

Si este procedimiento pareciere anómalo, y restrictivo del poder nacional, esa anomalía y esa restricción nacen de las instituciones recientemente adoptadas para el istmo de Panamá; y deben tenerse presentes al formular definitivamente las de Nueva Granada, que serán comunes aquella sección, si es que no se prefiere otra línea de conducta aun más eficaz para librarlos de las cuestiones a que sirven de pretexto sus actos gubernativos, pero que en realidad no nacen sino de su codiciada posición icográfica.

Después que nuestro Ministro contestó al Secretario Marcy, este halló tan fundada la respuesta, que no se atrevió a replicar; y muy probablemente hubiéramos triunfado en esa cuestión, si al mismo tiempo que ella quedaba en tan buen pie cerca del gobierno de los Estados Unidos, no estuviese tomando un malísimo sesgo, o mejor dicho, una falsa solución, cerca del gobierno de Nueva Granada.

Una cuestión tan sencilla al parecer, tenía en el hecho tres aspectos distintos: 1o. Cuestión doméstica entre el Congreso y la Legislatura del Estado de Panamá: 2o. Cuestión semi-extranjera entre el Poder Ejecutivo y la Compañía del ferrocarril de Panamá: 3o. Cuestión internacional entre Nueva Granada y los Estados Unidos.

Como cuestión doméstica, ningún cuidado debían darnos las observaciones de la Compañía del ferrocarril ni del Gobierno de los Estados Unidos, y por lo que hace al último, bien se lo echó en cara nuestro Ministro plenipotenciario cuando dijo en su nota de 26 de octubre: "También informará el infrascrito a S. E. el Sr. Marcy, que en Nueva Granada se han suscitado dudas respecto de la facultad que tenga la Legislatura del Estado de Panamá para establecer en sus puertos el derecho de toneladas, habiendo quienes crean que esta facultad corresponde exclusivamente al Congreso nacional; pero es fuera de duda, y en esto no hay discrepancias, que mientras la autoridad competente en esta cuestión puramente doméstica no decida otra cosa, la ley del Estado debe obedecerse y cumplirse".

Como cuestión semi-extranjera y como cuestión puramente internacional, creemos haber dicho lo bastante para demostrar, que ni la Compañía del ferrocarril, ni el Gobierno de los Estados Unidos tenían razón alguna en sus reclamaciones. Pero como la cuestión doméstica se prestaba, y ha dado lugar en efecto, a que nuestro Gobierno condescendiese en los reclamos de los extranjeros; como la cuestión internacional en que tan

lucido quedó el Sr. General Herrán fue perjudicada por la cuestión doméstica o con pretexto de ella, queremos cumplir el ofrecimiento hecho antes de citar textos legales expresos, que la resuelven en favor del Estado de Panamá.

Bastaría al efecto recordar que, conforme a los artículos 1o. y 4o., del acto constitucional de 27 de febrero de 1855, el Estado Soberano de Panamá era competente para estatuir lo que a bien tuviese sobre los objetos que conforme al artículo 3o., no se hubiese reservado la nación en aquel territorio; que la contribución de toneladas, no siendo nacional en el Istmo, se hallaba excluida del inciso 5o., que atribuye al gobierno general el negociado de rentas y gastos nacionales; y que por lo mismo el Estado podía establecerla a su favor, sin perjuicio de que la nación lo hiciera por su cuenta siempre que lo quisiese.

Pero no satisfechos con estos los autores de la ley de 24 de mayo de 1855, “sobre administración en el Estado de Panamá de los negocios que allí se ha reservado la nación”, y para que no hubiese nunca duda sobre la extensión que en materias fiscales tenían las facultades del Estado de Panamá, concibieron el artículo 4o., de la manera que sigue: “Todos los objetos no gravados en el Estado de Panamá con una contribución nacional, pueden serlo por la Legislatura del mismo Estado, imponiendo sobre ellos las contribuciones que a bien tenga. Exceptúanse 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”.

Y como ya se tenía el ejemplo de que algún Cónsul de los Estados Unidos en el Istmo había aconsejado a sus conacionales la resistencia al pago de la contribución de pasajeros, se puso también el artículo 5o., que dice así: “El Poder Ejecutivo retirará el *exequatur* de aquellos cónsules extranjeros residentes en el Estado de Panamá, que protejan la resistencia de los individuos de su nación al pago de las contribuciones establecidas en dicho Estado por leyes suyas o del Congreso nacional. Para evitar dificultades, pondrá en conocimiento de los gobiernos amigos la disposición de este artículo, a fin de que sepan que, al establecer sus cónsules, deben hacerlo con sujeción a lo aquí prescrito”.

Los extranjeros que en Panamá sostienen un periódico, y algunos pocos granadinos que por espíritu de partido se le

ligaron en esta cuestión, interesados en combatir la ley de 27 de agosto, y no pudiendo negar enteramente el sentido del artículo 4o., citado, argüían de esta manera: “si él quiso autorizar la imposición de un derecho de toneladas ¿por qué no le mencionó, del mismo modo que el artículo 3o., llamó por sus nombres las contribuciones de manumisión y de papel sellado, que también cedió al Estado de Panamá?”

Y se les respondía: “1o., porque las contribuciones cedidas en el artículo 3o., existían como nacionales al tiempo de la cesión, y era por lo mismo indispensable hacer mención de ellas denominándolas; mientras que la contribución de toneladas no existía no como nacional ni de ningún modo, y el expresar que podía establecerse dicha contribución, hubiera significado que estaba prohibida cualquiera otra que se hallase en su mismo caso; 2o., porque para comprender todas las contribuciones sin usar de la locución breve, clara y enérgica que tiene el artículo 4o., habría sido necesario incluir una lista, que aun cuando hubiese abrazado todas las conocidas desde que hay gobierno y fisco sobre la tierra, todavía no habría sido completa, pues habría omitido todos los demás impuestos, que no siendo conocidos o no habiéndose usado antes son sin embargo posibles.”

Es muy de sentir que una cuestión doméstica llegue a mezclarse con una cuestión internacional, de manera que proporcionen al gobierno de la República oportunidad de convenir con deseos y pretensiones injustas de los súbditos o gobiernos pertenecientes a grandes potencias. En tales casos se sacrifica el interés y el derecho que atañe a ciudadano o secciones del país, en gracia de la paz exterior, que a todo trance quiere mantenerse, y que solo se logra conservar mientras pueden suscitarse nuevas cuestiones, como desgraciadamente ha sucedido en el asunto que nos ocupa, según haremos ver en los subsiguientes artículos de esta serie.

#### IV. PORTES DE CORREO INTEROCEANICO

En el informe que presentó el Sr. Secretario de Relaciones Exteriores al último Congreso, dió cuenta de la resolución de 11 de octubre sobre derecho de toneladas, a que se contrajo nuestro artículo anterior; y exponiendo las consideraciones que en su concepto debieran tenerse presentes por el Cuerpo

Legislativo nacional en el examen y decisión del negocio, dijo con mucho acierto: “Que privado el Estado de Panamá, por la suspensión del impuesto de toneladas, del principal recurso con que contaba para sus gastos; incapacitado para crear rentas internas que lo reemplazasen; obligado al mismo tiempo a sostener una Administración tan bien organizada y eficaz en todos sus ramos cuanto fuese posible, por la especialidad de su posición geográfica; y debiendo conservársele, por mil razones obvias, en el rango a que las conveniencias públicas y el voto nacional lo elevaron; era indispensable, era justo, que el Cuerpo Legislativo proveyese sin demora a sus necesidades con un subsidio o arbitrios permanentes, de la manera que juzgase más eficaz y apropiada a las circunstancias.

Aunque la Diputación del Estado de Panamá no estuviese de acuerdo con el Poder Ejecutivo sobre la resolución de 11 de octubre que hizo nugatorio el derecho de toneladas, se persuadió de la inutilidad de suscitar la cuestión en el Congreso, pues aun cuando hubiese triunfado allí la causa de la Asamblea del Estado, que estableció el derecho, y aun cuando se hubiese expedido una ley declarando que la de Panamá se hallaba dentro de las facultades de su Asamblea Legislativa, los antecedentes del negocio eran bastantes para hacer completamente ineficaz la contribución, que, de seguro, no habría sido satisfecha.

Por lo mismo, coincidieron con el Sr. Secretario los Senadores y Representantes del Istmo, en cuanto a la necesidad y preferencia de proporcionar un nuevo arbitro rentístico al Estado de Panamá, que no podía crearlo contando con sus propios medios y recursos. Trataron de darle un auxilio que estuviese en lo posible exento de objeciones por parte de los extranjeros, siempre dispuestos a formularlas cuando se trata de asuntos relacionados con el Istmo de Panamá, que de cualquier modo lleguen a alcanzarles.

He aquí el origen de la ley de 25 de abril último “adjudicando al Estado de Panamá el producto de la renta de correos interoceánicos”, y cuyo artículo 2o., dice así: “La correspondencia extranjera que en valija cerrada atraviere el Istmo de Panamá, y que no pertenezca a naciones con quienes existan convenciones postales, pagará a favor del Tesoro Nacional un derecho igual al que hoy paga la correspondencia de la Gran Bretaña, según la convención de su Gobierno con el de la República”.

Dióse en ejecución de esta ley un decreto, por el que, usando de facultades concedidas de antemano al Poder Ejecutivo, y para facilitar asimismo el cumplimiento de la que lo motivaba, se declaró que era permitido el tránsito por el Istmo de las valijas extranjeras pertenecientes a naciones amigas, con tal que girasen por las oficinas de correos de Panamá y Colón, y se expresaron las cuotas que conforme al acto citado en la ley de 25 de abril gravaban a la correspondencia extranjera en general.

Tales son las disposiciones que han motivado la famosa comunicación de 19 de septiembre, en que el Sr. Bowlin, Encargado de Negocios de los Estados Unidos, autorizado por su Gobierno, y afectando dudar si aquellas disposiciones comprendían a las valijas de su nación, expone los razonamientos que en su concepto persuaden lo contrario, y aprovecha la ocasión para dirigir al Gobierno granadino algunas graves injurias.

Vemos en la nota con que nuestro Gobierno responde al Sr. Bowlin, que se contesta satisfactoria, aunque muy brevemente, a los razonamientos de aquel diplomático, sentando de una manera rápida y comprensiva las cuestiones conducentes que en sustancia abraza la nota a que se responde.

Pero observamos también con profunda pena, que el Sr. Secretario de Relaciones Exteriores pasa por alto cierta observación de grande importancia en que el señor Bowlin carece enteramente de razón, y omite rechazar indignado las injurias que aquel nos irroga.

Como aun los puntos principales a que el Sr. Pombo respondió con tanta exactitud no podían tratarse en una nota diplomática con la extensión que en un artículo de periódico, y observando además nosotros que el Sr. Bowlin desconoce casi por entero nuestras leyes y nuestros pactos internacionales, hemos creído conveniente refutar por extenso el documento que nos ocupa, confiados en que las prevenciones desfavorables del diplomático norteamericano se desvanecerán a la luz de la verdad, expuesta de una manera prolija y desapasionada, sí, como debemos suponerlo, el Encargado de Negocios se halla dispuesto a oírla y a acogerla.

Sea por efecto de convicción o de cualquier otro móvil, la nota del Sr. Bowlin parece tener por objeto final resistir a priori las disposiciones de la ley de 25 de abril y del decreto dado en su ejecución, como se descubre por los dos fragmentos que vamos a copiar, y que son como el exordio y la conclu-

sión del célebre documento: “Al someter a V.E. esta cuestión, convendrá acaso que el infrascrito la acompañe con alguna explicación de las ideas del Gobierno de los Estados Unidos, para que las dos Repúblicas se entiendan acerca de este asunto cumplidamente, y para demostrar la imposibilidad absoluta de que los Estados Unidos se sometan a tan enorme exacción y a que sus valijas sean sustraídas de su poder . . . “De todo lo cual pudiera inferirse, que el Gobierno de la Nueva Granada no se propuso incluir en su decreto las grandes malas de California. Pero si es lo contrario, viene a ser deber mío asegurar de nuevo, muy respetuosamente, que semejante medida no puede ser ejecutada con las valijas de los Estados Unidos, en tránsito por el Istmo de mar a mar, mientras que el Gobierno tenga el poder necesario para hacer respetar sus derechos”.

En el intermedio de estos dos párrafos se halla la parte demostrativa del derecho que el Sr. Bowlin sostiene por parte de los Estados Unidos; pero nosotros no alcanzamos a explicarnos por qué perdió su tiempo en escribir una nota que en la Gaceta Oficial ocupa cuatro y media columnas, si hay “una imposibilidad absoluta de que el gobierno de los Estados Unidos se someta a nuestra ley postal, mientras tengan el poder necesario para hacer respetar sus derechos.” Siempre habíamos creído que en toda discusión, como en toda guerra, no se va solo a dar, sino también a recibir, y que el sentar conclusiones anticipadas, con el apoyo de un gran poder, equivale exactamente a vencer sin combatir. Esperanzados, o a lo menos deseosos, de que el Sr. Bowlin retire sus conclusiones hasta después del combate, vamos a presentárselo con tanta decisión como lealtad, confiando en la victoria, pero dejándola para su propio lugar y tiempo.

