

# RECTIFICACIONES.

---

## A LOS MIEMBROS DEL CONGRESO.

---

En un discurso de un honorable Senador, publicado en el número 5,300 del *Diario Oficial*, se leen los siguientes conceptos :

“Creo que la actual Administracion no tenia otro recurso que el de conseguir el empréstito. Este habia sido solicitado por varias de las Administraciones anteriores en uso de las facultades concedidas por el Congreso, *ofreciendo 25 por 100 de descuento inicial i 7 por 100 de interes anual. Las jestion es hechas con este fin resultaron todas infructuosas: mendigamos en vano ese empréstito por Europa i los Estados Unidos.*”

Mucho ántes de que el honorable Sendor hiciese esta afirmacion, el señor Secretario del Tesoro habia informado al señor Presidente de la Union lo que sigue :

“El descuento del 18½ por 100 con que se contrató el empréstito, debe juzgarse al ménos, como satisfactorio, si se considera que *en ocasiones anteriores no pudieron realizarse NEGOCIACIONES SEMEJANTES con la oferta de UN DESCUENTO INICIAL DE 25 POR 100 i de un interes de 7 por 100 anual.*”

I ántes de que el señor Presidente de la Union hubiese recibido el anterior informe de su Secretario del Tesoro, ese Majistrado se habia espresado ante la Nacion en estos términos :

“El empréstito se ha obtenido con un descuento inicial de 15 por 100 i al 6 por 100 de interes..... Sobre bases algo mas favorables para los prestamistas (25 de descuento i 7 de interes) no pudo hacerse esta negociacion hace unos pocos años, sin embargo de la insistencia en

los esfuerzos para lograrlo. *No digo esto ni por reproche ni menos por hacer alarde de habilidad i fortuna. Los tiempos actuales deben ser de olvido e induljencia; i los que se encuentran por el momento a la cabeza del Gobierno nacional deben anticiparse a dar el ejemplo.*"

Los induljentes conceptos que preceden hacen sin duda referencia a las jestioniones hechas, durante la Administracion del señor Pérez, para contratar un empréstito garantizado con la hipoteca de la renta del ferrocarril de Panamá. La actual Administracion hizo publicar en el número 5,191 del *Diario Oficial* las instrucciones aprobadas por el señor Pérez, con arreglo a las cuales debia contratarse el empréstito, i en ellas se dice :

"En cuanto al descuento, el Poder Ejecutivo no se atreve a fijarlo, pero hace presente a usted que, de su orden, manifestó el Secretario de Hacienda en la Cámara de Representantes que consideraba mui probable obtener este empréstito con un descuento inicial NO MAYOR DEL QUINCE POR CIENTO."

Es, por tanto, evidente que la Administracion del señor Pérez no autorizó de ningun modo al negociador del empréstito para hacer un descuento inicial de 25 por 100; de manera que si es cierto, como lo afirman los dos funcionarios ántes nombrados, que tal oferta se hizo, i que apesar de ella el empréstito no se obtuvo "sinembargo de la insistencia en los esfuerzos para lograrlo," segun lo dice el señor Presidente de la Union, i de haberlo estado *mendigando* por Europa i los Estados Unidos, como en términos depresivos lo repite el honorable Senador — si eso es cierto, digo — la responsabilidad recae exclusivamente sobre el negociador.

Ahora bien; es notorio que el Ministro de la República a quien se encargó la jestion del empréstito, fuí yo. Desde que leí el discurso del señor Presidente de la Union en que se encuentran las frases anteriormente copiadas, comprendí la alusion; pero no me pareció que el asunto valia la pena de rectificarlo. Tampoco rectifiqué despues la aseveracion del señor Secretario del Tesoro. Posteriormente fueron publicadas las instrucciones que se me dieron, en las cuales consta que el Poder Ejecutivo no autorizó un descuento mayor del 15 por 100, i en los recientes debates habidos en el Senado ha vuelto a repetirse la especie del 25 por 100 de descuento, porque ello ha venido a ser un argumento de rigor en toda discusion sobre empréstito. En

vista de esta insistencia en aseverar un hecho que pone en duda mi sensatez, no veo por qué he de continuar autorizando el cargo con mi silencio.

La palabra oficial de altos funcionarios públicos, referente a puntos administrativos que constan en documentos auténticos, tiene i debe tener ante el país el valor de una escritura pública. Así, es sumamente penoso para un ciudadano, acostumbrado a inclinarse ante cuanto afirman sus gobernantes, verse obligado a decir, con referencia a las negociaciones de que él fué encargado, que los conceptos emitidos por los funcionarios mencionados, están en contradicción con los documentos que han debido servir de base a sus afirmaciones.

En 1874 fuí comisionado por el Poder Ejecutivo para contratar en Europa la formación de una empresa que tomase a su cargo la construcción del proyectado ferrocarril del Norte, i para contratar un empréstito destinado a pagar las acciones que el Gobierno se había obligado a tomar en una Compañía nacional, en caso de que la primera operación no fuese practicable. El Gobierno había creído posible obtener en Europa los capitales necesarios para la realización de una grande empresa, i en aquella época no faltaban motivos que justificasen tal creencia. El mercado monetario de Lóndres había venido ofreciendo increíbles facilidades a la ejecución de obras públicas en la América española. Cuando Honduras había podido levantar para un ferrocarril tres empréstitos por £ 5.500,000, era natural que Colombia esperase también poder aprovecharse de esas facilidades.

A mi llegada a Lóndres la fiebre de las empresas en los países sur-americanos había pasado completamente i el mercado monetario se encontraba en plena reacción. Ocho Repúblicas americanas habían quebrado sucesivamente, i el público británico estaba ya persuadido de que había sido víctima de audaces especulaciones en que estaban complicadas muchas firmas eminentes de Lóndres. La prensa i la opinión en jeneral exigían una investigación de todas esas operaciones, i el Parlamento la emprendió con severidad i puso en descubierto los mas escandalosos fraudes.

Pensar en organizar una vasta empresa industrial en aquellas circunstancias era simplemente una temeridad, i así lo informé al Gobierno. Este había celebrado ya un contrato con el Banco de Bogotá para la negociación del empréstito; i como no habría sido conveniente

que dos mandatarios hiciesen separadamente la jestion de un mismo negocio, manifesté al señor Salomon Koppel, Presidente de dicho Banco, que podia proceder a la contratacion del empréstito. Aunque la situacion del mercado era lo mas desfavorable que pudiera darse para una negociacion semejante relacionada con un país sur-americano, el señor Koppel pactó con una de las primeras firmas de Lóndres, la de los señores Raphael & Sons, las bases de un empréstito con el 12½ por 100 de descuento, 7 por 100 de interes i 2½ por 100 de comision i gastos. Los banqueros se obligaban a suscribir de firme la mitad o el todo del empréstito con una comision de 3 por 100. Bien que las condiciones de este empréstito eran inferiores a lo que correspondia a la garantía ofrecida, comprendí que, dadas las circunstancias que influian en el mercado monetario, nada mejor podia hacerse entónces, i así lo informé al Gobierno en una estensa nota que se publicó en el número 3,385 del *Diario Oficial*.

El Gobierno aprobó las bases del contrato i dió las órdenes del caso para que la Compañía del ferrocarril reconociese la hipoteca de la renta, i pagase ésta en los sucesivo a los señores Raphael & Sons. Estos señores comisionaron para recibir los instalamentos, en Nueva York, a los señores Von Hoffman & Compañía, pero la Compañía del ferrocarril rehusó contraer ningun compromiso en el asunto. Los señores Raphael & Sons me manifestaron entónces que si la Compañía del ferrocarril no los reconocia a ellos como agentes encargados de recibir la renta, ésta continuaria a disposicion del Gobierno, i por consiguiente la garantía ofrecida era igual a la de cualquiera otra renta nacional. No prestándose la Compañía del ferrocarril a reconocer la hipoteca, la negociacion del empréstito quedó indefinidamente suspendida.

