

LA SITUACION

Desde el mes de diciembre se anunció de Bogotá que para fin del mismo se recibirá el nombramiento de gobernador, y aunque ese nombramiento debía haberse hecho mucho antes, como se hizo el de todas las provincias cuyos gobernadores tenían que concurrir al Congreso, esperamos pacientemente a que el P.E. llenase aquel deber, que para este país ha venido a ser una necesidad imperiosa. Sin embargo, ha transcurrido cuarenta días más del plazo fijado, han venido tres o cuatro correos de la capital, y la ansiedad con que siempre se ha esperado permanece en pie cada vez mayor y cada vez más fundada.

¿Qué es lo que se propone el P.E. en esta demora injustificable? ¿Cree que la medida no es urgente? ¿No encuentra a quien nombrar? ¿O nos mira con tanta indiferencia que poco se le da de que haya o no aquí gobierno?

Verdad es que según la ley, el jefe político se encarga de la gobernación a falta del gobernador; pero además de que los nombramientos interinos, hechos siempre en estos casos, prueban la necesidad de proveer el destino en sujetos a propósito, todos repugnan aquí ejercer las funciones de un puesto tan delicado como es el de gobernador, sabiendo de que un día a otro se ha de llegar la designación de otra persona. Así es que de principios de diciembre a la fecha han desempeñado, o mejor dicho, ocupado la gobernación cinco o seis personas; porque nadie quiere emprender nada sin seguridad de que subsista, y porque ninguno se había propuesto más que llenar la necesidad del momento.

Al fin de todo, es muy probable que venga nombrada alguna persona incapaz, descuidada, sin prestigio o débil, como tantos otros que se han sentado en la silla de la gobernación para vergüenza nuestra durante los treinta años que llevamos de existencia republicana. Pero dicho está, que todo pueblo

merece su suerte, y nadie la merece más que este pueblo condescendiente, sufrido hasta la incuria, indiferente por todo lo que es público, cual si lo público no le perteneciera, y como si su mal gobierno redundase en perjuicio de los tártaros o chinos más bien que de él propio.

Ya basta de tan culpable apatía; que suene alguna vez la hora de las verdades y del patriotismo enérgico. La provincia de Panamá, el Istmo entero se pierden muy pronto para la Nueva Granada y para nuestros hijos, si como una sola cabeza no nos levantamos clamando al Gobierno Supremo que nos atienda, que vigile la dirección de los negocios públicos, y que no confunda una prosperidad material insegura con la marcha de la administración provincial. De nada sirve que el comercio y la riqueza aumenten si no hay un buen gobierno. Sin gobierno no hay seguridad, y sin seguridad la riqueza decae. De nada sirve la riqueza, si el robo se entroniza, y si la vida misma se halla amenazada. Tampoco sirve, si la educación pública apenas se conoce de nombre, si la humanidad no tiene un asilo donde refugiarse en los casos de angustia, si la salubridad está comprometida por falta de aseo, si los derechos no pueden hacerse valer ante los tribunales porque los tribunales se hallan embrazados de mil modos, si la tranquilidad y aún la nacionalidad se hallan en peligro constante porque la guardia nacional sólo ha constado de las leyes y decretos que la creaban, y a lo más de unas cortas listas escritas en un papel; si las autoridades subalternas no cumplen con sus deberes, y todo es incuria, abandono y absoluta indiferencia.

Muchas veces personas notables han querido escribir a aquellos que rodean al primer magistrado de la República, pintándoles nuestra situación y excitándolos a volver los ojos hacia esta porción de la Nueva Granada con interés y con reflexión. Pero se han desanimado al considerar que los gobernantes solo tienen un oído, y es aquel por donde le hablan sus adeptos, sus aduladores, o sus coligados. Oh! si el general López, o cualquiera de sus secretarios pudiesen por un arte mágico trasladarse en una noche a Panamá, y contemplar por sólo veinticuatro horas el estado de los negocios públicos! Tal vez entonces volverían en sí, pensarían en gobernar, y se curarían de esa funesta enfermedad endémica que ataca a los que se hallan en el poder, y que pudiera llamarse manía de conservar la autoridad. Quizá se dejaría entonces de ridículas y extemporáneas cuestiones de candidatura presidencial, y emplearían los dos

años que les restan en asegurar la paz y la integridad de la República. Sí, la integridad, porque ella está amenazada, y sólo una política sabia y vigilante puede conservarla.

Bien se sabe en general cuanto influye un buen gobernador en la marcha de todos los ramos de la administración, pues que nuestras leyes han dado a estos funcionarios más o menos intervención en todo, y porque después del ensanche que ha recibido el poder municipal, de nada sirve que las Cámaras de provincia y los cabildos trabajen con esmero, si sus ordenanzas y acuerdos quedan escritos como si no se hubiesen dado. Pues bien, en ninguna provincia es mayor la necesidad de un gobernador ilustrado, laborioso, pródigo, patriota y enérgico, que en la de Panamá, donde los negocios son tantos y tan complicados, donde siempre han estado laxos los resortes de la autoridad, donde la opinión pública es tan soñolienta y donde todo se halla por hacer en materia de gobierno y de instituciones públicas.

Lejos de nosotros censurar en lo más pequeño la conducta de los ciudadanos que han desempeñado la gobernación en estos dos meses anteriores, ni del que hoy la ejerce. Por el contrario, creemos que ellos han hecho lo que las circunstancias les permitían, y contrayéndonos al actual encargado, es de sentirse que sus conocimientos sean iguales a sus buenos deseos. A nadie puede pedirse más que lo está en sus facultades hacer; y aun sería extraordinario que una persona educada para negocios de comercio o de campo, tuviese el gran caudal de luces que sobre las leyes, la ciencia administrativa, el derecho de gentes y otras materias, se necesitan en el importante puesto de gobernador de una provincia litoral, llena de extranjeros, de transacciones de todo género y expuesta a muchos peligros de que sólo la habilidad y la prudencia pueden salvarla sin desdoro de la dignidad nacional.

Las dificultades con que ha tenido y tendrá que tropezar el gobernador de Panamá nacen de muchas causas complicadas; pero la apatía, incapacidad o desidia del P.E. tienen la mayor parte en ellas. Así, por ejemplo, para que el gobierno sea una cosa real en cualquier país del mundo, se necesita que sea respetado, que sus mandatos se cumplan, y que la administración de justicia civil y criminal no sea una simple y embustera promesa hecha por las leyes, sino un hecho palpable y sentido por todos los que de él tienen necesidad. Ahora pues ¿qué ha hecho el P.E. para dar fuerza y respetabilidad al gobierno en esta pro-

vincia; y qué ha hecho en favor de su detestable administración de justicia? Se le ha pedido un cuerpo de tropas que sirva de apoyo a las autoridades y evite el que sean vejadas o despreciadas, y el cuerpo de tropas no ha venido. Aquí hay unos ciento cincuenta soldados, que apenas bastan para las muy precisas necesidades, y que siempre se están sacando o pretendiendo sacar al camino de Cruces, en dónde deben trabajar como zapadores; siendo el resultado que ni la guarnición está completa y segura, ni el camino se trabaja, por la muy sencilla razón de que los hombres no pueden bilocarse, ni multiplicarse a voluntad. Uno de los dos servicios que de ellos se demandan se presta mal, cuando no son ambos, que es lo que aquí sucede. Toda guarnición que no sea de trescientos hombres bien tratados, bien disciplinados, a quienes no se permita cargar ni en la ciudad ni en el camino, y que estén siempre a disposición de las autoridades, sin traerlos ni llevarlos fuera de la ciudad a trabajos incompatibles con el servicio militar es inútil, y sólo sirve de dar una idea mezquina y ridícula de nuestro ejército.

En materia de policía y de administración de justicia, la Cámara provincial arbitró algunos medios que dependían del P.E. Decretó sueldo para un segundo juez letrado, cuya creación se encargó al gobernador la pidiese al P.E., si creía que no estaba en las atribuciones de la Cámara; y ordenó que el gobernador solicitase del mismo P.E., el establecimiento de un cuerpo de policía conforme a la ley de la materia, pagado por la Cámara. No sabemos si el gobernador cumplió con el deber que le imponían estas ordenanzas, y por tanto el cargo no se adjudica definitivamente a uno u otro mientras no sepamos la verdad; pero en todo caso ¿no ha visto el P.E. publicadas las ordenanzas en donde constaba el deseo de la Cámara, y la apropiación del gasto para el juez y para el cuerpo de policía? ¿Por qué no ha ocurrido prontamente a una necesidad de que tenía conocimiento? Porque seguramente los SS del gobierno supremo estarían muy ocupados en la Sociedad Democrática discutiendo acaloradamente quién debe ser el presidente de 1853.

Deseamos que nuestras intenciones y el espíritu de estas quejas no sean mal interpretados, y que sólo se les dé la extensión que nosotros mismos les damos. Nadie está más persuadido de que el congreso y el P.E. han hecho mucho, muchísimo por nosotros con las leyes de los dos últimos congresos; pero de nada sirven esas leyes si no hay administración si no

hay eficacia y respetabilidad en el gobierno de la provincia, si el aumento de la riqueza, de la población y de los negocios que les son consiguientes, hacen más difícil la marcha de unas autoridades sin medios de acción y abandonadas a sí mismas, sin el apoyo que todavía nuestras leyes hacen venir del centro de la República. El incremento de la prosperidad trae consigo un incremento proporcionado en las tareas del gobernante, y en un país donde las leyes fueron hechas para circunstancias distintas, la necesidad de un buen nombramiento de gobernador se ha hecho más y más imperiosa. Un buen gobernador puede hacer mucho, puede asegurar a la Nueva Granada la posesión del Istmo; pero uno malo por su ineptitud o debilidad, puede engendrar la desesperación y tras ella los trastornos. Ya la parte americana del distrito de Chagres, que nosotros llamamos **Furnia**, y que los extranjeros llaman con mucha formalidad **American Town** (ciudad americana), es en efecto una población independiente de las autoridades de Chagres, y por consiguiente de la Nueva Granada; una ciudad hanseática ni mas ni menos que Hamburgo y Lubeck, donde se administra justicia por su propia cuenta y riesgo sin contar con nuestros jueces ni con nuestros códigos, y donde hay autoridades americanas del orden municipal. ¿Por qué las mismas causas no habrían de producir los mismos efectos en Panamá? La independencia de la **Furnia** ha provenido de que sus habitantes no encontraban protección ni seguridad de parte de las autoridades que tampoco la tenían ni aun para sí mismas; y en uso del derecho de la propia conservación han cometido un atentado, que tiene por excusa las premiosas circunstancias que lo han hecho nacer. Si continuando el desgobierno de Panamá, la falta de policía, de fuerza armada y de administración de justicia, una turba inconsiderada o falta de paciencia alterase el orden público dándose los medios que el gobierno granadino apenas ofrece en sus leyes y que resultan nugatorios en la práctica, ¿qué dirían los señores de la Administración suprema? Dios nos libre de una situación cuya sola idea espanta; pero si tal fuese nuestra desgracia que tuviésemos que presenciarla, nuestro pesar y nuestros principios de orden y de integridad nacional no nos cegarían hasta el punto de desconocer que la causa primera es el abandono en que nos ha dejado el Supremo Gobierno.

¿Es que en su concepto el Istmo debe al fin perderse para la Nueva Granada y que todo cuidado que por él se tome será inútil? Pues bien, es preciso que sepa que esto no es exacto.

Si el Istmo se pierde es por el estado lastimoso de sus negocios públicos o por lo menos, la pérdida suya es inevitable, pudiera diferirse muchísimo, y entre tanto los istmeños tendrían el gusto de llamarse granadinos, y de saber que sólo se pertenecen a sí mismos, y no a otra raza o a otra potencia de quien nada tienen que esperar. Aquí no hay ninguna simpatía por otros pueblos o gobiernos, ninguna disposición a independizarse; pero se quiere gobierno, y esto es indispensable para que el Istmo continúe fiel a la Nueva Granada, porque sin gobierno la existencia misma de una sociedad apenas puede conservarse un corto tiempo por las insuficiencias personales, las ideas de civilización, de religión y de mutua conveniencia más allá de ese corto tiempo las indicadas influencias no bastan, y las mismas causas que obligaron a instituir un gobierno, esas mismas obligarán a volver a instituirlo, o a perecer víctimas de la violencia y de la mala fe. Que todos los ciudadanos despierten, pues, de ese letargo; que el gobierno Supremo piense más en nosotros, y tendremos la satisfacción de haber propendido a evitar catástrofes a cuya vista la posición del verdadero patriota sería en extremo delicado.

EL PANAMEÑO, Panamá, 9 de febrero de 1851.

EL ISTMO DE PANAMA

En una época en que todo se discute, y en un país donde toda reforma útil es posible, queremos ventilar una cuestión de suma gravedad, que día por día se va eludiendo de un modo implícito, como si quisiéramos cegarnos voluntariamente sobre la necesidad de acometer su solución. Esa cuestión es la suerte que pronto cabrá al Istmo de Panamá, y el modo de llegar franca, pacífica y provechosamente al término infalible que su condición le depara.

“Sabéis bien que en política todo debe preverse, y que hay casos en que la prudencia de las naciones debe adelantarse a ciertos acontecimientos, por poco probables que estos parezcan; y sabéis también que en los últimos años la atención del mundo, y muy particularmente la de algunas naciones poderosas, se fija con ahínco en aquellos puntos centrales del continente americano, a los que su interesante posición geográfica reserva altos destinos”.

Estas notables palabras se encuentran en el Mensaje especial del Poder Ejecutivo, en que solicita del Congreso una misión diplomática para arreglar nuestros límites con el Estado de Costa Rica: palabras de una verdad indisputable, pero cuya extensa significación acaso no ha herido el pensamiento de los mismos que las han pronunciado. La previsión del Gobierno y del pueblo granadino debe avanzarse hasta el día, incierto sólo en su fecha, pero indudable, natural y forzoso en la historia futura de la humanidad, en que el **Istmo de Panamá** sea un país independiente en su gobierno, como lo es en su posición geográfica.