Por lo que hace a razones propiamente dichas, razones que sin contener injurias sean conducentes a la cuestión que el Sr. Bowlin propone, y que quiere resolver con el último argumento de los reyes, vamos a entresacarlas de su nota, según nosotros podemos percibir las.

1o.- La ley de 25 de abril trastorna los arreglos anteriores entre Nueva Granada y los Estados Unidos, en materia de correos que atraviesan el istmo de Panamá.

2o.- Nueva Granada no puede, por punto general, y prescindiendo de convenios internacionales, gravar el tránsito por el Istmo.

3o.- La ley de 25 de abril es contraria al artículo 35 del tratado de 1846 entre la Nueva Granada y los Estados Unidos, que igualó a los ciudadanos de esta nación con los de aquella en materia de correspondencia al través del Istmo.

4o.- Es también contraria a los artículos 28, 29 y 30 del contrato con la compañía del ferrocarril, que concedieron privilegios a dicha compañía para la conducción de valijas extranjeras por el ferrocarril.

5o.- Lo es asimismo al decreto legislativo de 2 de junio de 1851, que facultó a la compañía para contratar con el gobierno de los Estados Unidos la conducción de sus valijas al través del Istmo.

6o.- La obligación de tocar con las administraciones de correos, que se impone por el decreto ejecutivo sobre valijas que pasen al través del Istmo, es una medida tan nueva como extraordinaria, y a que los Estados Unidos no puede someterse.

A semejantes razones, así presentadas con claridad y desnudas de toda idea extraña u ofensiva, contestaremos por el mismo orden con que las hemos entresacado de la nota miscelánea suscrita por el Sr. Bowlin.

Razón I: La Nueva Granada no tiene hoy arreglos ningunos con los Estados Unidos sobre correspondencia que pase al través del Istmo, después que cesó la convención postal ajustada en 1844, y que tan onerosa fue para nosotros por la interpretación antojadiza que le dió la contraparte. Si la estipulación contenida en el artículo 35 del tratado que se celebró en 1847 es lo que el Sr. Bowlin llama arreglos sobre correspondencia, esta razón desaparece para confundirse con la 3a. de que hablaremos en su oportunidad. Pero como el Sr. Bowlin repite con frecuencia la idea del trastorno, de la alteración, del cambio en los arreglos existentes sobre correspondencia, pudiera creerse que había algo más de la simple y única palabra que en el artículo 35 del tratado se halla sobre correspondencia en tránsito por el Istmo.

Razón II: Ya hemos expuesto en un artículo anterior las consideraciones generales que convencen del derecho con que la Nueva Granada, lo mismo que cualquier otro país situado de igual manera, puede aprovecharse su situación en beneficio de su tesoro público, y no por miras de especulación, sino porque el tránsito de extranjeros, suscitando conflictos, hace más ardua y más costosa la tarea del gobierno. Si esos conflictos nacen del tránsito de extranjeros, y si ellos se aprovechan de

nuestro territorio ¿por qué no han de contribuir de una manera u otra a pagar la administración pública, que ellos mismos propenden a encarecer?

Pero en ningún ramo de comercio o comunicación han sido las naciones civilizadas más celosas de su soberanía que en el de correos. En ninguno han reconocido siempre con más facilidades los derechos de la Nueva Granada para permitir o no el tránsito por el Istmo de la correspondencia extranjera, de dirigir exclusivamente su transporte, y de imponer una contribución por ese mismo transporte, ideas y operaciones distintas que suplicamos desde ahora no se confundan.

Es sin duda por eso que la Francia, la Gran Bretaña y los Estados Unidos han procurado en distintas épocas celebrar convenciones postales con nuestro gobierno, en que reconocían aquellos indisputables derechos, jamás puestos en duda por tales naciones, y de que la Nueva Granada ha hecho uso en sus propias leyes jamás reclamadas.

Y no podía ser de otro modo, si no querían imponer con descaro y por la sola virtud de sus cañones, deberes que ellas no reconocían para sí; pues sábase muy bien con qué rigor tratan aquellas naciones el negociado de correos en sus respectivos territorios, haciendo de su manejo un odioso privilegio fiscal, de que sacan sus gobiernos grandes utilidades.

Si por acaso la Nueva Granada tuviese necesidad de hacer pasar su correspondencia por el territorio de los Estados Unidos ¿es presumible que reconociesen en ella un derecho perfecto de hacerla conducir, prescindiendo enteramente de las oficinas de los Estados Unidos, y sin pagar absolutamente nada por el tránsito al través de dicho territorio? Estamos seguros de que no se reconocería tal derecho, y entre otras razones poderosísimas de inducción, citaremos solo una, tomada de modo como aquel gobierno cumplió por su parte la convención postal que lo ligó con el nuestro desde 1844 hasta 1852, dejando para otra oportunidad decir cómo interpretó el artículo 1o., echando sobre nuestro pobre Tesoro una pérdida inmensa.

Por el artículo 6o., se estipuló, que los buques correos de los Estados Unidos que se estableciesen entre aquel país y algún puerto de Nueva Granada, trajesen y llevasen gratuitamente la correspondencia para o de los puertos granadinos; y aunque esos buques se establecieron desde 1849 ó 1850, siempre si cobró en las oficinas de correos de Nueva York y Nueva

Orleans portes a la correspondencia que procedía del Istmo de Panamá, o que iba destinada a sus puertos. Estamos también informados, de que nuestro Encargado de Negocios a la sazón hizo el correspondiente reclamo al Gobierno de los Estados Unidos, sin resultado alguno favorable, sin duda porque a la época de la estipulación no había probabilidad de establecer los paquebotes, y cuando llegó el caso, no faltaría alguna interpretación que la eludiese, pues tales interpretaciones son siempre fáciles y valederas, cuando hay poderosos argumentos montados en grandes fragatas con que probar su rectitud.

Razón III: El Sr. Bowlin propone a nuestro Gobierno un silogismo en estos términos: “Por el artículo 35 del tratado entre Nueva Granada y los Estados Unidos, se igualó la correspondencia de esta última nación con la de aquella, en cuanto al tránsito por el Istmo de Panamá; es así que ninguna ley o decreto de la Nueva Granada grava con un derecho la correspondencia de sus ciudadanos que atraviese el Istmo: luego tampoco puede imponerse derecho alguno sobre la correspondencia de los Estados Unidos”.

Esta consecuencia sería exacta, si no fuese porque la segunda premisa es enteramente falsa; y el Sr. Bowlin, que sin duda ha estudiado lógica peripatética, convendrá con nosotros que si le demostramos esa falsedad, si le probamos que ha dado por cierto lo que no es, ha incurrido en el sofisma conocido con el nombre de **petitio principii**; y tiene que retirar su consecuencia, o a lo menos buscar otras premisas que convengan del todo con ella, como también entre sí mismas.

Según los incisos 1o. y 3o., de la ley de 29 de abril de 1846, que es nuestra tarifa general de correos, la correspondencia nacional que gira entre dos lugares de una misma provincia, paga un porte o derecho de 2 1/2 reales, o sea, 25 centavos de peso por cada onza, y ese es el caso en que se encuentra la correspondencia que va de Colón a Panamá o viceversa, porque aquellos puntos siempre han estado dentro de la misma provincia, y aun todo el territorio del Istmo se considera hoy como una sola, por la ley de 24 de mayo de 1855 “sobre administración en el Estado de Panamá de los negocios que allí se ha reservado la Nación”.

Enteramente de acuerdo con los principios que dejamos sentados, se halla el artículo 5o., de la misma tarifa de correos, cuyo tenor a la letra es el siguiente: “La correspondencia extranjera que pase de un mar a otro por el Istmo de Panamá, causa-

rá el mismo porte (derecho) que si se dirigiese de un lugar a otro de la misma provincia; y toda la que pase de un mar a otro debe girar por las oficinas de correos, bajo la multa de porte cuádruplo en caso de contravención; sin perjuicio de lo estipulado o que se estipulare sobre el particular en tratados públicos internacionales.”

De suerte que, bien se atienda al principio general establecido en este artículo para todas las naciones con quien no haya pactos en contrario, bien se aplique el artículo 35 del tratado entre los Estados Unidos y Nueva Granada, que implícitamente se halla relacionado con los incisos 1o. y 3o., del artículo 1o., de la misma ley sobre tarifa, la conclusión es siempre que la correspondencia de los Estados Unidos, en tránsito por el Istmo de Panamá, debería pagar un derecho de 2 1/2 reales

guieron perfectamente en la convención postal entre Nueva Granada y los Estados Unidos, que aunque insubsistente hoy, puede y debe servir para la inteligencia de ciertas palabras y de ciertos principios entre los dos países; y en fin, que nuestras leyes no gravan los impresos que giran por los correos nacionales, ni han pretendido nunca gravar tampoco los que en valijas extranjeras atraviesan nuestro territorio. Con algo más de criterio y con algo menos de prevención, el Sr. Bowlin hubiera deducido de sus dos millones todo lo que él hace gravitar sobre los impresos, que sin duda es treinta veces más de lo que tocaría legítimamente a la correspondencia, o sea, cartas y pliegos manuscritos.

No dejaremos este punto sin hacer notar, que el artículo 2o., de la ley de 25 de abril no se propuso precisamente, como parece creerlo el Sr. Bowlin y lo ha propalado la prensa inglesa de Panamá, henchir las arcas públicas a costa del Tesoro de los Estados Unidos. Túvose presente al introducirlo, que la Gran Bretaña pagaba un derecho sobre su correspondencia, aparte de los gastos que le costaba la conducción de sus valijas al través del Istmo, y que no era justo ni aun conforme al Tratado de aquella nación con la Nueva Granada, que durase por más tiempo aquella flagrante desigualdad.

Quiso evitarse, no tan solo la reclamación a que esa desigualdad serviría de fundamento, sino lo que era más fácil para la Gran Bretaña y peor para la Nueva Granada, la cesación de la Convención postal que producía a esta última nación una utilidad neta de más de diez mil pesos anuales. Pero la resistencia del Gobierno de los Estados Unidos a pagar el derecho que la Gran Bretaña satisface desde 1847, ha causado el mismo perjuicio que con la ley de 25 de abril último quiso impedir el Congreso nacional. Véase la nota del Encargado de Negocios de S. M. B. a nuestro gobierno y la respuesta del Secretario respectivo, en la Gaceta Oficial núm. 2,035, y permítasenos que acerca de ellas presentemos aquí algunas reflexiones oportunas.

Observando el Gobierno británico que los Estados Unidos pasaban su correspondencia al través del Istmo sin pagar otra cosa que el flete de conducción por el ferrocarril, mientras que la Gran Bretaña satisfacía, además de esos gastos, el derecho de 2 reales por onza de peso en las valijas, todo de conformidad con los artículos 11 y 20 de la convención postal que se halla en vigor, ha usado del derecho que le da el artículo final manifestando, que era su voluntad cesase la convención desde que



rradas por el Istmo de Panamá y a la franquicia de portes de los periódicos”.

Siendo esto así, la suspensión de la ley de 25 de abril, implícitamente decreta por el Poder Ejecutivo, no conduce sino a dejar la mayor libertad posible, tanto a los Estados Unidos como a la Gran Bretaña, para hacer transitar sus valijas por el Istmo de Panamá, en contravención al decreto de 7 de junio de 1850 y el artículo 5o., de la ley sobre tarifa de correos. Ni la Gran Bretaña volverá a tratar de convención postal, ni los Estados Unidos celebrarán tampoco la que debieran para gozar lícitamente de la franquicia que hoy tienen de hecho, y a que los invitó nuestro Ministro Plenipotenciario en el final de su nota de 26 de octubre de 1855, sobre la cuestión internacional que suscitó el derecho de toneladas establecido por la Asamblea del Estado de Panamá. Esto resulta siempre de un primer paso falso; que se cae en muchas y sucesivas dificultades, a que no se halla después una salida honrosa.

Razón IV: Al asegurar que la ley de 25 de abril contraría abiertamente los artículos del convenio con la compañía del ferrocarril de Panamá, que concedieron a esta privilegio para la conducción de las valijas extranjeras, se parte de un principio equivocado, pues se confunde el derecho de transportar las valijas con el de imponer una contribución por su tránsito al través del Istmo.

Es muy cierto que estos dos derechos fueron inseparables por largo tiempo. El gobierno de Nueva Granada, como el de todos los países civilizados de que tengamos noticia, se había reservado el derecho de conducir y de gravar la correspondencia de los particulares; y es digno de observarse que cuando estaba ya permitido, como sucedió desde 1835, que se llevasen cartas de un punto a otro de la República del modo que se quisiese, el gobierno conservó la facultad exclusiva de trasladar de un mar a otro la correspondencia extranjera, como se ve por el artículo 5o., de la ley de 29 de abril de 1846, que antes hemos transcrito.

