

Sin embargo el señor doctor Burgos cree con extraña ingenuidad, haber probado que las pérdidas sufridas por el señor Felipe Ramírez y las ganancias que dicho señor ha dejado de hacer, por causa del delito del Conductor C. Smith, importan al año tres mil pesos (\$3.000-00). En tal creencia, cuya sinceridad admiro, pero cuya inexactitud es evidente; y en el cálculo relativo á la duración ordinaria de la vida humana que sirve á dos Compañías de seguros, de los Estados Unidos, la *Nueva York* y la *Equitativa*, para sus operaciones propias, descansa la demanda del señor Ramírez, contra la Compañía del Ferrocarril de Panamá por la enorme suma de SESENTA MIL PESOS (\$ 60.000-00)!

¿ Habrá de sorprendernos que bases tan frágiles se rindan bajo el peso del castillo de oro que ha levantado sobre ellas la lozana fantasía del señor doctor Isidoro Burgos?

XI.

Discurriré ahora sobre lo que el apoderado del señor Ramírez llama *parte moral* de la demanda.

En el escrito en que la propuso se lee lo que sigue, escrito con el hábil propósito de llevar el debate á campo donde la razón pierde su imperio:

“A la verdad, señor Juez, se va á abrir, caso que la Compañía del Ferrocarril lo quiera así, un debate: dos son los contendores: una Compañía rica á costa de Colombia, que ha sido pródiga en la sesión de sus derechos; una Compañía que ha explotado al país, y el pueblo que trabaja, que alimenta esas empresas, de quienes ningún beneficio recibe.”

No es el señor Felipe Ramírez el contendor de la Compañía del Ferrocarril de Panamá en este juicio: es el pueblo que trabaja, que alimenta esas empresas, y que ningún beneficio recibe de ellas!!

“¿ Entiendes, Fabio, lo que voy diciendo?”

Ahora comprendo yo por qué dijo el señor doctor Burgos en su escrito de demanda: “Tengo con-

ciencia de la justicia que me acompaña y de la opinión que favorece la causa que defiende." ¿Cómo no había de ser *popular* la causa del *pueblo*?

No puede decirse que fueron pródigos los hombres distinguidos que celebraron ó aprobaron el contrato de 15 de Abril de 1850, "sobre privilegio para la construcción de un camino de ferrocarriles de un océano á otro por el Istmo de Panamá." La conducta de esos hombres fué cuerda y altamente patriótica. Su liberalidad no fué inconsciente: tampoco fué sacrificio intencional de los intereses de la Nación; no fué ineptitud, ni fué prevaricato: fué fruto único de este noble anhelo: asegurar la ejecución de una obra cuya importancia para la República ha mostrado, con irresistible elocuencia, el trascurso del tiempo!

En honra de esos hombres, y en elogio de su obra, recordaré los antecedentes de una negociación, que el señor doctor Burgos juzga con tanto desdén.

El señor Juan de Francisco Martín, á nombre y por comisión del Poder Ejecutivo de la República de la Nueva Granada, celebró con el señor Mateo Klein, apoderado de las personas de alta posición, que formaron la *Compañía de Panamá*, el 10 de Mayo de 1847, un contrato para la construcción de un ferrocarril por el Istmo de Panamá. En ese contrato se le hicieron á la *Compañía de Panamá*, las más liberales, las más generosas concesiones. Esto no obstante, no pudo cumplir las obligaciones que había contraído, y el contrato de que he hecho mérito caducó.

El 28 de Diciembre de 1848 celebró el señor General Pedro A. Herrán, en Washington, en nombre y por comisión del mismo Gobierno, con los señores William H. Aspinwall, John L. Stephens y

blica—, al 16 de Agosto de 1867, en virtud de lo estipulado en los artículos 30 y 55 del contrato de 15 de Abril de 1850, á razón de \$30.000 al año, más ó menos, término medio \$ 375.000 00

2.º El 16 de Agosto de 1867, en virtud del artículo 3.º del contrato de 5 de Julio de 1867, que reformó el de 1850 \$ 1.000.000 00