Ese acontecimiento puede ocurrir pacífica o desastrosamente, y estamos aún en tiempo de prevenir grandes males innecesarios. Nosotros vemos algunas nubes de mal agüero,

que apenas se alzan sobre nuestro horizonte, y que el buen sentido, la prudencia y un tacto ilustrado pueden conjurar.

Desde que la provincia de Panamá estableció su sistema financiero en reemplazo de ciertas contribuciones nacionales indirectas suprimidas allí, los extranjeros mostraron frecuentemente repugnancia a pagar las contribuciones, y no pocas veces fue necesario emplear medidas rigurosas para obligarlos al pago. Su negativa se fundaba en diversos pretextos, y no han sido raros los casos en que, burlando a las autoridades, los individuos sujetos a la contribución, han partido fuera del país, o han eludido el pago por cualquier otro medio.

Esta repugnancia y oposición ha tenido en realidad por principal base el sentimiento de nuestra debilidad, y de la fuerza de los gobiernos protectores de aquellos extranjeros, que en su mayor parte son ciudadanos de los Estados Unidos.

Presentaremos algunos hechos para que sean apreciados, y sirvan de premisas.

En el periódico publicado en inglés en la ciudad de Panamá con este título: **The Daily Panama Star**, se da cuenta con fecha 4 de febrero último, de un *meeting* o reunión que los habitantes extranjeros de Colón, llamados por ellos *Aspinwall*, tuvieron para deliberar sobre un acuerdo del Cabildo que impone ciertas contribuciones para los gastos locales. Dicha reunión acordó por unanimidad las siguientes proposiciones, que traducimos del mencionado periódico: "1o. Nos consideramos arrendatarios de la compañía del ferrocarril; 2o. Una comisión de cinco miembros preparará y someterá al agente de dicha compañía, para que lo envíe a sus Directores, un memorial en que se manifiesten las vejaciones que sufrimos como arrendatarios suyos; 3o. Nosotros resistimos el pago de las contribuciones establecidas por el acuerdo del Cabildo de la ciudad, fecha 11 de enero de 1854, hasta que por convenio entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, se reconozca el derecho de imponernos contribuciones como arrendatarios de la expresada Compañía". Los editores del periódico añaden este notable apóstrofe: "Bien hecho, *aspinwollanos*; ahora resta que no se quede en palabras lo que habeis determinado".

El *Aspinwall Courier* periódico inglés que se publica en Colón, trae en su número 60 un artículo titulado: "La opinión de los panameños" que termina por este pasaje: "Tenemos mucho gusto en poder asegurar, que el Cuerpo consular de Panamá protesta fuertemente contra el pago por los indi-

viduos a quienes representa, de las contribuciones impuestas en aquella ciudad, mientras que la justicia se halle tan mal administrada”.

Finalmente, leemos en una carta escrita en Panamá lo que sigue: “El administrador de rentas provinciales no tiene que administrar, porque así lo quieren los yankees. Sus prensas predicán la resistencia al pago de las contribuciones, y nos tratan de bárbaros”.

No estará por demás indicar aquí brevemente los pretextos en que hoy se funda esa resistencia de los extranjeros, que en el fondo no es sino presunción de su fuerza y desprecio hacia los granadinos.

Suprimidas las aduanas, los diezmos, el monopolio del tabaco y el del aguardiente, fue preciso, en la provincia de Panamá, reemplazar con otras contribuciones el vacío inmenso que aquellas dejaban en el presupuesto de rentas. Las nuevas contribuciones han sido por necesidad más o menos directas, y como tales han parecido odiosas a los ojos de nacionales y extranjeros. Pero los nacionales, que no tienen quien acoja sus injustas pretensiones pagan bien o mal las contribuciones impuestas: los extranjeros, que las más veces encuentran apoyo en sus Gobiernos para toda exigencia, por temeraria que sea, muy frecuentemente rehusan el pago.

Las contribuciones resistidas son dos: una sobre los buques a cuyo bordo se conducen pasajeros y otra sobre los establecimientos mercantiles.

Para sostener que la primera de estas contribuciones es indebida, citan el artículo 34 del contrato celebrado por el Poder Ejecutivo con la Compañía empresaria del ferrocarril, en 17 de abril de 1850, que dice así: “Los pasajeros, dinero, mercancías, objetos y efectos de todas clases, que sean transportados al través del Istmo, para ir de uno a otro océano por el camino de carriles de hierro, estarán exentos de derechos e impuestos nacionales, provinciales, municipales o de cualquiera otra especie”.

Quisiéramos que, con vista de este artículo, se nos respondiese a cada una de las siguientes cuestiones, separadamente. ¿Podrá la Legislatura provincial de Panamá imponer contribuciones a los capitanes o dueños de buques, teniendo en consideración el comercio que hagan con el Istmo? Suponemos que nadie contestará negativamente. ¿Puede hacerlo sobre cualquiera clase de buques, ya sean nacionales o extranjeros, norteamer-

ricanos o rusos? —Sin duda. ¿Perderá esa facultad cuando el negocio de los buques sea llevar pasajeros?— No vemos la razón. Y en caso de imponerse la contribución a los capitanes o dueños de buques que embarcan o desembarcan pasajeros en la provincia de Panamá, ¿qué sería lo único que debiera consultar la Legislatura? Es claro que la equidad y la proporcionalidad del impuesto, atendida la especulación de llevar pasajeros.

Después de estas observaciones, léanse los siguientes artículos de la ordenanza de 17 de noviembre último, “de contribución sobre buques”, y decídase si contrarían el artículo 34 del convenio antes citado.

“Art. 1o.- Los buques de todas clases que lleguen a los puertos de la provincia, o salgan de ellos con pasajeros, serán gravados con una contribución de diez por ciento de las ganancias líquidas, a no ser que el puerto ordinario de su procedencia o definitivo de su destino, sea un lugar de la Nueva Granada”.

“Art. 2o.- Para los efectos de la anterior disposición, se calculará que cada pasaje da una utilidad neta de diez pesos, sin que se admita prueba en contrario, ni a favor del buque, ni contra él, pues esta base es invariable, cualesquiera que sean las oscilaciones que la concurrencia u otras causas económicas impriman a tales empresas”.

La otra contribución grava los establecimientos mercantiles con una cuota mensual, según su magnitud, y se cree opuesta al artículo 35 del mismo convenio, por lo que hace a los habitantes de Colón, ciudad situada en la isla de Manzanillo, que según los artículos 16 y 17 del contrato, se dió a la Compañía del ferrocarril por el término del privilegio.

Dicho artículo 35 se expresa así: “Los extranjeros que formen establecimientos en las tierras baldías concedidas gratuitamente a la Compañía, estarán exentos durante el espacio de veinte años, contados desde la formación de tales establecimientos, de toda contribución forzosa, y de la de los diezmos y primicias sobre rurales y el consumo interior de sus productos”.

Su lectura cuidadosa e imparcial, muestra, según nuestro modo de ver: 1o.- que allí no se habla de la isla de Manzanillo, a que se contrae el artículo 16 del convenio, sino de las tierras concedidas por el artículo 18, y cuando más de las que trata el 15; 2o.- que las contribuciones llamadas **forzosas**, no pueden ser otras que las esencialmente directas; y 3o.- que los es-

tablecimientos exentos del pago son los agrícolas, que se suponen formados por los colonos establecidos (settled) en las tierras baldías.

Ahora pues, la Corte Suprema habrá de resolver sobre la validez de las ordenanzas, cuya anulación entendemos que se ha pedido. ¿Y cuál es el probable resultado? La Corte Suprema tendrá presente que se trata de un asunto en que se interesan los súbditos de una Nación amiga y poderosa. Aplicará oportunamente o inoportunamente el artículo 60 del convenio, por el cual ciertas dudas deben interpretarse "en el sentido natural más favorable a la compañía". Y en fin, tendrá en cuenta, que los efectos de la anulación no dañan a las rentas nacionales, únicas que merecerían su protección. Las ordenanzas, pues, serán probablemente anuladas.

Hecho esto, las rentas de la provincia de Panamá sufrirán un desfaldo inmenso; sus gastos, cuyo pago hoy mismo se dificulta, no podrán hacerse; su gobierno empeorará considerablemente, las quejas por la mala administración serán más serias y fundadas, los nacionales se desesperarán, y los extranjeros tendrán un hermoso campo que explotar en beneficio de su ambición.

En efecto, las contribuciones de que se trata figuran como por una mitad en el presupuesto de rentas, y no es fácil, ni acaso posible, reemplazarlas. Hay un lamentable error muy esparcido en la República, y es que las provincias del Istmo, en especial Panamá, son extraordinariamente ricas. Cierto es que el tránsito de pasajeros ha derramado allí muchas sumas de **dinero**, que han aprovechado principalmente ciertas clases de la sociedad, cuyos servicios se han pedido; pero **la industria, la producción**, casi no han dado un paso adelante, y en algunos ramos puede asegurarse que han retrocedido. Las fuertes y prontas ganancias que se realizaban en los servicios de transporte, han atraído a ese género de ocupación muchos brazos, con perjuicio de la agricultura. Pronto esos brazos quedarán sin empleo, por la conclusión del ferrocarril, y tendremos dos pérdidas; la que ya ha sufrido la agricultura, y la que sufrirán esos brazos desocupados. No dudamos que con el tiempo ellos volverán a sacar de la tierra los frutos que nunca niega a quien la cultiva; pero esa restauración o incremento de nuestra agricultura serán muy tardíos, y entre tanto, la positiva riqueza, la que consiste en productos, y no en valores metálicos, alterables y engañosos, que saldrán en busca de las cosas más

necesarias, y que no podrán reemplazarse, esa riqueza es insignificante, y no puede dar grandes contribuciones. De otro lado, los gastos son enormes, porque la vida es sumamente cara en Panamá.

No es esta la única desgracia que se prepara a las provincias de Istmo, cuya suerte es solidaria, aun cuando la más comprometida sea la de Panamá. El tránsito de pasajeros y caudales por el camino de Cruces, que es largo y casi despoblado, ha sido causa de varios robos y asesinatos inevitables. Un ejército de soldados o de guardas apenas sería suficiente para custodiar todo el camino; y como ese ejército no existe, ni puede existir, porque no hay con qué pagarlo, semejantes delitos, que todo el mundo deplora, no han podido prevenirse, y es probable que sigan hasta que, terminado el ferrocarril, cambie la actual manera de viajar.

Esos delitos han dado ocasión a los extranjeros para quejas amargas e inculpaciones a las autoridades. Leemos en los periódicos de Panamá, que los Cónsules extranjeros habían reclamado enérgicamente a las autoridades, pidiendo protección para sus nacionales, en una nota colectiva. Con este motivo se han avanzado ideas que dejan entrever un nuevo peligro, nada remoto. Dícese que si el Gobierno del país no da seguridad a los extranjeros, sus Gobiernos respectivos tendrán que dársela. Como dar esa seguridad, sin afectar la soberanía del país, es cosa difícil de concebir; pues aun cuando no hubiese sino las mejores intenciones en el empleo de la fuerza necesaria para la protección, no faltarían luego muchos casos de abuso, a que tanto se inclinan los que sienten su poderío y palpan nuestra impotencia.

Aquí llegábamos de nuestro artículo, cuando supimos de un nuevo ejemplo, que acredita el desprecio con que nos miran y nos tratan los periodistas extranjeros de Panamá, cuya voz no es ordinariamente sino la expresión de las ideas comunes entre sus compatriotas. Ya habíamos visto otros escritos ofensivos al nuevo Gobernador de Panamá, publicados cuando apenas había tomado posesión del mando, y en lo que, doloroso es decirlo, varios granadinos han ayudado, como si la honra de nuestros funcionarios no fuese nuestra honra, y su afrenta no fuese nuestra afrenta. Pero el artículo a que nos referimos ahora puede presentarse como modelo de desacato, si ya no como el anuncio de próximos males, cuya gravedad, se comprende. Hállase inserto en el número del "Panama Star" correspon-

diente al 19 de febrero, y conforme a la traducción del editor español del mismo periódico, dice así: “Mas violencias en Taboga -- Estamos cansados de hablar de las violencias que se cometen en Taboga por los empleados de aquella localidad. Casi no pasa un día sin que llegue a nuestro conocimiento alguna arbitrariedad, algún abuso del Alcalde; sin que el Sr. Gobernador de la provincia nos haya proporcionado hasta ahora el placer de aplaudir alguna medida suya, dirigida a castigar o a prevenir tales atentados”.

“El más reciente de que se nos ha informado, es el cometido con el buque inglés **Columbine**. Habiéndose cobrado al Capitán de este buque cuatro pesos de contribución por cada lanchada de lastre puesto a bordo, dicho Capitán ocurrió a su Cónsul, y este al Gobernador, quien decidió que el buque no podía ser detenido, y le expidió por tanto la licencia requerida para salir. Con esta licencia regresó el Capitán a Taboga; y hallábase en la playa, arreglando los papeles del buque, y dando las últimas disposiciones para partir, cuando algunos empleados del lugar se fueron al costado del buque, cortaron el cabo a que estaba amarrado uno de sus botes, lo tomaron y lo condujeron a tierra, como fianza o garantía del impuesto que, a pesar de la decisión y licencia del Gobernador, parecen estar resueltos a recaudar”.

“¿Puede haber cosa más desagradable, más ridícula y más tonta que las de este Gobierno? O preguntaremos mejor: ¿tenemos algún Gobierno? ¿No son los que ocupan los puestos públicos una partida de bribones e ignorantes, que si conocen lo que es justo, prefieren hacer lo que es malo? Así es de creerse y pensamos que no faltaría razón a los habitantes respetables del Istmo para celebrar un meeting, a fin de suplicar al Presidente de la nueva República de Baja California, Mr. Walker, se sirviese mandar una parte de sus filibusteros a tomar posesión de este país, ahorcando a la mitad de los empleados que pudiesen capturar, y mandando la otra mitad al presidio. Y en verdad que la elección de los que debieran ser ahorcados, nada tendría de difícil; porque en nuestra opinión cada uno de ellos, poco más o menos, desde el más alto hasta el más bajo, no recibiría con ello más que un premio digno de su conducta”.