No fue sino en 1846, y a virtud de los artículos 11 y 20 de la convención postal con la Gran Bretaña, cuando por primera vez se separó la facultad de conducir las valijas extranjeras al través del Istmo, de la de exigir una contribución por el tránsito. Como se ve por el 11, fue permitido conducir cerradas las valijas de aquella nación, a su propia costa y por medio de mensajeros especiales, sin que por eso renunciase Nueva

y que autorizó al Poder Ejecutivo para **permitir** el tránsito por aquel territorio, de valijas extranjeras cerradas y conducidas por mensajeros especiales, obteniendo para la República las **mayores ventajas posibles**.

No deja de ser curiosa, al par de laudable, la gradación que en el sentido de la libertad han llevado en Nueva Granada las reformas en materia de correos, y que cualquiera notará por la breve reseña que acabamos de hacer. Pero esas reformas no han llegado todavía a permitir el tránsito de las valijas extranjeras por Panamá sin tocar con las oficinas nacionales de correos, no a eximir las de pagar una contribución por ese mismo tránsito, con absoluta independencia del costo que según los medios de transporte empleados, causen a los gobiernos a que tales valijas pertenezcan.

Los artículos que en el convenio con la compañía del ferrocarril se refieren en tránsito de correspondencia extranjera, no podían estar en desacuerdo, ni con la convención postal vigente entre Nueva Granada y la Gran Bretaña, ni con el decreto legislativo de 7 de junio de 1850. No con la primera, porque debiendo ser tratada la Gran Bretaña, según su pacto general, con nuestra República, bajo el pie de la nación más favorecida, al conceder a otras el paso libre de su correspondencia por el Istmo, tenía por el mismo hecho Nueva Granada que renunciar al principio contrario sentado en la convención, y a las utilidades que de él estaba derivando, lo que no es presumible se hubiese querido por parte de nuestro gobierno, ni lo entendió así la Gran Bretaña, que continuó pagando por el tránsito de su correspondencia, y por el transporte en el ferrocarril, después que éste se halló terminado. No con el segundo, porque ese decreto se sancionó en 7 de junio, o sea, tres días después de aprobado por el Congreso el convenio celebrado con la compañía del ferrocarril, y no es presumible que lo contrariase, sino que antes bien sirviese de fiel intérprete de sus disposiciones, caso de no ser enteramente claras.

Pero lo son, y no contentándonos, como no debemos contentarnos, con simples inducciones para probar que el contrato no favorece la acerción del Sr. Bowlin, vamos a analizar el contexto de los artículos 28, 29 y en especial el 30, que son los únicos referentes al asunto que nos ocupa.

Teniendo alguna extensión el artículo 30, que es el más directo en la cuestión presente, iremos transcribiéndolo por partes y comentándolo del mismo modo. Dice así su parte pri-

Granada el derecho de imponer contribución por el tránsito, como lo hizo en el artículo 20. Y si no se renunció ese derecho, fue porque en el gravamen impuesto a la correspondencia según el sistema de correos de todas las naciones cultas, se comprende no sólo la remuneración del servicio prestado por el transporte, sino también la contribución fiscal que de paso han querido aprovechar los gobiernos.

Desde que la República permitió la conducción de cartas por particulares, abandonó el privilegio del transporte, y se redujo a prestar un servicio al público haciendo la conducción de la correspondencia que voluntariamente quisiese depositarse en sus estafetas. Pero antes y después de esa época el impuesto de correos fue llamado **porte**, del verbo **portear** o conducir, por cuanto se exigía con ocasión del **transporte**, aunque nunca tuviese una exacta proporción con el servicio prestado o con los gastos impedidos por el gobierno.

Para persuadirse enteramente de que en la convención postal con la Gran Bretaña fue donde por primera vez se abandonó por nuestro Gobierno el derecho de conducir por sus empleados la correspondencia extranjera, véanse las convenciones celebradas con Francia y con los Estados Unidos en 1844, y se observará, en el artículo 10 de la primera, que la correspondencia de aquella nación debía conducirse al través del Istmo en las valijas de Nueva Granada; y en el 1o. de la segunda, que la valija cerrada debía transportarse por cuenta de nuestro gobierno mediante una indemnización.

Es evidente que al señalar esta remuneración a favor de nuestro gobierno se quiso, no solo pagarle los gastos hechos o el servicio prestado en la conducción, pues que el gobierno granadino jamás se ha propuesto hacer el papel de portador, o conductor de efectos como un ganapán; sino que allí se envolvía el reconocimiento de la soberanía del país y la consecuente imposición de un **derecho** distinto de los gastos impedidos o del servicio prestado en beneficio del gobierno de los Estados Unidos.

Tres años después de hallarse en observancia la convención postal con la Gran Bretaña, se dió más generalidad al principio en ella establecido, y en virtud del cual podían ya conducirse por mensajeros especiales las valijas de correspondencia extranjera, pero sin renunciar a un impuesto por razón del tránsito al través del Istmo de Panamá. Nos referimos al decreto legislativo de 7 de junio de 1850, que ya hemos insertado antes,

mera: “El Poder Ejecutivo en cualquier tiempo determinará cuáles son las naciones extranjeras a quienes es permitido transportar su correspondencia al través del Istmo de Panamá por el camino de carriles de hierro; pero en todos los casos en que sea permitido que las valijas de naciones extranjeras pasen por el Istmo de Panamá, todos los contratos y arreglos pecuniarios para su transporte por el expresado ferrocarril serán hechos por la compañía, y todos los productos pecuniarios de tales contratos y arreglos ingresarán a los fondos de la compañía como un ramo de sus utilidades.”

Vese por estas disposiciones: 1o., que es potestativo a nuestro Gobierno permitir o no el tránsito de la correspondencia extranjera al través del Istmo; 2o., que cuando se permita, toca a la compañía del ferrocarril celebrar los arreglos pecuniarios que demande su traslación por el camino.

Es fuera de toda duda que en virtud de la primera prescripción, el Poder Ejecutivo se halla en libertad para rehusar el tránsito por el Istmo de la correspondencia extranjera, y que la ley con más razón puede permitirlo bajo la condición de pagar un derecho de tránsito. Recuérdense que aun para las mercancías lo hubo hasta 1848, como lo hemos hecho ver antes; que fue entonces cuando se eliminó ese derecho, y que ni entonces ni después se ha suprimido para la correspondencia. Recuérdense asimismo, que aunque por punto general no podría el Gobierno granadino impedir al de los Estados Unidos el tránsito de su correspondencia por el Istmo de Panamá, puesto que le está garantido por el artículo 35 del tratado entre las dos Repúblicas, se halla sujeto a las mismas condiciones que las que afectan al tránsito de la correspondencia nacional, y que estando esta sujeta a un impuesto de 2 1/2 reales por onza, según la ley de tarifa, el mismo impuesto debiera gravar sobre la correspondencia norteamericana. De donde resulta que, aun tomando en nuestras observaciones diversos caminos, siempre se sacan las mismas consecuencias, y que el punto 1o. que venimos examinando se halla perfectamente de acuerdo con todos los demás actos relativos a correos intermarinos, sin exceptuar el decreto legislativo de 7 de junio de 1850, expedido con posterioridad al contrato con la compañía del ferrocarril.

No es menos cierto que los arreglos pecuniarios atribuidos a la compañía del ferrocarril sobre tránsito de la correspondencia extranjera, no son otros que los relativos a la **conducción** de dicha correspondencia por el mismo ferrocarril, y que el Sr.

Bowlin ha comprendido mal el artículo 30 del contrato, cuando ha inferido de él que no puede imponerse un derecho por el permiso de transitar, independientemente de los arreglos pecuniarios relacionados con el transporte. Oigamos el resumen que sobre esta cuestión hace en su nota de 19 de septiembre, que analizamos. "El privilegio o permiso para conducir valijas extranjeras al través del Istmo, sobre el cual se impone por el último decreto tan gravosa contribución, había sido transferido por Nueva Granada, mucho antes de la expedición de tal decreto, a la compañía del ferrocarril de Panamá".

Hay un error en las premisas, y otro mucho más grave en la consecuencia que de ellas deduce el Encargado de Negocios de los Estados Unidos. Porque, ni es exacto que la compañía del ferrocarril haya obtenido privilegio para transportar o conducir valijas extranjeras al través del Istmo, ni de aquí se inferiría que no pudiese el gobierno de Nueva Granada imponer un derecho por el tránsito de la correspondencia contenida en esas valijas.

La compañía no tiene otro permiso, o si se quiere privilegio, que el de contratar la conducción por el ferrocarril de las valijas que vengan destinadas a transitar por dicho camino, pero no de las que viniesen, como pudiera suceder, a transitar por otra vía. Y esto era una consecuencia naturalísima, no sólo del privilegio mismo del camino, sino de la propiedad que sobre él tiene la compañía. Nadie sino ella puede arreglar los términos en que han de transportarse por su camino los objetos que se quieran llevar ocupando sus trenes, y obteniendo el servicio de sus rieles, locomotoras y demás anexidades de lo que constituye el ferrocarril. Pero esto no se opone a que esa correspondencia que atraviesa el Istmo en trenes, como pudiera atravesarlo en mulas y canoas, pague un impuesto que la nación ha tenido por conveniente exigir, y que ha exigido en toda época sin excepción, por el permiso de transitar, cualesquiera que sean la ruta y los vehículos empleados.

Dióse a la compañía por el artículo 30 la facultad de señalar sus tarifas de porte para la correspondencia, como se le dió por el 37 la de fijar las tarifas para conducción de mercancías y caudales; pero con esta diferencia, que los caudales y mercancías quedaban por el artículo 34 exentos de toda contribución de tránsito, como lo estaban ya desde 1848 en virtud de la ley de 5 de abril, y que la correspondencia no fue

agraciada de igual modo por artículo alguno del contrato ni de ley especial de la República.

Sigue de esta manera el artículo 30: "En compensación de esta gracia, la compañía se obliga a transportar por el ferrocarril, francas de porte, todas las valijas de Nueva Granada; y demás a pagar al gobierno de la República el 5 por 100 de todas las sumas de dinero que reciba en virtud de dichos contratos y arreglos, bien sea que tales sumas provengan de contratos que la compañía celebre con gobiernos extranjeros o con otras compañías, o de las reglas generales que establezca sobre portes de la correspondencia de naciones que no hayan celebrado contratos especiales con ella".

La parte que acabamos de transcribir sugiere, como la anterior, diversas reflexiones. Sea la primera, que al abandonar nuestro Gobierno a la Compañía la plena facultad de establecer las tarifas de porte por la conducción de la correspondencia extranjera, quiso obtener en cambio el transporte gratuito de sus propias valijas, así como al abandonarle por el artículo 37 de la facultad de prefijar los fletes de pasajeros y mercancías, se había reservado por el 33 el tránsito gratuito por el ferrocarril de las tropas, armamentos, vestuarios y otros objetos e individuos que hubiesen de transportarse por cuenta de la República.

En segundo lugar, no es imaginable siquiera, ni se infiere de ninguna frase o palabra, que, como lo entiende el Sr. Bowlin, la Nueva Granada haya renunciado a favor de la Compañía del ferrocarril la **jurisdicción o soberanía**, en virtud de la cual pueda imponerse una contribución por el tránsito de la correspondencia extranjera. La Nueva Granada no necesita de hacer pasar por un camino artificial más o menos costoso la correspondencia u otro objeto cualquiera, para en virtud de su dominio eminente imponer contribuciones por el tránsito de esos objetos. La Compañía no podría jamás exigir otra cosa que remuneración por el servicio que presta conduciendo en los trenes de su ferrocarril los objetos que voluntariamente quieran confiársele. ¿Será, pues, el primer derecho, intransmisible por su naturaleza, el que ha transmitido la Nueva Granada; o será la segunda facultad, natural en la Compañía, la que se le ha reconocido plenamente? Esta cuestión así propuesta, no puede resolverse, ni de un solo modo; y si pues la nación no ha renunciado, ni podía renunciar a favor de la compañía del ferrocarril, su soberanía o facultad de imponer contribuciones, no

le embaraza absolutamente en el ejercicio de esa facultad la que tenga y ejerza dicha compañía de hacerse pagar los servicios que preste en el camino que ella ha construido.

Ni habría sido un buen cálculo abandonar a la compañía cualesquiera utilidades provenientes del tránsito de correspondencia extranjera, reservándose únicamente el 5 por ciento de esas ganancias, pues hoy que la compañía hace el transporte de las valijas inglesas, de las de los Estados Unidos y de cualesquiera otras que se presenten, no toca a la República sino \$10,000, mientras que la contribución nacional que paga por sí sola la Gran Bretaña en virtud de su convención postal, sube indudablemente a más de aquella suma.

Concluyamos el artículo 30. "Y queda igualmente estipulado: 1o. Que cualquiera que sea el producto que la compañía perciba en virtud de dichos contratos y arreglos en ningún caso pagará por esta razón al gobierno de la Nueva Granada menos de diez mil pesos en cada año; 2o. Que este pago será además del tres por ciento de los beneficios netos de la empresa, a que tiene derecho la Nueva Granada; y 3o. Que la facultad de la compañía para celebrar tales contratos o arreglos pecuniarios, no se opondrá de modo alguno a los contratos o arreglos que ahora existen entre la República de la Nueva Granada y alguna o algunas naciones extranjeras, para el transporte de valijas en el Istmo de Panamá".

