

DIARIO OFICIAL.

Año XXIV.

Bogotá, miércoles 9 de Mayo de 1888.

Número 7,376.

CONTENIDO.

Table listing various government sections and their page numbers, including Poder Legislativo, Poder Ejecutivo, and Poder Judicial.

ni permitir que persona alguna emprenda la apertura de un Canal, ó la construcción de otro Ferrocarril, sin acuerdo ó consentimiento de la dicha Compañía; pero quedó establecido que el derecho de ésta para dar su consentimiento no se extiende á que pueda oponerse á la construcción de un Canal á través del Istmo, sino solamente el derecho de exigir un precio equitativo como indemnización por los daños que pueda causar al Ferrocarril la concurrencia ó competencia del Canal. El Gobierno quedó autorizado para calificar de equitativa ó no equitativa la indemnización, debiendo someterse, en el último caso, á un arbitramento. en New-York ó Panamá, la fijación definitiva del precio de la indemnización, y correspondiendo por mitad este precio á la República y á la Compañía del Ferrocarril. Por otra parte, el artículo 3.º del contrato de 20 de Marzo de 1878, modificado por la Ley 28 del mismo año, establecido que los concesionarios para la apertura del Canal interoceanico deberían entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril, ó pagarle una indemnización en los términos previstos por el artículo 2.º del contrato de 1867, si el trazo del Canal pasa de un Océano á otro al Oeste y al Norte de la línea derecha ideal que junta el cabo Tiburón á la punta Garachiné. Según estas estipulaciones, la Compañía del Ferrocarril pudo ó no exigir una indemnización, pero á la República le quedaron además el derecho de declarar ó no equitativa esa indemnización, y el pedir y recibir para sí la mitad de ésta. En cuanto á la Compañía del Canal, ella pudo también, ó entenderse amigablemente con la del Ferrocarril, es decir, sin exigir indemnización alguna, ó pagar á ésta una indemnización en los términos del contrato de 1867, esto es, previa calificación de equitativa ó no por el Gobierno de Colombia y consiguiente partición de ella entre éste y la Compañía del Ferrocarril. Pero las cosas han pasado de otra manera, como es sabido: porque la Compañía del Ferrocarril para eludir el cumplimiento de la obligación que habia contraído de dar á la República la mitad de la indemnización, vende á la Compañía del Canal, que compra con propósito semejante, la mayor parte, ó la totalidad de las acciones, y traspassa la administración de la empresa del Ferrocarril á la Compañía del Canal, no al precio que esas acciones tenían naturalmente, ni por favorecer con generosas condiciones los intereses de ésta, sino por precios superiores en mucho á los del mercado, que incluyen en una forma velada el precio de la indemnización, y para excluir de toda participación en este precio al Gobierno de la República, que era el definitivamente perjudicado como dueño del Ferrocarril al espigar el privilegio, del cual la Compañía del Ferrocarril ha sido y es simplemente usufructuaria. En esos hechos se funda el derecho de la República de demandar la mitad de la indemnización tantas veces citada, á la cual se refiere el artículo 1.º del proyecto de ley que adiciona la 13 de 1866, que es materia de este informe; y si en algún asunto de interés público ha sido uniforme la opinión pública, ha sido en reconocer la existencia de ese derecho de la República, como pudo observarse en 1883, por el juicio de la prensa, del Senado de Plenipotenciarios y de ilustrados juristas llamados á emitir dictamen. En la misma época, un bien meditado artículo de El Correo Mercantil de esta ciudad, demostró que la parte de indemnización correspondiente á la República por la venta de las acciones del Ferrocarril de Panamá no podría ser menos de \$ 6.000,000 en oro. El Gobierno, en las instrucciones dadas al Sr. Colunje para el desempeño de su comisión, expuso entonces que no se exigiera á la Compañía del Canal una indemnización de menos de \$ 4.000,000. Sea cual fuere el precio de esa indemnización,