Fácil es prever, según lo expuesto, que si no se adoptan medidas serias y prontas, tendremos en el Istmo de Panamá la repetición de la historia de Tejas. Este territorio era, no hace mucho tiempo, una quieta provincia de Méjico; poco después,

una colonización de norteamericanos; algo más tarde una sección sublevada por nacionales y extranjeros; en seguida una Republiquita independiente; y por último un Estado de la Unión Americana, cuyo gobierno y cuyos ciudadanos promovieron y auxiliaron activamente todas estas peripecias.

Nosotros vemos claramente en el Istmo dos causas muy poderosas de trastornos y defección: la desesperación de los naturales, y el arrojio de los extranjeros. Estas dos causas han sido hasta hoy rivales, pero como no son en el fondo antagonistas, es posible que más tarde obren de consuno. Hoy es, por lo mismo, la ocasión de obrar: un poco después sería tarde.

El mayor mal que pudiera suceder a la Nueva Granada con respecto a un cambio político en el Istmo, no sería ciertamente su independencia absoluta, siempre que el Gobierno granadino asegurase para la República ciertos beneficios. El grave, el inmenso mal, sería que el Istmo cayese en manos de los Estados Unidos; porque entonces toda la Nación estaría amenazada de tan inquietos vecinos. Las minas del Chocó y Antioquia, las feraces tierras del Magdalena, los climas deliciosos del interior, serían sucesivamente objetos de su codicia.

Ahora bien: los periódicos norteamericanos, el *New York Herald*, que es como la bocina de aquel pueblo, han dicho dos o tres años ha, que los Estados Unidos necesitaban precisamente uno de esos terrenos de la América Central, por donde se estrecha el Continente, y se franquea el paso de uno a otro Océano; pero que aún no se habían fijado en el lugar más conveniente. Concluido el ferrocarril de Panamá, como lo será dentro de seis meses ¿puede dudarse que nuestro Istmo sea la tierra que merezca la especial predilección de los amos de América?

Suponemos que nuestros lectores conocen la escena que actualmente pasa en la Baja California y cuyo papel principal desempeña Mr. Walker. Este individuo, coronel del ejército de los Estados, invadió hace poco el territorio mejicano conocido con el nombre de Baja California, a la cabeza de unos cuantos aventureros enganchados en San Francisco, y como si aquel territorio fuese la isla desierta y desconocida en que las olas pusieron a Robinson Crusoe, tomó posesión de él a su propio nombre y por la fuerza de su empuje, sin ceremonia, sin pretexto; y con la misma ingenuidad ha establecido allí una pequeña República independiente, sostenida por sus colegas,

a quienes todo el mundo llama por su propio nombre de filibusteros, y a quienes no obstante los norteamericanos, en su mayor número, celebran aquella proeza, que se considera muy digna de repetirse en el Istmo de Panamá.

Es presumible que Inglaterra, Francia y las demás naciones poderosas de Europa se opusiesen a la conquista del Istmo en la forma que se ha hecho la de Baja California; pero ¡quien no sabe que el modo de hacer las cosas las vuelve de malas inocentes y aun buenas! También se dijo que Inglaterra se opondría a la toma de Tejas por los Estados Unidos; pero esta gente, que no tiene nada de tonta, empezó por revolucionar en secreto aquel país, y hacerlo declararse Estado independiente, que los norteamericanos sostenían de un modo más o menos simulado. Una vez independiente, Tejas era muy dueño de disponer de su suerte y resolvió agregarse a los Estados Unidos. La misma farsa se está iniciando en Cuba, y otra parecida podrá muy bien representarse en nuestro Istmo.

Cuando las naciones fuertes de Europa vieran el mal encima, llevadas, como siempre, de su espíritu de cálculo, propenderían a realizar la idea que sin duda ha pasado ya por más de una cabeza de las que dirigen los negocios públicos en dichos países: idea cuya realización desean acaso que se precipite, y que indudablemente es su único recurso para evitar que, poseionados los Estados Unidos del Istmo de Panamá, diesen la ley al comercio del mundo. Esa idea es la formación en el Istmo de un Estado independiente y hanseático, bajo la protección común de todas las grandes potencias.

Nosotros creemos firmemente que este es con toda probabilidad el destino final del Istmo; y si ha de ser contra la voluntad de la Nueva Granada, vale más que lo sea por su propia obra, con su beneplácito, y sacando oportunamente las ventajas que más tarde no podría obtener.

He aquí un plan que merece la pena de discutirse.

La Nueva Granada se ha reservado por el contrato con la Compañía del ferrocarril, el derecho de rescatarle, a los veinte años, por la suma de cinco millones de pesos. La República puede sacar un gran provecho inmediato de esta facultad, como se demuestra por las siguientes observaciones. El número de los pasajeros que en algunos meses han transitado por el Istmo, a pesar de las incomodidades con que han tenido que luchar ha sido de 5,000. Cuando el ferrocarril esté terminado, es casi seguro que no irán de un mar a otro sino por aquella

vía, y las otras que hoy comparten el tránsito con nuestra ruta quedarán abandonadas. Pero, prescindiendo de esto, contemos solamente los muchísimos pasajeros que van hoy a Australia, y que pasarán por Panamá luego que se establezca la línea de vapores, entre el Istmo y aquella región, que está al comenzar sus operaciones. Los pasajeros a Australia son en mayor número que los que van a California; de modo que nos quedamos cortos suponiendo que el número total de los que transiten por el Istmo dentro de muy poco, sea sólo 10,000.

Cuando el ferrocarril se hallaba únicamente en acción entre Colón y Barbacoas, que no es la mitad de todo el tramo hasta el Pacífico, se cobraba por pasaje 8 pesos fuertes. Hoy que se anda por el ferrocarril como las dos terceras partes del tramo, se percibe 12 pesos 50 centavos. Cuando el camino esté concluido, se cobrará, pues 20 pesos, poco más o menos. Diez mil pasajeros a 12 pesos, producen 200,000 pesos cada mes y al año 2,400,000. La correspondencia de los Estados Unidos deja a la Compañía 200,000 pesos anualmente. La de los otros países no le dejará menos cuando transite por allí. Supongamos que el tránsito de mercancías y caudales no le deje sino 500,000 pesos, que es muy poco. Tendremos por producto bruto 3,300,000 pesos. Separemos los 300,000 para refacciones y mejoras anuales. De los 3,000,000 quitemos 500,000 pesos para reembolsar en 20 años el valor capital del camino, que se calcula en diez millones después de hallarse en estado de perfección. Nos quedan 2,500,000 pesos de producto líquido en cada año. Esta suma es el 16 $\frac{2}{3}$ por 100 de 15,000,000; y como son poquísimos los ferrocarriles que dejan 10 por 100 de utilidad, es evidente que el de Panamá valdrá más de 15,000,000.

Dentro de veinte años, la República puede comprar por cinco millones lo que vale quince, teniendo por consiguiente una utilidad de diez millones. Dentro de veinte años, la Nueva Granada puede, o conservar y administrar por su cuenta el ferrocarril, derivando una utilidad neta de 2,500,000 pesos anualmente, con lo que puede hacer todos sus gastos; o lo que acaso es mejor, vender a una compañía el ferrocarril por quince millones, teniendo una ganancia de diez.

La deuda exterior puede comprarse hoy por dicha suma, aun comprendiendo los intereses no pagados, según el precio que tienen los bonos. No faltarán por consiguiente especuladores, que se comprometan a comprar todos los bonos por cuen-

ta de la República, cubriendo los intereses aun pendientes, siempre que se les asegure el rédito de cinco por ciento anual de las sumas invertidas, y el pago de los fondos adelantados en un plazo convenido. En otros términos, la Nueva Granada puede obtener en Europa un empréstito de diez millones, al cinco por ciento por veinte años, dando en hipoteca su derecho al ferrocarril.

Solo resta asegurar el pago del interés, y para ello tenemos: 1o.- las tierras baldías que a las orillas del mismo camino se ha reservado la República; 2o.- la propiedad de la isla de Manzanillo, que la Compañía del ferrocarril no acepta con las condiciones que se le han impuesto, y que por tanto no debe dársele ya; 3o.- las minas de sal y de esmeraldas pertenecientes a la República. Es casi seguro que estas minas, bien administradas por los interesados, dejarían por sí solas los 500,000 pesos necesarios para cubrir el interés de diez millones.

Parece pues fuera de duda, que los derechos de la Nueva Granada al ferrocarril de Panamá son suficientes para amortizar la deuda exterior, sin incluir las utilidades anuales, a que damos otro destino.

Esas utilidades pueden estimarse así. Deduciendo de los rendimientos brutos del ferrocarril los 300,000 pesos de reparaciones, y los 400,000 de correspondencia, tendremos por el tres por ciento que corresponde a la República, según el artículo 55 del Contrato, la suma de 78,900 pesos. El cinco por ciento que se paga por las ganancias de conducción de correspondencia según el artículo 30, da, sobre 400,000 pesos que calculamos antes, 20,000 pesos; total, 98,000 pesos que pueden redondearse en 100,000 con toda confianza.

A fin de resolver satisfactoriamente para todos, las cuestiones sobre pago de ciertas contribuciones, y vista la imposibilidad en que se halla la provincia de Panamá de subrogar con otras las contribuciones disputadas, convendría ceder a aquella provincia los 100,000 pesos de utilidad anual proveniente del ferrocarril, comprometiéndose ella a suprimir las mencionadas contribuciones.

En cambio de las ventajas que la Nueva Granada puede asegurar, creemos firmemente que podría bien renunciar a las utilidades anuales de que hemos tratado, y aun a la soberanía del Istmo. Aquellas ventajas no se limitan al pago de su deuda. Fiscalmente hablando, la República no tiene hoy de las provincias del Istmo sino los rendimientos del correo y del papel

sellado. Lo único que hay en eso de importancia, es el producto del cinco por ciento sobre las sumas que obtenga la Compañía por tránsito de correspondencia extranjera, y esa entrada se aseguraría como hemos visto. Industrialmente hablando, lo que importaría a la Nueva Granada sería que su comercio con el Istmo fuese en todo tiempo libre; que jamás se impusiesen derechos a los artículos granadinos allí introducidos; y que los granadinos fuesen en todo tratados como los istmeños. Eso se obtendría por medio de estipulaciones en tratados, o más bien, en el mismo acto, cualquiera que fuese, en que se acordase la independencia y soberanía del Istmo. Políticamente hablando, la persona de aquel país no produce a la Nueva Granada ningún beneficio notable, porque no la hace más fuerte. La extensión territorial del Istmo no llega a la trigésima parte del territorio granadino. Su población es hoy insignificante, y si llega a ser grande, más difícil será a la Nueva Granada conservarle sujeto a su dominio.

Un acto de emancipación dictado espontáneamente por el Gobierno granadino, reservándose ciertos beneficios y cediendo otros de los relativos al ferrocarril, sería pues, una medida prudente, sabia, altamente honrosa para la Nueva Granada, y útil para ella y para el Istmo.

Esperamos que estas ideas no se tengan como la expresión de nuestros deseos. Nosotros no apetecemos precisamente la independencia del Istmo; tememos sí que se pierda para la Nueva Granada antes de seis años, y como patriotas, preferimos que ella asegure oportunamente ventajas que después serían imposibles. En la época actual los acontecimientos marchan con rapidez, y el que no los sigue y los aprovecha, en vez de intentar neciamente contrariarlos, queda burlado y perdidoso.

Mas si se quiere que el pabellón de la Nueva Granada flamee por algunos años más en el Istmo de Panamá, fuerza es adoptar inmediatamente el proyecto de acto reformatorio de la Constitución, que erige un Estado Federal en el Istmo de Panamá, y que quedó pendiente en el Senado en 1852, después de haberse aprobado por una inmensa mayoría en la Cámara de Representantes.

Muchas de las consideraciones anteriores son aplicables a la idea de un Estado federal, dependiente de la Nueva Granada en los pocos asuntos que constituyen rigurosamente la nacionalidad; pero hay otras adicionales, que merecen presentarse en su apoyo.

La enorme distancia del Istmo de Panamá a la capital de la República no permite obtener una contestación de la provincia de Chiriquí en menos de cuatro meses, y es raro que se obtenga en este tiempo de la de Veraguas. De aquí los siguientes resultados perniciosos a todas aquellas provincias: 1o.- La administración general es tardía por lo mismo aquellos negocios en que tienen interés las provincias o sus habitantes, y que se refieren a esa administración general, sufren tal demora, que obliga a abandonarlos o descuidarlos; 2o.- Los remates de cualquier clase que se celebran en la capital, se hallan fuera del alcance de los habitantes del Istmo, que por tanto quedan excluidos de la comunidad granadina en semejantes negocios; 3o.- Los asuntos judiciales que vienen a la Corte Suprema se retardan infinitamente, y muy a menudo la falta de una hoja de papel sellado es causa de atraso por dos meses, mientras el papel se pide y viene; 4o.- Las cuentas de los empleados se fenececen más tarde que la de los otros de la República; 5o.- Los destinos de un orden nacional se proveen y permanecen provistos mucho tiempo en interinidad; 6o.- Los negocios de vales o documentos de deuda, tan importantes para las provincias inmediatas a Bogotá, son imposibles y aun desconocidos para los habitantes del Istmo.

El aislamiento de aquel país, unido a la distancia, su topografía, su clima, sus relaciones mercantiles, y otras circunstancias análogas, han dado lugar a costumbres e intereses que no tienen nada de común con el resto de la República. Su legislación civil y penal demanda, por lo mismo, una reforma pronta y sustancial, en un sentido que acaso no convendría a otras provincias.

Pero hay más. El gobierno de las provincias del Istmo adolece de ciertos defectos inseparables de su mala división territorial. En un país lejano y despoblado, en contactos con pueblos osados y pretensiosos, la división en cuatro provincias pequeñas, separadas entre sí, que solo tienen dependencia del Gobierno supremo, residente en Bogotá, ha traído consigo una administración local sumamente débil, ha colocado al frente de esas secciones insignificantes, que no tienen lazo de unión, autoridad sin fuerza, sin prestigio, y de que se burlan nacionales y extranjeros, concibiendo al mismo tiempo una idea tristísima de la Nación toda.