Sólo tenemos que hacer una observación respecto de los dos primeros incisos. Persuadido nuestro Gobierno de que la compañía del ferrocarril obtendría grandísimas utilidades por el transporte de la correspondencia extranjera, que necesita mayor celeridad que cualquier otro objeto, y que nunca es de un volumen desmesurado, quiso por su parte obtener también mayores ventajas como participe en las ganancias de los empresarios privilegiados. De ahí es que exigió un cinco por ciento sobre las sumas procedentes de la tal conducción, además del tres sobre los beneficios netos de la empresa; y de ahí es también, que se aseguró la cantidad de \$10,000 para el caso en que, como sucede actualmente, no llegase a tanto el simple producto del cinco por ciento.

Por último, se han exceptuado de las disposiciones que autorizan a la compañía para celebrar los arreglos de conducción, las valijas pertenecientes a aquellas naciones con quienes tuviese de antemano la República convenios sobre transporte,

y aquí encontramos una nueva confirmación de la doctrina que estamos sosteniendo.

No había en aquella fecha sino dos convenciones postales a que pudiera aplicarse la excepción: la de los Estados Unidos, y la de Gran Bretaña; pues la de Francia previene que su correspondencia gire por las valijas granadinas, que era la disposición general de nuestras leyes, como se ha visto en el artículo 5o., de la de 29 de abril de 1846, y por lo mismo no puede llamarse propiamente de **transporte de valijas**; pero en todo caso, yendo la correspondencia francesa dentro de las valijas granadinas, es bien claro que se aprovecharía de la gracia de transitar gratuitamente por el ferrocarril, y en este sentido le comprendería la excepción.

En cuanto a las dos primeras convenciones, debe recordarse que por la de los Estados Unidos, se obligó nuestro Gobierno a transportarle su valija cerrada por cuenta de aquél, y que por la de la Gran Bretaña, es esta nación quien debe costear y dirigir el transporte. ¿En qué sentido fueron, pues, excluidas de la regla general establecida en el artículo 30 del convenio con la compañía del ferrocarril?

Si hoy subsistiese la convención con los Estados Unidos, que felizmente caducó antes de abrirse al público el camino de hierro, la Nueva Granada debería pagar a la compañía el transporte por el ferrocarril, si quería emplear esta ruta, lo que era para nuestro Gobierno un punto de su exclusivo dictamen o elección. Los Estados Unidos habían asegurado por una cantidad convenida y pagadera a la Nueva Granada, la conducción por cuenta de ésta y al través del Istmo de la valija cerrada que con este fin se entregase en Chagres o Panamá. La facultad de celebrar arreglos sobre transporte por la compañía, no habría tenido pues lugar en este caso; pero concluída la convención, entraron las valijas norteamericanas en la regla común y su **transporte** puede y debe pactarse con la compañía del ferrocarril, si es que el gobierno de los Estados Unidos quiere hacerla marchar por allí.

Hállase en otro caso la convención con la Gran Bretaña. La Nueva Granada no se comprometió a conducir las valijas de aquella nación, quien además de costear el transporte, paga un derecho de tránsito. Por consiguiente, es el gobierno británico quien debe celebrar con la Compañía del ferrocarril los arreglos necesarios para que se conduzcan por allí sus valijas, si es que quiere emplear su camino, y no prefiere la vía de Cha-

gres, que continuó frecuentando mucho tiempo después de abierta al público una gran parte del camino de hierro.

Y sin embargo, de esto; sin embargo de que ni ahora ni antes ha costado la Nueva Granada la conducción por el Istmo de las valijas británicas, ellas han pagado y pagan, y pagarían por un tiempo indefinido a no ser por el ejemplo que han venido a darles los norteamericanos, un impuesto de 2 reales por onza del peso de la correspondencia. ¿Qué hará nuestro Gobierno con las valijas británicas, después de 1857 en que, según la declaratoria del Sr. Griffith, caducará la convención vigente? Sin duda hará lo que ha hecho con los Estados Unidos: dejar que desobedezcan nuestras leyes, mientras se puebla convenientemente la Nueva Granada, y somos ricos, y tenemos marina, y podemos presentar *ultimatums* y gallear entre las naciones de primer orden.

Cuando meditamos sobre la suerte que en esos malhadados tiempos, en que todavía la justicia anda comúnmente por el cielo, sufren los Estados débiles, no extrañamos la facilidad con que suele reconocerse por las grandes naciones la independencia de aquellos. No solo dan un golpe a la fuerza de las potencias que los pierden con su separación, sino que adquieren un juguete mas de que disponer a su antojo. ¿Y cómo en vista de estos ejemplos que se multiplican sin cesar, no se apresuran los Estados débiles a confederarse para oponer grandes nacionalidades voluntarias y por lo mismo invencibles, a grandes nacionalidades forzadas y por lo mismo enclenques? Eso sí que no lo comprendemos.

Los artículos 28 y 29 del contrato con la compañía del ferrocarril tiene más relación con la 6a razón del Sr. Bowlin que con la que ahora analizamos, y por lo mismo dejaremos para después su detenido examen; pero no dejaremos de observar: 1o. que, conforme al 28, las administraciones de correos de la Nueva Granada deben abrir anualmente con la compañía una cuenta corriente de portes para computar la porción de utilidades que corresponda a Nueva Granada; y 2o., que aunque aquella palabra se toma ordinariamente como sinónima de contribución de correos, no significa en realidad según el diccionario castellano que tenemos a la vista, sino: "remuneración por el transporte de . . ." (alguna cosa); de modo que su uso en el artículo de que se trata, se halla enteramente de acuerdo con las ideas que dejamos expuestas.

Razón V: No lo está menos el decreto legislativo de 2 de junio de 1851 en que se apoya el Sr. Bowlin para demostrar que la Nueva Granada ha transferido a la Compañía del ferrocarril de Panamá la facultad de exigir retribución por el tránsito de la correspondencia de los Estados Unidos al través del Istmo. Ese decreto tuvo dos objetos: 1o. autorizar a la Compañía para entrar en el goce de las facultades que le otorga el contrato en materia de valijas, aun antes de concluirse el camino; y 2o. ordenar al Poder Ejecutivo que promoviese la rescisión de la convención postal con los Estados Unidos. Para el caso de obtenerse (que no se obtuvo) autorizaba a la misma Compañía para “contratar con el gobierno de aquellos Estados la **conducción** de su correspondencia al través del Istmo, y utilizarse de la indemnización que se le concediese por este servicio”.

Como se ve, no hubo autorización mas que para contratar la conducción, y utilizar lo que por ese servicio se pagase; porque antes de terminarse el ferrocarril la Compañía no podía celebrar esos contratos, ni antes de caducar la convención, podía y debía ninguno sino la Nueva Granada ejecutar el transporte; y con todo eso, no se incluyó como no podía incluirse en la autorización, sino la facultad de utilizar lo que se diese por el mero servicio de la conducción y nada más. La prerrogativa emanante de la soberanía de imponer verdaderas contribuciones, que no suponen un servicio inmediato, una remuneración propiamente dicha, quedó intacta, y de ella pudo hacerse uso en cualquier tiempo.

Desgraciadamente hubo retardo en el uso de ese derecho, y la absoluta franquicia en que quedó la correspondencia de los Estados Unidos, puso a la Compañía en aptitud de subir su tarifa hasta donde le plugo; y excitando su codicia, le dio un gran interés en unir su voz a la del gobierno de aquellos Estados, para reclamar contra la ley de 25 de abril, que aunque justa, no convenía ni al uno ni a la otra.

Razón VI: Aquí es en donde más se ostenta la sin razón del Sr. Bowlin, y es sobre este punto sobre el que nosotros creemos que el Sr. Secretario de Relaciones Exteriores debió ser más explícito. Porque no hay cosa más indubitable que la perfecta justicia o el perfecto derecho con que nuestro Gobierno ha prevenido en el decreto ejecutivo dado a consecuencia de la ley de 25 de abril, que las valijas extranjeras giren precisamente por las oficinas de la República.

No hay una sola convención postal, no hay un solo contrato que verse sobre correspondencia extranjera, no hay una sola ley de correos, que no contenga la misma prevención. Sin necesidad de citar la convención francesa, porque la correspondencia de esa nación debía llevarse dentro de las valijas granadinas, ahí están la de los Estados Unidos, y lo que es más notable la de la Gran Bretaña, que no permiten a sus respectivas valijas transitar sino por conducto de las administraciones nacionales de correos. Decimos que eso es más notable en la segunda de tales convenciones, porque ella autoriza el tránsito de valijas cerradas y conducidas por mensajeros especiales sin costo alguno para la República, y porque según ella el peso de la correspondencia debe tomarse en la administración general de correos de Londres. Así que la formalidad exigida es totalmente inútil; y sin embargo, ha sido tan celosa de su soberanía Nueva Granada, que no ha consentido que las valijas inglesas pasen por su territorio como otros tantos fardos de mercancías.

Pero lo que no ha debido ignorar el Sr. Bowlin, es el contexto de los artículos 28 y 29 del contrato con la compañía del ferrocarril, que considera atacado por la ley de 25 de abril último; y en verdad es cosa que pasma cómo ha podido él citar el contrato, y aun los mismos artículos de que tratamos, sin haberlos siquiera leído.

Dice el artículo 28: "Toda la correspondencia que llegue del territorio de la República o de países extranjeros, para ser transportada por el camino de carriles de hierro, sea cual fuere el destino que lleve, girará precisamente por conducto de las administraciones de correos de Nueva Granada, las cuales abrirán anualmente con la compañía una cuenta corriente de portes, para computar la porción de utilidades que corresponda a Nueva Granada con arreglo a lo dispuesto en el artículo 30 de este contrato, y para vigilar en que no se cometa a este respecto ningún fraude".

Y dice el 29: "En consecuencia de lo estipulado en el artículo anterior, la compañía se compromete a no recibir otros bultos de correspondencia que los que le sean entregados por las administraciones de correos de Nueva Granada, para ser conducidos por el camino de carriles de hierro al puerto donde hayan de embarcarse, o al punto del Istmo a donde fueren destinados, que se encuentre situado en la dirección de dicho camino; cumpliendo con las disposiciones que sobre ello dictare el

Poder Ejecutivo, y también con las que diere sobre la conducción por dicho camino de la correspondencia de las naciones extranjeras que con este objeto se entregue a la compañía por los empleados de la República”.

Cualquier comentario sobre estas disposiciones no haría sino debilitar su sentido; y sin embargo, no contento el Sr. Bowlin con llamar nueva y extraordinaria la disposición del Poder Ejecutivo que ordena tocar con las oficinas de correos siempre que hayan de transitar valijas extranjeras al través del Istmo, se vale de ella para dirigir a nuestro Gobierno la más atroz injuria. Copiemos sus palabras: “Otra disposición del decreto es que las valijas se entregarán a los administradores de correos de Colón y Panamá respectivamente, y serán sustraídas por tanto poder de sus legítimos guardadores, destinados a conducirlos de una parte de la República a otra. Considerando el volúmen de esta valija, el carácter insignificante e irresponsable de las oficinas de correos, y el hecho accesorio de no contener ella nada para el Istmo, sino sacos cerrados que cruzan de una parte de la República hacia la otra, y que ella es quizá una de las más ricas valijas del mundo, la imaginación se pierde en conjeturas para adivinar los designios de esta parte del decreto.”

Luego amplifica y reproduce el mismo pensamiento, acaso en términos más duros, que no tienen sino una sola significación. Esos designios que la imaginación del Sr. Bowlin no llega a adivinar, aunque se pierde en conjeturas, no podían ser otros, atendida la estrechez en que él pone las cosas, que saquear las ricas valijas de los Estados Unidos; y eso no ya tan solo por actos reprobados de una oficina subalterna, oscura e insignificante, sino por decreto del gobierno de la Nueva Granada.

Y no paran en eso las fechorías de nuestro Gobierno incluyendo los poderes Legislativo y Ejecutivo; pues sabe cometer otras no menores que aparecen de las siguientes frases: “Como nadie pudiera suponer jamás, ni por un momento, que el gobierno de los Estados Unidos se sometería alguna vez al opresivo tributo establecido en este decreto por el mero tránsito de sus valijas, difícil es penetrar las miras o el designio de esta ley, a menos que en ella se vea un esfuerzo indirecto para embarazar y destruir finalmente el camino”. “Dos meses después, cuando las noticias de las horribles carnicerías de Panamá y del casi ilimitado saqueo de nuestra gente acaban de llegar aquí, el Congreso reunido entonces dió impulso a la ley del im-

puesto de toneladas, casi idéntica en sus prevenciones a la que en octubre último había sido anulada; incluyendo un premio para las personas mismas que habían asesinado y robado a nuestro pueblo". . . .

Basta: no nos es posible continuar, porque la vergüenza de tanto vilipendio ahoga nuestra voz. Colombia, Colombia ¿por qué las ambiciones bastardas y el egoísmo insensato de pequeños dominadores, trabajan y debilitan vuestros miembros aislados, que se consumen en la agonía y la deshonra; cuando la unión de los comunes intereses os darían voz tremenda con que espantar a los que hoy osan escarnecerlos? Sacudid de vuestros hombros el peso de esas ambiciones; pensad un momento en vuestra suerte y aun mas en la de vuestros hijos, y el Dios de vuestros padres, que les dió un mundo entero, tomará a su cargo conducirlos a vuestras últimos y espléndidos destinos.