las necesidades actuales de la República permiten que la cuestión se transeija, y á cambio de darle solución definitiva, recibir en estos momentos, no la cantidad precisa, sino una menor, que en tiempos más próximos la República consideraría inaceptable. Por el artículo 4.º del contrato de 1867, la Compañía del Ferrocarril de Panamá reconoció á la República una renta anual de \$ 250,000, oro, hasta el fin del privilegio; y agregó que de esta suma se separarían durante veinte años \$ 25,000 para el extinguido Estado de Panamá. Esta suma se ha separado, efectivamente, en los términos expresados; y si bien es en sí misma un recurso exiguo que en poco atenúa la gravedad, realmente considerable, de la situación fiscal, puede ser un recurso utilísimo si sirve, como el Gobierno lo desea, de garantía del empréstito extranjero, ó si se destina más bien al pago de los intereses y á la amortización del mismo empréstito. Lo mismo puede decirse de la de \$ 10,000 que debe recibir la República según el contrato de 22 de Octubre de 1880. Tales son las disposiciones del proyecto ya aludido, presentado por el Ministerio del Tesoro á la consideración del Consejo. Si no comprendo inexactamente el objeto de estas autorizaciones, propúese el Gobierno, más bien que afectar ciertas rentas y comprometer á la República en obligaciones que pudieran ser onerosas, haciendo uso de las facultades que le da la Ley 13 de 1866, reducir los límites de la operación, ofreciendo solamente la garantía de ciertas rentas que figuran como partidas de último orden en nuestro Presupuesto. Aunque ese propósito fuera el de agregar nuevas garantías á la operación que autoriza la ley citada, no estaría menos justificada. Un empréstito no es intrínsecamente bueno ó malo. Es bueno cuando, presindiendo de las condiciones en que se contrata, se le destina en cualquier forma al incremento de los intereses de la Nación. Es malo, si trae sobre el país nuevas obligaciones y se invierte en la satisfacción de las necesidades á que ordinariamente atienden las rentas nacionales. Su ventaja obstece también á estos límites, porque por grande que sea el capital que se recolecta, los intereses no serán una carga excesiva si el producto del empréstito desarrolla en mayores proporciones la producción del país, que sirve de norma en el cálculo de las rentas públicas. No sería difícil demostrar que la consecución del empréstito, en las circunstancias actuales, es un acto que respondería á las exigencias del comercio y la industria del país y no una providencia fiscal. El Gobierno vive con el papel-moneda, como vivió en los tiempos de la circulación metálica. Los particulares no están en el mismo caso. El uso de la moneda fiduciaria, en lugar de la moneda metálica, introduce perturbaciones en los cambios, limita el uso del crédito particular y, si bien acelera las operaciones mercantiles, determina transitoria alza en el valor de ciertas cosas. Expuestos, además, á una perturbación del orden, que cualquier día estalla, aun sin antecedentes claros, el país, reducido á la circulación fiduciaria, sufriría profundo trastorno. La conveniencia de amortizar el papel-moneda, que vino impuesto por la necesidad, y, por lo mismo, ha sido necesario eje de las transacciones, una vez agotadas las especies metálicas,—ha sido reconocida por la ley, y recientemente, por decreto en que el Gobierno designa á ese efecto cierta cuota de la renta de Aduanas. Os pido, en consecuencia, que déis segundo debate al proyecto de ley que adiciona la 13 de 1866.

INFORME DE UNA COMISION. Honorables Delegataros. El Consejo Nacional, al privar al Sr. General Eliseo Payán de la Vicepresidencia de la República, que-le habia conferido con noble confianza el año de 1885, cumplió, seguramente, con un alto deber de patriotismo, pero no declaró que aquel distinguido ciudadano era indigno del reconocimiento público. El Sr. General Payán se apartó del camino político trazado por el Jefe de la Regeneración y aceptado por el Partido nacional, é hizo, por lo mismo, imposible su permanencia en un puesto que lo colocaba en capacidad de perturbar la marcha tranquila del país, al propio tiempo que la consolidación de las nuevas instituciones. Mas esa conducta, por muy grave que sea, no tiene el carácter de una traición á la causa que el General Payán defendió con su espada en los campos de batalla y ayudó á fundar con sus actos como Gobernador del extinguido Estado soberano del Cauca, en momentos solemnes para la Patria.