El territorio del Istmo necesita un Gobierno propio, superior e inmediato al de las pequeñas secciones en que se di-

vide; un Gobierno, que, sin matar al régimen municipal de las localidades, consulte las necesidades reales de todo el país, rechace pretensiones injustas, inspire respeto, y concentrando los recursos y fuerzas de ciento cincuenta mil habitantes industriales, pueda resistir a la vorágine que le amenaza.

Tal es nuestra profunda convicción hace algún tiempo. Conjuramos a todos los hombres públicos para que, desechando el espíritu de rutina, y dando un nuevo giro a sus ideas, se eleven a la altura que demanda la cuestión que hemos suscitado. Sobre todo, les rogamos que no la miren con indiferencia. Los momentos son preciosos, la suerte de muchos granadinos está seriamente comprometida, y ellos aguardan de la filantropía y del patriotismo una mirada de compasión.

CONTRIBUCION SOBRE BUQUES CONDUCTORES DE PASAJEROS

En nuestro número anterior hemos publicado el proyecto sobre tasas, en razón de las toneladas de los buques y de su empleo en transportar pasajeros. Este proyecto que tiene su origen de la Jefatura Superior, y que está sostenido por una gran mayoría de la Asamblea Legislativa del Estado, sufre fuertes ataques por la prensa extranjera en esta ciudad, pero precisamente de esos ataques apasionados, y por consiguiente sin fundamento ninguno es de justicia y de razón.

En el mismo número del **Panameño**, en que vio la luz pública el predicho proyecto de ley, hicimos nuestras observaciones en favor de él, y como carecimos entonces de espacio para tratar de la cuestión pasajeros, concretándonos a las toneladas, nos proponemos hoy defender con la ley y con la Constitución, dos cosas: la una que el Estado de Panamá tiene facultad bastante para expedir el acto legislativo en alusión; y la otra que esos impuestos sobre buques no son contrarios al contrato con la compañía del ferrocarril interoceánico.

Después de bien ventilada por nuestro artículo del **Panameño** de antier, la cuestión toneladas, nos limitaremos ahora a la cuestión pasajeros, no obstante que los fundamentos en que nos apoyamos para sostener aquel impuesto, son en su mayor parte un buen sustentáculo para el último. A nuestro propósito por tanto:

1a.- proposición— ¿Es potestativo del Estado, el establecimiento de las contribuciones sobre toneladas y sobre buques conductores de pasajeros? Sí, sí.

El Acto adicional a la Constitución creando el Estado de Panamá, reserva al gobierno nacional las relaciones exteriores, el ejército permanente, la marina de guerra, el crédito nacional, la naturalización de extranjeros, las rentas y gastos nacionales, el pabellón y escudo de armas de la República, las tie-

rras baldías y los pesos, pesas y medidas. Preguntamos— ¿alguno o algunos de los objetos mencionados, son toneladas o pasajeros? No.

El artículo 5o. del precitado acto constitucional dice: “No obstante lo dispuesto en el parágrafo 5o. (rentas y gastos nacionales) del artículo 3o., el sistema de aduanas no podrá restablecerse en el Estado de Panamá, sin la aquiescencia de su propia legislatura. He aquí que aún las aduanas se pueden restablecer en el Istmo, y que no las puede restablecer el gobierno de la nación, sino el gobierno del Estado. No se trata sino de derechos sobre buques, cuando pudiera la Asamblea Legislativa del Estado establecerlos en absoluto, en algunos puertos, por lo que se importara del extranjero, y con la extensión que se hace en ciertos puertos de la Nueva Granada, donde existen aduanas.

La ley de 24 de mayo último sobre administración en el Estado de Panamá, de los negocios que aquí se ha reservado la nación, dice en su artículo 4o. lo siguiente:

“Todos los objetos no gravados en el Estado de Panamá con una contribución nacional, pueden hacerlo por la legislatura del mismo Estado, imponiendo sobre ellos las contribuciones que a bien tenga. Exceptuándose las propiedades nacionales en aquel Estado, que no podrán ser gravadas por dicha legislatura, ni por ninguna otra corporación o autoridad, con impuestos de cualquier clase que sean. Preguntamos— ¿La nación tiene establecidas en el Estado, las contribuciones de que se trata en el proyecto de ley, sometido a la Asamblea por el Jefe Superior? No. ¿Estos impuestos de alguna manera gravarían a las propiedades nacionales? No.

Resulta del examen de un acto constitucional y de una ley también nacional, que es potestativo al Estado de Panamá, legislar sobre los derechos de toneladas y sobre los buques conductores de pasajeros.

2a.- proposición— ¿Los impuestos que han dado mérito a este artículo, son ajenos del contrato con la compañía del ferrocarril intermarino? Sí, sí. Basta examinar el contrato, para conocer que los privilegios de la compañía no alcanzan a esa independencia y señorío que en los puertos de Panamá y Colón tiene el gobierno de la Nueva Granada, y que las prerrogativas para los empresarios del camino, son de otro género diverso. Enhorabuena que de acuerdo con el artículo 9o. use la compa-

ña de los puertos situados a los dos extremos del ferrocarril, en cuanto sean necesarios para fondeadero de los buques, y para el embarque y desembarque de mercancías que hayan de transitar por dicho camino, y para usar de las escalas necesarias y especialmente afectadas al almacenaje y al depósito franco de todos los objetos y mercancías, que se admitan atravesar el Istmo por medio del camino de carriles de hierro, establecido por la compañía. Enhorabuena que en virtud de dicho privilegio, la empresa reciba en razón del uso de la vía de comunicación, medios de transporte, puertos, escalas, almacenes y establecimientos de todas clases que le pertenezcan, los derechos de transporte, de almacenaje y de peajes, que tenga por conveniente establecer. ¿Pero esto quiere decir que los puertos de Panamá y Colón son de la compañía, y que ella puede legalmente imponer contribuciones a los buques nacionales y extranjeros, y no el gobierno nuestro? ¡Hasta temerario es pensarlo! ¡Adónde iríamos a parar si tal cosa fuera! La Nueva Granada, la Inglaterra, la Francia y aún los mismos Estados Unidos, dependerían del capricho, o sea de la voluntad de la compañía del ferrocarril de Panamá. Se vería así la gran monstruosidad de que el país que ha querido tener para sí y para todas las naciones del mundo, la libertad comercial perfecta, estaba a la merced de la compañía del camino, y ponía a la merced de ella, a los demás pueblos de la tierra. ¡Qué absurdo, qué desatino! ¡Entonces qué sería de la dignidad nacional, de su decoro, de sus fueros de sus conveniencias! Dejarían de existir.

Pero se argüirá con los artículos 33 y 34 del contrato, los cuales previenen que no se impondrán derechos ni contribuciones nacionales, provinciales, municipales, ni de ninguna otra clase, sobre el ferrocarril, ni sobre sus almacenes, muelles, máquinas u otras obras, cosas y efectos de cualquier especie que le pertenezcan a la Compañía y que a juicio del Poder Ejecutivo que necesiten para el servicio del mismo ferrocarril, o sus dependencias. ¿Y acaso se trata de imponer gravámenes sobre las obras de la Compañía, sobre el ferrocarril, almacenes, etc.? La Nación, el Estado y los Cabildos nuestros están avisados de que no podrán establecer tasas sobre los objetos de la Compañía. Por este principio es también que nada podía exigírsele por los artículos que traiga para su servicio, ni podrá exigirse a los buques que los condujeran derechos de toneladas, así como tampoco a los que trajeren como pasajeros, hombres para trabajos del camino, ni podrá exigírsele por

los pasajeros, dinero y mercancía, que conduzca de un mar a otro.

Parece se alega que se reagran los costos de las mercancías del tránsito y los de los pasajeros, con el proyecto de ley de los artículos 33 y 34. Esto es inexacto, muy inexacto. Lo que no puede gravarse, cumpliéndose el contrato, es lo que tiene relación con lo material del tránsito de un extremo al otro del ferrocarril. A entenderse de otro modo, se dirá que no pueden establecerse aduanas en Colón y Panamá, contra lo dispuesto en el acto adicional a la Constitución. Y se dirá que la ley de 20 de abril de 1850 sobre la descentralización de algunas rentas, no pudo darse en su artículo 44, que impuso una contribución sobre pasajeros en el Istmo hasta de 24 reales, por cada varón mayor de quince años.

La manera de argumentar los contrarios a nuestra opinión, es este: Si se exige un impuesto a las toneladas de los buques, y a los buques conductores de pasajeros, estos y las mercancías pasarán gravados en el ferrocarril. ¿Y quién desconocerá que unos y otros vienen gravados también, por los fletes, embarques, etc.? Impida pues la Compañía que los dueños de buques exijan cantidades por los transportes. Tal como sería tiránica, como lo es querer impedir que esos barqueros que obtienen ganancias en especulación con este Istmo, y ganancias considerables, no contribuyan para los gastos públicos del Gobierno del mismo país que les da esas ganancias. La Compañía del ferrocarril goza de derechos propios, y no puede abogar por los extraños, mucho menos cuando se atenta contra la libertad de la República, contra sus derechos más sagrados, contra su soberanía e independencia.

Desde que se creyera facultada la Compañía del ferrocarril para estorbar el establecimiento de derechos fiscales en nuestros puertos, se creará facultada así mismo para impedir cuanto se hiciera en lo relativo a contribuciones cuando estas afectarían al extranjero. Argüiría de este modo: No se puede establecer una contribución sobre las rentas en ganancias comerciales, por cuanto esta minoraría los tránsitos de mercancías por el camino; no se puede establecer una contribución sobre los hoteles, por cuanto así se gravarían a los pasajeros; no se puede establecer una contribución sobre los botes para los embarques, por cuanto los transeúntes y las mercancías se gravarían y entonces este gravamen afectaría al ferrocarril. Los impedimentos para las contribuciones nuestras tendrían un límite conocido.

Empero esto es raciocinar con acierto! No vacilamos en responder que todo ese fárrago de cosas será ridículo hasta el extremo.

Concluimos manifestando que el proyecto de contribuciones sobre buques puede ser una ley del Estado, sin herirse derechos extraños. Al comercio y a la Compañía del ferrocarril le conviene más esa contribución módica, que no el establecimiento de las aduanas, que vendría a ser probablemente el último resultado, si hubiese una resistencia imprudente, ilegal y temeraria contra la ley en examen. Volveremos a los resguardos, a los celadores, y al sistema represivo, que desapareció en beneficio del comercio de tránsito, y volveremos a lo pasado, porque no es propio, no es razonable que se nos prive de los productos que tiene el Estado derecho a percibir del tráfico extranjero. Para esto el mismo contrato nos autoriza en el artículo 10 que tuvimos ocasión de copiar en nuestro anterior número.

CUESTIONES INTERNACIONALES

Relacionadas AHORA con el Istmo de Panamá

¡Posteri, posteri, vestra res agitur!

I.- INTRODUCCION (1)

Conforme los pueblos se han ido alejando de la barbarie y convenciéndose de que la violencia y la guerra no son los medios más adecuados para conseguir su mutuo bienestar, las negociaciones pacíficas se han sustituido a las vías de hecho, el razonamiento a la fuerza brutal, y la diplomacia se ha constituido en reguladora de la justicia, que es también la conveniencia, en las relaciones internacionales.

Nada más noble que esa institución, reflejo de la cultura de las naciones cristianas: nada más elevado que el carácter de representante de una nación cerca de otra. Así es que el diplomático, consultando su propia dignidad, tiene el deber de observar la más exquisita cortesanía en su lenguaje y la más severa exactitud en la apreciación de los hechos que alegue como fundamento de sus demandas. Un lenguaje descortés y áspero estaría tan mal puesto en su boca como las palabras de un ganapán en boca del hombre introducido en buena sociedad: esta no sería la ofendida por semejante conducta, sino el carácter del que la usara. Una alegación falsa de hechos, no perjudicaría menos al agente diplomático, de quien se debe esperar siempre la expresión de la verdad y no las argucias de un triste procurador forense, que tuerce los hechos para desfigurarlos y le-

(1) Siguiendo el criterio enunciado, los escritos son de nuestra cosecha y en nada invalidan el escrito de Arosemena.

vantar sobre ese mal cimiento la fábrica artificiosa de sus hinchados alegatos.

La diplomacia debe ser la probidad en acción, y el diplomático un digno ministro de justicia, pronto a reconocerla donde quiera que aparezca y consagrado a sostenerla con el lenguaje que usaría un soberano hablando a otro soberano. Todavía no ha llegado esa institución a la altura que dentro de poco tiempo ha de ocupar. Aun suele servir de instrumento a efímeras ambiciones de dinastía en Europa, y a las exigencias petulantes de algunos gobiernos; más ya se la ve usar de un lenguaje decente, culto y respetuoso, lo cual indica que se tiene vergüenza de ser bárbaro a las claras: habrá en ello hipocresía, pero eso mismo es un homenaje que se tributa a la justicia y un signo de esperanza para los que desean que la sana moral cese de estar divorciada de los intereses políticos de los pueblos cristianos.

¡Lugares comunes! dirán cuantos hayan tenido la paciencia de leer las anteriores líneas. Ciertamente que lo son, y cabalmente en eso consiste su mérito de oportunidad, que resaltará leyendo en seguida la Gaceta Oficial número 2,038.

La nota que el Ministro residente de los Estados Unidos se ha permitido dirigir a nuestro Secretario de Relaciones Exteriores, con motivo de la ley de 25 de abril último sobre portes de correo interoceánicos, está muy lejos de ser una pieza diplomática: perjudica la causa del reclamante y ofende a aquél de quien se reclama; y por cierto que este no es el mejor camino que a un negociador le conviene tomar.

¿Será que comienza a cumplirse nuestro vaticinio de que pronto veríamos reproducir en documentos oficiales los destemplados artículos del anexionista "Star and Herald" de Panamá?