## V

Lejos estaba el Poder Ejecutivo, cuando dictó su resolución de 11 de octubre de 1855, de pensar que al año siguiente habría de dirigírsele una reclamación fundada en sus mismos argumentos, y que siendo ella estrictamente lógica, él se vería, sin embargo, en la necesidad de no serlo para sostener la verdad, que no se hallaba por cierto en la resolución primera.

A consecuencia de la ley de 25 de junio último sobre aduanas, en la cual se reformó para toda la República el derecho nacional de toneladas y se hizo extensivo a los puertos del Istmo de Panamá, la compañía del ferrocarril ha protestado exponiendo las mismas razones que dió nuestro Gobierno en apoyo de la citada resolución de 11 de octubre.

“Recordará V. E. (dice el Sr. Totten) que en 11 de octubre de 1855 el Poder Ejecutivo, de acuerdo con la opinión unánime del Consejo, expidió una resolución anulando la ley del Estado de Panamá, del 27 de agosto del mismo año, cuyo objeto era establecer un impuesto de toneladas sobre los buques que entrasen en los puertos de este Istmo.

“En aquella resolución se citaron los artículos 9 y 34 del contrato de privilegio entre esta compañía y la República, y el artículo 3o. de la ley 20, parte 2a., tratado 1o., de la Recopilación Granadina, del 25 de mayo de 1835, como que excep-

tuaban de la imposición de un derecho de toneladas a los buques que entrasen en los puertos de Panamá y Colón”.

“Aquellos artículos tienen el mismo efecto ahora que entonces. La unánime opinión del Ejecutivo y del Consejo, fundada en los artículos y leyes arriba citados, como se expresó en la resolución de 11 de octubre de 1855, contra la ley del Estado de Panamá, son igualmente poderosos contra la ley del Congreso de que aquí se trata. No alcanzo a descubrir, por tanto, sobre qué principios de razón o de justicia se haya apoyado esta ley”.

Si el Ejecutivo se hubiese propuesto ser consecuente, prescindiendo de la verdad y de la razón, nada habría tenido que replicar a las observaciones del Sr. Totten. Es evidente que los artículos 9 y 34 del convenio con la compañía del ferrocarril deben respetarse por el Gobierno de la República no menos que por el del Estado de Panamá, y acaso más por el primero, que fue quien lo celebró; y si ellos resistían la imposición de un derecho de toneladas en los puertos del Istmo por ley de aquel Estado, resisten igualmente la imposición del mismo derecho por ley del Congreso de la República.

Aun la razón tomada de la ley 20, parte 2a., tratado 1o., de la Recopilación Granadina nos parece tan aplicable al uno como al otro de aquellos actos, si hubiese de mirarse dicha ley como de concesiones a la compañía del ferrocarril. Considerada de otro modo, esto es, como si solo hubiese otorgado ciertas gracias a los habitantes de los puertos en los cantones de Portobelo y Panamá, la materia sobre que versa dejó de ser de la incumbencia del Gobierno general desde que se erigió el Estado soberano de Panamá en 27 de febrero de 1855, como creemos haberlo demostrado antes, y su derogatoria o reformas era mucho más propia del Gobierno del Estado, por medio de su Asamblea, que del Gobierno de la República por medio de su Congreso.

Pero la verdad al fin triunfa, y el Poder Ejecutivo, que no podía obstinarse en el error, dictó en 13 de noviembre último, con el unánime dictamen del Consejo de Gobierno, una resolución en que se responde victoriosamente en el fondo a las observaciones del Sr. Totten; resolución que se halla en todo de conformidad con nuestras opiniones ya manifestadas, pero que por lo mismo está discordé con la de 11 de octubre que hemos combatido.

No obstante las poderosas razones que convencen de ser completamente exequible la ley de 25 de junio el Comodoro Mervin, Comandante en jefe de la escuadra de los Estados Unidos en el Pacífico, manifestó al Gobernador de Panamá, según se ve por la nota de éste pasada a aquél 8 de setiembre último, “que consideraría como un caso de guerra la insistencia de parte del Gobernador en exigir el derecho de toneladas, y que obraría en consecuencia con las fuerzas que tenía a sus órdenes”.

Hasta ahora habíamos abrigado la ilusión de que las escuadras de las grandes potencias no tratarían al Gobierno y al pueblo de la Nueva Granada como se trató al puerto de San Juan del Norte por el Comandante Hollins, de la goleta anglo-americana Cyane; pero ya no nos es permitido alimentarla por más tiempo. La raza anglosajona en América nos tiene jurada una implacable enemiga. No consiente en dividir con otra el continente que Dios formó para el género humano, y que la raza latina fue quien adquirió para la civilización cristiana del antiguo mundo.

Es imposible que el Comodoro Mervin tuviese instrucciones de su Gobierno para proceder como lo hizo, pues en 8 de setiembre apenas habían transcurrido dos meses y medio de expedida la ley de 25 de junio, tiempo escasísimo para que llegase a conocimiento de aquel Gobierno la existencia de la ley, para que deliberase usar de la fuerza antes de emplear las vías diplomáticas, y para comunicar tan grave determinación al ejecutor natural, el jefe de una escuadra. Nosotros no vemos, por consiguiente, en la conducta del Comodoro, sino uno de tantos actos arbitrarios y vejatorios que los agentes de las naciones poderosas, y por lo mismo injustas, se creen autorizados para cometer con los Gobiernos de las naciones débiles y por tanto sufridas, confiados como deben estar en una aprobación expresa o tácita, por mucho que se excedan en sus leccioncillas a los pueblos semibárbaros que tienen la misión del civilizar. . .

Puede muy bien imaginarse cuál sería la respuesta del Gobernador de Panamá a la declaratoria hecha por el Comodoro. Díjole “que, convencido de que esa declaratoria no era vana, pues que había los medios suficientes para llevar a efecto la amenaza, cedía a la fuerza, y ordenaría a los encargados de recaudar el impuesto se limitasen, en cuanto a los buques norteameri-

canos, a hacer el arqueo y formar la liquidación, hasta que el Poder Ejecutivo resolviese lo conveniente”.

Dos meses después de esta lacónica pero expresiva correspondencia, el Poder Ejecutivo resolvía en la solicitud de la compañía del ferrocarril, que se estuviese estrictamente a las disposiciones reclamadas, y que se diese cuenta al próximo Congreso. Lo que este determine puede muy bien pronosticarse: la ley sobre derecho de toneladas se reformará, y aun acaso, para quedar más airosos, la echarán de liberales los Diputados suprimiendo por entero la contribución, que a la verdad produce muy poco en todos los puertos que no sean los de Istmo. Pero entre tanto el Poder Ejecutivo manda que la ley se cumpla, y el Comodoro Mervin dice que no quiere. ¿Cuál de los dos poderes ganará la cuestión? Ardua es la respuesta, y nosotros no nos atrevemos a darla.

Preferimos hacer notar, como lo han hecho otros infinidad de veces, que los contratos entre fuertes y débiles no son obligatorios sino para los segundos, y que aquellos los cumplen cuando así les conviene. En apoyo de su solicitud o reclamo contra la ley de 25 de junio, dice el Sr. Totten que la compañía del ferrocarril ha cumplido con todos sus compromisos; pero nosotros podemos citar algunos artículos del contrato que han sido y son violados por ella.

Desde luego, y a pesar de lo muy terminantes que son los artículos 28 y 29 que antes hemos copiado, la compañía ha recibido y transportado constantemente por su camino las valijas extranjeras, sin que le sean entregadas por las oficinas de la República. Razones de conveniencia, que nosotros no negamos, podrá alegar la compañía para esta infracción; pero ellas no pueden admitirse sino para reformar el convenio en esa parte, lo que ha debido procurarse con interés, y se habría procurado en efecto, si no se supiese que, reformado o no, la compañía no corre ningún peligro en proceder como le convenga.

Tampoco ha dado cumplimiento al artículo 56, que le previene “mantenga en Panamá un representante con suficientes poderes para obrar en nombre de la misma compañía en los casos en que fuere necesario”; pues no tiene otro agente en el Istmo que el Sr. Totten, cuya residencia principal es Colón, y que no tiene poder general de la compañía, sino solo respecto de algunos asuntos. Ha querido sin duda economizarse el sueldo de un agente, pero esa razón es aun peor que la primera, y por supuesto que no se dará.

Ultimamente la compañía no ha sido muy escrupulosa en respetar las propiedades que ha tenido que ocupar a fin de construir el camino. Después de haber obtenido gratuitamente muchos terrenos por donde aquél pasa, los agentes encargados de los trabajos han causado daños positivos a los mismos donantes, y la compañía se ha negado a satisfacerlos. Esta conducta ha dado lugar a varios litigios; y a buen seguro que nosotros no echaremos en cara a la compañía su ingratitud, sino su injusticia. No imitaremos al Sr. Totten, que en su nota de 22 de agosto se queja de la falta de gratitud de nuestro Gobierno hacia la compañía, que ha ejecutado una obra tan grande como el ferrocarril. Nosotros sabemos que los gobiernos, como las compañías, no tienen corazón sino cabeza, y que el interés, bien o mal entendido, es el único móvil de sus acciones.

Preveemos que las cuestiones suscitadas hasta ahora entre el gobierno de Nueva Granada y la Compañía del ferrocarril, que no son pocas, deben mirarse solo como preliminares a muchas otras que habrán de promoverse. La compañía crece considerablemente en poder, y se apoya en el gobierno de los Estados Unidos contra artículos expresos del contrato, que hemos copiado antes de ahora. Nuestro Gobierno carece de medios coercitivos para hacerla llenar sus deberes, y tiene que pasar por todo lo que ella guste; de suerte que aun la porción de utilidades que se le declare, no le será pagada sino cuando a bien tengan los socios. Finalmente, el contrato es tan vago y oscuro en algunos puntos importantes, que no dejará de prestarse a cuestiones, principalmente si hay deseo de buscarlas.

Pudiéramos indicar ya algunas de esas controversias que nos parecen inevitables; pero tememos hacernos ya demasiado difusos en materias de suyo áridas, y no queremos además contristar el espíritu de nuestros lectores recargando aun más el cuadro, ya bien tétrico, de nuestras relaciones exteriores por lo que hace el Istmo de Panamá.

Y aprovechamos una circunstancia para suspender esta serie, dando así respiro a aquellos de nuestros suscritores que hayan tenido la paciencia de leer íntegramente los artículos anteriores. Para concluir la resta examinar los nunca bien lamentados acontecimientos del 15 de abril en la ciudad de Panamá, cuya prolija averiguación ha sido el objeto de encargos especiales dados por nuestro Gobierno y por el de los Estados Unidos. Aún no se ha formulado una gestión perentoria de un Gobierno para con el otro, y por lo mismo nuestras observaciones serían

en estos momentos algo extemporáneas. Si llegare el caso, procuraremos tratar esa cuestión delicada con toda la calma e imparcialidad que ella pide, sin cuidarnos de inculpar sino a los que en efecto fuesen culpables, y admitiendo las consecuencias que sean naturales y admisibles.

Publicado en **EL TIEMPO**, Bogotá, entre el 4 de noviembre y el 16 de diciembre de 1856.

## 4. ESTUDIOS DE POLITICA INSTITUCIONAL Y PARTIDISTA

### CANTON TABOGA

Si es laudable el celo de los representantes en Congreso cuando sus trabajos llevan bien marcado el sello de la necesidad o de la conveniencia no merecen sino vituperio cuando por un espíritu patriótico mal entendido introducen proyectos inútiles, ya que no indebidos o perjudiciales. Tales proyectos fastidian a las Cámaras si son de un interés local que no puede apreciarse por el común de sus miembros, quitan el tiempo que pudiera emplearse en tantos objetos importantes como son los que reclaman su atención, y en muchos casos solo sirven para denunciar la mezquindad de ideas y falta de mejores pensamientos en sus autores, o lo que es peor, no les aprovechan sino como seña de que estuvieron en el Congreso, según la prisa que se toman en volver a sus casas.

Entre esos proyectos inútiles, impertinentes y que revelan un falso patriotismo, quebrantando de paso la constitución, no vacilamos en colocar el que erigiendo en Cantón el distrito parroquial de Taboga, es hoy ley de la República sancionada en el último congreso. Los que no conocen esta parte de la Nueva Granada deben saber, que Taboga es una isla situada en la bahía de Panamá a cuatro leguas de la ciudad de este nombre, con quien tiene diarias y fáciles comunicaciones; que el distrito parroquial tiene una población de mil almas poco con más algunas otras casi desiertas que la rodean. He aquí lo que ha ocupado el ánimo ocioso de un representante, no para remover algún obstáculo verdadero que se oponga a su desarrollo, no para hacerle alguna concesión importante que promueva su prosperidad, si es que la necesitaba; sino para llamarlo cantón, además de distrito parroquial, y para aumentar sus funcionarios políticos o lo que es más probable, denominar Jefe Político al mismo empleado que antes era simple alcalde.