En los primeros dias de la Administracion del señor Parra fué modificado el contrato con la Compañía, i ésta se obligó a aceptar cualquiera hipoteca, traspaso o descuento de las anualidades del ferrocarril, e hizo al Gobierno, por cuenta de ellas, una anticipacion de \$ 500,000 al 7 por 100. Fué por virtud de esta modificacion del contrato por lo que el señor José Camacho Roldan pudo mas tarde negociar con los banqueros de la Compañía del ferrocarril un empréstito al 89 por 100 neto, contrato que no fué aprobado por el Gobierno a fin de que pudiera celebrarse otro al 81½ por 100, quedando los beneficios de la operacion a favor del contratista.

La oferta del 25 por 100 de descuento inicial ha sido, pues, una mera hipérbole destinada a producir efecto en cierta parte del público.

Entre las negociaciones iniciadas en 1875 i la operacion llamada empréstito de \$ 3.000.000, no hai semejanza de ninguna clase, i para demostrarlo voi a llamar la atencion del Congreso i del país hácia el alcance de esta operacion.

---

En el Mensaje que el señor doctor Rafael Núñez, Presidente de la Union, dirigió al Congreso de este año el dia de su instalacion, para darle cuenta del curso de la Administracion nacional, se leen las siguientes frases relativas a la operacion referida :

“.....Si se agrega a lo dicho la consideracion de que *la renta del ferrocarril no existirá dentro de ocho o diez años, porque éste quedará reemplazado por el canal*, fácil será apreciar con todo acierto las ventajas que se han deducido del empréstito, *hasta el punto de aparecer anulado el aparente descuento que causó la negociacion*. Suponiendo que se emplee el máximo de tiempo en la apertura del canal, esto es, diez años, resultará que *en cambio de \$ 2.250,000 (\$ 225,000 × 10) que no habriamos recibido sino en diez instalamentos anuales*, hemos realizado la adquisicion inmediata de \$ 2.445,000.”

Conceptos semejantes habian sido espresados, hace algunos meses, por el mismo señor Presidente de la Union, en un mensaje dirigido al Gobierno del Estado del Magdalena. Esto demuestra la conviccion que ese Magistrado tiene en el asunto, i el deseo de inculcar esa conviccion en el ánimo de las Cámaras legislativas i en el de los Gobiernos de los Estados. No hai duda que si la renta del ferrocarril ha de desaparecer con la apertura del canal, la operacion del empréstito, *en la forma en que se hizo*, ha sido excelente sobre toda ponderacion ; porque es la Compañía del ferrocarril la que debe pagar los bonos emitidos por ella : de consiguiente, no solo el descuento que causó la negociacion es aparente, sino que en realidad hemos recibido de contado i al par los instalamentos de diez años, con una prima de \$ 220,000. Por su parte, la Compañía del ferrocarril ha hecho el negocio mas ruinoso que puede concebirse, pues en lugar de pagarnos gradualmente, al vencimiento de los plazos, las diez anualidades que faltan para que

deje de existir la renta, emitió bonos que imponen a sus accionistas la obligacion de continuar pagando, despues de que haya dejado de existir la renta, diez i siete anualidades de a \$ 225,000, o sea la suma de \$ 3.825,000.

Aunque las afirmaciones hechas por el señor Presidente de la Union tienen la doble autoridad que dan el puesto de donde se habla i la reputacion de hacendista del que ocupa ese puesto, el ánimo vacila, no obstante, para aceptar tales afirmaciones, atendida la consideracion de que la Compañía del ferrocarril de Panamá se halla dirigida por personas sagaces, aconsejadas por hábiles abogados. Como la Compañía emitió sus bonos cuando ya la empresa del canal estaba en vía de realizacion, despues del viaje que M. de Lesseps hizo a Nueva York, entre otros objetos, con el de entenderse con los directores de la Compañía, es razonable suponer que ésta no procedería tan incautamente al emitir sus bonos, i que se reservaria algunos recursos para proteger sus intereses.

Aunque no soi agente del Ministerio público, me he tomado el trabajo de estudiar, en los contratos i en las leyes, cuáles podian ser esos recursos, para saber si con ellos se comprometian los intereses de la República; i despues de un atento exámen de tales contratos, he adquirido la conviccion de que por medio del negocio llamado empréstito la Compañía ha logrado ventajas que acarrean a la Nacion perjuicios considerables.

Para poder "apreciar con todo acierto" lo que real i verdaderamente significa la negociacion del empréstito, es preciso examinar previamente los derechos que la Nacion tenia adquiridos por el contrato con la Compañía del ferrocarril de Panamá, de 5 de julio de 1867.

Así como en el privilegio concedido primitivamente a la Compañía del ferrocarril, la República obtuvo el reconocimiento de un derecho que se llamó de las *reservas*, derecho que al principio se consideró de poca entidad, pero que con el trascurso del tiempo llegó a tener gran valor, así tambien en el contrato de 5 de julio de 1867 se reconoció otro derecho a la República, insignificante entónces, pero al que la realizacion del canal interoceánico debia darle un valor muchísimo mayor que el de las reservas, porque representa la *mitad del valor* de la empresa del ferrocarril.

En efecto, por el artículo 2.º de dicho contrato se estipuló que, si

el canal interoceánico llegaba a construirse por cierta zona, que fué señalada en 1876, la Compañía del canal pagaría a la del ferrocarril, por *el precio del privilegio* i como indemnizacion por los daños que esta última Compañía pudiera sufrir por la competencia del canal, una suma *cuya mitad corresponderá al Gobierno de Colombia*. En caso de que al Gobierno no le pareciere equitativa la suma pedida por indemnizacion, debe fijarse ésta por árbitros nombrados, uno por el Gobierno i otro por la Compañía.

En 1878 fué aprobado el contrato sobre apertura del canal interoceánico, i por la cláusula 3.<sup>a</sup> de este instrumento se estipuló que la Compañía del canal se entendería amigablemente con la del ferrocarril, o pagaría la indemnizacion de que trata el artículo 2.<sup>o</sup> del contrato de 5 de julio de 1867.

Si la Compañía del ferrocarril no se entiende amigablemente con la del canal, i opta por la indemnizacion, entónces la República tendrá derecho a la mitad de la suma en que el daño se fije, i la Compañía quedará libre del pago de la renta debida al Gobierno; porque esta renta se paga por razou del privilegio, i como la indemnizacion, segun el contrato, es *el precio del privilegio*, si éste se cede i el Gobierno recibe la mitad de ese precio, necesariamente debe cesar la obligacion de la Compañía.

Pero si la Compañía se entiende amigablemente con los empresarios del canal, entónces sus obligaciones subsisten en toda su integridad, porque al Gobierno no pueden afectarlo los arreglos que las dos Compañías hagan sin su intervencion, i él no ha relevado para este caso a la Compañía del ferrocarril de los compromisos pactados. La autorizacion conferida a la Compañía del canal para entenderse amigablemente con la del ferrocarril, tuvo por objeto facilitar la realizacion de la obra, pero no fué una renuncia de los derechos legalmente adquiridos por la República, los cuales derechos tienen que hacerse eficaces conforme al contrato, ya bajo la forma de indemnizacion, ya bajo la forma de renta.

Es seguro que no llegará el caso de la indemnizacion, pues los empresarios del canal han comprado la mitad de las acciones del ferrocarril por una fuerte suma, i ello hace suponer un acuerdo perfecto entre las dos compañías. Abierto el canal, la República, en virtud de los contratos existentes, tendrá derecho a dos rentas: una de \$ 225,000

anuales, pagadera por la empresa del ferrocarril, i otra de 5 por  $\%$  sobre el producto bruto del canal. No hai, pues, fundamento legal que abone la afirmacion hecha por el señor Presidente de la Union en su mensaje al Congreso, a saber: que abierto el canal, cesará de existir la renta del ferrocarril.

