

República pidió y obtuvo, como precio de tan extraordinaria y valiosa concesion, tres cosas separadas y distintas, á saber :

- 1.^a El pago de un millon de pesos de contado ;
- 2.^a El pago de una renta anual de \$ 250,000 durante los 99 años de la duracion del privilegio ; y
- 3.^a (Siendo ésta la que usted y sus abogados confunden con la 2.^a). Una indemnizacion complementaria, una verdadera adehala, si usted quiere llamarla así, consistente en la mitad de la suma, " cualquiera que sea," que definitivamente se hiciera pagar la Compañía del Ferrocarril por la Compañía del Canal por el permiso que aquélla diera á ésta para la excavacion del Canal dentro del territorio ó zona privilegiada.

Estas tres cosas en que consistió el precio de la concesion, son, como he dicho, enteramente separadas y distintas, sin conexion ni dependencia las unas de las otras. El millon fué pagado, y nada tenia que ver con la renta ni con la indemnizacion ; y esta última, á su turno, que dependia de un acontecimiento futuro, pero singular y asignable—la excavacion del Canal—nada tenia ni tiene que hacer con el pago de la renta, que depende de la duracion de la obra del Ferrocarril por un período de 99 años.

Pudo la Compañía del Canal pactar y pagar el precio del permiso por la excavacion de dicho Canal, y en seguida, por cualquier circunstancia económica, financiera ó comercial, haber desistido, ó no llevar á efecto la obra. La República habria recibido, sin embargo, la mitad de aquel precio, sin que la Compañía del Canal hubiera tenido accion para reclamar su devolucion. Quizá, en el caso de que se hubiera estipulado un plazo para el pago del precio, y que ántes de vencerse se hubiera abandonado la obra, esta circunstancia habria podido fundar excepcion para el no pago.

Como usted ve, pues, fueron tres cosas distintas, separadas é independientes, unas de otras, las que la República pactó en cambio de las extraordinarias concesiones hechas por el contrato de 1867 ; en cambio de medio siglo de próroga del privilegio, de medio siglo de explotacion del tránsito del comercio de medio mundo al traves del Istmo de Panamá.

Dice usted que la cláusula del artículo 15 del contrato de concesion á favor de la Compañía del Canal, en la cual se estipula que la participacion del Gobierno en los productos del Canal no será en ningun caso menor de la suma de \$ 250,000 anuales, que es la misma que él percibe por participacion en los productos del Ferrocarril de Panamá, es el equivalente de la indemnizacion eventual condicional ó modal, materia de esta controversia, estipulada en el artículo 2.^o del contrato de 5 de Julio de 1867, y que yo he llamado con propiedad la adehala del precio estipulado por la próroga del privilegio.

No, señor : el aseguro de los \$ 250,000 hecho en el artículo 15 del contrato de concesion á favor de la Compañía del Canal, no es una compensacion de la indemnizacion eventual, sino una compensacion de la renta.

Los abogados de la Compañía no deben ignorar que el cánon ó renta de toda enfiteúsis (y el contrato de concesion ó privilegio del Ferrocarril de Panamá

es una verdadera enfiteúsis) decrece ó mengua con el deterioro, y perece con la ruina del inmueble que la produce. Por la estipulacion del artículo 15 del contrato del Canal lo único que se tuvo en mira fué asegurarnos contra la contingencia de la disminucion ó pérdida de la renta del Ferrocarril, por la competencia del Canal; pero la promesa de la adehala ó indemnizacion eventual estipulada en el artículo 2.º del contrato de 1867, promesa singular, asignable, nada tenia ni tiene que hacer con el otro guarismo del precio de nuestra concesion, consistente en el pago del cánon de la enfiteúsis.

No me cansaré de repetirlo, porque en la confusion está el error: son tres cosas distintas las que nosotros estipulamos como precio de medio siglo de próroga del privilegio del Ferrocarril de Panamá, á saber:

Un millon de pesos, que recibimos de contado;

Una renta anual de \$ 250,000; y

Una indemnizacion consistente en la mitad de la suma que "en cualquier forma" se haya pagado á la Compañía del Ferrocarril, por la del Canal, por el permiso para la excavacion de éste dentro de la zona privilegiada, que es lo que litigamos con usted.

Alega usted que el artículo 3.º del contrato de concesion del Canal autorizó á la Compañía para entenderse *amigablemente* con la del Ferrocarril de Panamá sobre este asunto, ó pagarle una indemnizacion en los términos del artículo 2.º del contrato de 5 de Julio de 1867.

