

CANAL DE PANAMÁ

Traducimos a continuacion el informe del Consejo de Administracion de la Compañía nueva del Canal de Panamá, leído en la reunion jeneral ordinaria del 28 de Diciembre de 1897.

SEÑORES: Os habeis reunido en asamblea jeneral ordinaria, conforme el artículo 36 de los estatutos, para oír el informe del Consejo de Administracion sobre los negocios sociales i estatuir sobre las cuentas del ejercicio de 1896—1897.

Vuestros Comisionados han suministrado datos i detalles suficientemente extensos acerca del balance i cuentas cerradas en 30 de Junio de 1897. No creemos, pues, que debamos revisarlos. Agregaremos a su informe una simple observacion, tocante a la entrega del tercer cuarto sobre las acciones.

Como lo habiamos previsto i el balance lo indica, guardamos en caja actualmente casi todas las sumas que se debian de aquella tercera cuarta parte.

I.

Antes de ocuparnos en los estudios i trabajos que proseguimos a fin de terminar el canal, creemos de nuestro deber, como en los años anteriores, referir la situacion de la Compañía del Canal de Panamá.

Se han realizado las esperanzas que teniamos ántes de vuestra última reunion. Los beneficios netos de la Compañía se han elevado, en nueva progresion por el año 1896, a \$ 545,684, contra \$ 62,944 en 1895, sea un aumento de \$ 482,740.

Tan satisfactorios resultados se deben a causas que ya hemos indicado en parte.

En efecto, espusimos en nuestro informe precedente las bases del acuerdo celebrado entre las Compañías del Ferrocarril de Panamá i Mala del Pacifico, segun el cual harian navegar sus buques exclusivamente, la primera en el Océano Atlántico i la segunda en el Océano Pacífico. De consiguiente las pérdidas que la Compañía del Ferrocarril de Panamá sufría, ántes de este acuerdo, para asegurar i mantener el servicio de sus líneas de navegacion en los dos Océanos, terminaron con las competencias que los causaba. Además, los trasportes en la línea del Atlántico han tomado tal desarrollo, que los ingresos se elevaron un 37% sobre los del año 1896.

En segundo lugar, gracias a la mejor organizacion de los servicios i a direccion mas severa de las operaciones en el Istmo, se han podido realizar notables economías sobre los gastos propiamente dichos de la explotacion del ferrocarril.

Pero, como dijimos en el año último, se produjo cierta disminucion en los ingresos totales de la Compañía, por las causas que ya indicamos, el apocamiento de cambios en las dos costas de los Estados Unidos i la escasa cosecha de café de Centro América.

A estas dos causas accidentales agrégase otra mas jeneral i mas importante: la reduccion progresiva de los medios de transporte de 15 a 20% en 1896 i que es inevitable, para que la del Istmo pueda luchar con ventaja contra los ferrocarriles transcontinentales i la via marítima del Estrecho de Magallanes.

Tambien el Consejo de Administracion de la Compañía del Ferrocarril de Panamá fué inspirado por sabia prevision cuando resolvió hace dos años la creacion del puerto de La Boca. Las instalaciones proyectadas aseguran mas rápidamente i con ménos gastos la conservacion de las mercaderías, lo que podrá facilitar una reduccion de las tarifas de tránsito.

Los trabajos del puerto concluirán próximamente. Comprenden un muelle metálico de 300 metros de longitud, unido por un dique a la vía férrea i que se afirma en pilas cilíndricas de albañilería encla-

vadas en la roca por el procedimiento del aire comprimido. Actualmente la tablazon del piso mide 270 metros i solo falta por construirse una pila.

Se ha abierto una hoya de 14 hectareas, destinada a las evoluciones de los buques, frente al muelle, de profundidad suficiente para que aquellos permanezcan a flote a todas horas de la marea. Arribarán a esa hoya i al muelle por el canal marítimo que se ha dragado a la profundidad necesaria.

