ciudades de Portobelo i de Panamá i los istmeños, al provecho de nuevas ciudades en la bahía del Limon, i del rio Grande, i al provecho de sus ciudadanos estranjeros, no es ménos

® Biblioteca Nacional de Colombia

evidente; i *todo sucede luego al revés con el camino.* Ademas, con respecto á los nuevos intereses políticos i materiales de la república este mismo canal es la mas triste concepcion posible. 1.° En la política apoderanse del pais estranjeros, pues que no es esta una empresa ordinaria, sino una *de que dependen todas otras;* ejemplo: en el Istmo de Suez no se permitió á los ingleses establecer un ferro-carril en 1837. 2.° Estos intereses comerciales que he indicado ya, asegurados á todos los puertos del seno del Darien—esto es decir á toda la república,—no son verdaderos con el canal. Si Rio-hacha no ayudaba á Santa-marta, i Savanilla á Cartajena, i todos entresí, es cierto que no tendria esta costa la quinta parte del comercio de hoi; el camino pues i el canal, les darán ó quitarán, la fuente la mas abundante: con el primero, unos vapores i su dique, Cartajena viene á ser la verdadera Marsella de este seno; con un canal se pasa en frente de ella, como de Kingstown ó Porto-Cabello, sin revistarla; en fin, el seno del Darien es un vaso lleno de riquezas con el camino; el canal es el agujero por donde todo va diluyéndose; ejemplo: el pensamiento político i comercial del gran canal de los dos mares en Francia, (uniendo el mediterráneo i la mancha), ha sido arruinar los puertos de la peninsula hispánica, donde los buques franceses tenian ántes que hacer escala, traficándo con ellos. ¡i es vosotros mismos que vendéis aquí los intereses los mas patentes i los mas caros de vuestra patria!

No es todo; hai dos consideraciones del mayor ordén que deben impeler el gobierno Granadino á mostrarse justo, jeneroso, pronto, é intelijente en esta circunstancia. 1.° Esto es la salud de la provincia, lo he dicho ya, ¿pero de cual provincia? ¡esta que debería ser la mas privilejiada de todas! En efecto, si el Istmo está incorporado á la Nueva-Granada, es mucho mas por la ventaja jeneral de la república, que por la suya propia. El Istmo está demasiado lejano de la capital, del centro de accion, para disfrutar de los beneficios consiguientes. La prueba de esto es que si mañana era abierto el seno del Darien, de tal manera que estas provincias del Levante i del Sur pudieran comunicar entre sí, por un convenio comun habria separacion: —la España no tiene que apetecer la posesion de Tanjer. Esto indica dos deberes; 1.° favorecer á Panamá, i 2.° aprovechar el objeto que se propuso el fundador: sin embargo hoi todo está aniquilado, i Panamá no pertenece sino de nombre á la república.

La segunda consideracion es que este sencillo camino será la *salud de la república* entera. ¡Si, á todos, aquí está vuestra

N.

® Biblioteca Nacional de Colombia

sola esperanza, vuestro solo refujio, contra la bancarrota que ya está chocando a vuestra puerta! la riqueza pública, territorial é industrial, es la fuente ¿es verdad? de la riqueza del erario nacional; este es el corazon de donde corre i viene la sangre de las venas i de las arterias, pues me he atrevido á traducir en cifras la riqueza probable de esta provincia—en diez años.