Nada nuevo dijo á este respecto el artículo 3.º del contrato de 1878, porque el 2.º del de 1867 no excluia el mútuo, pacífico y amigable acuerdo entre las dos Compañías, y sólo hacia intervenir al Gobierno en el caso de que la Compañía del Ferrocarril, abusando de su derecho, pretendiera exigir una suma exagerada por el permiso, caso en el cual la indemnizacion debía fijarse por medio de árbitros.

Ademas, ¿cómo sin violar todas las leyes morales de la equidad, todas las nociones de justicia, puede usted alegar un acto de confianza de su acreedor para hacer perecer su derecho?

Las obligaciones, como en otra parte he dicho, no se extinguen sino por los medios legítimos que la legislacion de todos los países cultos reconoce:—por pago, novacion, compensacion, prescripcion, remision, &c. &c.; pero nunca por una sofisticacion del derecho del acreedor.

Nada hay que perturbe más el juicio en la aplicacion del derecho que la cuantía de la demanda. Tratándose de sumas de menor cuantía casi nadie se equivoca.

Si el señor de Lesseps, en cambio de algunos centenares ó miles de metros cuadrados de terreno, para agregar un parque á su palacio, ha prometido de buena fe que dará al vendedor, en pago del valor efectivo que recibe, la mitad de la suma que obtenga por el permiso de dejar constituir cierta servidumbre (que ya está debatiéndose) sobre su predio; si despues, el que necesita de dicha servidumbre cree más conveniente, fácil ó útil amalgamar ó confundir los dos predios para establecer la servidumbre, y compra con tal objeto el suyo al señor de

Lesseps, quien, entendiéndose *amigablemente* con el comprador, recibe por él un precio notoriamente superior al valor ordinario de su finca, en consideracion á la necesidad que de ella tiene el vecino para el establecimiento de la servidumbre, materia del supuesto ejemplo, ¿se creeria el señor de Lesseps autorizado para no pagar el precio del terreno comprado sobre la fe de aquella promesa? ¿Llamaria á su acreedor y le diria: nada debo á usted porque nada he recibido *directamente* por el permiso pactado en nuestro contrato? O le diria, por el contrario: no porque yo haya vendido mi predio, perderá usted el valor del terreno que usted me dió; vamos á fijar equitativamente cuánto recibí *de más* en consideracion á la servidumbre, para dar á usted la mitad de la suma prometida?

Tratándose, del cumplimiento de un contrato privado, eso haria todo el mundo. Sin embargo, el derecho es el mismo aplicado al caso del Ferrocarril y el Canal; pero como se trata de un Gobierno y de una Compañía anónima, y la travesía es de muchos millones, los guarismos, y no otra cosa, perturban el juicio y debilitan la conciencia.

Finalmente es usted, señor Conde, el último que en las actuales circunstancias, pueda oponer ante la opinion del mundo, la interpretacion literal contra la de equidad y de sentido comun, del texto de nuestros contratos, para hacer parecer nuestro derecho.

No hay, como usted lo sabe muy bien, en el texto del *firmán* de concesion otorgado á favor de usted para la apertura del Canal de Suez, una sola palabra en que se hable de un derecho de monopolio ó privilegio exclusivo para poner en comunicacion los dos mares al traves del Istmo de Suez.

Con tal motivo, y apoyándose en el texto del *firmán* de concesion, que me permito reproducir en su original frances al pié de esta nota, una porcion considerable de la opinion pública en Inglaterra ha creido que, tanto por esto, como por la insuficiencia del Canal para acomodar y servir el tráfico, podia y debia obtenerse del Egipto una nueva concesion para la apertura de otro Canal.

Y sin embargo, á pesar de que nada favorece el derecho de usted en la *letra muerta* del convenio, la Europa y el mundo entero han visto á usted defendiendo elocuente y victoriosamente sus derechos contra la interpretacion escolástica que pretendia conculcarlos; lo han visto á usted apelar en última instancia á la probidad del pueblo inglés, contra los que pretendian inducirlo á consumir tamaño despojo; y han aplaudido el triunfo obtenido por usted en el reconocimiento que los Ministros de la Corona hicieron de que en el contrato para la ejecucion de aquella obra colosal estaba virtualmente comprendido un derecho de privilegio ó monopolio, para la union de los dos mares al traves del Istmo.