Según el estado actual de los trabajos i salvo accidentes imprevistos, el muelle será concluido en Febrero próximo. Falta completar los dragajes i desescombros, construir una estacion i colocar los rieles de comunicacion con la ciudad. En tales condiciones, es permitido esperar que el muelle de La Boca estará concluido a mas tardar, en Junio de 1898.

De todos modos, antes de emprender la explotacion del puerto, debe celebrarse un arreglo entre el Gobierno colombiano i la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Con tal objeto, el Consejo de Administracion de dicha Compañía ha enviado uno de sus miembros a Bogotá. Las negociaciones de que fué encargado aún no han surtido efecto.

Ya hicimos conocer el año último por qué motivos i en cuales condiciones consentimos en ejecutar por cuenta de la Compañía del Ferrocarril de Panamá los trabajos del puerto de La Boca. Se prosiguen éstos con regularidad i serán concluidos en plazos comparables a los que se hubieran exigido en Europa para la conclusion de trabajos semejantes; i sin embargo, se trata allá de trabajos que, parte la mas importante como desescombrar y hacer cimientos por el aire comprimido, son delicados i difíciles. Débese agregar tambien que se han ejecutado en la rejion que tiene fama de ser la mas insalubre del Istmo. Por eso debemos notar que su completa realizacion es una enseñanza preciosa i al mismo tiempo demostracion segura para el porvenir.

Nos falta hablar de la conversion de obligaciones del 7% de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Al esponder, en 1895, los compromisos financieros de esta Compañía, dijimos que no se habían constituido las reservas suficientes para asegurar el reembolso de dichas obligaciones al cambio fijado para el 10 de Octubre del presente año. Hemos participado, en este respecto, de las graves preocupaciones del Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Panamá i no hemos prescindido de hacer esfuerzos para remediar una situación sobre cuyos peligros es ahora inútil insistir.

Para retirar de la circulación las obligaciones del 7%, la Compañía del Ferrocarril de Panamá emitió nuevas obligaciones al 4½%, cuya suscripción tuvo lugar en Nueva York el mes de Setiembre último i que fué cubierta con creces. Este triunfo se obtuvo a pesar del bajo interés que disminuyó notablemente los cargos anuales de la Compañía del Ferrocarril de Panamá i demuestra que su crédito está sólidamente establecido.

Agregamos que los productos de explotación del ferrocarril i su línea de vapores permite esperar, por el primer semestre del año en curso, resultados tan satisfactorios como los de 1896.

II.

Hicimos en nuestro informe a la última asamblea indicaciones sumarias sobre las múltiples operaciones i trabajos especiales a que dieron lugar en 1896, los estudios necesarios para la elaboración del canal de esclusas.

Presentíamos entonces que los estudios se aproximaban al fin. Para demostrar el interés de nuestras nuevas investigaciones creemos ahora de nuestro deber dar explicaciones aún más detalladas i precisas sobre su carácter, sobre los problemas diversos a la solución de los cuales se aplican, i sobre los resultados obtenidos.

Nuestros estudios, como todos los de este género, asumen dos facetas bien distintas.

La primera comprende las operaciones materiales que han de hacerse en el Istmo para levantar, en el mismo campo de los trabajos,

todos los datos que es esencial poseer a fin de preparar con conocimiento exacto de causa un proyecto razonable de canal i comparar entre sí las diversas continuaciones que se han considerado. Son los estudios preliminares.

No tenemos necesidad de hacer resaltar aquí que su importancia es comparable a la obra misma a que se aplican. Hemos referido tambien las dificultades de todas clases con que tropezamos en el Istmo. Bien que hayamos podido disponer en parte de los datos i documentos que dejara la antigua compañía, no debe causar sorpresa la duración de nuestros estudios sobre el terreno. La antigua compañía, en efecto, hizo desde un principio estudios concernientes a la ejecucion de un canal a nivel. No juzgó útil estenderlos cuando sustituyó al de nivel uno provisorio de esclusas en razon de las disposiciones particulares adoptadas en este nuevo proyecto.