A la verdad, nosotros no percibimos cuál sea la ventaja de crear el cantón Taboga sino es que el autor del proyecto sea de los que piensan que algunas meras nomenclaturas en las cosas y en las personas pueden influir en la prosperidad de los pueblos. Los alcaldes tienen en sus distritos casi las mismas facultades que los jefes políticos en los cantones. El cabildo no experimenta novedad ni en su organización ni en sus atribuciones. La administración política y la municipalidad no reciben ninguna mejora, con la leve excepción de que el gobernador se entienda directamente con el magistrado de aquel distrito y cantón, suponiendo que se unan en las mismas manos las funciones de alcalde y de jefe político. Pero esta consideración es aplicable a todos los distritos parroquiales de la República, y el cantón de Panamá mismo tienen otros, como el de Chagres que por su distancia (20 leguas), y por ser la guarida de gente non santa, merecía la especial e inmediata vigilancia del gobernador. La consecuencia lógica, imparcial sería, que todos los distritos se erigiesen en cantones, o para evitar recargos inútiles de denominaciones y de funcionarios que las provincias tuviesen una moderada extensión, y se dividiesen solo en distritos parroquiales. Esta idea grandiosa de uno de nuestros primeros hombres de Estado, que ninguna legislatura ha querido hasta aceptar francamente por diversos y encontrados motivos, gana cada día más en la opinión pública, y las Cámaras mismas no pueden resistirse a la evidencia de los hechos; por lo que van paso a paso y simuladamente poniéndola en ejecución. ¿Es pues el Cantón Taboga una de esas confesiones tácticas de la necesidad de una nueva y calculada división territorial? Si tal fuese, nuestra censura se limitaría a combatir en globo esos medios lentos, emboscadas, parciales y tímidos, para llegar a un objeto grande y genérico, que puede y debe obtenerse abiertamente de una sola vez. Pero no hay justicia en tales hipótesis o concesiones de pura urbanidad literaria. El autor o los autores del proyecto, que el Congreso se tragó sin masticar, no pararon mientes en la buena o mala administración de aquel distrito; por que a ser éste su pensamiento, no se habrían concretado a la parroquia más inmediata a Panamá, sino que hubieran extendido sus miras benéficas, y aún dado la preferencia, a distritos más distantes, que como Chepo y Chagres, andan siempre en un completo desgobierno.

La erección del cantón Taboga no ha sido como quiera inútil o indebida: ella ha presentado graves inconvenientes na-

cidos acaso de su inconstitucionalidad, y dado margen a algunos actos u omisiones de las autoridades de esta provincia y cantón que no creemos justificables. Opinamos como el gobernador Obaldía, que aquel acto legislativo es opuesto a la constitución, pues esta manda en su artículo 8o. que cada cantón de la República se divida en distritos parroquiales; de modo que no puede haber cantón que conste de un solo distrito. Opinamos que la ley de elecciones, de acuerdo con la constitución, supone en su artículo 64 que no puede haber menos de dos electores en una asamblea; aunque este argumento no es decisivo, porque es cierto que faltando los demás electores puede llegar el caso de que uno solo componga la asamblea, como se infiere del artículo 65. Opinamos que una Asamblea que conste de un solo elector que quizá ridícula, y tiene que asumir allí su único miembro las funciones de presidente, escrutador y secretario, aunque realmente no hay necesidad de nada de esto. Es indudable a lo menos, que el caso no está expresamente previsto en la ley de elecciones.

Pero con todo, no sacamos de todo esto consecuencia que al parecer ha deducido el Gobernador. El cantón Taboga solo existe hoy en nuestra legislación, pero la ley que lo ha creado no ha tenido cumplimiento: el Gobernador se ha creído autorizado para suspender sus efectos. No ha nombrado Jefe Político, ni dado orden al alcalde para que se encargue de la jefatura. Tampoco ha habido allí asamblea electoral y lo que es más extraño, el elector ha sido llamado a la asamblea de Panamá, a que concurrió el 1o. de agosto, y ejerció sus funciones. Ignoramos de todo punto cuál sea la disposición que autorice a un Gobernador para suspender los efectos de una ley, porque la crea inconstitucional o por otro motivo. El proyecto creando el cantón Taboga se discutió en el Senado, a que concurrió como Senador el mismo señor Obaldía Gobernador de Panamá, y lejos de oponerse a su curso lo favoreció con su voto. El Presidente de la República no objetó aquel proyecto, sino que lo sancionó sin demora. ¿De dónde pudiera venir ahora la facultad en el Poder Ejecutivo o en su agente, para suspender la ley que han aprobado de una manera expresa? Nosotros creemos muy bien que ni uno ni otro pensaron en la inconstitucionalidad, y que al Presidente no se le ha pasado aún por la cabeza en estos momentos en que un agente suyo la toma por base de medidas serias. Pero esta inadvertencia no altera la cuestión. La Ley está dada, y ninguna autoridad ni funciona-

rio en la Nueva Granada tiene el poder de anularlo excepto el mismo legislador. El Poder Ejecutivo no cuenta entre sus atribuciones la de suspender las leyes de que es precisamente el ejecutor y si ha de haber, como parece conveniente, quien decida si una ley es opuesta a la Constitución, semejante facultad se conferiría al Poder Judicial y nunca al Ejecutivo. Mucho menos la tendrá un agente de este Poder, sin órdenes ni instrucciones para el caso.

Una razón de analogía acabará por persuadir que nuestros principios son exactos. Las leyes sobre régimen municipal han dado a los tribunales superiores la atribución de aclarar ilegal la ordenanza de una cámara provincial o el acuerdo de un cabildo; y aunque los funcionarios del orden ejecutivo tenían la facultad de suspender aquellos actos y someterlos a la consideración de los tribunales, por la ley última sobre la materia se les ha quitado, y ya no pueden hacer otra cosa, después de haber objetado oportunamente la ordenanza o el acuerdo, que someterlo al tribunal respectivo, promoviendo que se declare contrario a la ley. Si no es pues lícito a los funcionarios ejecutivos incluso el Presidente, suspender una ordenanza o un acuerdo por ilegal, ni aún para el efecto de someterlo al conocimiento de los tribunales competentes, ¿podrán esos mismos funcionarios suspender indefinidamente una ley, por contraria a la constitución? de modo que sólo impropriamente puede llamarse suspensión. Por último la falta de cumplimiento no ha sido sólo de una Ley, sino también de un decreto ejecutivo dado a consecuencia de ella; queremos hablar del decreto designando el número de diputados que en esta provincia deben concurrir a la cámara provincial, y en el que se señala uno para el cantón Taboga. ¿Por qué no se ha elegido el diputado provincial por el cantón Taboga? ¿Por qué el elector de Taboga vino a elegir los diputados del cantón de Panamá? El Gobernador, siempre dócil a la razón, juzgó fundadas las observaciones que se hacían para probar que el elector de Taboga no debía concurrir a la Asamblea de Panamá, y lo puso luego en consideración de ésta, cuando ya había hecho sus elecciones; pero la asamblea declaró que no tenía facultad para considerar la cuestión, porque ella se reunía y procedía con los electores llamados por el Jefe político, quienes quiera que fuesen. El mal estaba hecho, y ya no tenía remedio.

No podemos calcular cual sea el curso y término de la cuestión "Cantón Taboga". Si el Presidente aprueba que no se haya

nombrado Jefe Político, ni reunido allí asamblea, ni en fin llevado a efecto la ley que creó aquella entidad política, tendrá que dar cuenta a las Cámaras legislativas de haber suspendido una ley inconstitucional, ley sancionada por el mismo Presidente. El caso será enteramente nuevo, porque no tenemos noticia de que en la historia de las Repúblicas haya habido un solo ejemplo de que el poder Ejecutivo suspenda una Ley hasta que sea derogada, y se lo haga presente a la legislatura. Habíamos visto al contrario, en la Nueva Granada, que una Ley que luchaba con las preocupaciones de todo un pueblo, y que dió pretexto a una rebelión, no dejó de surtir sus efectos sino cuando fue derogada, respetando aunque tarde aquellas preocupaciones: tal fué la que suprimió los conventos en Pasto. Pero sea como fuere, la cuestión es importante por las grandes trascendencias de los principios que han de servir para resolverla en cualquier sentido. De un modo o de otro, la ley, creando el Cantón Taboga ha producido verdaderos males, como sucederá siempre que se legisle inconsideradamente. Tan reprobable es la inacción legislativa, como el falso celo, el patriotismo mal entendido y la laboriosidad trivial o sin sustancia. Afortunadamente entre los actos legislativos que ha expedido el último Congreso en favor del Istmo, sólo dos o tres merecen crítica: los demás, que se deben en la mayor parte al Senador Obaldía, son de una utilidad incontestable.

**EL PANAMEÑO**, Panamá, 11 de agosto de 1850.

## EXPLANADAS

Las cuestiones que afectan los intereses de la comunidad, no deben ser vistas con indiferencia por los ciudadanos, porque del bien o mal que resulten de su solución, a cada uno toca su pequeña parte. La negligencia en estos negocios es tan culpable, como el abandono en los asuntos puramente particulares. No hacer caso del público es no hacer caso de nosotros mismos, porque si a esta entidad que se llama público, no le damos nosotros el ser, ¿cuál será entonces su origen y su esencia?

Imbuidos en este principio, estamos siempre dispuestos a prestar nuestro contingente, para el debate de tales cuestiones, valiéndonos de la prensa, que es el mejor órgano de las discusiones públicas; y pasaremos a ocuparnos al presente de la venta de las explanadas de esta ciudad.

Así como la política es una especie de enfermedad, cuyo contagio no puede escaparse nadie que pise el territorio granadino, exceptuando el Istmo; del mismo modo el que viene por acá se siente al instante apoderado de otra manía felizmente provechosa, la manía de especular; porque, a la verdad, en nuestro país la gran tarea es hacer negocio y su halagüeño resultado está en el bolsillo de cada cual. Puede decirse que nadie piensa en otra cosa, y que el que menos hace, se le están derritiendo los sesos, pensando en lo que hará para no quedarse atrás.

El General Tomás C. de Mosquera, por más político y guerrero que haya sido, no podía formar una excepción, viviendo en la activa Panamá; y desde que llegó a ella, se olvidó de los rojos y de los pálidos, y apasionóse de otro color más bonito, un amarillo anaranjado, que con tanta abundancia corre por este suelo, y que no puede verse sin que vibren las fibras del corazón. Pensó pues, como todos, en especular y ocurriósele la idea de obtener por un precio baladí los terrenos que, en forma de explanadas, se hallan entre los pasos de esta ciudad y las primeras casas de los arrabales, o sea, distrito parroquial de Santa Ana; y en verdad que, si se saliera con la suya, el negocio le valdría más que la presidencia de la Nueva Granada, métalicamente hablando: porque unos solares espaciosos en el centro de la población, y próximos, según todas las proba-

bilidades, a la extremidad del ferrocarril, vendrían a ser una Californita.

Al efecto, ocurrió a la Gobernación denunciando las dichas explanadas como bienes del Gobierno, a fin de adquirir el derecho que da el artículo 33 de la ley 1a. parte 2a. tratado 5o. de la R.G.; es decir, el derecho de tomarlos por un avalúo (que todos saben como se hace), y por vales de deuda consolidada por su valor nominal: de cuyo modo los tales terrenos venían a ser una bicoca. Y el Gobernador, en vez de decirle, “esas son verdades de Pedro Grullo”, excita al ministerio público para que coadyuve a esclarecer los derechos de la nación sobre los terrenos denunciados.

El Fiscal, que lo era entonces interinamente el Dr. Saturnino C. Ospino, propuso al juez tomase declaraciones a vecinos antiguos; y habiéndolo hecho así, unos no dieron razón ninguna, y otros manifestaron que nunca habían presenciado actos que dieran a conocer el dominio que la corona de España se hubiese reservado en las explanadas, y que, por el contrario, habiendo existido en ellas establecimientos municipales, como una carnicería y una gallera, reputaban que el terreno pertenecía a la ciudad, para uso común de sus vecinos, como las plazas, calles, etc. Con estas diligencias, y la audiencia fiscal y personeros provinciales y parroquial, el juez citó para sentencia, colocándose en un predicamento harto embarazoso; pues no habiéndose seguido un juicio contradictorio, como término del cual pudiera decidir definitivamente a quien correspondía la propiedad disputada, se vió obligado a poner un acto interlocutorio, declarando que los terrenos de la explanada pertenecían a la ciudad, salvos los derechos de cualquiera persona o corporación, que pudieran alegarse y justificarse posteriormente. Con tal decisión, **recaída en el expediente más anómalo** de que hayamos tenido noticia, la cuestión quedó **sin decidirse**.

El tribunal del distrito, a cuya censura se sometió el auto, lo revocó en todas sus partes, disponiendo que se oiga en juicio contradictorio al General Mosquera, y que se abra la causa a prueba, para que las partes aduzcan las que les convengan. Tal es el estado de la cuestión.