Aberración diplomática o principio de ejecución de un plan ominoso para nuestro país, sea lo que fuere aquella nota, es preciso que nos ocupemos en examinar el fondo de las cuestiones presentadas en manojos por el Sr. Bowlin, pues debemos definir las bien, restablecer la verdad de los hechos, y de esta manera patentizar el espíritu hostil, injusto, que ha dictado la mencionada nota.

Después de la cuestión Russell, que en 1836 nos promovió la Gran Bretaña, y que aunque terminada en perjuicio nuestro, como casi todas las del fuerte con el débil, no era sino una de tantas que suelen suscitarse a los países hispano-america-

nos, Nueva Granada no se había visto obligada a sostener ninguna otra que se refiriese directamente al Istmo de Panamá, y que pudiera darnos serios cuidados.

Aun no se habían fijado bien las ideas sobre la vía de tránsito destinada a comunicar los dos Océanos, entre las diferentes que pudieran franquearse de Cupica a Tehuantepec, hasta que en 1849 quedó celebrado un convenio entre nuestro Gobierno y una compañía de ciudadanos de los Estados Unidos, para la apertura de un ferrocarril al través del Istmo de Panamá en una de sus partes más estrechas.

Muy pronto el genio del malogrado Stephens, uno de los hombres que más han honrado a su patria por su inteligencia, su hidalguía y su perseverancia, hizo comprender que no era aquella empresa del número de las infinitas que sobre el mismo asunto le habían precedido, sin mas fruto que sacar a plaza no pocas veces el candor de nuestro Gobierno y el descaro de algunos aventureros. Los trabajos de apertura del Istmo se comenzaron seriamente, y después de grandes esfuerzos y sacrificios de todo género, “el caballo de hierro” recorría orgulloso el trayecto del uno al otro mar el 30 de enero de 1855. Los obstáculos materiales fueron humillados por la industria del zapador angloamericano.

Por una coincidencia notable, comenzó también en 1849 la emigración excitada por el descubrimiento de portentosas minas de oro de California, que el Gobierno de los Estados Unidos acababa de adquirir por compra a la República de Méjico. Y obsérvese que decimos **coincidencia**; porque en efecto, no había entrado en los cálculos de la compañía empresaria del camino de hierro el vasto comercio de California, imposible de prever cuando ella se dirigió a nuestro Gobierno solicitado un privilegio sobre las mismas bases del concedido en 1847 a Mateo Klein, que por entonces había caducado.

Hemos querido llamar la atención a estas fechas y a estos sucesos, porque de allí parten como fraguados por el genio del mal un sinnúmero de pretensiones absurdas, de dificultades, reclamaciones, amenazas e injurias, enderezados a nuestro país, a nuestro Gobierno por la prensa y aun por los agentes públicos de los Estados Unidos.

Prescindiendo de muchos actos inconexos, en que ha lucido la expresión del más ofensivo desprecio hacia los habitantes del Istmo y hacia los neo-granadinos en general, la prensa y el Gobierno de los Estados Unidos han suscitado a nuestro

país nada menos que cinco cuestiones graves, relacionadas con el Istmo de Panamá: dos de ellas, originadas de actos legislativos de la provincia y del Estado de aquel nombre, se terminaron a satisfacción del Gobierno anglo-americano, porque el nuestro reconoció que eran fundados los reclamos.

Esta conducta de la Administración y de la Suprema Corte de Justicia de la República, que a su debido tiempo analizaremos y calificaremos, produjo los naturales frutos de toda condescendencia con entes sin corazón, fuertes y orgullosos, en quienes el cálculo del interés, no los preceptos de la probidad política, es el móvil actual de su comportamiento. Tres nuevas cuestiones que no pueden ser, como las anteriores, resueltas de una plumada y con menoscabo de los intereses particulares del Istmo, se han suscitado apoyadas en actos del Gobierno nacional y en sucesos locales infaustos, a los que hay empeño en dar un colorido artificial que apareje responsabilidad directa a las autoridades del Estado de Panamá, para de esa manera, y con intención preconcebida, envolver especialmente al Istmo en aquellas cuestiones.

Exponerlas imparcial y sucintamente; examinar la parte de justicia que en ellas tengan los Estados Unidos; poner en claro el pensamiento reservado que se oculta debajo de todo eso; señalar el sendero único que, en nuestro concepto, puede conducirnos a terreno firme, apartando al mismo tiempo a nuestro Gobierno de medidas condescendientes tan afrentosas como inútiles; esto nos proponemos y lo haremos en cumplimiento de nuestros deberes como periodistas y como granadinos.

Cuando leímos el número 2,038 de la Gaceta Oficial, nuestro primer impulso fue tratar desde luego la cuestión sobre portes de correo interoceánico. Nos inclinábamos a ello porque, fresca la impresión producida por la irregular nota que ha consentido nuestro Gobierno se le dirija por el Ministro de los Estados Unidos, mayor habría sido la oportunidad del examen, y acaso más vehemente las protestas que el patriotismo y la justicia nos han de sugerir contra el más incalificable abuso que agente diplomático alguno haya hecho de su posición oficial, aun en estos tan menospreciados como mal comprendidos pueblos de la América española.

Pero en obsequio de la historia de aquellas cuestiones que se presentan como enlazadas entre sí, precindimos por ahora de nuestro primer propósito y entraremos sucesivamente a tratarlas una por una en su orden cronológico, a saber:

- I. Contribución sobre pasajeros impuesta por la Legislatura provincial de Panamá.
- II. Derecho de Toneladas establecido por ley del Estado.
- III. Portes de correo interoceánicos fijados por ley de la República.
- IV. Derecho de toneladas impuesto por ley de la República.
- V. Sucesos del 15 de abril en la ciudad de Panamá.

Bajo la apariencia de cuestiones accidentales y aun de intereses de localidad, asoman contra nosotros todos, contra nuestra nacionalidad, contra la suerte de nuestros hijos, intentos de consumir planes cuya extensión ya se columbra, y peligros que dentro de breve tiempo, si los desatendemos, llegarán a ser comunes a nuestro continente entero. Vale, pues, la pena de tratarse a fondo la materia: vale la pena de que nuestros conciudadanos la consideren con la atenta reflexión que requiere un interés nacional, un interés de raza, de porvenir.

II.- CONTRIBUCION SOBRE PASAJEROS.

Hasta el último día de 1848 la provincia de Panamá había llevado una existencia pobre, pero tranquila. Esperanzada en la venida de mejores tiempos, se entregaba a sus ilusiones, trabajaba para vivir, gozaba poco, se afanaba menos, y poseídos todos sus habitantes de un espíritu de paz, de benevolencia y aun de desprendimiento, daban muy escasa tarea a la autoridad pública, cuya acción por lo mismo no era costosa, y no exigía de los contribuyentes grandes sacrificios.

El desembarco de los españoles en el Nuevo Mundo no causó tal vez mayor sorpresa, que la experimentada por la ciudad de Panamá, cuando en 1.º de enero de 1849 vió entrar por sus puertas una corriente de emigrados norteamericanos, en vía para la región donde acababan de hacerse descubrimientos fabulosos del más codiciado de los metales.

Panamá, pobre y modesta; Panamá, con cinco mil habitantes, aunque con grandes recuerdos y nebulosas esperanzas; Panamá, apacible y perezosa, donde un hombre pasaba satisfecho su día con 20 centavos, que no ganaba tampoco fácilmente, sintió una conmoción viva y desconocida. Tres mil personas llenas de dinero, y que animaban todos los consumos en una

proporción muy superior a lo que ese mismo número de habitantes nativos hubiera hecho calcular, se acomodaron dentro de sus muros, en donde permanecieron por algunos meses, preparando su segunda navegación hacia la región de sus ensueños.

No es fácil concebir la revolución moral e industrial que los nuevos huéspedes produjeron en el tramo de uno a otro mar, con sólo el talismán de su presencia. Todos los objetos adquirieron un precio cuatro o seis veces mayor que antes; despertóse la codicia de una manera alarmante, hiciéronse más frecuentes las ocasiones de pendencias entre dos razas que siempre han simpatizado poco, y la estadística criminal dio guarismos tan crecidos como eran las ganancias de los industriales.

Semejante Estado de cosas no sufrió alteración notable durante mucho tiempo. La autoridad pública tuvo que aumentar sus quehaceres, en proporción justamente a la pérdida de la moralidad. Y entre tanto ¿cuál era el estado financiero del país?

Nuestro sistema aduanero quedó completamente desacreditado en la prueba a que lo sometió la emigración norteamericana. Creyóse llegado el día, tan deseado por los istmeños, en que, a beneficio del comercio de tránsito, se eliminase la contribución a que dicho sistema sirve de base, y que si es defectuoso en donde quiera, había venido a ser casi imposible en la parte más concurrida del Istmo de Panamá. El Congreso de 1849 suprimió las rentas de aduana y de tabaco en todo aquel territorio, y autorizó a la Cámara provincial de Panamá para imponer contribuciones en su reemplazo, quedando obligada a responder a la nación por el monto de las contribuciones suprimidas.

Copiaremos aquí los artículos 2o. y 3o. de la ley de 2 de junio de 1849, que son el punto de partida en la cuestión que va a ocuparnos. "Artículo 2o. Las Cámaras provinciales del Istmo responderán, según lo disponga el Poder Ejecutivo, del monto de las contribuciones que cesan allí por virtud de esta ley. Dichas Cámaras establecerán impuestos provinciales, que completen en cada provincia y territorio lo que produjeron en el último año económico las dichas contribuciones, y su producto se aplicará a los gastos nacionales del Istmo. Artículo 3o. Las Cámaras provinciales del Istmo no podrán imponer contribuciones sobre los efectos, equipajes ni personas que por él transiten de uno a otro mar. No se comprenden en esta excepción los artículos que se destinen al consumo del Istmo, ni el dere-

cho de pasaporte, que puede exigirse de cada persona o cabeza de familia, no excediendo de diez y seis reales”.

La Cámara de Panamá se halló desde entonces en presencia de estas circunstancias: 1o. Necesitaba reemplazar con impuestos directos las rentas de tabaco y de aduanas, que eran las únicas de importancia en el Istmo, y de las cuales la segunda es también la base de casi todas las contribuciones indirectas: 2o. Debía hacer frente al importe de aquellas contribuciones suprimidas, para indemnizar de su pérdida a la nación: 3o. Tenía que aumentar sus gastos propios, por la mayor tarea de la autoridad pública, y de consiguiente, que dar incremento a los productos o entradas de sus rentas especiales: 4o. Se hallaba facultada para imponer contribuciones, sin más límites que los que hemos cuidado de expresar.

Usando, pues, de sus atribuciones, la Cámara estableció, entre otros, un impuesto sobre los establecimientos de comercio, que pagado con mucha repugnancia, jamás produjo la sexta parte de lo que había dado la renta de aduanas; y uno de diez y seis reales sobre cada pasajero mayor de cierta edad, que se embarcase o desembarcase en el puerto de Panamá.

La ley había facultado de una manera explícita a la Cámara provincial para establecer un derecho de pasaporte; más no era competente la misma corporación para exigir pasaportes, ni esa medida, restrictiva de la más preciosa de las facultades humanas, hubiera sido jamás adoptada por la Legislatura de un país llamado a ofrecer libertad de locomoción y de comercio a todos los habitantes del globo.

Por otra parte, era claro que la ley había consentido en la imposición de un derecho sobre los pasajeros que llegasen al Istmo, y así, con tal que se salvase la prohibición textual de gravar a los que transitasen, no podía verse en la contribución nada de vituperable.

No dejó de suscitarse duda, desde el principio, sobre la legalidad del impuesto de pasajeros en cualquier forma que fuese; pero nadie resistió su pago, y esa contribución fue de grandísimo recurso a las rentas provinciales de Panamá, durante dos años poco más o menos.

Vino el Congreso de 1850, que dió la famosa ley de descentralización de gastos, principio del gobierno federal, y que aumentó los de la provincia de Panamá sin darle ya otras rentas que la de diezmos, suprimida inmediatamente por sus notorias imperfecciones. El mismo Congreso exoneró al Istmo de la

obligación de reemplazar las rentas nacionales allí eliminadas en el año anterior, y decidió por el artículo 44 de la ley ya citada, que podía imponerse por sus Cámaras provinciales un derecho de veinticuatro reales por cada varón mayor de quince años, a su embarco o desembarco en los puertos de las provincias istmeñas, con tal que se diese a la mitad del producto cierta aplicación.

Era esto aprobar la conducta de la Cámara de Panamá, pues se interpretaba la ley de 1849 del mismo modo que la había entendido, aquella Legislatura. Pero la oposición al pago del impuesto iba creciendo, hasta llegar a la resistencia absoluta dos o tres años más tarde, cuando los extranjeros creyeron poder citar a su favor un artículo del convenio con la Compañía del ferrocarril, y cuando por odio a cierto Gobernador, algún escritor granadino ayudó a la prensa extranjera en el ataque a la contribución de pasajeros: tan cierto es que no hay un solo caso en la historia, que no presente a los extranjeros conquistadores, y opresores de un país en cualquier modo, favorecidos por algunos imprudentes y apasionados hijos de la tierra.

Tan pronto como la Compañía del ferrocarril se creyó en capacidad de hacer uso de sus privilegios, reclamó contra el derecho que se cobraba sobre los pasajeros que arribaban a las playas del Istmo, fundada en el artículo 34 de su convenio con el Gobierno de la Nueva Granada, que se aprobó por decreto legislativo de 4 de junio de 1850.

He aquí el artículo de que se trata: “Los pasajeros, dinero, mercancías, objetos y efectos de todas clases, que sean transportados al través del Istmo, para ir de uno a otro Océano por el camino de carriles de hierro, estarán exentos de derechos e impuestos nacionales, provinciales, municipales, o de cualquiera otra especie”.