En cuanto a nosotros, habiendo resuelto estudiar completamente los proyectos que merecían exámen, no vacilamos en desarrollar las operaciones sobre el terreno, tanto como nos pareció preciso para alcanzar el fin que nos habíamos propuesto. Hubiéramos creído faltar a nuestro deber procediendo de otra suerte.

La segunda face de los estudios comprende la reunion i coordinacion de todos los elementos recojidos en el Istmo, su exámen profundo, la discusion de las consecuencias que se deduzcan para la resolucion de problemas parciales, i finalmente su adaptacion a la solucion del problema jeneral. Es la concepcion i redaccion de un proyecto simultáneo. Esta es la fase final, síntesis de los estudios: constituye la tarea delicada impuesta al servicio central de la Compañía i para la cual nos hemos apoyado en el concurso constante i en las discusiones luminosas de la Comision técnica.

Hemos justificado, nos parece, de una manera jeneral la importancia i duracion de las operaciones sobre el terreno, que entran en la primera faz de los estudios. Fueron, como lo hemos señalado arriba, mas allá de los límites que les habíamos asignado sobre un suelo tan accidentado como el del Istmo, incompletamente explorado hasta hoy i cuya topografía es mal conocida, produjéronse con frecuencia

las sorpresas en el curso de las operaciones; aparecieron nuevas soluciones, a causa de inesperados descubrimientos, cuando se podían creer terminadas todas las investigaciones útiles.

Así es que el momento de concluir las operaciones de que os hablamos el año último, es decir el relieve del perímetro del lago que ha de crearse en el valle inferior del Chagres, por la ejecución de una barrera en Bohío, encontramos, en el valle de un afluyente de este río, el Río Gigante, una larga depresión que constituirá un emisario natural del lago, a costo demasiado bajo.

Este descubrimiento imprevisto i que lo creemos feliz para la solución de uno de los problemas particulares mas importantes, que suscite la adopción del proyecto que se adopte, nos condujo a emprender en toda esa rejión, difícilmente accesible i cubierta de bosques, nuevas operaciones mui laboriosas i largas.

Háenos parecido igualmente necesario, para completar las operaciones que tienen por objeto la recolección de datos ciertos relacionados con la creación de una barrera en Gamboa, hacer nuevos sondeos e investigaciones especiales relativas a las condiciones prácticas de la ejecución de los trabajos; en una palabra, estudiar todos los problemas técnicos que han motivado la construcción del Canal.

Los estudios complementarios de que acabamos de hablar están casi terminados, i al presente tenemos la satisfacción de asegurar, de acuerdo con la Comisión técnica, que consideramos fáciles de resolver de una manera satisfactoria las dos dificultades principales que ofrece la ejecución del Canal, es decir, la escavación del gran maciso central i el encajonamiento de las crecientes del Chagres.

En estas condiciones i sin haber recibido todos los datos nuevos que hemos creído indispensable recojer aún, podemos, no obstante, fijar las disposiciones principales de los proyectos que era útil estudiar i entre los cuales se hará una elección definitiva. Nos hemos aplicado con el concurso de la Comisión técnica a profundizar, con ayuda de los datos de que disponíamos, todas las concepciones que espíritus razonables pueden, a priori, considerar como susceptibles de ser prácticamente realizadas.

Los proyectos que así hemos estudiado satisfacen a dos concepciones generales basadas en diferentes principios.

En una, la superficie del saetín superior o de partida, estaría colocado a una altura relativamente elevada i por consiguiente, el corte en el maciso central sería relativamente poco profundo. La alimentación del saetín de partida i del canal quedaría asegurada con una toma de agua hecha en el valle superior del Chagres, por medio de una barrera de retención establecida entre la toma de agua i el saetín.