1	Panamá, con sus casas, sus minas, i el campo, no tiene valor, sino ficticio hoi; pero en pocos años, i ántes de diez, valdría bien	„10;000,000.
2	Portobelo i el Laberinto, adonde se establecerá una ciudad, pueden estimarse juntas á	„„2;000,000.
3	Estableciéndo el impuesto personal, el gobierno llevaría bien al año 100,000 ps. i mas, pero tomaré el cálculo ya hecho; en diez años son	„„1;000,000,
4	Las rentas del camino, sean las directas de la compañía, sean las indirectas del gobierno, pueden avaluarse a 500,000 ps. al añoen diez son	„„5;000,000.
5	Si cada uno particular esta esperando este camino para enriquecerse con sus tierras, ¡que fortuna no tiene el gobierno con las baldías! que se decrete entonces vender por un millon á los cinco años, ¡no antes!	„„1;000,000.
6	Se decrete vender la misma cantidad de tierras en diez años, vale el doble: por quien conoce lo que se pasa en la América del Norte, por quien ha visto este magnífico campo, no hai nada de particular en esto	„„?;000,000.
7	Estas tierras, por tener un nombre, un dueño, unas casas, su camino, ganados, culturas, i minas, luego triplican [al ménos] su valor	„„9;000,000.
8	Las aduanas [importacion i esportacion] de las costas del Sur i Este, las del interior, i el valor consiguiente de las tierras, i ciudades, el vuelo imprimido a todos los ramos de comercio i consumo, vale bien 200,000 ps. al año . .	„„2;000,000.
9	Si el camino lleva el decimo año solamente 500,000 ps. i es poco, representa esa renta un capital de diez millones de ps. que pertenece al pais i pertenecerá luego al gobierno con un beneficio mayor.	„10;000,000.
10	Esas sumas no son enteradas, sino entregadas a mil manos activas, é intelijentes: llevan dos clases de intereses. 1.° de dinero, algunas darán 100 por 100 al año, otras 25, otras 1,000 por 100, como las minas &. 2.° de credito, de bien ser, de riqueza domestica, joyas, muebles &; esto es el interés que llamaré *moral*, es el fin apetecido, como el *credito* esta el principio, proporcionándolo; multiplicaremos por 10 ¡al menos!	„„„„„„„„0.
	Suma total, ¡cuatrocientos veinte millones de $.!	420;000,000.

—— Esto es matemático, i cálculado al mas corto; sí, aquí está

® Biblioteca Nacional de Colombia

verdaderamente ¡LA SALUD DE LA REPUBLICA! Dichoso quien lo proclamó primero, i mucho mas dichoso todavia, quien tendrá el poder i la voluntad de realizarlo.

La fuente inagotable de esta riqueza nacional es mantenida pues por la riqueza territorial, la industria granadina i la plata ajena; i el proyecto proporcionándola, osaré decirlo aunque proyectador, es maravilloso por la facilidad de su realizacion, la sencillez de sus medios, i el monton prodijioso de sus recaudos— diez leguas de un sencillo camino—200,000 ps.—un año,—i por la mañana 100 al ménos, i quizá 1,000 por 100 de ganancia. Todo eso se resume en algunas verdades.— No hai camino, se necesita uno, i se lo necesita hoi, aunque cueste mucho ó poco, que produsca poco ó nada; es un deber urjente para el gobierno, es un derecho innegable para el pais;—esto es la *sola* prenda de su fraternidad;—este camino produce rentas, i particulares ayudan al gobierno;—estas rentas son asentadas sobre esto: hai tres lineas de vapores en el Atlántico, una en el Pacífico, que no tiene mas, sino estender su linea; (están fabricándose los vapores necesarios para aprovechar los efectos consiguientes de los primeros,)—el camino es la puente, el guion barato, i monopolista de la proveniencia jeneral de estos vapores, ya está inmensa la ganancia—los vapores del Sur llevan mercancías con los pasajeros i cartas; ganan ellos 100 por 100; no basan luego á la ganancia i al número crecido de los pasajeros, otros vienen—las minas del carbon fosil se trabajan; como en este mar, sobre cien dias, hai cincuenta de calmas ó brisas lijeras, i que los vientos son casi siempre jenerales—todo el comercio se hace por vapor, no se necesita de canal;—el Laberinto es el puerto de arribada de los buques de vela, Panamá el puerto de salida de los vapores, i el camino uniéndoles carga unos, i descarga otros—además este transporta las mercancías del Istmo, de las diversas provincias; se logra todo el comercio del Guatemala; la mitad primero de lo de Guayaquil i Payta; luego el flete por el Cabo de Hornos para estos puntos es mas caro, faltándo los cargamentos de vuelta,—al revés es mas barato por el Istmo, que por fin atrae todo;—concurrido el Istmo las poblaciones inmediatas se estrechan, los estranjeros se detienen, se compran i se cultivan los campos, porque hermosisimos, mas fertiles que en el Perú ó Chile, mas procsimos de Europa, por esto, mas provechosos i por los frutos i por su *salida;* los istmeños son hospitalarios, de un comercio cariñoso i agradable, las muchachas son bonitas, (se necesita escrudiñar al fondo de todo en la economía pública,) ¡i todas estas riquezas se duplican! ¿Este no es verdadero, pronto, seguro,

® Biblioteca Nacional de Colombia

magnífico? ¿esto no sucedio ya? en lo presente pagais al año 50,000 ps. adelantándo vuestra ruina, ¿i no pagareis una vez 100,000 pesos, comprimiendo la ruina, i enriqueciéndoos, como vuestros padres? ¡ellos no esperaron burlados el socorro ajeno!

