

este asunto, me ha instruido para que me dirija á usted, como Representante de la Compañía del Canal, con el objeto de hacerle saber que el aumento de los gastos militares hechos en la guarnicion del Istmo, desde que principiaron los trabajos de excavacion del Canal, y los que en lo sucesivo haya necesidad de hacer, para proveer por este motivo á la seguridad del tránsito interoceánico, son y continuarán siendo de cargo de la Compañía del Canal, al tenor literal de la estipulacion arriba copiada.

Me dijo usted en la conferencia que con usted tuve sobre este asunto el 11 del presente, que usted carecia de instrucciones para entenderse con el Gobierno sobre el particular; pero que usted creía que las obligaciones de la Compañía á este respecto, no principiaban sino despues de abierto el Canal; es decir, que la Compañía no tenia obligacion de proveer sino á la seguridad de los buques que pasaran por el Canal, que es lo que en concepto de usted debe entenderse por tránsito interoceánico, para los efectos de la estipulacion contenida en el artículo 8.º del contrato.

El Presidente, á quien di inmediatamente cuenta de la respuesta de usted, me ha ordenado que, sin pérdida de tiempo, me dirija á usted para manifestarle que el Gobierno considera violatoria del tenor literal de la estipulacion, esa interpretacion.

La estipulacion es absoluta y cubre el tránsito actual y el tránsito futuro; pero tiene mucha más importancia fiscal para el presente que para el porvenir.

Una vez abierto el Canal, los buques que por él transiten, en medio de las escuadras del mundo que pueblan ámbos océanos, no necesitan de que la Guardia colombiana los proteja desde la orilla para su tránsito. No puedo suponer que la Compañía del Canal sostenga que la fuerza militar que ella se obligó á pagar es la que se necesite para proteger á los buques que transiten por el Canal contra piratas ó salteadores. No puede, nó, hacerse esa ofensa á los negociadores que firmaron el contrato de 20 de Marzo de 1878, ni á las Cámaras legislativas y al Presidente y Secretario de Estado que intervinieron en su aprobacion.

Pensóse naturalmente que á lo que más de cerca habia que proveer era, como dice el artículo, á la seguridad del tránsito interoceánico, previendo, como ha sucedido, el caso de que los trabajos de excavacion vinieran á situarse, como lo están, en la via del paso interoceánico, comprometiendo y aumentando inmensamente los riesgos de esa seguridad. Fué á la seguridad general del tránsito interoceánico (tanto al terrestre que actualmente pasa por la misma via donde se ha situado la Compañía para la excavacion del Canal, como al marítimo, cuando esté abierto el Canal), á lo que se proveyó por la estipulacion del artículo 8.º del contrato. La interpretacion restringida al último caso, que usted dá al artículo, permitame usted decírselo con entera franqueza, porque se trata de intereses de mucha magnitud y de cargas ingentes para nuestro Tesoro, seria violatoria tanto de la letra como del espíritu del contrato.

Ahora, pasando del terreno del derecho al de la equidad, la interpretacion que usted ha insinuado es todavía más defectuosa.

Pone Colombia su territorio privilegiado para la explotacion del primer





á ménos que clara y expresamente se diga lo contrario respecto de alguna ó algunas de ellas, en cuyo caso no está la estipulacion materia de esta controversia ; 4.º Que desde que entró en ejecucion el contrato para la excavacion del Canal, y desde que la Compañía ocupó con sus trabajos la via del tránsito interoceánico, son de cargo de ésta, continúan y continuarán siendo, los gastos de la manutencion de la fuerza militar que el Gobierno crea necesaria para la seguridad de dicho tránsito ; 5.º Que en consecuencia de esta declaratoria debe el Director de la Compañía dar instrucciones al Representante de ella cerca del Gobierno, para firmar un convenio sobre el particular ; y 6.º Que en el caso inesperado de que la Compañía se negare á entrar en un arreglo, debe estar preparada para defenderse en justicia en la demanda que contra ella se intentará ante la Suprema Corte federal.

Bastariame, para dar respuesta á la citada nota, manifestar respetuosamente al señor Secretario que enviaré copia de ella al Presidente-Director de la Compañía Uníversal del Canal Interoceánico, para que se imponga minuciosamente no sólo de todas y cada una de las resoluciones dictadas por el Poder Ejecutivo en este asunto, sino de las razones en que las funda ; pero habiéndome declarado además el señor Secretario que la interpretacion dada por mí á la parte final del artículo 8.º del contrato, (es decir, que en mi opinion, el cumplimiento de la obligacion de la Compañía respecto de los gastos militares en el Istmo no principia sino cuando el Canal esté concluido y sirva para el tránsito interoceánico), ha sido considerada por el ciudadano Presidente como violatoria del tenor literal de aquella estipulacion, me permito hacer aquí algunas observaciones en confirmacion del concepto que emití tocante á la parte final del artículo 8.º del contrato en referencia.