Ahora, si lo que el señor Presidente de la Union ha querido significar es que la renta del ferrocarril cesará de hecho por la competencia del canal, i que aquella empresa quedará anulada, me parece imposible demostrar este concepto. La apertura del canal pondrá fin al monopolio del ferrocarril de Panamá, cuyos productos disminuirán notablemente, pero no podrá anular la vía como empresa de transportes interoceánicos. Siempre habrá, i cada día en mayor número, líneas de navegacion entre Europa i el litoral atlántico, i esas líneas completarán su carga, como sucede hoy, con efectos destinados a los puertos del Pacífico. El comercio buscará preferentemente las vías más económicas, i basta considerar las tarifas que la empresa del canal tendrá que fijar, a fin de que la obra rinda utilidad a sus accionistas, para comprender que el ferrocarril puede entrar en competencia con el canal en cierta especie de tráfico. Hai, sin duda, economía en evitar los trasbordos; pero la hai tambien en trasbordar la carga cuando, de esta manera, puede utilizarse toda la capacidad de los buques que navegan entre determinados puertos. Hoy se ve que todas las líneas de vapores que cruzan el mar de las Antillas trasbordan una gran parte de su carga a otras líneas intermedias, porque hai mas economía en obrar así, que en hacer viajes directos a todos los puertos, aunque la navegacion se haga en aguas continuas. De la propia manera, despues de abierto el canal, el comercio interoceánico se hará por los diferentes medios que ofrezca la competencia de los navieros: gran parte de la carga se transportará por líneas directas que pasen por el canal, i otra parte por líneas intermedias que toquen en Colon i Panamá. La Compañía del canal solicitó i obtuvo privilegio para construir un ferrocarril interoceánico a la orilla del canal, lo que prueba que para los empresarios de esta obra una vía férrea siempre es necesaria.

Se comprende, por tanto, que la Compañía del canal tiene necesidad de adquirir la propiedad del ferrocarril de Panamá, tanto para que le sirva de línea accesoria, como para evitarse una competencia que afectaría gravemente sus dividendos. La adquisicion del ferroca-

rril equivale para la empresa del canal a la fijacion del máximo de las tarifas que puede cobrar conforme a su privilegio.

La competencia del ferrocarril habria sido eficaz, si el Gobierno hubiese hecho efectivo su derecho para hacer prolongar la vía hasta los fondeaderos de Perico i Flamenco, porque así se evitaba la mayor dificultad que hoy encuentra el tráfico, que es el costoso e incómodo trasporte de la carga desde la estacion de Panamá hasta los buques anclados en la bahía. Prolongado el ferrocarril hasta esos fondeaderos, la existencia de la via férrea como empresa lucrativa quedaba asegurada, apesar del canal, i por lo mismo quedaba asegurada la renta del Gobierno. Si la renta fallaba, entónces la Nacion adquiria la propiedad i posesion de la obra con todas sus anexidades, bien para administrarla, bien para arrendarla o para venderla a la Compañía del canal. El ferrocarril, prolongado hasta los fondeaderos de Perico i Flamenco, habria producido, a lo ménos, la renta del Gobierno, i es palpable la conveniencia de que éste adquiriese el dominio absoluto de una de las dos vias interoceánicas.

La afirmacion hecha por el señor Presidente de la Union respecto de la renta del ferrocarril, no tiene, como se ha visto, fundamento sólido en el hecho ni en el derecho. No se puede, por tanto, decir que la operacion del empréstito consiste en haber recibido de contado i con premio los instalamentos de una renta que iba a desaparecer con la apertura del canal. En lo que verdaderamente consiste esa operacion es en la probable pérdida de *todos los derechos de la República sobre el ferrocarril de Panamá.*

Esta aseveracion es sumamente grave, i exige una demostracion rigurosa, fundada en los contratos i en las leyes.

Dice el artículo 20 del Código Civil nacional:

“Los bienes..... en cuya propiedad tenga interes o derecho la Nacion, están sujetos a las disposiciones de este código, aun cuando sus dueños sean extranjeros i residan fuera de Colombia.

“Esta disposicion se entenderá sin perjuicio de las estipulaciones contenidas en los contratos celebrados válidamente en país extraño.

☞ “Pero los efectos de dichos contratos..... en los casos que afecten a los derechos e intereses de la Nacion, *se arreglarán a este Código i demas leyes civiles de la Union.*”

Los efectos de los contratos que celebra el Gobierno de la Union,

dentro o fuera del país, deben, pues, determinarse con arreglo al derecho civil nacional.

La lei que autorizó al Poder Ejecutivo para adquirir \$ 3.000.000, le señaló dos medios de efectuar la operacion :

O el de contratar un empréstito garantizado con la hipoteca de la renta del ferrocarril de Panamá ;

O el de vender con descuento las anualidades de e a renta, por el tiempo necesario para completar la suma requerida.

Ninguno de estos medios implicaba novacion en las obligaciones existentes, aun cuando se hubiese constituido, a los banqueros del empréstito, ajentes para la percepcion de la renta del ferrocarril. El artículo 1,691 del Código Civil dice : “ Si el deudor no hace mas que diputar una persona que haya de pagar por él, o el acreedor una persona que haya de recibir por él, no hai novacion.

“ Tampoco la hai cuando un tercero es subrogado en los derechos del acreedor.”

Si para adquirir los \$ 3.000,000 se hubiera hecho uso de alguno de los medios señalados por la lei, en nada se habrian afectado los demas derechos que la República tenia en la empresa del ferrocarril. Si la renta hipotecada o vendida no era pagada por la Compañía, el privilegio de ésta caducaba, i la República entraba en la propiedad i posesion del ferrocarril con todas sus anexidades. En tal caso, el Gobierno habria quedado obligado a continuar pagando el empréstito o las anualidades, hasta la estincion de la obligacion contratada. Nada mas natural i justo.

Pero el mandatario del Gobierno no hizo uso de ninguno de los medios que señalaba la lei, sino de otros, que producen efectos mui diferentes conforme al derecho civil nacional. El artículo 1,690 del código citado dice :



“ La novacion puede efectuarse de tres modos :

“ 2.º Contrayendo el deudor una nueva obligacion respecto de un tercero, i declarándole en consecuencia libre de la obligacion primitiva el primer acreedor.”

Conforme a la operacion efectuada por el mandatario del Gobierno, la Compañía del ferrocarril firmó bonos al portador por \$ 3.000,000 (esto es, el deudor de la renta contrajo una nueva obligacion respecto de un tercero), i esos bonos fueron entregados a Morton, Bliss & Com.


pañía, a quienes se les traspasaron todos los derechos que el Gobierno tenía en la empresa del ferrocarril. Este traspaso fué notificado a la Compañía, a la cual se le espidió por el mandatario del Gobierno carta de lasto por todas las anualidades de la renta correspondiente a 27 años, 7 meses i 12 días; de manera que el deudor quedó libre de la obligación primitiva respecto del primer acreedor.

La novacion de las obligaciones no se estendió, sinembargo, a todo el tiempo del contrato, i la nueva obligación se encuentra sometida a las disposiciones de la segunda parte del artículo 1,693 del Código Civil, que dice así:

“Si no aparece la intencion de novar, se mirarán las dos obligaciones como coexistentes, i valdrá la obligación primitiva  en todo aquello en que la posterior no se opusiere a ella,  subsistiendo en esa parte los privilegios i cauciones de la primera.”

Es, pues, indudable que el contrato primitivo subsiste, i que si la Compañía paga puntualmente las anualidades a que se obligó, continuarán en su fuerza i vigor todos los privilegios i cauciones de la primera obligación, despues de trascurridos los 27 años, 7 meses i doce días a que se estiende el traspaso efectuado. Pero si la Compañía llega a faltar en los pagos, entónces la República perderá todos sus derechos sobre el ferrocarril, i el llamado contrato de empréstito surtirá los mismos efectos que una novacion absoluta.