Pero,—pero—(¡adonde no los hai!), están tratando para un canal—bueno, el camino le economisará 20 por 100 por los fletes, los víveres, los obreros &, i los transportes; i por este motivo será mas rápida la fortuna del camino, como la efectuacion del canal—Pero ¿abierto el canal que hará el camino?—hará la dicha del pais, pues concurrencia; ¿jamas no lo habeis reparado? ¡*hundirá el canal!*—por la fuerza—el camino tiene toda la proveniencia de los vapores del Atlántico i de todo lo que hai que cargar i descargar para los vapores del Sur i el cabotaje; por su barata conduccion de tierra, por su recurso del rio, su canal natural ¡Dios ha sido de este el magnífico i liberal empresario!, el camino puede bajar sus precios á medio peso la tonelada, ganando mucho, llevándola en un dia; ¿i no se necesita casi una semana para el canal? ¿i puede bajar á este precio? ¿su sola ventaja no es sino de no desembarcar las mercancías? ¡sirve el si hai que desembarcarlas?, ¿por estos motivos no pierde al ménos la mitad de los recaudos? ¡sele concederá el monopolio al canal, hecho él para los solos estranjeros, aprovechable á ellos solos! ¡cuando solos i por la mañana, pueden aprovechar su suelo los istmeños,—¡enriquesiendose! se les desheredará de su derecho natural, dándole por ser bueno, á mano estranjera! pues tratais hoi á Panamá, como un cadaver, ya casi est , ¡pero resucitara mañana rico i firme!, i le habreis preparado una revolucion contra los estranjeros; ellos por haber gastado, ecsijirán beneficios, estos los revendicarán, como suyos, por ser dueños del suelo, no haciendo caso de estos gastos innecesarios.

Se consulte pues el interés propio, presente del pais, i no las vanas comadrerías que vuelan desde Europa, dispertadas estas por el ciego amor de lo maravilloso, i saboreadas por los engañosos anuncios de los empresarios. Hoi, el mundo científico está en alerta, bajo la fé de este librito que refutaré concluyendo. Los documentos que daré me han sido comunicados por el Señor Courtines; sin ser estos *enteramente positivos*, pues que no son concluidos los trabajos, sin embargo bastan para el objeto.—Elojiaré una vez este amigo i compatriota por su sabio proyecto de *alimentacion*, consistiéndo en un gran canal de recinto, que enredaría unos altísimos montes, cuyas aguas conservadas mantendrían un resevorio de ochenta millones de métros cúbicos de aguas.—Estos magníficos conceptos por desgracia son aquí irrealisables, i créo

® Biblioteca Nacional de Colombia

mas probable, que será este Señor, ántes, i con mas provecho para el pais, la clavija del proyecto que propongo.—El librito en referencia dice (textual): 1.° que los calculos del Señor Lloyd han sido verificados por el Sr. Morél, *calificado* famoso injeniero Francés, i que este encontró una linea adonde no hai sino 11 metros de altura. Esto es falsisimo, el Sr. Morél no es injeniero, i no se da por tal; niega su participacion al libro, pues que hai usurpacion de título, i endoso de una absurdidad—si, ignorantisimos, no habia mas que 11 metros de altura sobre 15 leguas, las aguas pluviales i fluviales no tendrian derramamiento, el pais *sería una Ciénega*, i el canal pues mucho mas dificultoso—hai como 110 metros: 2.° ¡costaría el canal 3;475,009 ps.! leeis 18 millones, sin las embocaduras, i con ellas i los intereses perdidos 40: 3.° llevaría 764,618 ps.—la sesta parte: 4.° los trabajos están en curso de ejecucion, es falsisimo, ni una pulgada se ha hecho: 5.° el canal habrá 25 millas de largo; son 25 *leguas*: 6.° ¡hai 4,000 obreros matriculados, ni uno hai! 7.° la compañía Salomon es asistida por la casa de banca Baryng, i compañía; este ha sido desmentido públicamente &, &. ¿Comprendeis ahora, Sres. porqué ocultan en el Istmo un libro escrito sobre el Istmo? ¡Aquí está la fuente de este maravilloso que embriagó las compañías científicas i los papeles públicos de Europa, tragándolo á cual mas! ¡que verguenza! Los injenieros franceses han dicho, en frente de mí, a *Bartolo*, que si bajo la fé de estos finjidos planos, de estos absurdos once metros, de este falso injeniero, se hubiera estafado algun dinero, había motivo para perseguir el engaitador cri-mi-nal-men-te. La revista de Edimburgo del mes pasado, dice que este librito ha sido hecho evidentemente al cebo de la buena fé inglesa; añade que le han introducido bajo *su puerta*, no se quien, no se porqué: ¡así, este famoso canal que debe luego conducirnos á la China, hoi está navegándo en los arroyos lodosos de Lóndres, como carteles de enfermedades secretas! Se necesitaba pues un pallazo en esta comedia, i vino á propósito *Bartolo*, tomando el papel; mirais que divertido está, diciéndo que: son disparates los decretos lejislativos de Bogotá, que no caducó por esto el precioso privilejio Salomon; (Cruces, historico) que no había mas sino una familia apreciable en Panamá; (historico), que era prohibido *hablar ó pensar* nada sobre los injenieros franceses: que los granadinos no habian nada que ver en sus trabajos, (discurso oficial); ¡que jamas se hará un canalito! ¡que zoquete!; que quereis, le han prometido su interés en la venta, i por consiguiente está trabajándo en esto, haciéndose tontamente el ajente del ajente; la pobre compañía podrá bien aplicarle, co-