Mr. Leon Say, el abogado de la Francia y de usted en este debate, decia, en la exposicion dirigida al pueblo inglés, lo que copio del *Fortnightly Review*, del mes de Agosto último:

“There may not be a monopoly in writing, but there is, nevertheless, a natural monopoly. How can it be imagined that the object of the concession was any other than to put the two seas in communication? The founders could not be expected to run the risk of such an enterprise without yielding them a right to

take tolls from those who pass from one sea to the other. To deprive them subsequently of the product of these tolls, by supporting a rival scheme, and by joining the two seas in some other way, would be to withdraw with one hand what has been given with the other. Perhaps several canals may be possible; but the idea of establishing communication between the two seas is a simple one, and it is exactly that which M. de Lesseps has maintained from the first, notwithstanding the doubts of the English engineers, and which he has at last realised at the cost of a considerable outlay of capital. It is this idea alone that was the object of the enterprise, and the tolls, the charge for passengers, and the transit tariff conceded to M. de Lesseps were its price. Without violating the laws of justice it is impossible to hand over to others the profits which could not have existed if M. de Lesseps had not formulated his idea—if, after conceiving it, he had not given it a body,—profits which belong to it, profits of which it certainly can be despoiled by force, because force can do everything, but which cannot be taken away save by the commission of deeds absolutely contrary to that high sense of right which England has had the glory to spread throughout the world.”

Y la justicia y la razón estaban indudablemente de parte de usted. No se concibe que una obra gigantesca, del valor de muchas decenas de millones, como la excavación de un Canal marítimo al través del Istmo de Suez ó de Panamá, pueda acometerse si no lleva consigo, aunque de ello no se haga expresa mención, un derecho de privilegio ó monopolio para la comunicación interoceánica por aquel territorio.

¿Y sería usted, señor Conde, que acaba de obtener tan bello triunfo en nombre de la equidad natural, de la probidad, de la buena fe y del sentido común, contra la interpretación casuística del texto de un convenio, el que persistiría en representar el papel diametralmente opuesto, para despojar á Colombia de sumas que constituyen la remuneración pactada, de los valiosos derechos que ella enajenó en el contrato de 1867 ?

Y todavía más ¿el texto y la letra del pacto en que usted se apoyaría para pretender anular nuestros derechos, sería el de la cláusula en que Colombia hizo confianza de usted para el arreglo de este negocio ?

No habrá, nó, en el mundo tribunal que ampare esta pretensión, ni posteridad que lo absuelva á usted de esta falta.

Como dice Victor Hugo, no es un poco de oro, ni un poco de gloria, lo que debe llenar el alma de un hombre como usted, llamado á la inmortalidad, sino algo superior que no perece; algo que no se disipa: la satisfacción de hacer el bien y de haber practicado siempre la equidad y la justicia.

Acepte usted, señor Conde, las expresiones muy sinceras de mi estimación personal, de mis simpatías y de mi respeto.

ANÍBAL GALINDO.

A ÚLTIMA HORA.

Mi carta del 12 de Noviembre, dirigida por el correo del 16 del mismo, página 115, ha debido producir un cambio favorable á nuestros derechos en el ánimo del señor de Lesseps, pues acabo de recibir el siguiente cablegrama :

Paris, 15 de Enero de 1884.

Señor Galindo.

Enero quince (15) correspondencia diez y seis (16) Noviembre llegaba. Aguarde Ponce correo gabinete.

COLUNJE.

Es de esta manera, es con triunfos de esta clase que la Administracion Ejecutiva que presidís responde al país de sus actos.

GASTOS DE LA GUARNICION DEL ISTMO.

La cuestion relativa al pago por la Compañía, “de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico,” permanece sin resolver, porque la Compañía no ha creído conveniente dar su aprobacion al convenio, *ad referendum*, de 6 de Junio de 1883, celebrado con el señor Paúl.

Los antecedentes de esta cuestion son los que se contienen en los documentos que á continuacion se insertan :

NOTA al Representante de la Compañía del Canal, sobre pago de los gastos que demande la fuerza militar del Istmo.

Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Seccion 1.ª—Ramo de Negocios generales—Número 1,119—Bogotá, 13 de Abril de 1883.

Señor Felipe F. Paúl, Representante de la Compañía universal del Canal de Panamá cerca del Gobierno de la Union.—Presente.

El artículo 8.º del contrato para la construccion del Canal Interoceánico, tal como fué modificado por la ley 28 de 1878, que le dió su aprobacion, contiene, entre otras estipulaciones, separadas y distintas unas de otras, la siguiente :

“Será igualmente de cargo de la Compañía la manutencion de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico.”

Habiendo tenido y teniendo necesidad de continuar aumentando la guarnicion militar del Istmo para dar seguridad al tránsito interoceánico, precisamente por causa de los trabajos para la excavacion del Canal, el Presidente, de acuerdo con el unánime dictámen de todos los Secretarios de Estado, consultados sobre