Un proyecto completo se ha forjado siguiendo esta concepción i presenta las siguientes disposiciones características. La diferencia de nivel entre los dos océanos i el saetín de partida es obviada, en cada vertiente, por cinco esclusas de nueve metros de caída. La barrera de retención para la alimentación se ha establecido en el Alto Chagres, a 10 kilómetros más o menos del canal, en un punto llamado Alajuela. Esta barrera determina un lago que tiene por funciones el alcanzar las reservas necesarias a la alimentación i explotación del Canal durante la estación seca i de concurrir parcialmente a la regularización de las crecientes. Una segunda barrera será establecida en el valle inferior del Chagres, en Bohío, creando un segundo lago más grande que el lago superior i que constituye el saetín intermediario de la vertiente atlántica. En este segundo lago termina por completo el encajonamiento de las aguas del Chagres, ya redujera en parte en el primero.

Nos pareció útil estudiar un proyecto basado sobre el mismo principio, pero en el cual, por el acortamiento del saetín superior, se reduciría a cuatro solamente el número de esclusas en cada vertiente.

En fin, hemos considerado, en las dos hipótesis señaladas, la supresión de la barrera de Alajuela i la regadera de aducción de aguas, por la ejecución de una barrera vecina al canal de Gamboa.

En la doble ejecución que necesitaría una profundización más considerable del corte del maciso central, el estudio que se prosigue aporta tres esclusas sobre cada vertiente, con caídas que pueden

alcanzar a diez metros. Una sola gran barrera establecida en Bohío, en el kilómetro 24 del Canal, transformaría el valle medio del Chagres en un vasto lago que constituirá también el saetín de partida del Canal i bastaría al mismo tiempo a la reserva de alimentación i almacenaje de las aguas.

Los diversos proyectos de que acabamos de hablar han sido i serán, a medida que vayan adelantando, sometidos al exámen del Comité técnico que, desde su constitucion, ha seguido regularmente i en todos sus detalles la marcha de nuestros estudios i trabajos i tomado conocimiento de sus resultados. Parece, por consiguiente, que todos los elementos de apreciacion i comparacion que hemos reunido, nos permitirán formular próximamente, sobre todos los proyectos, conclusiones definitivas.

III.

Desde vuestra última reunion la Comision técnica tiene otro individuo. Nos felicitamos de haber conseguido la colaboracion del señor Jeneral Abbott, del cuerpo de ingenieria militar de los Estados Unidos, cuya competencia en materia de trabajos hidráulicos es universalmente conocida.

Nos ocupamos también de agregar algunos ingenieros franceses i extranjeros a la Comision técnica, la cual, así completa, enviará al Istmo, a principios del año próximo, una delegacion de varios de sus miembros, para estudiar sobre el terreno las cuestiones que se contraen a los proyectos i ejecucion del Canal.

Os asociaréis, ciertamente a los agradecimientos que dirijimos a la Comision técnica por el celo i abnegacion con que cumplen sus deberes.

IV.

Espusimos en nuestros informes anteriores el objeto de los trabajos en curso en los macizos de Emperador i Culebra. Las constan-

cias que hicimos respecto a la naturaleza i buena contextura del terreno, nos han probado que será posible bajar el corte definitivo mas profundamente de lo que al principio se habia pensado.

Ademas se han seguido haciendo observaciones regulares sobre la utilizacion i rendimiento del material en los diversos modos de escavacion i trasporte de los escombros i en fin, sobre el precio de los terraplenes.

El año pasado hablamos del ensayo de trasporte de escombros por medio del agua bajo presion: tuvimos que abandonarlo, pues sus resultados no eran satisfactorios. En cambio, los trabajos de saneamiento i consolidacion de la parte pantanosa de Cucaracha, han sido terminados a nuestra plena satisfaccion.

Os indicamos en el informe pasado las condiciones jenerales de la organizacion de talleres e instalaciones que habíamos hecho, así como la de los trabajos ejecutados con tal objeto en 1896.

Esta organizacion no sufrió modificaciones escenciales en 1897. En el curso de este año los trabajos continuaron con toda la actividad que fue posible darles. Los resultados acusan un sensible adelanto sobre los años anteriores.

El cubo estraído en 1897, i estimando la produccion probable de Diciembre igual a la de Noviembre, será de 960,000 metros por lo menos, lo que hará subir el cubo total en 31 de Diciembre de 1897 a 2.000,000 de metros, poco mas o menos.