Esto resulta de los términos de la cesion hecha a Morton, Bliss & Compañía, la cual dice de esta manera:

“Los Estados Unidos de Colombia *venden, ceden, traspasan i entregan a los prestamistas todos sus derechos, reclamos i acciones contra la Compañía del ferrocarril de Panamá* por la suma de \$ 225,000 pagadera anualmente como renta o compensacion, segun el convenio de 5 de julio de 1867... *I ademas, (la parte del Gobierno) autoriza plenamente a dichos comisionados o a sus sucesores de comision para que, en caso de demora o falta total o parcial de los referidos pagos por parte de la dicha Compañía del ferrocarril, practiquen en su propio nombre, o en el nombre i por autoridad del citado Gobierno, todas las providencias i procedimientos en los juzgados  DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, o en los de la República de los Estados Unidos de Colombia, que juzguen necesarios para el pago de cualquier instalamento, renta o compensacion que quede a deberse, i les confiere todos los*

*otros derechos i recursos que la dicha parte del Gobierno tendria, en virtud del convenio citado de julio 5 de 1867, TAL COMO FUE MODIFICADO, si esta cesion i traspaso no se hubiesen verificado, INCLUSIVE todos los privilegios, facultades, embargos i demas recursos QUE ACTUALMENTE POSEE la dicha parte del Gobierno."*

Esta cesion es plena, completa i absoluta de todos los derechos que poseia la República en la empresa del ferrocarril conforme al contrato citado. El texto literal del traspaso no puede ser mas claro; pues despues de hacer cesion de todos los derechos, todavía se agrega, por si acaso se hubiera omitido algo: "*INCLUSIVE todos los privilegios, facultades, embargos i demas recursos QUE ACTUALMENTE POSEE la dicha parte del Gobierno."*

Los derechos, privilegios i recursos mas importantes, entre los que fueron traspasados, son los siguientes:

El derecho a adquirir la propiedad i posesion del ferrocarril, con todas sus dependencias i anexidades, en caso de falta de pago conforme a los artículos 28 i 29 del contrato;

El derecho a la mitad de la indemnizacion que debe pagar la Compañía del Canal, conforme al artículo 2.º

El derecho a nombrar el árbitro que debe fijar la indemnizacion conforme al mismo artículo.

Hai en la cláusula de traspaso una circunstancia que por sí sola revela el designio del abogado que la redactó. Despues de hecha la cesion absoluta de todos los derechos i privilegios de que estaba en posesion el Gobierno conforme al contrato de 5 de julio de 1867, *tal como fué modificado*,—esto es, con la modificacion hecha por el Congreso, por la lei de 16 de agosto del mismo año, en virtud de la cual el privilegio caduca i la Compañía pierde el ferrocarril a favor de la República, en el caso de falta de pago de la renta; despues de que conforme a esa cesion absoluta los derechos del cedente habian pasado a Morton, Bliss & Compañía, es claro que los cesionarios tenian facultades suficientes para demandar a la Compañía sin intervencion del Gobierno; pero, no obstante eso, se estipuló en el contrato que tales cesionarios pueden practicar, *en nombre i por autoridad del Gobierno de Colombia*, todas las providencias i procedimientos que juzguen necesarios *en los juzgados DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA*. ¿Qué objetos puede tener esta estipulacion? Nó otros que el de hacer

a los agentes de los tenedores de bonos personeros del Gobierno, por medio de un mandato que es irrevocable, por ser una de las obligaciones constituyentes del contrato: i el de someter por este medio la República a la jurisdiccion de jueces extranjeros, eliminando indirectamente la modificacion hecha por el Congreso al artículo 33 del contrato de 25 de julio de 1867, que dispone que todas las cuestiones relativas al cumplimiento de éste sean decididas por los juzgados i tribunales de la Union Colombiana. Siendo el juez ante quien se pide el cumplimiento de una obligacion el que verifica la legitimidad del título i define su estension, es indudable que si llega el caso de ocurrir ante un juez americano para hacer eficaces los objetos del traspaso respecto de la Compañía, la decision que ese juez dicte no habrá poder en la tierra que la pueda frustrar. La Nacion ni siquiera podrá apelar de tal fallo, en caso de ser contrario a sus derechos, porque para ese efecto está estipulado, en la escritura de cesion, que la personería del Gobierno se ejerza por sus cesionarios.

Antes de examinar las consecuencias que acarreará a la República la cesion de sus derechos, conviene tener presentes estas consideraciones:

1.º Es natural que si llega el caso de que la Compañía del canal pague a la del ferrocarril la indemnizacion a que tiene derecho, se haga mui duro para esta Compañía ceder al Gobierno de Colombia la mitad de la indemnizacion, que representa la mitad de su capital. Es tambien natural que si no tiene lugar la indemnizacion, porque las dos empresas se arreglen amigablemente, se haga durísimo para la Compañía del ferrocarril tener que continuar pagando, por todo el tiempo del privilegio, la renta de \$ 225,000, despues de que sus ingresos se hayan disminuido por la competencia del canal. Siendo todo esto mui natural, lo es tambien que si esas empresas pueden librarse de esos gravámenes, oponiendo un título legal, hagan uso de ese título.

2.º La Compañía del ferrocarril emitió bonos en calidad de anticipacion de 27 anualidades, cuando ya la empresa del canal era un proyecto sério, i despues del viaje de M. de Lesseps a Nueva York. De consiguiente, la Compañía no ha puesto en duda su obligacion de continuar pagando la renta despues de abierto el canal; i es razonable suponer que ella previó el caso de la disminucion de sus entradas, i el modo de hacer frente al pago de sus bonos.

3.º Es indudable que a la Compañía del ferrocarril le conviene hacerse tenedora de sus mismos bonos: 1.º Porque ganan un buen interes i para la Compañía son excelente seguridad, como que son sus propias obligaciones; i 2.º Porque de esa manera la Compañía puede adquirir los derechos que tenia el Gobierno en la empresa, sin que por venir a ser uno mismo el deudor i el acreedor se efectúe lo que el derecho civil llama *confusion*. I no se efectúa *confusion*, porque la naturaleza de los bonos al portador es tal, que es imposible comprobar la identidad del acreedor i el deudor, i porque los tenedores, siendo anónimos, están representados por sus agentes o comisionados, quienes tienen el carácter de cesionarios de los derechos de la República.

Teniendo presentes estas consideraciones, se comprende que si la Compañía quiere cancelar definitivamente sus obligaciones para con el Gobierno, i adquirir la propiedad del inmueble, puede hacerlo con un título legal, comprando sus propios bonos. Para llegar al resultado indicado, basta que la Compañía suspenda, — como ya lo ha hecho, — el pago de la renta, o, si no quiere faltar al buen parecer, que mantenga sus actuales tarifas despues de abierto el canal, pues así minorarán sus ingresos i quedará justificada la suspension de pagos. Suspendidos los pagos, llegará el caso previsto en la escritura de cesion de derechos, i los agentes de los tenedores de los bonos podrán, *en nombre i por autoridad del Gobierno de Colombia*, intentar sus jestionés ante los juzgados americanos, en virtud de los derechos i privilejios que como cesionarios tienen por los artículos 28 i 29 del contrato de 5 de julio de 1867, *tal como fué modificado*, i pedir que se declare judicialmente que la propiedad i posesion del ferrocarril, con sus dependencias, anexidades i accesorios, corresponden a los mismos tenedores de bonos, de conformidad con la escritura de cesion. En tal demanda el deudor, el acreedor i el personero del Gobierno, podrán ser tres personas distintas i un sólo interesado verdadero, a semejanza del misterio de la Trinidad.

Si el cumplimiento de la escritura de cesion de derechos hubiera de hacerse eficaz ante el Poder judicial de la Union, i con audiencia del verdadero ministerio público, a cargo del Procurador jeneral, i no de Morton, Bliss & Compañía, habría escepciones que oponer, conforme a nuestro derecho civil, para conservarle a la República la propiedad i posesion del ferrocarril. Pero si el cumplimiento de aquella escritura

se hace eficaz ante un juez de Nueva York, es la lei del lugar la que el juez aplicará, i por consiguiente, si ese juez resuelve que el privilegio ha caducado por falta de pago, i que los cesionarios de la República han adquirido la propiedad i posesion del ferrocarril, por ser ése uno de los derechos traspasados, contra ese fallo no habrá recurso alguno. I no lo habrá, porque la República no puede desconocer la decision de un juez a cuya jurisdiccion se sometió voluntariamente por el hecho de autorizar a sus cesionarios para jestionar *en nombre i por autoridad del Gobierno de Colombia* ante los juzgados americanos. Tales jestioniones tienen que referirse al cumplimiento de las obligaciones contraidas por la Compañía para con el Gobierno, de cuyos derechos son cesionarios los agentes de los tenedores de los bonos; de manera que virtualmente, por el llamado contrato de empréstito, ha venido a consignarse en jueces extranjeros, irresponsables ante la República, el conocimiento de un asunto de la esclusiva competencia de la jurisdiccion nacional.