El Sr. General Payán como Presidente de la República en los primeros meses del presente año, no fue fiel al Programa regenerador en puntos sustanciales, hoy indiscutibles; y en virtud de inconsecuencias inesperadas,—fruto, á nuestro juicio, de ambiciones extravaviadas, más bien que de propósitos de deslealtad,—dió lugar á una reacción que si no hubiera sido contenida con firmeza y habilidad, habria, acaso, comprometido la paz y hecho estériles los esfuerzos y sacrificios empleados para salvar el país de la anarquía en que lo sumió el radicalismo revolucionario con sus inconscientes teorías, y establecer un Gobierno serio y respetable, basado en los principios de justicia, orden y libertad. Pero los servicios prestados por el Sr. General Payán son de tal modo importantes, y sus títulos á las consideraciones de la Nación tan claros y auténticos, que no podríamos desconocerlos sino olvidando que la gratitud es una de las virtudes que más honran á los individuos y á los pueblos. Las inconsecuencias y los errores de los hombres públicos, dan derecho á los que tienen la responsabilidad de los acontecimientos y han contraído el compromiso de velar por la seguridad social, para imponer severos castigos; pero esto no los releva del deber de ser gratos á los beneficios recibidos de esos mismos hombres, especialmente si las faltas por ellos cometidas emanan de alocuciones pasajeras, fomentadas por pérdidas amargas. Es lo que se refiere al Sr. General Payán, ya hemos usado de ese derecho, con dolor pero sin vacilaciones; en algunos casos con este deber, despreciando edios y antiqñatías personales, si por desgracia existieren, pues así lo piden la justicia y nuestro propio decoro. El Sr. General Payán ha terminado su carrera política, como miembro del Partido nacional; mas sus glorias de Amalme y Santa Bárbara viviran siempre en la memoria del país. Hagamos á ellas el homenaje que merecen, poniendo al abrigo de las eventualidades de la instable fortuna, los últimos días del abnegado y valeroso guerrero caucano, que siendo generosos y leales apareceremos también justos. Por estas consideraciones, que esperamos acogeréis con vuestra acostumbrada benevolencia, apoyamos con el entusiasmo del reconocimiento la medida que sobre recompensa al Sr. General Payán ha propuesto el Gobierno, interpretando el sentimiento general y elevándose á la altura de la dignidad de la República, y os proponemos: “Dése segundo debate al proyecto de ley por la cual se concede una remuneración vitalicia.” Bogotá, Mayo 5 de 1888.

HH. Delegataros. CARLOS CALDERÓN R. Bogotá, Mayo 5 de 1888. HH. Delegataros. ANTONIO ROLDÁN—J. F. INSIGNARES S.

Poder Legislativo.

ONSEJO NACIONAL LEGISLATIVO

LEY 41 DE 1888 (5 DE MAYO).

sobre introducción de moneda á la ley de 0,535. El Consejo Nacional Legislativo

DECRETA:

Artículo único. Autorízase al Gobierno para que, desde la publicación de esta Ley, permita la introducción por las Aduanas de la República de toda moneda legítima á la ley de ochocientos treinta y cinco milésimos (0,835). Dada en Bogotá, á cinco de Mayo de mil ochocientos ochenta y ocho. El Presidente, JULIO E. PÉREZ.—El Vice-presidente, JORGE HOLGUÍN.—Los Secretarios, Manuel Brigard—Roberto de Narváez. Gobierno Ejecutivo—Bogotá, Mayo 5 de 1888. Publíquese y ejecútese. (L. S.) RAFAEL NUÑEZ. El Ministro de Hacienda, FELIPE F. PAJÚ.

INFORME DE UNA COMISION.

HH. Delegataros. Por el artículo 2.º del contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1860, se modificaron los términos en que la República concedió privilegio á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con exclusión de cualquiera otro Ferrocarril ó Canal marítimo que comunique los dos Océanos. Quedó estipulado que la República no podría, durante el tiempo del privilegio y dentro de cierta zona, emprender por sí,