3.º Del 16 de Agosto de 1867 al 1.º de Noviembre de 1880, en virtud del mismo artículo, á razón de \$ 250.000.00 al año \$ 3.375.000 00

4.º El 1.º de Noviembre de 1880, en virtud del contrato de empréstito celebrado por el señor S. Koppel con los señores George S. Bowdoin y George T Bliss; contrato por el cual se hipotecó, para garantizar el pago de ese empréstito, la anualidad de \$ 225.000 que la Compañía le pagaba al Gobierno, por 27 años, 7 meses 12 días que expiran en Marzo de 1908 \$ 2.445.000 00

Total \$ 7.195.000 00

A esta suma, recibida casi en su totalidad en ORO AMERICANO (solo se ha pagado en moneda corriente como la tercera parte de los \$ 375.000 que importan la partida número 1.º), hay que agregar :

1.º La de \$ 25.000.00 oro americano, pagada anualmente al Estado de Panamá y al Departamen-

to del mismo nombre en seis años,
1881 á 1886 \$ 175.000 00

2.º Importe en 20 años de la
concesión hecha á los productos
colombianos, por el artículo 20
del contrato de 1867, que calculo
en \$ 10.000.00 oro americano a-
nuales \$ 200.000 00

3.º La tercera parte por lo
menos de la suma de \$ 300.000
oro americano, por la cual la
Compañía del Ferrocarril fué exi-
mida de la obligación que le im-
puso el artículo 4.º del contrato de
1867 \$ 100.000 00

Total \$ 475.000 00

La Nación ha recibido, pues, de la empresa del Ferrocarril de Panamá, de 1855 á 1886, \$ 7.670.000 oro americano !!

Y no debe olvidarse : 1.º Que el Departamento de Panamá continuará recibiendo \$ 25.000 oro americano anualmente, de dicha empresa, por todo el término del privilegio ; y 2.º Que la Nación comenzará á recibir nuevamente en 1908, cada año, \$ 225.000.00, y que entrará en posesión del Ferrocarril, con todos sus enseres, dependencias, máquinas, muelles, & & & al expirar dicho término.

Hemos visto que son ingentes los beneficios *directos*, que la Nación ha derivado de la empresa de Ferrocarril de Panamá. Pues son todavía más valiosos, casi incalculables, los indirectos.

Los últimos valen lo que la existencia del Istmo de Panamá, en un período de veinticinco años. El

Istmo, que disfrutó de prosperidad artificial, de 1849 á 1852, por causa de la emigración de que fué origen el descubrimiento de las minas de oro de California, habría retrocedido sin duda, á la situación en que se hallaba en 1846, si no se hubiese construido el Ferrocarril que une los dos grandes océanos por nuestro territorio.

¿Sabeis vosotros lo que era el Istmo en 1846? En esa época el valor de la propiedad urbana era poco menos que nulo: las haciendas de ganados se vendían por los censos, y los censuarios, en la imposibilidad de pagar los réditos, las devolvían frecuentemente á los censualistas; el comercio exterior era mezquino, y el pueblo vegetaba en pobreza extrema. En 1846 cuando ciertas personas se ponían medias, se pensaba que estaban enfermas ó que se habían confesado! Un hombre muy distinguido que visitó el Istmo en aquella época de decadencia y de ruina, dijo al regresar á la capital de la República: "el que quiera conocer á Panamá que corra, porque se acaba."

Gracias al Ferrocarril de Panamá, concluido en Enero de 1855, cuya conservación y administración ha costado hasta hoy suma que sin duda excede de \$ 20.000.000.00, se mantuvo á cierta altura en el Istmo el precio de los servicios personales, la renta de las propiedades urbanas, el valor de los ganados, & &, y no retrocedimos á la época de triste recuerdo que he descrito con rigurosa exactitud.

De una empresa para cuya realización, que era problemática en 1850, solo hemos contribuido con nuestro permiso para hacer uso inocente de nuestro territorio; cuya ejecución no costó un solo centavo al tesoro público; que ha rendido á la Nación beneficios directos que importan millones de pesos, en oro americano; que ha sido para el Istmo, durante