Ahora, si la Compañía del ferrocarril, en lugar de entenderse amigablemente con la del canal, exijiese de ésta el pago de una indemnizacion, entónces los agentes de los tenedores de los bonos dirijirian su accion por la parte correspondiente a la República, i ellos, como cesionarios, nombrarian el árbitro que por parte del Gobierno debe concurrir a fijar tal indemnizacion. Se ve, por tanto, que, cualquiera que sea la resolucion final que la Compañía del ferrocarril adopte respecto de la del canal, los derechos de la República han quedado a la merced de los agentes de los tenedores de los bonos.

No afirmo que la Compañía del ferrocarril hará uso de los medios que le ofrece la cesion de derechos, para cancelar definitivamente la renta que se obligó a pagar por todo el término del privilegio; pero sí creo que, miéntras la cesion subsista en los términos en que fué hecha, la Compañía o los tenedores de los bonos, quienesquiera que sean, tienen medios legales para hacer nugatorios los derechos de la República.

El discurso del honorable Senador Paúl, publicado en el número 5,300 del *Diario Oficial*, contiene un dato importante para conjeturar quiénes pueden ser los tenedores de los bonos de la compañía. El honorable Senador dice: "*El Gobierno solicitó tres millones de la compañía del ferrocarril de Panamá: esa compañía no tenia obliga-*

cion de anticipárselos, sino de darle cada año la suma de \$ 225,000. Para que hiciese la erogacion al contado era preciso ofrecerle, como en todo negocio, el aliciente de la ganancia: esa ganancia se denomina en estos casos descuento inicial....." Una persona tan mesurada i circunspecta como el honorable Senador Paúl no pudo hacer ante el Senado la precedente manifestacion, la cual fué ademas publicada en el órgano oficial del Gobierno, sin estar apoyado en buenos fundamentos. De esa manifestacion resulta que quien hizo el empréstito fué la Compañía del ferrocarril, pues de otra manera ésta no habria tenido el aliciente del descuento; porque el descuento lo gana el que avanza el dinero i no el que emite las bonos. Si la Compañía dió el dinero, ella debió tomar los bonos, i en tal caso los temores que he espresado son una realidad. ¿ A qué fin la cesion de derechos, si la Compañía quedaba libre de toda responsabilidad para con el Gobierno por virtud de la anticipacion de las anualidades? ¿ A qué fin la emision de bonos? ¿ A qué fin adquirir la personería del Gobierno para que la Compañía pudiera demandarse a sí misma ante los Juzgados americanos, en el caso de falta en el cumplimiento de obligaciones contraidas consigo misma?

¿ Fué indispensable, para conseguir el empréstito, haber hecho, sin autorizacion legal, la amplia cesion o traspaso que ha comprometido la existencia de una de las dos rentas a que la República habia adquirido derecho sobre las dos vías interoceánicas?

Absolutamente nó, i de ello existe la prueba en los documentos publicados por el Secretario del Tesoro i del Crédito nacional en su informe al Congreso de 1881.

Consta de tales documentos: 1.º que cuando fué celebrado el contrato con los señores Morton, Bliss & Compañía, ya hacia mas de dos meses que se habia firmado, por parte de la República, un contrato de empréstito con los señores Morton, Rose i Compañía, banqueros de la Compañía del Ferrocarril, en Lóndres; i 2.º que los mismos Morton, Rose & Compañía se obligaron a tomar de firme la mitad del empréstito, al precio de £ 89 por cada 100, libras de toda comision i rebaja. Como ningun banquero toma de firme un empréstito para perder, sino para ganar, i la ganancia consiste en que los bonos se emitan a un precio mas elevado del que el banquero paga por la parte que suscribe, es claro que Morton, Rose & Compañía no habrian podido emitir,

sin pérdida, el resto del empréstito a un tipo menor del 92 por 100, designado en el contrato; i emitido así, el empréstito habria producido a la República el 89 por 100, libre de comision i rebaja.

Consta de una publicacion hecha por el agente de la República que conferenció con el Presidente de la Compañía del ferrocarril de Panamá sobre la supresion del artículo 4 del contrato de 5 de julio de 1867, relativo a la prolongacion de la vía hasta las islas de Perico i Flamen-co, que la Compañía estaba dispuesta a pagar por tal supresion la mitad del costo de la prolongacion, lo cual fué comunicado al Gobierno en octubre de 1879. Consta de la misma publicacion que los inje-nieros G. M. Totten i P. J. Soza, manifestaron entónces a dicho agente de la República que el presupuesto de gastos para la obra podia subir a \$ 1.500,000, "lo que implica que la Compañía estaba dispuesta a pagar a la República, por este capítulo, hasta \$ 750,000."

Si se hubieran efectuado las dos operaciones indicadas, la Repú-blica habria recibido:

Por el producto del empréstito al 89 por 100...*	\$ 2.656,650
Por la supresion de la cláusula 4. <sup>a</sup> del contrato..	750,000

O sea la suma efectiva de... .. \$ 3.406,650

Conforme a la operacion ejecutada por el señor Koppel, la Repú-blica recibió \$ 2.445,000; pero esta suma cuesta, ademas de los \$ 555,000 del descuento, la pérdida de \$ 612,000, por la rebaja hecha en la negociacion respecto de la cláusula 4.<sup>a</sup> del contrato. Estimo la pérdida en \$ 612,000, porque es la diferencia entre los \$ 750,000, mi-tad del costo de la prolongacion, i el valor actual de una anualidad de \$ 10,000 en treinta años, descontada al 6 por 100, segun las reglas de comercio. \*\* Demostraré adelante por qué la República no debia convenir en la supresion o en la suspension de dicha cláusula por una suma menor de la mitad del costo de la prolongacion.

Si los \$ 2.445,000 que produjo la operacion del señor Koppel, ocasionaron, a mas de un descuento de \$ 555,000, una pérdida neta de \$ 612,000 en la operacion accesoria, el empréstito ha sido en reali-dad conseguido al 61 por 100. Porque \$ 3.000.000 nominales son a

\* Deducida la comision del agente.

\*\* El valor actual de una anualidad de \$ 10,000, al 6 por 100, en 30 años, es \$ 137,648. Véase la Tabla 4,\* página 110, de las Tablas de anualidades por William Inwood, titulada THE PRESENT VALUE OF ONE POUND PER ANNUM FOR ANY NUMBER OF YEARS.

\$ 555,000 del descuento, más \$ 612,000 perdidos en la operacion accesoría, como \$ 100 son a \$ 38,9 ( $3.000.000 : 555,000 + 750,000 :: 100 : x = 612,0$  38,9). El precio efectivo de la renta enajenada ha sido, pues, de \$ 100—38,9, o sea el 61,1 por 100.

No era, pues, de ningun modo indispensable, para obtener un empréstito al 61 por 100, haber traspasado los derechos i los medios que tenia la República para asegurar la conservacion de su renta sobre el ferrocarril de Panamá, o para fijar la indemnizacion de que trata el artículo 2.º del contrato citado.

¿ Con qué objeto se hizo tan amplia cesion de derechos para adquirir \$ 2.445,000, cuando han podido adquirirse \$ 3.406.000 sin comprometer los derechos de la República sobre el ferrocarril, i con la simple asignacion de la renta, i una hipoteca subsidiaria sobre la parte de las rentas aplicada a mejoras materiales ?

El objeto aparece con suficiente claridad al examinar los antecedentes de la negociacion.