Cualquiera comprende que el Gobierno no necesita, ni puede tener títulos de propiedad; por razón del dominio inminente pertenecen al soberano todas las tierras, y al desprenderse de la propiedad de algunas de ellas, da títulos a las corpo-

raciones, y a los individuos particulares. Por consiguiente, el Cabildo, si pretende que los terrenos en cuestión le pertenecen, está en el caso de exhibir sus títulos, y dejarse de tradiciones vulgares, que nada prueban.

Lo más acertado sería (y no dudamos que lo solicitará el ministerio público) que se practicase por ingenieros u otros peritos, un examen científico de las explanadas, y entonces se verá que ellas no son terrenos sobrantes, que no se dejaron para tránsito y comodidad de las gentes, sino que han sido construidas expresamente para facilitar la defensa de la plaza, obligando al que intentara asaltarla, a sufrir al descubierto los fuegos de los baluartes, y a morir en el rebellín, antes de alcanzar la puerta de la ciudadela. Se verá también que dichas explanadas están terminadas por murallas, paredes y paredillas, obras todas de arquitectura militar; y se concluirá, forzosamente, que ellas son una anexidad de las fortificaciones y una parte esencial e integrante de las fortalezas, construidas por cuenta de la corona de España en esta ciudad.

Pero, por incontrovertible que sea esta verdad, también es claro que el General Mosquera no ha adquirido el derecho que pretende, con arreglo a una ley de crédito público. El no ha descubierto bienes ocultos del Gobierno, ni denunciado bienes manifiestos, a que el Gobierno ignorara tener derecho. Decirle que las explanadas, como una obra de fortificación son suyas, es lo mismo que denunciarle que las murallas, baluartes, parques y cuarteles pertenecen a la nación. ¡Gran descubrimiento por cierto!

Pero replicará el General Mosquera, que es una prueba de que los derechos del Gobierno estaban ocultos, el que varios vecinos los hayan negado, exponiendo que en su concepto las explanadas pertenecen a la ciudad. Lo que esto prueba es que una persona ignorante no debe dar su voto sobre lo que no entiende. Decimos ignorantes, sin ánimo de ofender a ninguno de los testigos (algunos de los cuales tienen talento, y vastos conocimientos en otras materias) porque la ignorancia humana no solo es absoluta, sino también relativa. Un sabio jurisconsulto puede ignorar si el ácido prúsico es sólido o líquido, simple o compuesto; mientras que el cirujano, que hábilmente acaba de amputarle un miembro, le preguntará si tal circunstancia invalida su matrimonio.

¿Por qué ha sabido el General Mosquera, que las explanadas pertenecen a la nación? Porque en virtud de sus conociemien-

tos en estrategia y táctica militar, le bastó verlas, para conocer que son una parte de las fortalezas. Pues bien: estos conocimientos no son exclusivamente suyos; los tiene también el Gobierno e infinidad de personas.

El hecho de que tales explanadas no hayan sido jamás inventariadas en la Tesorería, entre los bienes nacionales, tampoco es un argumento racional, sino del desgreño que en años anteriores han ofrecido nuestras oficinas de hacienda. Además, entendemos que las murallas, los fosos y las tierras baldías, tampoco habrán ocupado un lugar en los inventarios.

Después de haber presentado al público nuestras ideas, nos alegraría oír la opinión de otros escritores más inteligentes. En estos casos debe prescindirse de las personas, y tratarse las cuestiones con decencia e imparcialidad, como que son del dominio de la opinión pública.

EL PANAMEÑO, Panamá, 4 de agosto de 1850.  
Octavio Méndez Pereira, en su obra *Justo Arosemena*, publicó un trozo (pp. 128 - 129 de la 1a. edición).

# CUESTION EJIDOS

(ACUERDO)

adicional al de ventas de terrenos y fincas

El Cabildo de Panamá, en uso de la atribución que le da el artículo 31 de la Ley de 30 de Mayo de 1849,

ACUERDA:

Artículo 1o.- Cuando un terreno que haya de venderse no tenga bienes muebles o semovientes por valor de 500 pesos, que deba asegurarse por el comprador, no se exigirá hipoteca, sino únicamente dos fiadores llanos y abonados, que se comprometan de mancomún al pago de los réditos del capital acensuado y de los muebles o semovientes si se menoscabasen.

Los compradores de fincas antes de este acuerdo, que se hallasen en el caso de que se trata, podrán presentar los fiadores y pedir que se les liberte la hipoteca de bienes raíces que hayan dado.

Artículo 2o.- Todo el que pida que se saque a público remate una propiedad de la ciudad poseída indebidamente por cualquier ocupante, será preferido en la compra por el mismo precio que otro ofrezca, y quedará exento de pagar los réditos del censo en el primer año.

Artículo 3o.- Se considera que poseen indebidamente:

- 1.- Los ocupantes que no presentan ningún título.
- 2.- Los que presentando un título de enfiteusis obtenido por sí, han dejado de pagar el canon o pensión durante dos años; o si fue obtenido por sus predecesores en el terreno, no consta que el cabildo hubiese prestado su consentimiento en la transmisión del derecho.

3o.-Los que alegando propiedad no presentan documento bastante que acredite haber comprado ellos o sus antecesores el terreno que ocupan, a la corporación parroquial que hiciera las veces del cabildo, sin que pueda favorecerles la prescripción si se trata de terrenos en los ejidos pues éstos como bienes de uso común de los habitantes mientras no se enajenan, son de aquellas cosas que no pueden prescribirse.

Artículo 4o.- Los que sin título ninguno poseyeren algunos terrenos o fincas de la ciudad, serán perseguidos criminalmente conforme a los artículos 912 y 914 del Código Penal:

El personero tocará particularmente con todos aquellos que han usurpado los terrenos, y si no obtuviese la devolución, se presentará civil y criminalmente ante los tribunales.

Artículo 5o.- El presente acuerdo será sometido a la consideración del gobernador de la provincia, luego que obtenga la sanción de la jefatura política.

Dado etc.,

Mucho alboroto ha causado entre las gentes más o menos interesadas el proyecto que precede adoptado por el cabildo, y que habiéndose sometido a la consideración de la jefatura política, fue objetado a destiempo, esto es, pasadas las 48 horas que le concede la ley; lo que no impedirá que se discuta nuevamente, por haberse advertido por el cabildo mismo que era de los proyectos que la ley sujeta a dos debates por lo menos.

Como sucede en tales casos, el acuerdo ha sido calumniado y calificado con adjetivos más o menos odiosos. Por lo que hace a lo primero, es decir su contexto genuino, ya no podrá alterarse a voluntad de los comentadores, desde que está puesto en letra de molde, que todo el que sepa leer podrá entenderse por sí mismo. Esto es ya mucho, porque las cuestiones más importantes pierden por uno de sus lados cuando hay quien se proponga desfigurarlos. Razonemos pues bajo el pie del texto que acaba de verse, sin imitar a los que tienen la desgracia de no poder tratar asunto ninguno sin derramar el licor de atrabilis, y sin disparar tiros apasionados que envenenan pero no ilustran las cuestiones. Ya sabía el autor del proyecto que tocaba una tecla muy delicada, a que responderían muchas voces en gritos altos y desapacibles, como sucede siempre que se trata de reformar abusos. Y si esto sucede en todos los países del mundo, ¿cuánto más no será en aquel en donde tan

fácilmente germina y medra aquella planta parásita y aciaga? Pero vamos al asunto.

No nos proponemos responder a todos los dicterios ni aun a todas las observaciones bruscas que con el nombre de razones se hayan opuesto al proyecto de acuerdo; porque no tenemos pleno conocimiento sino de las objeciones de la jefatura política, y de una hoja suelta que con fecha 22 del corriente han publicado unos que se titulan propietarios. Tampoco hace a nuestro objeto, sino exponer los fundamentos legales en que descansa el proyecto.

Las objeciones de la jefatura política parten del principio: que los ejidos de la ciudad son bienes comunes de todos los vecinos, y que pueden ocuparlos y edificar en ellos sin pagar siquiera terraje, por cuanto las Leyes de Indias daban a los españoles y a los indígenas terrenos con el nombre de caballerías y peonías, para su aprovechamiento gratuito. Hay aquí una lastimosa confusión de ideas, que no puede producir sino falsas consecuencias. Léanse las leyes del libro 4o. de la Recopilación de Indias, que tratan del descubrimiento de tierras, y el modo de formar las nuevas poblaciones, y se verá lo que decimos.

La Ley 7a., título 7o., tratando de las nuevas poblaciones se expresa así: “El término y territorio que se diere a poblar por capitulación, se reparta en la forma siguiente: sáquese primero lo que fuere menester para los solares del pueblo y ejido competente, y dehesa en que pueda pastar abundantemente el ganado que han de tener los vecinos, y más otro tanto para los propios del lugar: el resto del territorio y término se haga cuatro partes; la una de ellas, que escogiere, sea para el que está obligado a hacer el pueblo, y las otras tres se repartan en suertes iguales para los pobladores”. La Ley 13 dice: “Los ejidos sean en tan competente distancia, que si creciere la población siempre quede bastante espacio, para que la gente pueda recrear, y salir los ganados sin hacer daño”.

Cualquiera inferirá ya de aquí, que los ejidos del pueblo y los terrenos repartibles entre los vecinos, son cosas no sólo distintas, sino hasta cierto punto contrarias; porque los unos son para convertirse en propiedades particulares, mientras que los otros son para el uso común del vecindario, según su naturaleza. La de los ejidos se acabará de conocer por la siguiente definición que tomamos del diccionario de legislación de Escribano, tercera edición: “Ejido— El campo o tierra que está a

la salida del lugar y no se planta ni se labra, y es común para todos los vecinos. Viene de la palabra latina exitus, que significa salida. Los ejidos de cada pueblo están destinados al uso común de sus moradores: nadie por consiguiente puede apropiárselos, ni ganarlos por prescripción, ni edificar en ellos, ni mandarlos en legado”.

¿Cuáles son, pues, las tierras que se reparten entre los vecinos y a qué se refiere la Jefatura política? La Ley 1a., título 12 del libro citado, lo dice claramente: “Para que nuestros vasallos se alienten al descubrimiento y población de las Indias, y puedan vivir con la comodidad y conveniencia que deseamos, es nuestra voluntad que se puedan repartir y se repartan casas, solares, tierras, caballerías y peonías a todos los que fueren a poblar tierras nuevas en los pueblos y lugares que por el gobernador de la nueva población les fueren señalados”, etc. (Luego define lo que es caballería y peonía, y entra en detalles que no hacen al caso).

El principio de que nadie puede labrar un edificio en los ejidos, se halla consignado con claridad y amplitud en la ley 23, título 32, partida 3a, cuyo texto es como sigue: “En las plazas nin en los exidos, nin en los caminos que son comunales de las cibdades et de las villas et de los otros logares, non debe ningunt home labrar casa nin otro edificio nin otra labor ninguna: ca estos logares atales que fueron dexados para apostura et para procumunal de todos los que hi viven, non los debe ninguno tomar nin labrar para pro de di mesmo. Et si alguno contra esto feciere, débenle derribar et destroir aquello que hi feciere: o si acordare el común de aquel logar do acaesciese de loa retener para sí que lo non quieran derribar, puédenlo facer; et la renda que sacaren ende, deben usar de ella asi como de las otras rendas comunales que hobiesen. Et aun decimos, que ningunt home que labor feciere en tal logar como sobre dicho es, non se puede nin debe defender rasonando que lo ha ganado por tiempo”.

Esta prohibición de prescribir los ejidos, se halla también expresamente consignada en la Ley 7a., título 29 de la misma Partida, que empieza así: “Plaza, nin calle, nin camino, nin defesa, nin exido, nin otro logar qualquier semejante destos, que sean en uso comunalmiente del pueblo de alguna cibdad, o villa, o castiello, o de otro logar non lo puede ningunt home ganar por tiempo” etc.

Las tierras de los pueblos han sido siempre objeto de codicia de los particulares, y tanto por el poco cuidado que de ordinario tienen los guardianes de las cosas públicas, como por la respetabilidad del propietario, las leyes les han concedido ciertas preeminencias, entre ellas la de que no puedan prescribirse cuando son del uso común de los vecinos, como los ejidos. Para estorbar las usurpaciones de que en todo tiempo han sido objeto tales terrenos, se han dictado muchas leyes de que sólo citaremos las principales. La 21, Título 12, libro 4o., de la Recopilación de Indias está concebida en estos términos: “Si algunos particulares hubieren ocupado tierras de los lugares públicos y concejiles, se les han de restituir, conforme a la ley de Toledo a lo que disponen como se ha de hacer la restitución, y dan forma al derecho de prescripción con que se defienden los particulares. Y mandamos que los virreyes y presidentes no den comisiones para composición de tierras, si no fuere con evidente necesidad, y avisándonos primero de las causas que les mueven a hacerlas y en qué lugares son, a qué personas tocan, qué tiempo ha que las poseen y la calidad de calmas o plantías. Y ordenamos que cuando hubieren de dar estas comisiones, nombren personas cuya edad, experiencia y buenas partes convengan a la mejor ejecución”.