En el macizo de Emperador que se estiende sobre seis kilómetros de lonjitud, la cuenta asignada a la superficie de la cuenta preparatoria alcanza ya, mas o menos a cuatro kilómetros. En el macizo de Culebra, la profundidad media de la escavacion desde la reanudacion de los trabajos por nuestra compañía es de 20 metros i, si se considera el conjunto de los trabajos ejecutados en Culebra por la antigua i nueva compañía se encontrará que el corte actual tiene una profundidad de 45 metros mas o ménos.

Para registrar i verificar las operaciones i los resultados que mas arriba se indican, el Director jeneral de la Compañia i el Director de los estudios i trabajos fueron al Istmo a principios de este año i se

preparan a regresar próximamente. Las constancias i observaciones hechas, juntas a los documentos suministrados por los servicios del Istmo i completados con el parecer de la Comision técnica, sirven de base a los conclusiones que acabamos de indicar.

A pesar de todos los datos que poseemos sobre las condiciones de ejecucion de la gran zanja, hemos juzgado necesario, para fijar mas bien la posibilidad de realizar los proyectos del saetin de partida poco elevado, conocer exactamente la naturaleza de los terrenos que se encuentren hasta 20 metros mas o ménos bajo el nivel medio de los dos océanos. Con este objeto hemos hecho abrir de alto a abajo de la cuneta preparatoria i hasta 20 metros, pozos suficientemente numerosos i aproximados que serán completamente ahondados durante la próxima estacion seca.

Nos referimos el año último a las dificultades que teníamos para el reclutamiento de obreros, así como a las esperanzas que teníamos de superarlas. Al principio fuimos decepcionados. Así no pudo tener efecto el contrato para el enganche de 500 hombres en Trinidad. Por otra parte, los obreros de la colonia inglesa de Sierra Leona, de quienes anunciamos su llegada al Istmo, fueron atacados al poco tiempo de la enfermedad llamada *Beriberi*, cuyos jérmenes trajeron i que se declaró bajo la influencia del clima. Despues de haber ensayado en vano combatir el mal, nos fue preciso, en razon de los peligros que ofrece el carácter contagioso de la enfermedad, repatriar a todos esos hombres.

En cambio, obtuvimos del Gobierno de Jamaica, en el mes de Enero de 1897, la autorizacion, desde mucho tiempo solicitud de reclutar la mano de obra abundante en esta isla. I se hizo inmediatamente una expedicion de 534 hombres.

En resúmen; hemos empleados en los diferentes talleres, por término medio, 3,600 obreros, actualmente reducido a 3,100 por la repatriacion de los oriundos de Sierra Leona, quienes serán reemplazados por otros tantos jamaicanos que nos proponemos enganchar dentro de algunas semanas.

Debemos advertir que, cuando los talleres estén abiertos en toda

la línea, encontraremos mayores dificultades para reclutar la considerable cantidad de hombres que serán entonces necesarios, i por consiguiente debemos procurar, en nuestros programas de ejecucion, reemplazarlos en cuanto sea posible con un material complementario apropiado.

V.

Como en el pasado, hemos atendido con gran cuidado a la conservacion de los inmuebles i del material, defendiéndolo mas i mas contra la accion del tiempo.

Actualmente se hace un ateuo exámen del estado de conservacion i funcionamiento de todo el material aglomerado en el Istmo. Es necesario, en efecto, que conozcamos exactamente, en cualquier momento, el verdadero valor de utilizacion de las máquinas i útiles de toda especie de que podemos disponer para la conclusion del canal.

Avaluaremos al mismo tiempo el gasto aproximativo que exigirá poner en buen estado todo ese material.

En cuanto al material empleado desde hace tres años, ha sufrido naturalmente deterioros mui considerables. La esperiencia nos ha demostrado igualmente que ciertos aparatos no responden a las necesidades de los trabajos futuros.

VI.