El artículo 11 de la lei 51 de 1879, en virtud del cual se efectuó la operacion llamada empréstito, dice así: “ Para dar cumplimiento a esta lei, el Poder Ejecutivo podrá descontar los dividendos de la renta del ferrocarril de Panamá que corresponden a la Nacion, por el tiempo suficiente para obtener la cantidad de tres millones de pesos, *con el descuento, el interes i el fondo de amortizacion que pueda negociar MAS VENTAJOSAMENTE PARA LA REPUBLICA.*”

El cumplimiento de esta lei necesariamente implicaba que se hicieran jestionen en los centros monetarios donde podia obtenerse el dinero, a fin de poder negociar *con el descuento mas ventajoso PARA LA REPUBLICA.* Pero al ejecutar la lei se entendió que primero debia fijarse aquí el descuento, i despues hacerse las jestionen, de manera que las *mayores ventajas con que se pudiera negociar no fueran para la Republica,* como lo exigia la lei, sino *para el negociador,* como lo otorgó el Poder Ejecutivo. Partiendo de este principio, se fijó en Bogotá el descuento en 18½ por 100, i el señor Koppel, constituido mandatario por contrato firmado, en el aniversario de la batalla de Boyacá, adquirió derecho *a las mayores ventajas con que se pudiera negociar el empréstito.*

Prescindiendo de que en esta materia se hizo precisamente lo contrario de lo que la lei disponia, lo cual no tiene remedio ni impor-

tancia de actualidad, es preciso reconocer que el procedimiento fué excepcional o, mejor dicho, *único*. Cuando se negocia un empréstito i se teme que su colocacion no sea segura, se suele estipular que el banquero suscriba una parte de él i se obligue a pagarla a un precio dado, lo cual se llama negociar *de firme*. En esta ocasion se negoció tambien *de firme*, pero a la inversa; esto es, el Gobierno se obligó con el mandatario a tomar el empréstito a un precio fijo; pero el mandatario no se obligó sino a hacer jestioncs para conseguirlo, quedando en provecho suyo todas las mayores ventajas con que se pudiera efectuar la operacion.

He dicho que el procedimiento fué *único*, por referirme solamente a nuestro país, pues no se me oculta que en alguna nacion de este continente se han hecho negociaciones análogas. Entre nosotros no habia ocurrido el caso, porque cuando el mismo señor Koppel fué a Lóndres, en 1875, a negociar un empréstito, él iba a ganar solamente una comision de medio por ciento, i los arreglos que hiciera estaban sujetos a la revision i aprobacion de un Ministro de la República.

Una vez obtenido por el señor Koppel el contrato de 7 de Agosto de 1880, justo i natural era que, sin salirse de los límites de su mandato, él tratase de obtener los mayores beneficios de la operacion, como debe hacerlo todo extranjero intelijente que resida en un país donde se hagan tales contratos. Como ya se habia firmado una convencion sobre el mismo asunto con los señores Morton, Rose & Compañía, de Lóndres, no era fácil para el señor Koppel entrar en arreglos con otros banqueros, porque los señores Morton, Rose & Compañía eran los banqueros de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, la cual debia aceptar el traspaso de la garantía, i era seguro que la Compañía habia sido ya informada por esos señores de haberse firmado con ellos un contrato de empréstito. El señor Koppel hizo lo que era razonable, i lo único que podia hacer: dirigirse a los corresponsales i relacionados de los señores Morton, Rose & Compañía.

Cuando el señor José Camacho Roldan llegó de Europa, a fines de 1880, me acerqué a saludarlo, i no creyendo indiscreto, por ser un asunto nacional, pedirle informes sobre el empréstito que él habia contratado, le pregunté los términos. El me respondió que el empréstito lo habia contratado al 92, con una comision de 3 por 100; i que los banqueros suscribian *de firme* la mitad, al 89 por 100, libre de co-

mision i rebaja, con opcion a tomar la otra mitad en los mismos términos. Como el público tenia noticia de las condiciones del contrato celebrado con el señor Koppel, manifesté al señor Camacho Roldan que, en mi concepto, al señor Koppel no le quedaba otro recurso que dirigirse a los mismos banqueros, por medio de sus relacionados i corresponsales en Nueva York, i ofrecerles celebrar la operacion a un precio menor, i que así creia que sucederia. Un mes despues, volví á encontrarme con el señor José Camacho Roldan, en presencia del señor Jeneral Salgar, cuando ya se tenia conocimiento de la realizacion del empréstito; i refiriendo la especie ocurrida un mes ántes, pregunté al señor Camacho Roldan qué relaciones existian entre los señores Morton, Rose & Compañía i Morton, Bliss & Compañía.

Yo supuse que si Morton, Rose & Compañía tomaban el empréstito al 89 por 100, libre de comision i rebaja, Morton, Bliss & Compañía podian tomarlo, de acuerdo con los primeros, al 85 por 100 neto, i de esta manera realizarían en la segunda operacion, respecto de la primera, un beneficio de 4 por 100, o sean \$ 120,000, i que el señor Koppel podia obtener un provecho de  $3\frac{1}{2}$  por 100, o sea la suma de \$ 105,000. Si esto hubiera sucedido, nada tendria yo que decir, pues el señor Koppel habria hecho uso de un derecho adquirido, i su ganancia sería efecto del contrato. Pero al leer los documentos publicados en la memoria del Secretario del Tesoro, comprendí que me habia equivocado completamente. La lectura de esos documentos me hizo ver con claridad que los negociadores del empréstito habian aspirado a ganancias exorbitantes, i que habian entrado en una série de operaciones complejas, perjudiciales a la República i completamente ilegales; en términos que el señor Koppel perdió, conforme a las leyes, su derecho a la remuneracion estipulada por el contrato de 7 de agosto de 1880.

Esplicaré cómo he comprendido esas operaciones, ántes de mostrar cuáles son las acciones judiciales a que ellas dan lugar.

Los bonos esterlinos del 7 por 100, de la Compañía del ferrocarril de Panamá, emitidos en 1868 por Brown & Shippley, se cotizaban en octubre de 1880 al 114 por 100. Estos bonos estaban garantizados por una hipoteca secundaria sobre el ferrocarril, pues la primera hipoteca corresponde a la renta del Gobierno colombiano. Los negociadores debieron ver que si en lugar de emitir bonos colombianos asegura-

dos con una simple asignacion de la renta del ferrocarril, se lograba que la Compañía emitiese directamente sus bonos, i si éstos se garantizaban con una cesion plena i absoluta de todos los derechos, privilejios i recursos de que la República estaba en posesion por el contrato de 5 de julio de 1867, en ese caso los nuevos bonos que la Compañía emitiese tendrian una garantía excluyente respecto de la de los bonos esterlinos, i por consiguiente un precio mayor que el de éstos relativamente al interes. La Compañía no estaba obligada a emitir bonos, sino a aceptar un traspaso de la renta, liso i llano, lo cual no le imponia mas obligacion que la de pagar a un tercero las anualidades correspondientes al Gobierno, a medida que se fuesen venciendo. Pero la emision de bonos sí le imponia un gravámen considerable, estando la empresa del canal en via de realizacion; porque equivalia a avanzar veintisiete anualidades, i a ningun deudor le conviene anticipar sus pagos por tantos años sin saber las escepciones que con el trascurso del tiempo se puedan presentar respecto del acreedor. Para que la Compañía aceptase el gravámen consiguiente a la anticipacion era necesario ofrecerle un aliciente de gran valía.

¿Cuál fue ese aliciente?

El honorable Senador Paúl dice en el citado pasaje de su discurso que el aliciente fué el “descuento inicial.” Ese pudo ser el aliciente para avanzar el dinero; pero no para emitir los bonos, los cuáles la Compañía se obligó a redimir al par, aplicando íntegramente las anualidades correspondientes al Gobierno. La emision de bonos no presentaba de suyo aliciente de ninguna clase, i era por el contrario un gravámen positivo, porque privaba a la Compañía de sus escepciones en caso de que el Gobierno faltase al cumplimiento del contrato. El verdadero aliciente hai que buscarlo en otra parte.