No obstante a la reclamación que el derecho exigido por la Cámara de Panamá fuese sobre los pasajeros que se embarcaban o desembarcaban en sus puertos, y no a los que fuesen transportados de uno a otro Océano por el ferrocarril. No obstante que el impuesto se hubiese modificado por la Cámara, después de 1850, reduciéndolo a sólo un peso por persona, y estableciéndolo sobre los capitanes o armadores de buques. No obstante que en ningún caso hubiese podido caer sobre la Compañía del ferrocarril, pues que aun pagado por los mismos transeúntes, no se hubieran retraído de pasar por el camino en consideración al aumento de un peso en sus gastos

de viaje a California. No obstaba, finalmente, que el producto de ese derecho debiera invertirse en mejorar la administración pública del país por donde transitaban esos mismos pasajeros, y cuya seguridad exigía gastos de que hubiera podido prescindir el gobierno local, si no hubiera sido por la afluencia de extranjeros. Nada obstaba; porque la antipatía y el desprecio a los granadinos y a sus autoridades eran motivos muy superiores; y el deseo de anarquizar el país para ocuparlo después a pretexto de dar garantías a sus conciudadanos, valía bien la pena de que ni el Gobierno de los Estados Unidos, ni la Compañía de ferrocarril, transigiesen en aquella cuestión.

No ha dejado de contestarse aun el derecho mismo que tenga nuestro Gobierno para utilizar la posición geográfica del Istmo de Panamá, a lo menos respecto de los Estados Unidos, con quien tenemos un tratado que permite el libre tránsito a los ciudadanos de aquel país. Aun ha llegado a decir el Sr. Bowlin, en su última nota oficial a nuestro Gobierno, que no hay ejemplo en la historia de que un pueblo haya sacado contribuciones de otro por el hecho de pasar por su territorio; y celebramos que inicie así netamente la cuestión, porque esto nos proporciona la oportunidad de ventilarla, y demostrar que tenemos derecho perfecto para sacar provecho de las condiciones topográficas de nuestro territorio.

En cuanto a la cuestión abstracta, he aquí un artículo de la Enciclopedia Americana, autoridad que no tachará el Sr. Bowlin: "Comercio de tránsito (transit trade). Es el que proviene del paso de mercancías por un país, en vía para otro. Es a veces de gran importancia, como, por ejemplo, cuando la mayor parte de los artículos de Oriente que se consumían en el Norte de Europa, pasaban por Alemania. El comercio de tránsito deja las comisiones, y otros gastos inseparables del transporte de los efectos, al país por donde se hace; fuera del derecho, que a ocasiones pagan".

Saben nuestros lectores, que Dinamarca ha percibido siempre un derecho por la entrada de todos los buques extranjeros al Báltico, que se hace pasando el canal llamado el Sund, entre dicha nación y la Suecia. Algunas potencias marítimas han repugnado siempre el pago de este impuesto, que las colocaba en la condición de tributarias de Dinamarca, y entre esas naciones, la más obstinada en negar el derecho de exigirlo, ha sido la Unión Americana. Veamos ahora lo que dice con este motivo el *New York Weekly Herald*, correspondiente al 5 de setiembre.

“Las noticias que se han recibido (de Europa) por el Persia, se leerán sin duda con interés. Lo más notable de ellas es el anuncio de que la cuestión relativa a los derechos de Sund se ha resuelto en parte, por haber aceptado los gobiernos inglés y prusiano el proyecto de capitalización propuesto por el gobierno danés, o en otros términos, la redención de los derechos de pasaje, por las diversas naciones marítimas interesadas en el comercio del Báltico.

“El único obstáculo que aun resta para el arreglo final de la cuestión, es el propósito que nuestro gobierno se ha formado contra el principio que sirve de base al convenio. En efecto, si nosotros tomásemos parte en semejante arreglo, abandonaríamos por el mismo hecho la pretensión por la cual hemos luchado siempre: la absoluta libertad de los mares.

“Esto es indudable hasta cierto punto; pero si consideramos las circunstancias en que se trata de ajustar la presente contienda, podemos tener excusa de conceder en parte a la debilidad de Dinamarca, lo que como derecho cierto mantendríamos inexorable contra una potencia igual a nosotros. . . .

“La conducta observada por nuestro gobierno, de prolongar por dos veces la duración del tratado danés, a solicitud de la otra parte, parecía indicar que hay disposición a manejar el asunto de una manera tan generosa y acomodaticia como sea posible, y es de esperarse que se llegará a un arreglo cualquiera, que sea mutuamente satisfactorio”.

Queríamos ahora saber nosotros, los Redactores de “El Tiempo”, si la Nueva Granada es de esas grandes potencias contra quienes los Estados Unidos mantendrán siempre ilesos los derechos, que no disputarían mucho a naciones débiles como Dinamarca; y además quisiéramos saber, si el principio de libre y gratuito tránsito por el territorio de una nación extranjera, es tan indisputable como el principio de la libertad de los mares.

Quizá no habrá quien nos responda, aunque bien pudiera hacerlo algún ciudadano de los Estados Unidos, a nombre y en representación del **New York Weekly Herald**. Lo que sí podemos asegurar es, que el lenguaje empleado por la prensa y por el Gobierno de los Estados Unidos, en las cuestiones relativas a impuestos en el Istmo, que afecten o puedan afectar a sus conciudadanos, jamás ha sido tan generoso ni acomodaticio como el espíritu que anima al uno y a la otra respecto de Dinamarca. Es acaso porque no tienen sobre esta nación europea ninguna mira oculta y ulterior, que les induzca a aglo-

merar pretextos anticipados, pero tan mal urdidos como los del lobo con el inocente cordero.

No sabemos a punto fijo si el gobierno egipcio ha establecido alguna contribución sobre las personas o cosas que transiten por el istmo de Suez, que tantas analogías tiene con el de Panamá. Pero sí sabemos, que la libertad de pasar por allí, que el Bajá Mahomed Alí concedió a los extranjeros, fue muy encomiada por estos, lo que prueba que no era un derecho perfecto que ellos pudieran haber exigido *viribus et armis*. Sabemos igualmente, que el gobierno del País era el especial e inmediato director de las operaciones del tránsito; y que por lo que hace a la travesía terrestre, se ejecutaba en caravanas suministradas probablemente por el mismo gobierno, el cual había monopolizado casi todo el ramo de comercio exterior y muchas industrias internas. Si nuestros juicios son exactos, la utilidad que el gobierno egipcio obtiene del tránsito para la India, o de ella para Europa, vale tanto como las mayores contribuciones que quisiese imponer.

Para nosotros no es disputable el derecho de establecer contribuciones sobre las personas, correspondencia y mercaderías que pasen por nuestro territorio, y de él ha usado la Legislatura nacional durante muchos años, sin que se le haya puesto en duda hasta la aciaga época que vamos atravesando. Nuestras leyes exigieron siempre un derecho de tránsito por los efectos que pasasen al través del Istmo, y ese derecho no fue suprimido por primera vez, y eso de un modo espontáneo, sino por el artículo 4o. de la ley de 5 de abril de 1848.

Ni ha sido necesario el tránsito para que algunos gobiernos hayan usado del derecho que tienen para imponer una contribución de pasajeros. Nadie puede salvar los muros de la Habana sin pagar un fuerte por semejante favor; y después que la ojeriza a los extranjeros, principalmente católicos, ha hecho progresos en los Estados Unidos, algunos de esos Estados pensaron seriamente en establecer, si es que no los han establecido, impuestos sobre los inmigrados procedentes de los puertos de Europa.

Baste lo dicho en cuanto al principio general. Respecto del tratado, que en mala hora nos ligó con los Estados Unidos, porque de allí se saca hoy argumento para cuanto se quiere sostener, ignoramos de dónde se infiere que la República renunció al derecho de establecer impuestos sobre el tránsito por el Istmo. En dicho tratado sólo se ha garantizado a los ciudada-

nos de los Estados Unidos, la facultad de pasar, que de hecho se ha extendido a todos los otros pueblos, y que jamás se ha rehusado a nadie después de nuestra independencia de España. El único efecto de aquella concesión, es que cualesquiera que sean las faltas en que incurran los transeúntes, no se les podrá cerrar el paso, mientras subsista el tratado.

Y en verdad que no sería cuerdo, por parte de los ciudadanos de los Estados Unidos, apoyar pretensiones descabelladas en un tratado que sólo tendrá ya de duración once años, si ellos no tuviesen el firme propósito de hacerlo, innecesario antes de ese término . . . Porque deberían suponer que el Gobierno granadino quedaría muy poco dispuesto a renovar semejantes tratados, que no son sino semillero de cuestiones y pretextos para los mayores abusos.

Mal nos comprendería quien dedujese de lo opuesto, que juzgamos útil la imposición de derechos por el tránsito de personas u objetos al través de nuestro Istmo. Pensamos, muy al contrario, que debe propenderse todo lo posible a la fácil y barata conducción por aquella interesante porción de nuestro suelo de todos los habitantes y de todos los productos del mundo. Hemos querido simplemente demostrar, que sólo en fuerza de imperiosa necesidad contrariaron nuestras Legislaturas aquel deseo, que también era el suyo. Hemos querido hacer patente, que al establecer la contribución de pasajeros usaron de una facultad, no sólo indisputable, sino que redundaba en provecho de los mismos que sufrían el ligero gravamen, toda vez que la renta creada por aquel medio debía necesariamente mejorar la administración pública, de cuya protección necesitaban. En fin, hemos querido poner de manifiesto, que aun cuando hubiese habido razón legal para contradecir la imposición del derecho, nunca hubiera estado mejor empleado que en esa ocasión el espíritu generoso y acomodaticio que la prensa y el Gobierno de los Estados Unidos creen conveniente en ciertas ocasiones, tratándose de pueblos débiles, que al obtener condescendencias no pueden humillar al poder de donde vienen.

A pesar de todo, la reclamación contra el impuesto de pasajeros se llevó por la Compañía del ferrocarril a la Corte Suprema de la Nación; y es digno de observarse, que aunque la Corte falló de acuerdo con los deseos de la Compañía, omitió en sus fundamentos precisamente el único, que daba derecho al reclamo, y que acaso con más visos de justicia hubiera podido exponerse. La Corte no creyó aplicable el artículo 34 del con-

venio con la Compañía; artículo que sirvió de base a la reclamación, y a cuyo espíritu, si no a su letra, había contravenido la Cámara provincial de Panamá. Prefirió nuestro Supremo Tribunal fundar su determinación, que anuló la ordenanza de impuestos, en la falta de atribución en la Cámara para legislar en asuntos relacionados con el comercio exterior. De aquí se inferiría, que solo la nación tendría derecho para establecer el impuesto de pasajeros; pero si lo hiciese ¿cuál sería el resultado? Que la Corte tendría necesidad de buscar otro fundamento para declarar que la ley era contraria al convenio con la Compañía de ferrocarril, o al tratado con los Estados Unidos.

Ella no previó, sin duda, los malos efectos de una primera condescendencia; y esperando conjurar una tempestad inmediata, no hizo preparar otras y otras, que han venido a ennegrecer de una manera temible nuestro horizonte, y que difícilmente podremos apartar nuestras cabezas.

III.- DERECHO DE TONELADAS

Pudiera creerse, en vista del catálogo de cuestiones con que cerramos nuestro primer artículo, que tanto la Legislatura provincial de Panamá, como la Asamblea del Estado y aún el Congreso nacional, se habían propuesto un sistema de extorsión al comercio exterior del Istmo, por medio de numerosas contribuciones.

Pero debe tenerse en cuenta, que toda aquella serie de impuestos casi viene a reducirse a uno solo; porque fue el mal éxito del primero a que contragimos nuestras observaciones en el número precedente, lo que dio lugar al establecimiento del segundo, y la falta de este lo que dio margen para los otros.

Y no era esto una tenacidad en el mal camino, siempre que así no se llame la necesaria y útil consagración a crear recursos fiscales para los gastos públicos, que, como hemos visto, eran crecidos en Panamá, precisamente a virtud de la afluencia de extranjeros.

Ni se imagine que las nuevas instituciones dadas al Istmo han traído consigo un aumento de gastos, a que ha querido hacerse frente con tantos impuestos. Porque además de que esas nuevas instituciones tuvieron por objeto dar más regularidad y eficacia a la administración pública, hubo esmero, al organizar el Estado, en hacerlo con sencillez, como lo pedía el siste-

ma republicano, y lo exigía la poca confianza en arbitrios de un carácter fiscal.

Hemos querido avanzar estas reflexiones, para que no se juzgue con precipitación el impuesto a que se contraerá este artículo; y tanto más justo nos ha parecido llamar en su favor la imparcialidad de nuestros lectores, cuanto que este mismo periódico, llevado de principios indisputables, pero sujetos como todos a las modificaciones, restricciones y compensaciones que les imponen otros principios no menos, incontrovertibles, calificó de antieconómico e imprudente el derecho de toneladas establecido por la Asamblea constituyente del Estado de Panamá, en ley de 27 de agosto de 1855.

Fácil es incurrir en estos juicios, no diremos temerarios, sino incompletos, cuando no se siente sobre sí mismo la dolorosa pero absoluta necesidad de herir por un lado los intereses industriales, en gracia de intereses más valiosos, como son todos aquellos que está destinado a asegurar el gobierno, sin exceptuar los industriales mismos.

Para probar esa necesidad imprescindible, que nosotros encarecemos ahora no se eche a puerta ajena, bastará hacer notar que la provincia de Panamá dejó a la nueva entidad política creada de todas las provincias istmeñas, un legado oneroso de que esta última entidad no ha podido aliviarse; la enorme diferencia entre las rentas y los gastos.

Puede asegurarse que los gastos del Estado son proporcionalmente, menores que los de la provincia de Panamá, porque no sólo se han rebajado algunos sueldos, sino que los empleos son casi los mismos en el Estado que los que tenía la dicha provincia, y sin duda en menor número que los de las cuatro provincias primitivas tomadas en conjunto.

No obstante eso, y no obstante también que, además de las contribuciones sobre establecimientos de comercio, ganados y fincas raíces, el Estado vino a gozar las de manumisión y de papel sellado, que junto con ciertos edificios le cedió la nación, los gastos indispensables del servicio público no podían cubrirse sin ocurrir a otros impuestos, valiosos por la materia que gravaban, aunque insensibles por la cuota señalada, por las personas o propiedades que los sufrían, y aun por el modo de llevarlos a efecto.