Las leyes que dan forma al derecho de prescripción son los comunes, de que hemos citado dos alusivas a las cosas del común de los pueblos. En cuanto a la ley de Toledo que se cita, es hoy ley 3a., Título 7o., Libro 7o., de la Recopilación Castellana, y se titula: “Orden que ha de observarse para la restitución de los términos a los pueblos”. Después de un preámbulo sobre las quejas de los pueblos dice: “Y porque somos informados que muchas ciudades, villas y lugares de nuestro Reinos, especialmente de nuestra Corona Real, están muchos desapropiados y despojados de los dichos sus lugares y jurisdicciones, y sus términos, prados, pastos y abrevaderos. . . por ende Nos, queriendo remediar y proveer sobre esto, ordenamos y mandamos, etc”. (Continúa expresando largamente los trámites que han de seguirse) “para averiguar el juez o pesquisador, por escrituras o testigos o por otras quantas vías pudiere, qué es lo les está todo de lo susodicho pertenesciente al tal Concejo o a su tierra, o al uso y pro común della en cualquier manera, por qualesquier Concejos o persona que dixeren que lo tienen ocupado, etc.”.

No menos terminante es la ley 1a., del mismo título y libro citados: "Mandamos que todos los exidos y montes, términos y heredamientos de los Concejos de las nuestras cibdades, villas y logares de nuestros Reinos y Señoríos, que son tomados y ocupados por qualquier personas por sí o por otras cartas, que sean luego restituidos y tornados a los dichos Concejos, cuyos fueron y son: pero defendemos que los dichos Concejos no los pueden labrar, vender ni enajenar, mas que sean para el pro comunal de las dichas cibdades, villas i logares donde son: i si algunos han labrado o poblado cosa alguna de ellos, que sea luego deshecho i derribado". Por esta ley estaba, pues, prohibido aun enajenar los ejidos, pero esta prohibición no subsiste después del artículo 166 de la Constitución, que declara no haber en la República bienes enajenables. Las demás prohibiciones y mandatos están en su fuerza y vigor.

Entre los montes, dehesas, pastos y abrevaderos de que hablan las leyes, hay algunos que se han adquirido por compra de ciertos particulares, o suscripciones del vecindario del respectivo pueblo, con el objeto de que sirvan a los hatos o sementeras de todos los vecinos. De éstos existen en las provincias de Fábrega, Veraguas y Azuero, en donde los principales vecinos de las ciudades y villas compraron al gobierno español grandes porciones de terrenos para los ganados y rozas de todos los moradores; y andando el tiempo se han ido ocupando para tales objetos, de modo que ya se perjudicarían mutuamente admitiendo nuevos participantes sin limitación, por lo que se expidió la Ley 12, parte 2a., tratado 1o., de la Recopilación Granadina, que mandó dividir tales terrenos entre los poseedores, sin embargo de serlo legítimamente, no tenían un verdadero derecho de propiedad, y no podían por lo mismo enajenar los terrenos, sino apacentar en ellos sus ganados o hacer sus rozas, con las limitaciones que naturalmente pone a este derecho de cada uno, el derecho igual y simultáneo de los otros. Pero aun con todo, los ejidos no están sujetos a estas reglas, como que su origen es diverso, y especiales las leyes que sobre ellos tratan.

Sentados estos principios, es evidente que los ejidos son tierras propias de la ciudad, que no pueden adquirirse por nadie, ya en posesión, ya en propiedad, sino mediante los trámites legales, y que todo el que lo contrario hiciere, usurpa a la ciudad lo que le pertenece. Véase, pues, que el acuerdo del ca-

bildo descansa en fundamentos que no podrán socabarse. Contraigámonos al artículo 3o., que es el que ha dado ocasión a las censuras, definiendo lo que se entiende por terrenos poseídos indebidamente. El párrafo 1o., dice que poseen indebidamente aquellos ocupantes terrenos de la ciudad que no tienen título ninguno. Supónese aquí que el terreno ocupado sea del común de la ciudad, que le pertenezca de un modo indudable, o lo que es lo mismo, que sea de aquellos que habiendo venido a poder de la ciudad por cualquier título, no lo ha enajenado o cedido a otra persona. Preguntamos ahora, si un terreno de esta clase, ni de ninguna clase, puede adquirirse en posesión o propiedad por el mero hecho de ocuparlo, sin título de arriendo, ni de compra, ni de enfiteúsis, ni de especie alguna, sino la sola voluntad del que lo toma y de la negligencia de las autoridades municipales. Si esto es así, deseamos saberlo inmediatamente, porque no nos vendría mal un pedazo de tierra en San Miguel, donde van adquiriendo tanto valor y a donde no tardará en llegar la ciudad de Panamá. Según la jefatura política, bien podríamos hacerlo; mas nosotros sabemos lo contrario, y no sólo faltaríamos a un deber de conciencia obrando contra nuestra convicción, sino que nos expondríamos a ser despedidos con cajas destempladas el día que otro jefe político menos liberal con las tierras de la ciudad y más cuidadoso de asegurarle lo que es suyo, nos hiciese ver que en ningún país ya poblado de tiempo atrás, las tierras pueden tomarse como los cocos de nuestras playas desiertas o como las guayabas y los paicos de nuestras sabanas, y mucho menos cuando esas tierras pertenecen a una ciudad y están situadas ventajosamente.

El párrafo 2o. del artículo que examinamos se contrae a los que poseen terrenos por título de enfiteúsis y como la doctrina de ese párrafo se halla tomada de las leyes 28 y 29, título 14, Partida 5a., que son muy claras y al alcance de todo el mundo, nos referimos a ellas, por si acaso los que no fueren letrados quisieren evacuar la cita.

Lo que ha causado mayor alarma y vocinglería es el párrafo 3o., en donde se habla de los que alegan propiedad; y como esto no puede ser sino por enajenación hecha de las tierras al actual poseedor o a sus antecesores, o bien por prescripción, a que muchos se acogen, el párrafo se contrae a ambos casos. El que alega propiedad en una tierra, que en su origen fue indudablemente de la ciudad, por estar en sus ejidos o por

cualquier otra causa, tiene que probarlo, y esto lo saben hasta los niños de la escuela. En los casos comunes la ley no obliga al comprador a probar la legitimidad de la transmisión desde su origen, porque la prescripción le favorece, y justamente el motivo porque ésta se inventó fue la dificultad de aquella prueba. Pero tratándose de bienes imprescriptibles, de bienes que ni aun se pudo enajenar durante mucho tiempo, preguntamos si bastará al actual poseedor acreditar que compró a otro, sin acreditar igualmente que este otro o sus antecesores obtuvieron lícitamente del cabildo los terrenos que ocupan y sobre que alegan propiedad. Con mayor razón preguntaremos si basta que un supuesto propietario diga que sus títulos se quemaron o perdieron, sin presentar siquiera una prueba supletoria.

Una cosa digna de tenerse presente es que muchas de las ventas que hoy quieren sostenerse, con títulos más o menos aceptables, no fueron jamás de las tierras mismas, sino de las huertas, o sea la plantación, cerca y bohíos en ellas puestos. Por eso tales títulos hablan de **huertas situadas en los ejidos** y los que así se expresan, indudablemente se refieren a los objetos mencionados y no a las tierras, que han sido siempre y son de los ejidos. El precio de compra lo indica bien; y este es el fundamento de muchas propiedades alegadas en terrenos de la ciudad. . . !

Por lo que hace a la especie de títulos aceptables, desde luego son los mejores las escrituras de compra, principalmente si van acompañadas de los títulos del antecesor. A falta de tales escrituras, se admiten informaciones de testigos antiguos que declaren haber visto siempre poseída la tierra por el que la tiene o sus antecesores; que los reputa y ha reputado como dueños, y que lo mismo oyó decir a los ancianos en tiempos anteriores. Después de esto, ya no hay ningún título en que pueda confiarse, y para no autorizar despojos y usurpaciones, ninguno debe admitirse.

Respecto de aquellos poseedores de tierras en los ejidos, que sólo alegan prescripción, nos referimos a las leyes sobre la materia, y dejamos transcritas. Y en cuanto a las ventas o arriendos celebrados en épocas recientes, debe recordarse que desde las primeras leyes sobre régimen municipal, se dispuso que fuesen en público remate. Las disposiciones hoy vigentes se hallan en el artículo 68 de la ley de 3 de Junio de 1848, y el 31 de la ley de 29 de Mayo de 1849.

Algunos poseedores alegan licencias otorgadas por los cabildos o ayuntamientos para ocupar ciertos lotes de terreno mediante un derecho, como lo llaman, pagadero anualmente. Si tales licencias no son arrendamientos, no sabemos qué nombre darles; pero de todos modos es claro, que si ellas premunen al poseedor para el efecto de no considerársele como un mero ocupante sin título, no le autorizan para perpetuarse en la posesión, porque este sería un medio muy cómodo de adquirir un terreno sin comprarlo. Tales terrenos, pues, se hallan a la disposición del cabildo, y puede venderlos o arrendarlos en pública subasta el día que le convenga. Tampoco debe olvidarse que esas licencias se oponen abiertamente a las leyes sobre ejidos que hemos citado antes, y que los errores de uno o más cabildos no deben alegarse como pauta para los demás.

Cualquier abogado al leer el proyecto de acuerdo, notará que en rigor no se necesitaba disponer lo que allí se dice, pues todo es materia de las leyes, que sólo resta poner en planta por las autoridades municipales. Pero la misma sensación que ha producido el acuerdo, las mismas objeciones de la jefatura política, demuestran la necesidad de remover este negocio en que tan erróneas y perjudiciales ideas se han introducido, nada menos que en el ánimo de los mismos funcionarios llamados a combatirlos y a destruir los abusos en ellas fundados. También se verá si hay razón para calificar de ataque a las propiedades, como lo ha hecho la hoja suelta del día 22, un acto que precisamente tiende a reivindicar las propiedades tomadas a la ciudad, con buena fe por unos y con malísima por otros. Cuando el lenguaje se trastorna de este modo, ya no es posible entenderse. Decir que el cabildo quiere cogerse lo que no es suyo, y que no debe ser un indiscreto celoso, es no sólo incivil y falto de acatamiento a una respetable corporación, sino imprudente y contrario al objeto de los autores. La verdad y la justicia no necesitan apoyarse en improperios, y esa rabia que revelan los interesados prueba que no las tienen todas consigo; porque si suponen que el cabildo quiere cogerse lo que no es suyo, no supondrán que los tribunales vayan a la parte en el robo, y deben esperar con calma y confianza que se les mantendrá en la posesión de lo que les pertenece.

¿Pero quién es ese cabildo tan ladrón y desvergonzado, que así quiere coger tierras como los cargueros en el camino se llevan el baúl de un yankee? Pues, señor, es un cuerpo elegido popularmente para atender a los negocios públicos de la ciudad,

y compuesto de individuos que sólo duran un año en el destino, y que no han de utilizar ni las tierras, ni las rentas, ni cosa que lo valga. En cuanto al autor del proyecto, ha hecho lo que hace siempre que desempeña un destino: cumplir con su deber. Nunca se dirá de él que aumenta la lista, ya muy crecida, de los empleados perjuros; porque cree que el juramento de sostener y defender la constitución y las leyes y cumplir bien y exactamente su destino, se exige y se presta con algún fin, y no por vana formalidad.

Desgraciadamente estamos en un país donde el patriotismo es planta exótica, y así es que cuando un empleado o particular se muestra celoso por el bien público, a nadie le ocurre que el tal bien público sea su objeto cardinal, sino pretexto para otros fines, que cada uno va buscando y hallando a las mil maravillas. ¡Pobre país! Pero en fin, el patriotismo es una manía en ciertas gentes, y por lo mismo que son patriotas, se resignan cuando hallan, en vez de recompensas y gratitud, calumnias y dicerios. Adelante. Poco esperamos del acuerdo pendiente, pues suponiendo que arrolle todos los ejércitos que tiene que vencer antes de su definitiva sanción, quedará escrito como otros, y habremos trabajado para el rey de Prusia. Sin embargo, el objeto de ese acto no es principalmente sino sentar una protesta contra los abusos introducidos en materia de terrenos de la ciudad y en favor de los actuales cabildantes, para que no carguen con las maldiciones que dentro de algún tiempo harán a los cabildos y funcionarios municipales de marras los que sientan los males que amenazan. La ciudad de sus pingües terrenos podría costear todos sus gastos sin imponer una sola contribución, y al paso que van ocupándose tales terrenos, pronto no tendrá un solo palmo. Entonces no sólo habrá perdido esas fuentes de rentas, sino que tendrá que indemnizar a los poseedores de aquellos lugares por donde hayan de abrirse las nuevas calles que correrán por el distrito de San Miguel, y pagará el Cabildo con dinero de la ciudad lo que es de la ciudad. . . ¡Qué hermosa situación! La protesta está pues hecha, y cualquiera que sea el éxito definitivo del proyecto, se sabrá en todo tiempo quiénes han defendido y quiénes han perjudicado los intereses comunales.

Panamá, Abril 25 de 1851. Un cabildante.

Octavio Méndez Pereira. Justo Arosemena. Editorial Universitaria. Panamá, 1970, pp. 101 - 107.