La estipulacion contenida en la frase final del artículo 8.º y que literalmente dice: "será igualmente de cargo de la Compañía la manutencion de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico," no puede decirse que constituye una obligacion separada y distinta de las anteriores, pues dicha frase forma el inciso final de un artículo que se refiere al contrabando que pueda hacerse cuando el Canal esté abierto y en servicio ; á los sueldos de los empleados del Resguardo de las Aduanas que han de establecerse en el Canal, y á los trasportes gratuitos por el Canal de los equipajes, pertrechos, armamentos, vestuarios y los hombres destinados al servicio de la Nacion, del Estado y de la policía con el objeto de atender á la seguridad exterior ó á la conservacion del orden público.

Si se atiende con cuidado al contexto del contrato se verá claramente que este inciso final del artículo 8.º, y aun el mismo artículo, forman parte integrante de las disposiciones que constituyen los artículos 5.º, 6.º, 7.º, 9.º, 10, 11 y 12 del contrato, todos los cuales se refieren á una obra que se considera yá como concluida, para el efecto de establecer los derechos y las obligaciones que respecto de ella tendrán las partes contratantes.

Y es tanto más claro, en mi opinion, el sentido de esta estipulacion final del artículo 8.º, cuanto que, estando garantizada de antemano por el Gobierno colombiano la seguridad del tránsito interoceánico al traves del Istmo de Panamá,

tal como hoy se halla establecido, y habiendo tenido que pagar la Nación, en época no muy remota, una fuerte indemnización por no haber podido hacer efectiva—en la medida de las circunstancias—aquella seguridad, si se hubiera tratado de alterar ó de modificar la manera de proveer á ella, los negociadores que firmaron el contrato de 1878, las Cámaras legislativas, el Presidente y los Secretarios de Estado que intervinieron en su aprobación, no habrían dejado la menor oscuridad sobre una estipulación que relevaba á Colombia del costo de las obligaciones anteriormente contraídas; y desde entónces, ó al ménos desde que principiaron los trabajos del Canal, vendría figurando en los Presupuestos de Rentas la partida con que la Compañía debía contribuir para el sostenimiento de la guarnición del Istmo.

Mas aun: cuando se firmó el contrato en 1878 no se habia fijado definitivamente el trazo del Canal, y se ignoraba por consiguiente si él recorrería, como recorre, una línea casi paralela y muy inmediata á la del Ferrocarril de Panamá. Pudo haberse construido el Canal en una zona distinta y muy lejana de la comprendida al Oeste de la línea ideal que junta el Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico, que se habia cedido á la Compañía de dicho Ferrocarril. Los trabajos de excavación se habrían llevado y continuarían llevándose por algunos años en desiertos enteramente apartados de la línea que constituye actualmente el tránsito interoceánico: ¿es posible suponer, en este caso, que la Compañía del Canal pudiera haberse obligado á pagar la fuerza militar que debe dar seguridad al tránsito interoceánico, cuando por lo que á ella concernía el paso de uno á otro Océano no podría verificarse sino al estar el Canal concluido y en servicio para ese mismo tránsito?

Séame permitido hacer constar aquí que no soy yo la única persona que ha dado la misma interpretación al final del artículo 8.º del contrato en cuestión. En 5 de Febrero de 1881, el General Eloy Porto, Comandante de la 4.ª División acantonada en Panamá, se dirigió al Agente superior de la Compañía en aquella ciudad, señor A. Reclus, invitándole á estudiar la cuestión relativa al sostenimiento de las fuerzas militares existentes en el Istmo. El señor Reclus declinó en el Presidente—Director de la Compañía en París el estudio de este asunto, pero no sin expresar la misma opinión que yo he expresado sobre la inteligencia de aquella cláusula. El señor Reclus se expresó en estos términos: “Je vous ferai en effet remarquer que cet article 8 ne s'applique qu'au maintien des forces lors du transit interocéanique, c'est-à-dire uniquement lorsque le Canal sera ouvert au passage des navires.” El General Porto puso inmediatamente en conocimiento del Gobierno nacional lo que pasó con el señor Reclus; y entiendo que nuestro Ministro en Francia, señor doctor Luis Carlos Rico, tuvo una conferencia con el Conde de Lesseps en el mes de Marzo siguiente, sobre este mismo asunto, en la cual el último manifestó que en su opinión, si por causa de la ejecución de los trabajos del Canal tuviera que contribuir la Compañía para los gastos militares, no sería sino cuando tuviera lugar un aumento de la fuerza por consecuencia de un convenio con la misma Compañía, porque la manera como ellos son ejecutados en Panamá asegura el orden tan completamente como estuvo asegurado en circunstancias análogas en el Canal de Suez. Esta respuesta