Tales fueron las consideraciones en que se fundó la ley de 27 de agosto para establecer un derecho de tonelaje, que no excedía de cuarenta centavos por tonelada en los buques

de vela, ni de veinte en los de vapor, después que la contribución de pasajeros se había anulado de hecho por la resistencia que los capitanes contribuyentes opusieron, y de derecho por la resolución que acerca de la ordenanza dictó la Corte Suprema.

Recomendaba este impuesto, de preferencia a cualquiera otro, no sólo la modicidad de su cuota, sino la universalidad con que se haya establecido en el mundo civilizado; pues no sabemos de ningún país mercantil y marítimo, que no cobre en sus puertos uno o más derechos sobre las embarcaciones mayores que en ellos entre.

Hallábase, pues, a cubierto de toda objeción que no fuese tomada del terreno de la legalidad, y fue de aquí, por consiguiente, de donde se tomaron por los extranjeros y por el Poder Ejecutivo las que dieron en tierra con el impuesto. Segunda condescendencia de los Poderes nacionales, que hará necesarias otras muchas, o que haciendo pulular pretensiones y reclamamos injustos, infundirá una firmeza, que por ser tardía, agravará la situación irritando a los que no la guardaban.

¿Pero con qué motivo llegó el Poder Ejecutivo de la República a tomar parte en esta cuestión: y cuál podía ser la parte legítima que en ella tomase? La Compañía del ferrocarril, apoyada por la Legación de los Estados Unidos, reclamó ante el Poder Ejecutivo contra la ley de la Asamblea del Estado de Panamá; y simultáneamente, aunque sin conocimiento de la reclamación, el Jefe Superior del Estado hizo presente al Poder Ejecutivo la conveniencia de manifestar, en cualquier coyuntura, una opinión favorable a la ley de que se trata.

Esa opinión solicitada, caso de ser la del Poder Ejecutivo, no le hubiera comprometido absolutamente; pero una resolución, como la que se dictó en 11 de octubre, “declarando no considerar aplicable a los buques de vapor o de vela que arribasen a los puertos de Panamá y Colón el impuesto de toneladas establecido por la ley del Estado de Panamá”, no sólo hubiera sido más propia del Poder Judicial, sino que tal como se halla nada resuelve, aunque sí fue bastante para desprestigiar enteramente y hacer del todo imposible la recaudación del impuesto.

Sea como fuere, y atendida la influencia que esa resolución tuvo que anular un derecho fiscal en que el Estado de Panamá había fincado las mejores esperanzas, examinaremos las consideraciones legales que le sirvieron de base, tal cual se hallan expuestas al frente de la misma resolución.

Pero antes haremos mérito de una observación, que aunque general e indirecta, es muy oportuna y digna de tenerse presente. Se nos ha informado, que todas las disposiciones constitucionales y legales adoptadas por el Congreso en 1855 respecto del Istmo de Panamá, se concibieron por los individuos que mayor participación tuvieron en ellas, de modo que fuese permitido al Estado de Panamá imponer la contribución de toneladas, que ya se proyectaba, en reemplazo de la de pasajeros, como la más exenta de objeciones.

En efecto, no se encontrará un solo texto legal que prohíba, y sí se hallarán algunos que favorezcan, la imposición del derecho de toneladas por la Asamblea legislativa del Estado de Panamá. Pero como la resolución que nos ocupa se tomó con el unánime dictamen de Consejo de Gobierno, y no debemos suponer que simples motivos de egoísmo o de indiferencia hacia el Estado de Panamá determinaron la conducta de aquellos respetables funcionarios, apuntaremos aquí las consideraciones que acaso obraron más en su ánimo, aunque no llegaran a expresarse.

Es la primera, el hábito de mirar como propia y exclusiva de la nación la facultad de gravar el comercio exterior: hábito o preocupación que triunfó de las reformas claramente introducidas sobre ese punto respecto del Istmo de Panamá. Como se hallase muy reciente la resolución de la Corte Suprema, que anuló la ordenanza provincial sobre derecho de pasajeros y como ella se hubiese fundado principalmente en la consideración de que la facultad de gravar el comercio exterior era exclusiva de la nación según el inciso 3o., artículo 10 de la Constitución general, túvose cuidado a lo que parece, de no reservar a la nación en el Istmo de Panamá la atribución de que se trata, y efectivamente no se halla entre los objetos expresados en el artículo 3o. del acto constitucional de 27 de febrero de 1855, que erigió el Estado.

La preocupación formada y conservada por la legislación de tantos años, necesitaba de presente un texto legal con que disimularse, e imaginó encontrarlo en el artículo 5o., del acto constitucional que acabamos de citar. El dice así: “No obstante lo dispuesto en el inciso 5o. del artículo 3o., el sistema de aduanas no podrá restablecerse en el Estado de Panamá sin la aquiescencia de su propia Legislatura”. Como ese restablecimiento se prohíbe aquí de un modo implícito al Congreso, infieren que solo este pudiera determinarlo. Pero se desen-

tienden absolutamente de la primera parte del artículo, que dice: “no obstante lo dispuesto en el inciso 5o. del artículo 3o., etc”. Ese artículo y ese párrafo habían atribuido exclusivamente al gobierno general el negociado de rentas y gastos nacionales, y no siendo sino el Congreso el competente para estatuir sobre tales rentas y semejantes gastos, era a él a quien tácitamente se dirigía la prohibición de restablecer el sistema de aduanas en calidad de renta nacional.

Pero debe saberse además, que en las sesiones de Ibagué, la Cámara de Representantes aceptó una modificación al artículo 5o., que nos ocupa, según la cual se prohibía también a la Legislatura del Estado restablecer las aduanas en el Istmo sin consentimiento del Congreso. Véase el Boletín Oficial número 31. La modificación quedó sin lugar, porque con el objeto de acelerarse el curso del proyecto que luego fue acto constitucional de 27 de febrero, se revocaron en las sesiones de 1855 todas las modificaciones adoptadas en Ibagué, que de otro modo habrían debido considerarse por el Senado. Prueba ella, sin embargo, que los Diputados se hallaban persuadidos de que, conforme al acto constitucional en proyecto, la Legislatura de Panamá podía restablecer las aduanas.

Empero dando al artículo 5o. el sentido que se pretende ¿quién ha probado que sistema de aduanas y derecho de toneladas son una misma cosa? ¿Tuvo la Legislatura de Panamá que establecer aduanas para percibir el derecho de toneladas que señaló por su ley de 27 de agosto? ¿Cóbranse derechos de esa clase en las aduanas de la República situadas en los puertos secos o de ríos? ¿Exígense siquiera en las aduanas de los puertos francos? Nada más claro, por consiguiente, que ni el derecho de toneladas supone por necesidad las aduanas, ni el sistema de aduanas trae forzosamente consigo el derecho de toneladas.

Otra consideración de esas que mueven, pero que no se expresan, puede haber sido la de evitar cuestiones que tarde o temprano llegarían a convertirse en internacionales, puesto que la reclamación de la compañía del ferrocarril vino acompañada de una nota de la Legislación de los Estados Unidos, como para hacerle respaldo. Y era tanto más presumible aquella intención, cuanto que el asunto se prestaba admirablemente a una medida que no comprometiese el honor nacional, desaprobandolo y reduciendo a la nada los actos de un Estado sobe-

rano, pero dependiente de Nueva Granada, y tratado en la ocasión como si fuere menos que una provincia.

Cuidar de disminuir en lo posible las cuestiones internacionales, después que la experiencia nos ha enseñado lo que de ellas podemos esperar, es una conducta que nosotros los primeros nos apresuramos a aplaudir. Pero si ese beneficio se logra inconsideradamente, perjudicando desde luego otros intereses y calentando para nuevas cuestiones en lo sucesivo, él viene a ser puramente nominal y el acto de donde procede no es sino una verdadera imprudencia.

Pasemos ahora a la exposición y refutación de los considerandos en que se fundó la resolución ejecutada de 11 de octubre de 1855, para citar después disposiciones terminantes que autorizaron la imposición del derecho de toneladas por la Asamblea legislativa del Estado de Panamá.

“Considerando 1o.: Que todo lo relativo al ferrocarril de Panamá quedó por la ley de la República, de 24 de mayo de este año, bajo la exclusiva dependencia del Gobierno nacional; y el mismo Gobierno está obligado por el artículo 60 del contrato legítimamente aprobado en 4 de junio de 1850, a proteger y mantener en toda su integridad los derechos que él otorga a la compañía empresaria, interpretando cualesquiera dudas en el sentido natural más favorable a dicha compañía”.

Nosotros no disputamos que el negociado del ferrocarril sea de la exclusiva incumbencia del Gobierno nacional, aunque no era ese un punto que debía resolverse por ley, sino por el acto constitucional que erigió el Estado, y deslindó las funciones propias de la nación, abandonando a la nueva entidad cualesquiera otros poderes. No lo disputaremos, aunque por el artículo 10 del acto constitucional citado sólo se reservó la nación los derechos que tiene en la empresa del ferrocarril. Y no lo disputaremos, porque estamos bien persuadidos de que jamás hubo intención de atribuir ese asunto al Gobierno particular del Estado de Panamá, ni él lo ha reclamado, ni la compañía lo hubiera aceptado probablemente.

Pero este considerando que nos ocupa no es sustancialmente sino un punto de partida que supone a la ley de 27 de agosto sobre derecho de toneladas, un asunto relacionado, y no como quiera, sino íntimamente relacionado, inseparable del ferrocarril y sus privilegios. Supone asimismo, que la interpretación dada por el Poder Ejecutivo a las cláusulas del contrato con la compañía era la más natural en su favor. Por tanto,

la razón tomada de estas consideraciones depende enteramente de otras que enseguida expone la resolución ejecutiva, y a que vamos a contraernos.

“Considerando 2o.: Que por el artículo 9o. del contrato se concedió a la compañía privilegio temporal, en fuerza hoy, para el uso de los puertos situados a los dos extremos del ferrocarril, que son los de Panamá y Colón; y por el 34 se eximió de todo derecho o impuesto al depósito o transporte de pasajeros y efectos en toda la línea del ferrocarril, desde el uno hasta el otro extremo”.

Hay aquí dos partes enteramente distintas, que deben separarse. Refiérese la primera al privilegio de puertos, y la segunda a la exención de derechos por razón del tránsito. Hállanse implícitamente contenidas en la primera dos proposiciones, que son estas: “Los puertos sobre que tiene privilegio la compañía son las ensenadas, bahías o espacios de mar sobre las costas en que termina el ferrocarril. Teniendo privilegio sobre esos puertos, la compañía puede impedir que se grave con derechos fiscales a los buques procedentes de cualquier parte, que en ellos hagan su ingreso”. Ambas proposiciones son falsas, como se demuestra por las breves observaciones que siguen.

El privilegio que en el artículo 9o. del contrato con la compañía del ferrocarril se ha reconocido por el Poder Ejecutivo a favor de ella, es tan exorbitante, que envolvería la exclusión de todo buque de los fondeaderos en Panamá y Colón a dos o tres millas del ferrocarril. Un buque inglés, francés, ruso o español, que se hallase anclado frente a las ciudades de Colón o Panamá y que viene a importar o exportar efectos de comercio, nada tiene que ver con la compañía del ferrocarril ni con sus privilegios, que no pueden extenderse a obras que no son suyas, y menos a lugares accesibles a todo el mundo aun por derecho de gentes consuetudinario. Si en uso de ese privilegio que quiere ampliarse hasta la exageración, la compañía excluyese de las radas o bahías de Colón y Panamá buques extranjeros que no fuesen de su agrado, se seguiría inmediatamente la más justa de las reclamaciones contra nuestro Gobierno, que en tal apuro no sabemos qué partido llegaría a adoptar.

Los puertos de que trata el artículo 9o., del contrato no son, ni pueden ser, sino los fondeaderos, acaso artificiales situados al extremo del ferrocarril, y adyacentes a sus muelles; porque esos fondeaderos hacen parte de la obra, o se hallan tan en contacto con ella, que sin el ferrocarril nada significan ni

de nada sirven. Pueden además las embarcaciones atracadas a los muelles o extremidades del camino hacer daños a las obras del ferrocarril, que serían inevitables si la compañía no tuviese dominio o privilegio para el uso de esos puertos o fondeaderos. Así lo había entendido siempre la misma compañía, hasta que la resolución de 11 de octubre vino a hacerle una nueva y desmedida concesión, de que ella ha sabido aprovecharse después.

Tampoco se infiere del privilegio sobre los puertos, que le fuese contraria la imposición de un derecho de toneladas a los buques en ellos admitidos para la compañía. Esta podría dar o negar su consentimiento para la entrada en esos puertos a buques extraños a la empresa; más no podría oponerse a la exacción de un derecho sobre aquellos que no hubiese excluido de los puertos sujetos a su dominio. Nosotros no percibimos ninguna conexión forzosa entre las dos ideas, que nos parecen del todo independientes.

En cuanto a la 2a., parte del considerando, o sea la cita del artículo 34 del convenio con la compañía, parécenos inconducente, pues que no se trata de “derecho o impuesto al depósito y transporte de pasajeros y efectos”, sino de contribución a los buques por razón de sus toneladas: contribución que no afecta más a las mercancías y pasajeros, que las establecidas sobre hoteles, víveres, casa, botes o lanchas de desembarque, y todas las demás contra las cuales nadie ha soñado interponer reclamo.

“Considerando 3o.: Que la ley 20, parte 2a., tratado 1o., de la Recopilación Granadina (25 de mayo de 1835) concediendo a los cantones de Panamá y Portobelo ciertas franquicias de que gozarán cuando exista un canal o ferrocarril intermarino es correlativa e íntimamente conexiónada con la empresa del ferrocarril, y no ha sido derogada en cuanto a las exenciones de carácter fiscal, que se otorgaron a los puertos y territorios de dichos cantones en sus artículos 1o., 2o., y 13, por el término de veinte años contados desde que estuviese establecida una comunicación franca interoceánica por un canal o un ferrocarril; ni pudiera derogársela o reformársela sino por el Poder Legislativo nacional, tanto por ser garante la República de aquellas exenciones para determinada época, como por haberse ella reservado exclusivamente todo lo que concierne a la expresada vía de comunicación”.