Nuestro servicio de propiedad territorial continúa funcionando de un modo satisfactorio.

Gracias al constante apoyo de las autoridades colombianas, cesan de día en día las situaciones irregulares debidas a las usurpaciones de terrenos de nuestra compañía.

En el curso del ejercicio se firmaron 314 nuevas escrituras de arrendamiento, tanto de terrenos como de inmuebles. Cincuenta i cuatro usurpadores de nuestros terrenos fueron obligados a regularizar su situacion; varios recalcitrautes fueron expulsados.

En 1897, el estado sanitario en el Istmo no fué tan satisfactorio como en el año precedente.

Debióse ésto a dos causas principales: primero, una epidemia de beriberi hizo estragos, segun antes dijimos en los obreros traídos de Sierra Leona, lo que aumentó notablemente la cifra de enfermos i ocasionó cierto número de defunciones. Pudimos limitar esta epidemia al campamento especial de los obreros i, por consiguiente, a la partida de ellos desapareció por completo; en segundo lugar, la fiebre amarilla hizo su aparicion a principios del mes de Abril. Felizmente pudo ser combatida a tiempo i fué completamente estinguida hará tres o cuatro meses sin que hubiera ocasionado grandes estragos ni hecho víctimas entre nuestros altos empleados (*classés*) europeos.

Nuestros médicos constataron que la epidemia era accidental i no habia nacido en el Istmo, sino que fué importada por viajeros de Centro América. Causó defunciones principalmente en obreros extraños a nuestra compañía i en quienes las condiciones particulares de existencia ofrecieron mas fácil acceso a la enfermedad.

Para nuestro personal de obreros, el término medio de enfermos tratados en nuestros hospitales se elevó a 3.04%. Murieron 112, unos por causas accidentales i 22 por el beriberi.

Solo tuvimos que deplorar la pérdida de un alto empleado, europeo, cuyo fallecimiento no debe ser imputado al clima istmeño.

Todos los enfermos reciben en los hospitales de la compañía los auxilios mas ilustrados. Nuestros médicos, cuyo celo merece los mayores elogios, encuentran en las hijas de San Vicente de Paul, auxiliares a cuya abnegacion nos sentimos felices de rendir homenaje.

VII.

No cumpliéramos mas que una parte de la tarea que nos habéis encomendado, si limitáramos a las cuestiones de órden técnico el exámen de las condiciones de conclusion del Canal.

Es necesario, primeramente, que sepa el pais si la construccion del Canal es realizable, lo que costará su ejecucion i cuanto tardará.

Nadie entre nosotros debe disimular que nuestra empresa, con su carácter privado, no es posible, no es viable, sino en el caso de que los capitales comprometidos puedan encontrar en sus productos una remuneración suficiente.

Debemos por tanto buscar el medio de determinar el tráfico probable del Canal interoceánico. Esta cuestión, lo sabéis vosotros, ha sido controvertida i ha dado lugar a apreciaciones muy diverjentes. Así, para intentar resolverla con toda la precisión posible i conforme al estado actual del comercio del mundo, nos hemos impuesto como regla acudir a los datos de la esperiencia, ora para avaluar el tonelaje de los buques que tengan que adoptar la ruta del Istmo americano, ora para fijar la tarifa de pasajes en el Canal.

Las conclusiones por presentar relativas al tráfico del Canal de Panamá, tienen importancia capital para el porvenir de nuestra empresa. Hemos querido que sean formuladas por personas igualmente competentes i autorizadas.

Con este objeto solicitamos i obtuvimos el concurso eminente del señor Paul-Leroy-Beaulieu, Miembro del Instituto, quien aceptó la presidencia de una comisión especial de estadística compuesta de los señores Jules Lair, Director de los almacenes jenerales de París; Octave Noel, Administrador de las Mensajerías Marítimas, Georges Michel, economista.