Declaro que no puedo presentar la prueba jurídica de ese aliciente; pero sí puedo hacer notar: 1.º Que el 22 de octubre de 1880 el señor Koppel negoció la suspension del artículo 4.º del contrato, por una anualidad cuyo valor actual al 6 por 100 es de \$ 137,648; que cuatro dias despues se hizo la escritura de cesion de todos los derechos de que la República estaba en posesion conforme al contrato de 5 de julio de 1867, i que siete dias mas tarde el señor Koppel espidió a la Compañía carta de lasto por las anualidades de la renta correspondientes a 27 años 7 meses i 12 dias. La cesion de derechos i la suspension de la

cláusula 4.<sup>a</sup> aparecen aquí como los principales factores de la operacion.

¿Qué iba a ganar la República con la cesion de derechos i con la suspension de la cláusula 4.<sup>a</sup>? ¿Se iba a aumentar la suma efectiva correspondiente al Gobierno por el empréstito?— No, porque éste no podia pasar en ningun caso del 81½ por 100, conforme al contrato de 7 de agosto de 1880. ¿Para quién era pues la utilidad resultante de esas concesiones? Exclusivamente para los negociadores, pues por esos medios pudieron obtener los bonos de la Compañía, i emitirlos al 107 por 100, precio mayor, relativamente al interes, que el de los bonos esterlinos de la misma Compañía al 114.

No he podido comprender, porqué se concedió poder al señor Koppel para negociar la suspension de la cláusula 4.<sup>a</sup> despues de haberle conferido derecho a apropiarse el beneficio que excediese del 81½ por 100 en la contratacion del empréstito. Entre las dos negociaciones no habia relacion alguna; i la referente a la cláusula 4.<sup>a</sup> era de tal importancia que bien merecia que se la hubiese confiado al patriotismo de un empleado de la República. La Compañía del ferrocarril estaba obligada, por contrato celebrado en 1876, a aceptar la cesion que el Gobierno hiciese de las anualidades, i por consiguiente no habia necesidad de aliar las dos negociaciones, a ménos que se hubiese pretendido obtener, por este medio, los bonos de la Compañía para colocarlos a un alto precio, aumentando de esta manera las utilidades del negociador, quien tenia derecho a todo el beneficio que excediese del 81½ por 100.

Los negociadores debieron obtener una ganancia enorme, pero en cambio sacrificaron, en su propio provecho, los intereses de la República sobre el ferrocarril de Panamá.

I es este el lugar de esplicar porqué no debió convenirse en la suspension de la cláusula 4.<sup>a</sup> del contrato.

La República tenia el deber para con las demas naciones de no oponer obstáculos a la realizacion del canal interoceánico; pero al mismo tiempo debia, en el cuidado de sus propios intereses, asegurar los derechos ya adquiridos, i uno de ellos era el de que se le pagase la mitad de la indemnizacion por el daño que sufriese el ferrocarril a causa de la competencia del canal. Como el pago de la indemnizacion podia ser una dificultad insuperable para la realizacion de esta obra, el Gobierno convino en que los empresarios se entendiesen ami-

gablemente con la Compañía del ferrocarril; pero desde ese momento el Gobierno debió cuidar de que los derechos que tenía en esta empresa quedasen asegurados, porque, de no obrar así, los arreglos amigables entre las dos compañías habrían equivalido a una renuncia, por parte de la República, del derecho a la mitad de la indemnización, en beneficio exclusivo de la Compañía del ferrocarril. Para que la renta constituida sobre esta empresa no peligrase por la competencia del canal, el ferrocarril debía ponerse en estado de sostener dicha competencia, i para ello era indispensable prolongar la vía hasta los fondeaderos de Perico i Flamenco, pues es sabido que el transporte de las mercancías desde la estación de Panamá hasta los buques anclados en la bahía es dispendioso de tiempo i de dinero.


Al admitirse como probable una inteligencia amigable entre las dos empresas, el Gobierno debió notificar a la Compañía del ferrocarril que cumpliera su contrato, i si no lo cumplía, compelerla judicialmente a ello.

El honorable Senador Paúl dice en su discurso que el Gobierno exigió de la Compañía el cumplimiento de la obligación, i que ésta contestó que, no estando determinado el plazo, ella no se creía en la obligación de ejecutar ese compromiso cuando el Gobierno lo exigiese. “Si en esto hai culpa, agrega el honorable Senador, ella es de los legisladores de 1867 que no fueron mas explícitos en la confección del contrato.”

El artículo 4.º del contrato no puede ser mas explícito. Dice así: “La Compañía se obliga a prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico, hasta las islas de Naos, Culebra, Perico i Flamenco, u otro lugar de la bahía en que se encuentre un fondo permanente para los buques mayores.”

Es un principio trivial en jurisprudencia que el plazo es una condición que se presume estipulada en favor del deudor, a menos que del contrato resulte lo contrario; de manera que cuando se contrae una obligación i no se estipula plazo para su cumplimiento, la obligación es exigible. Al negarse la Compañía a cumplir una cláusula terminante del contrato, ejecutó un acto de mala fé, i se constituyó en mora, de manera que el Gobierno debió inmediatamente hacer demandar a la Compañía a fin de que se la apremiase para la ejecución del hecho convenido, o para hacerlo ejecutar por un

tercero a espensas de la Compañía; o para que se declarase, de conformidad con el artículo 30 del contrato, que no habiendo la Compañía cumplido esa obligación, cesaban las del Gobierno. Dicho artículo 30 dice:

“El Gobierno de la República se obliga a proteger i *mantener* en toda su integridad los derechos de la Compañía resultantes del presente contrato; PERO PARA ESTO  *es necesario que la Compañía CUMPLA PUNTUALMENTE por su parte los deberes i obligaciones que contrae, i que subsista la vijencia del privilejio.*”

Ante un acto de evidente mala fé, como era el desconocimiento de una obligación estricta, para convertir esa obligación en un hecho facultativo que la Compañía podía ejecutar o nó en el término del contrato, el Gobierno debió proceder inmediatamente a demandar al deudor para compelerlo a llenar los compromisos que tenía.

Debe tenerse en cuenta que la anualidad que la Compañía se constituyó obligada a pagar al Gobierno, no era siquiera una compensación de los gravámenes que la existencia del ferrocarril impuso a la Nación, tanto por la eliminación de rentas en el Istmo, a que dió lugar la concesión del privilejio, como por las responsabilidades que acarrea el tráfico interoceánico. Por su parte la Compañía, a virtud de la concesión del Gobierno, ha mantenido un monopolio que ha hecho de esa empresa el ferrocarril mas lucrativo del mundo: i apesar de esas circunstancias la Compañía desconoció una de las mas importantes obligaciones que contrajo para obtener la concesión.

En virtud de este antecedente, pregunto: una Compañía que con tanto desenfado desconoció una de las obligaciones que contrajo para obtener su privilejio; será o no será capaz de hacer uso de los medios legales que la operación llamada empréstito pone en sus manos para libertarse definitivamente del pago de la renta i adquirir la propiedad de la obra?

El Gobierno se ha creído en el deber de explicar de alguna manera la suspensión de la cláusula 4.<sup>a</sup> que exonera a la Compañía de un gasto de \$ 1.500,000, segun el cómputo del coronel Totten, por una anualidad cuyo valor actual es de \$ 137,648. El señor Secretario del Tesoro dijo, en su memoria de 1880, que la prolongación del ferrocarril “era innecesaria i perjudicial a los intereses del Istmo.” No

se esplicó porqué la obra era innecesaria i perjudicial; pero en las recientes discusiones del Senado se manifestó que "si la línea férrea fuera a terminar al costado de los buques que anclan en el mar Pacífico, la ciudad de Panamá quedaría representando igual papel al que representan hoi las márgenes arenosas i desiertas del canal de Suez," i que esto sucedería, porque "aquella ciudad ha vivido hasta hoi de los pasajeros que hacen estadía en ella."