® Biblioteca Nacional de Colombia

mo a su camarada el oso: nada es tan pernicioso sino un ignorante amigo, mejor vale un sabio enemigo.

Aquí están vuestras siete llagas de Ejipto, Señores; aquí está la esplicacion del pasado, la *esperanza* del porvenir; tomais pues el empeño una vez, se construye vuestro camino, ¡i este será la *piedra miliaria*, donde confinará la mayor parte del movimiento comercial i civilisador del mundo! ya por el vapor se atraviesa el Atlantico, este mar del Sur le es mejor proporcionado todavía; aquí sobre todo, es el que preparará el *novus ordo* prometido á estos paises.— ¡Si!, dando el gran reloj de la eternidad las diez i nueve horas, pasó el tiempo de este canal i vino lo de la navegacion por vapor: á las décima sesta i décima octava centurias, la ambicion universal de un Carlos V. podía bien cortar este nudo gordiano, ó podia romperse el solomo de este monstruo, acostado por en medio del orbe, bajo las toneladas de oro de los reyes absolutos de la vieja España, pero *volaverunt* imperadores i galeones: hoi la lei universal, el rei absoluto, es el INTERES: este intenta á la ganancia i no á la prodigalidad: lo posible i lo apetecible por el, no es cortar, á gran costo, las dificultades, sino resolverlas con industria; sigueis pues la lei del tiempo; contais sobre vosotros mismos; hai locura i verguenza esperando el ayudo ajeno; i os recordais la soberbia máxima del Pueblo-Rey:

. . . . . *Sua dextera cuique est*
et Deus Omnipotens . . . . . .

ERRATAS LAS MAS NOTABLES.

Pajina 5. Linea 9. dice, pasarán; lease: pasan.—Paj. 10 L. 2 lease: como un desafio de Dios al hombre.—Paj. 12 L. 3, se quita: *de rios* [en el cálculo siguiente, se necesitaria dos veces 64 esclusas por 194 metros 16 *centimetros*, se olvidó decir que se tomaba la mitad; segun el cáleulo de los injenieros franceses: habría 64 ó 70 esclusas; la de Cherbourg, de parecida dimencion costó 100,000 ps.]—Paj. 12 L. 33, 200 buques lease 300, el cálculo sigue con este número.—Paj. 20 L. 42, 16 *decimetros;* lease centimetros.—Paj. 24 L. 9, *wagon.* esto es el coche particular á los ferrocarriles.—Paj. 25 L. 36, error de cifras; el flete de New-Orleans, es de 4 á 10 $, i 10 por 100; la aseguranza es de 1 i 1/4 á 1 i 1/2. [Documentos oficiales en mi poder, como todos los indicados]—el flete de Guayaquil es de 22 á 25 $, la aseguranza es de 2 i 3/4; con aumentacion de 50 á 100 por 100 para los granos, i deminucion de 25 á 50 por 100 para las materias preciosas & &. &. por fin como obra literaria, esta es i no puede ser sino ridícula; padeciendo solo el amor-propio del autor, [quizá hubiera sido mejor en Francés]; servirá al ménos como indicacion de una obra industrial, MAGNÍFICA, aprovechándola el pais; esto es serio.—

Impreso por J. M. Bermudez:—Panamá á 3 de abril de 1844.

® Biblioteca Nacional de Colombia