El señor Leroy-Beaulieu i sus colegas se propusieron estudiar desde todos los puntos de vista los hechos económicos que resultarán de la apertura del Canal de Panamá. Algunos meses se necesitan aun para terminar esos estudios tan complejos i redactar el informe que ulteriormente os será presentado. Pero tenemos motivo para creer que se establecerá que un canal interoceánico, en las condiciones que prevemos, tendrá serios elementos de tráfico.

VIII.

Hemos dado a conocer, cada año, los incidentes producidos en los Estados Unidos relativamente al proyecto del canal por Nicaragua.

A pesar de los esfuerzos de los promotores de esta empresa, no ha sido posible, hasta hoy, dar curso favorable a las proposiciones tendentes a que el Estado otorgue una garantía de los intereses.

El Congreso de los Estados Unidos, estimando que las cuestiones técnicas que suscita el proyecto no están suficientemente dilucidadas, ha votado los fondos necesarios para el envío de una nueva Comisión encargada de hacer estudios complementarios.

Esta Comisión que salió para Nicaragua a principios del mes en curso, debe efectuar su vuelta por el Istmo de Panamá, i ha manifestado la intención de visitar nuestros talleres. Les hemos acordado todas las autorizaciones i facilidades necesarias i les reservamos la mejor acogida.

Los resultados de nuestros estudios i trabajos confirman a nuestros ojos la opinión, desde hace mucho tiempo emitida, de que la mejor ruta para el canal americano es la de Panamá, i persistimos en pensar que el Gobierno i pueblo americano encontrarán, tanto en los tratados existentes con Colombia como en nuestra propia ley de concesión, todas las ventajas i garantías que desearan obtener.

IX.

SEÑORES: El año que va a principiar será decisivo para nuestra obra.

Tócanos al término de nuestros estudios i trabajos preliminares. Algunos de vosotros habrá parecido largo el tiempo que les hemos dedicado. Sin embargo, tenemos la convicción de haber permanecido fieles al espíritu i letra de nuestros estatutos i de haber seguido el único método que convenia aplicar para resolver definitivamente las graves i difíciles cuestiones que suscita el problema de la ejecución del Canal.

De acuerdo con el señor Liquidador, concluiremos de constituir en breve plazo, esperamos, la Comisión técnica especial que debe, según el artículo 30 de los estatutos, "fallar sobre los resultados i sobre las consecuencias que resulten de seguir la empresa." Lo

misimo que la Comision técnica, esta Comision enviará al Istmo una delegacion de varios de sus miembros en los primeros meses del año 1898.

El informe de la Comision técnica especial, como el de la Comision de estadística, podrán ser espuestos en un plazo que nos permita convocar una asamblea jeneral extraordinaria, conforme al artículo 75 precitado, en el curso del año próximo.

En esta reunion os espondremos el proyecto de Canal con la comparacion profundizada de todas las soluciones posibles. Conoceréis la opinion del Comité técnico i las conclusiones de la Comision técnica especial. El costo de los trabajos i la duracion de su ejecucion os serán indicados con toda la exactitud que aporten tales evaluaciones. Sabréis en fin, sobre qué tráfico i entradas será preciso contar desde que se abra el Canal a la navegacion. Poseeréis tambien todos los datos necesarios para determinar i justificar las decisiones que toméis.

Cuando hace tres años, nos distéis el mandato de representaros, i vosotros al mismo tiempo os preparásteis a tomar resoluciones definitivas, nos impusimos como un deber estudiar este vasto proyecto de Canal sin prejuicios i prevenciones de ninguna especie.

En nuestras precedentes reuniones os dimos a conocer los resultados de nuestros primeros estudios i os espusimos nuestra confianza en la posibilidad de la conclusion del Canal. Esta ha aumentado todavia por observaciones mas recientes, por pruebas materiales a que han dado lugar los trabajos, por indicaciones favorables que proven las nuevas investigaciones sobre la importancia del tráfico probable por el Canal.

Estamos convencidos de que, participando de esta confianza, nos ayudaréis a hacer penetrar en la opinion pública apreciaciones exactas sobre nuestra obra i a asegurarle así todos los concursos que merece i todos los apoyos con que tiene derecho de contar.