Enciérranse aquí las siguientes ideas: 1., que la ley que se cita y que se considera vigente, es correlativa con la empresa del ferrocarril: 2., que esa ley concedió por cierto tiempo a los cantones de Portobelo y Panamá algunas exenciones, de que es garante la República: 3., que por una y otra razón no puede ser derogada la ley sino por el Congreso. Llamémosla a juicio por su orden.

1o. La ley de que se trata no tiene nada que ver con la empresa del ferrocarril. Ella acordó ciertas exenciones a los cantones de Portobelo y Panamá señalando como época para que las gozasen, el día en que se hubiese abierto una vía de comunicación interoceánica.

Pudiéramos con la historia de aquella ley, que conocemos bastante, hacer ver que en la restricción impuesta por el artículo 13 no se quiso acordar gracia alguna a la empresa de comunicación intermarina, sino eludir por un tiempo indefinido las exenciones decretadas en los artículos precedentes. Mas sea de ello lo que fuere, no admite duda que la ley solo podría estar conexcionada con la empresa del ferrocarril, y sólo podría ser un óbice a la exacción del derecho de toneladas, por cuanto ella contuviese de una manera tácita o expresa privilegios o concesiones a la compañía empresaria. Tal es la inteligencia que la misma compañía le dió, al citarla como apoyo de su reclamación contra la ley de la Asamblea del Estado de Panamá, que impuso la contribución de toneladas.

¿Y qué dirían nuestros lectores si se les mostrase un artículo expreso del convenio entre el Gobierno de la República y la dicha compañía, según el cual fuese prohibido alegar derecho o privilegios que no se hallasen consignados en el mismo convenio? Probablemente se llenarían de admiración, al compararlo con el reclamo de la compañía, y lo que es más, con la resolución ejecutiva dictada de conformidad. No es menor, pues, la que nosotros sentimos; porque el tal artículo existe, lleva el número 59, y dice a la letra como sigue:

“Las controversias que se suscitan entre el Poder Ejecutivo de la Nueva Granada y la Compañía del ferrocarril de Panamá, con motivo de la ejecución o de la falta de ejecución del presente contrato, o sobre la inteligencia o interpretación de las cláusulas que él contiene, serán juzgadas por los magistrados y con arreglo a las Leyes de la República de la Nueva Granada. En ningún caso podrá alegarse fueron, inmunidad o exención no reconocidas o concedidos expresamente por este con-

trato, ni se admitirá la intervención de otra autoridad o funcionario que los legalmente establecidos con jurisdicción en la misma República. Aquellas controversias que interesaren a la existencia, la conservación o la permanencia del privilegio y de los derechos que le son anexos, serán decididas por la vía de arbitramento”.

2o. Si como parece indubitable, las exenciones otorgadas por la ley de 25 de mayo de 1835 lo fueron meramente a los cantones de Panamá y Portobelo, o sea a sus moradores ¿podrá la República ser garante de esas exenciones contra la Legislatura del Estado soberano a que ellos pertenecen, y que no es sino el conjunto de sus representantes? Esta pretendida garantía nos parece un resabio del centralismo, en cuyo sistema las autoridades nacionales se declaran *per se* tutores y curadores de los pueblos aun contra sus autoridades municipales. Sacudamos semejantes ideas, que ya no corresponden a las nuevas instituciones que se va dando la República.

3o. Para mayor conflicto de la compañía, y del Poder Ejecutivo que acogió su reclamo, la ley en que se apoyan no está vigente desde 1848, en que con fecha 5 de abril se expidió el acto legislativo hoy inserto en la página 223 del Apéndice a la Recopilación Granadina, y cuyo artículo 12 dice de esta manera: “Cuando la compañía a la cual se ha concedido privilegio para la apertura de una vía de comunicación de carriles de hierro de un mar a otro al través del istmo de Panamá, entre, conforme a la ley que le concedió el privilegio, en el uso de goce de los puertos de uno y otro extremo del ferrocarril, se observarán en dichos puertos las disposiciones contenidas en el privilegio. Entre tanto, se llevarán a efecto en ellos las de la presente ley”.

La primera parte de ese artículo se refiere al malogrado privilegio Klein, pero la última derogó implícitamente la ley de 1835. Ni era necesaria esa prescripción para la derogatoria, porque el acto legislativo de 1848, y posteriormente la ley de 2 de junio de 1849, subrogaron completamente aquella, dando mucha más extensión a las franquicias. Efectivamente, la exención del pago de derechos de tonelada, como todas las otras exenciones concedidas por la ley de 35, no lo fueron ya únicamente a los cantones de Portobelo y Panamá, sino al Istmo entero; el término de su duración no fue de veinte años, sino indefinido; y el día en que hubieran de comenzar no fue el incierto en que se hallase abierta la comunicación intermarina, sino el

1o. de setiembre de 1848 y el 1o. de enero de 1850 respectivamente.

4o. Todos estos actos, como referentes a un negociado que no era ya en el Istmo de la incumbencia de la Nación sino del Estado de Panamá, quedaron desde la erección de la nueva entidad sujetos a la acción legislativa de su Asamblea. Pudieron ser modificados al tenor de la voluntad y de las prerrogativas de aquella Legislatura, que por lo mismo no debió ver en otras autoridades, garantes o fiadores de las exenciones otorgadas a pueblos cuya soberanía ejercía la expresada Legislatura.

“Considerando 4o.: Que una de las exenciones expresas otorgadas por el artículo 3o. de la citada ley es la del derecho de toneladas, y ella comprende a los puertos de Panamá y Colón, correspondientes al territorio de los dos antiguos cantones mencionados. Considerando 5o.: Que desde el 30 de enero del presente año (1855) en que por resolución del Jefe Superior del Estado de Panamá, aprobada por el Poder Ejecutivo, se declaró abierta al tránsito interoceánico la vía del ferrocarril, entraron por ministerio de la ley dichos cantones, en posesión por veinte años de las exenciones de que se trata”.

Siendo estos dos considerandos simples corolarios del anterior, que dejamos refutado, acaso deberíamos contentarnos también con lo que ya dejamos dicho; pero queremos hacer notar que su lectura da mayor realce a nuestras precedentes observaciones, poniendo en relieve los puntos de disonancia entre la ley de 35 y las de 48 y 49 que la subrogaron: las exenciones relacionadas al parecer con la empresa del ferrocarril, hechas pura y simplemente a los puertos del Istmo; las exenciones otorgadas a sólo dos cantones, extendidas a todo el territorio del Istmo de Panamá.

“Considerando 6o. (y último): Que según el tenor literal del artículo 1o. de la ley del Estado de Panamá, de 27 de agosto, la contribución de toneladas, fijada allí en cuarenta centavos de peso para los buques de vela y veinte centavos para los de vapor, no comprende a los buques exceptuados de pagar tal derecho por convenios o privilegios”.

La exención reconocida por el artículo que se cita, no era sino la proveniente de tratados públicos o de privilegios concedidos o confirmados en adelante por el Estado de Panamá; y no gozando realmente de ella sino los paquebotes británicos de vapor que llevan la correspondencia nacional entre los puertos de nuestro litoral del Atlántico, así se declaró por decreto

del Jefe Superior del Estado de Panamá, publicado en la misma Gaceta (número 7) en que apareció la ley de la Asamblea.

Tales son los fundamentos directos de la resolución de 11 de octubre, "sin hacer mérito de razones obvias de conveniencia en favor del tránsito y comercio interoceánico, en cuya libertad y progreso está principalmente fincada la prosperidad del Estado de Panamá; ni de las justicias y buena fe que obligan a respetar los solemnes compromisos que la nación ha contraído para estimular y proteger una empresa tan costosa e importante como la del ferrocarril; por ser puramente cuestión de legalidad la que se analiza".

Y además, añadimos nosotros, porque sobre esos puntos casi no hay cuestión posible. La libertad del comercio es un gran beneficio, no solamente para el istmo de Panama, sino para todos los pueblos del mundo; pero se trata de saber si un pueblo pobre, que después de haber gravado su industria interior, aun no puede costear los crecidos gastos de administración pública que su misma posición hace necesarios, debe insistir en la absoluta exención al comercio, y renunciar, al gobierno, o declarar obligatorios y gratuitos los servicios públicos. No negaremos que la última proposición del dilema tiene en el orbe civilizado uno que otro defensor; y que nosotros mismos no estamos muy distantes de aceptarla; pero es fuerza confesar también, que se halla muy lejos de ser una opinión corriente, y aun más, poder recibir aplicación práctica.

Que la prosperidad del Estado de Panamá esté principalmente fincada en la libertad del comercio de tránsito, es cosa que fundamentalmente puede dudarse, si la prosperidad del Estado es cosa aparte de la de los interesados en la empresa del ferrocarril. La falaz riqueza de 1849 a 1852 ha desaparecido, dejando aun más pobres y más desesperados que antes a los hijos del país, cuyas pequeñas industrias productivas sufrieron gran detrimento con la afluencia de brazos al acarreo de personas y efectos al través del istmo; cuyos gastos personales son los desproporcionados a sus ganancias por el alto precio que conservan los objetos de consumo, y cuyas costumbres han perdido lo que tenían de modestas.

He aquí los inmediatos efectos de la conclusión del ferrocarril, y del absoluto monopolio que la compañía ejerce sobre todas las industrias relacionadas con el tránsito. No vemos razón para que las cosas varíen sustancialmente después, ni hemos creído jamás que la prosperidad de los istmeños pueda venir

de otra fuente que la que produce la de todos los pueblos: industria doméstica y comercio de exportación e importación, o sea, cambio de productos indígenas por productos extranjeros. El istmo de Panamá se halla dotado de grandes ventajas para la agricultura, en la cual, más que en el comercio de tránsito, debe fincar sus esperanzas de prosperidad; pero el progreso de la agricultura supone también capitales y población, que hasta ahora han sido escasos en aquel país, y cuyo incremento no puede ser sino obra del tiempo y de la mejora en las condiciones climatológicas.

En cuanto a las razones “de justicia y buena fe que obligan a respetar los solemnes compromisos que la nación ha contraído para estimular y proteger una empresa tan costosa e importante como la del ferrocarril”, estamos enteramente de acuerdo. Pero no lo estamos en que haya tales compromisos respecto del derecho de toneladas, pues no se ven en el contrato, única fuente de nuestras obligaciones para con la Compañía, y que antes bien supone la posibilidad de impuestos al comercio exterior en los mismos puertos enlazados por los rieles del ferrocarril. Tampoco lo estamos en que se den a la empresa estímulo o favores nuevos que no se hallen expresamente estipulados, principalmente si ellos ceden en detrimento de la soberanía y de los intereses esenciales del Estado de Panamá. Los favores y estímulos expresamente pactados en el convenio con la Compañía, son bastantes para el objeto que se propusieron. Ese objeto se halla conseguido, y las grandes utilidades que el camino está produciendo a los accionistas se mantendrían, a no dudarlo, aun cuando los buques destinados a los puertos de Panamá y Colón pagasen el insignificante derecho de toneladas que por punto general impuso la ley del Estado.

Mientras el Poder Ejecutivo accedía a las pretensiones de la Compañía del ferrocarril, el gobierno de los Estados Unidos promovía a nuestro Ministro plenipotenciario la verdadera cuestión internacional, suscitada a consecuencia de la ley de 27 de agosto, sobre derecho de toneladas; y nuestro Ministro respondía con razones y con dignidad a la nota en que Mr. Marcy consideraba la ley opuesta al tratado de 12 de diciembre de 1847, y quería hacer a Nueva Granada responsable del importe de las sumas que se exigiesen a ciudadanos de los Estados Unidos a virtud de la citada ley fiscal.

Dos eran los fundamentos en que apoyaba su reclamación el Secretario de Relaciones Exteriores de los Estados Uni-

dos: 1o. Que según el artículo 35 del tratado, los ciudadanos de aquella República y sus propiedades tiene libre tránsito por el istmo de Panamá, de donde infería Mr. Marcy que también gozaban los buques de la misma nación el privilegio de no pagar en los puertos del Istmo derechos de tonelada: 2o. Que habiéndose exceptuado de tales derechos a los vapores británicos que llevan nuestra correspondencia entre Colón, Cartagena y Santamarta, los vapores de los Estados Unidos en general, y aunque no lleven tal correspondencia, deben también ser exonerados del impuesto.

Nuestro Ministro contestó satisfactoriamente a ambos argumentos en una extensa nota fecha a 26 de octubre de 1855, y tanto a ella como a la que era objeto de su respuesta, remitimos a nuestros lectores, que la encontrarán publicadas al final del informe del Sr. Secretario de Relaciones Exteriores de Nueva Granada al último Congreso.

Nada tendríamos que observar contra la nota del Sr. General Herrán, si fuese porque en nuestro concepto debió ser un poco más explícito o menos lacónico al ofrecer, a nombre del Gobierno neogranadino, la exención en general del derecho de toneladas a los vapores de los Estados Unidos que se empleasen en llevar nuestra correspondencia de uno a otro de nuestros puertos marítimos, quedando así entonces igualados dichos vapores a los de la Gran Bretaña que prestan el mismo servicio.

Sin duda no recordó nuestro Ministro plenipotenciario, que la exención declarada por el Jefe Superior del Estado de Panamá a favor de los paquebotes británicos, se fundaba en un convenio internacional celebrado por Nueva Granada cuando la contribución de toneladas era, y no podía dejar de ser, enteramente nacional. La promesa absoluta hecha a la Gran Bretaña se hallaba perfectamente de acuerdo con la Constitución, y el Estado de Panamá no podía eximirse de cumplirla; pero nuestras instituciones han cambiado notablemente después de aquella fecha, y el gobierno general de Nueva Granada no puede hoy ofrecer a ninguna nación, en términos absolutos, que sus buques no pagarán derecho de toneladas en los puertos del Istmo de Panamá. Todo lo que puede hacer es eximirlos de la contribución nacional de toneladas, y excitar al Estado de Panamá a que decreta la misma exención, con el objeto de que no haya desigualdad entre naciones amigas que tienen derecho a ser tratadas del mismo modo.