No sabia yo que la ciudad de Panamá viviese de tan precaria industria; pero si ello es así, me parece que la prolongacion del ferrocarril hasta los fondeaderos, léjos de causar perjuicio a esa industria, la habría hecho mas fructuosa facilitando la comunicacion entre la tierra i los buques. Sucede en todo puerto de mar en que tienen que detenerse los pasajeros, que la permanencia de éstos en tierra se hace mas larga cuanto mas seguros i rápidos son esos medios de comunicacion. Si alguna parte de nuestro territorio recibia beneficios positivos con la prolongacion del ferrocarril era la ciudad de Panamá, porque de esta manera se le ponian muelles al puerto i se unia la ciudad con los muelles. Como los pasajeros no se detienen en Panamá porque el ferrocarril no se ha prolongado, sino porque prefieren aguardar en tierra la partida de los buques, es perfectamente claro que la prolongacion de la via en nada habria afectado la llegada i permanencia de esos pasajeros. Estos se habrian detenido siempre en la estacion de Panamá, i a la hora de zarpar los buques habrian sido conducidos a bordo por un tren especial, sin las incomodidades i retardos que presenta hoi el embarque por causa del reflujo del mar.

Si efectivamente se tuvo en cuenta para suspender la cláusula 4.<sup>a</sup> la consideracion del perjuicio que sufriria la ciudad de Panamá por el hecho de ponerla en comunicacion con las islas de los fondeaderos, i de facilitar el embarque i desembarque de los pasajeros, es preciso reconocer que se obró con la misma lójica del que abrió en su aposento una ventana al occidente para que le entrase el sol de la mañana.

Por poco que sea el patriotismo i por mucha que sea la paciencia que se tenga, siente uno que se le agota, cuando se ven sacrificados valiosos intereses del pais de que uno es miembro sin mas objeto ni mas fin que el de aumentar las utilidades de un tercero.

No se sabe a cuánto ascenderian esas utilidades, porque — i ese es el punto moralmente mas grave de toda la cuestion, — el señor Koppel

no ha presentado todavía el contrato de empréstito. Lo que ha presentado con el nombre de contrato de empréstito es *la escritura de cesion de todos los derechos que poseia la República* conforme al contrato de 5 de julio de 1867; pero en tal escritura no se menciona el empréstito sino incidentalmente en el siguiente considerando:

“I por cuanto el dicho Gobierno ha ocurrido a la casa de Morton Bliss i Compañía, banqueros de la ciudad de Nueva York, en solicitud de un empréstito de tres millones de pesos, capital nominal, en calidad de avance i descuento de cierto número de las citadas cuotas anuales de renta o compensacion que debe pagarle la Compañía del ferrocarril de Panamá, a virtud del referido convenio de 5 de julio de 1867, modificado como queda dicho; **HABIÉNDOSE FIJADO**, de comun acuerdo, por los dichos **GOBIERNO** i casa de Morton, Bliss & Compañía, *los términos i condiciones del mencionado avance de tres millones de pesos EN ORO AMERICANO*, en calidad de descuento i anticipacion de las citadas anualidades, *a condicion de llevarse a cabo la presente escritura.*”

Esta mencion que se hace del empréstito en los considerandos de la escritura de cesion de derechos, es todo cuanto la República sabe respecto de los términos de la operacion; pero de esa mencion sí aparece plenamente probado lo siguiente:

1.º Que hubo un convenio previo en que se fijaron de comun acuerdo entre **EL GOBIERNO DE COLOMBIA** i Morton Bliss & Compañía *los términos i condiciones de un avance de tres millones de pesos*; i que este convenio, que la Nacion no conoce, es el verdadero contrato, puesto que en él se fijaron los términos i las condiciones del negocio;

2.º Que el avance fué de **TRES MILLONES DE PESOS EN ORO AMERICANO**; i

3.º Que el avance se hizo a condicion de llevarse a efecto la mencionada escritura de traspaso.

Si el avance fué efectivamente de tres millones de pesos *en oro americano*, como aparece de la mencion hecha en la escritura, la utilidad del señor Koppel en la operacion debió ser de \$ 555,000; utilidad que me parece pequeña atendida la cuantía de los derechos de la República que él comprometió.

I Morton, Rose & Compañía; qué participacion tuvieron en la

negociacion? Ostensiblemente la que se espresa en la nota del señor Koppel al Secretario del Tesoro, publicada en la memoria de 1881 (página 214).

El saldo del empréstito de Buenaventura debia ser cubierto con los productos del nuevo empréstito, i la Compañía del ferrocarril propuso, dice el señor Koppel, que se le pidiera al *London & County Bank* un certificado sobre la suma en circulacion." "Como por una parte se hubiera perdido un mes en la negociacion, agrega el mismo señor, i siendo por otra, el *London & County Bank* el ajente de los acreedores estranjeros, por cuyo motivo *no le convenia al Gobierno* que supieran el estado en que se hallaba mi negociacion, creí conveniente arreglar que se depositaran en poder de Morton, Rose & Compañía, de Lóndres £ 200,000, valor íntegro del empréstito de 1863, tanto mas cuanto *esta suma no se debia entregar sino en 15 de enero próximo*, i en nada pues se perjudicaba el Gobierno."

Sobre estas razones del señor Koppel me permito hacer estas observaciones:

1.º El señor Koppel, al afirmar que se habria perdido un mes en la negociacion, olvidó que entre Nueva York i Lóndres hai comunicacion telegráfica, i que él pudo obtener noticia del saldo en circulacion cuando mas tarde en doce horas;

2.º El señor Koppel olvidó tambien que el pago de los bonos del empréstito de Buenaventura estaba suspendido hacia varios meses; que por consiguiente sus tenedores estaban sufriendo pérdidas, i que, proponiéndose el Gobierno cancelar esta deuda, era punto de probidad avisarlo a los banqueros, para que esos tenedores no sufriesen perjuicios vendiendo los bonos con descuento. Remesar privadamente a otros banqueros el valor de todo el empréstito, en lugar de enviar el saldo debido al *London & County Bank*, era una operacion sin objeto i mui peligrosa, porque podia entenderse que se ocultaba el hecho a los acreedores con el objeto de comprar con descuento los bonos que se iban a amortizar, acaso con los mismos fondos destinados por la República a redimirlos al par;

3.º El señor Koppel, olvidó igualmente, al justificar la operacion con la escusa de que las £ 200,000 "no se debian entregar sino en 15 de enero próximo, -" olvido, digo, - que pocas líneas ántes habia cargado al Gobierno esa suma como pagada de contado a los señores Camacho;

Vengohechea i Muñoz i Espriella, por lo cual se computó en cuatro centavos mas, a cargo de la República, el valor de cada libra esterlina, o sean \$ 8,000 en toda la suma; i

4.º El señor Koppel olvidó, finalmente, al manifestar al Gobierno que éste “no se perjudicaba en nada con la remesa a Morton Rose & Compañía, que el saldo del empréstito de Buenaventura estaba ganando interes, i que de consiguiente era el Gobierno el que pagaba los gastos de la demora en entregar el dinero al *London & County Bank*, demora que podia interpretarse con el objeto de dar tiempo para comprar con descuento la deuda que se iba a amortizar.

Paso ahora a indicar cuáles son las acciones judiciales que, en mi concepto, tiene el Gobierno para reparar en parte el daño causado por el señor Koppel a la Nacion.


---

#### PRIMERA ACCION.

*El señor Salomon Koppel, como mandatario, está obligado a presentar al Gobierno el contrato que mantiene oculto, i que él celebró a nombre de dicho Gobierno con Morton, Bliss & Compañía para fijar los términos i condiciones de un avance de tres millones de pesos en oro americano.”*

El convenio en que se fijaron los términos i condiciones de un avance de tres millones de pesos no pudo ser verbal, sino escriturado :

1.º Porque habiéndose hecho el contrato a nombre del Gobierno de Colombia, segun se espresa en la escritura de cesion, de dicho contrato debia darse conocimiento al Congreso, conforme a la lei, i no se puede dar conocimiento a esa corporacion de un contrato verbal. Los Gobiernos no contratan verbalmente.

2.º Porque la escritura de cesion tenia por objeto darle eficacia a las condiciones del contrato en que se fijaron los términos i condiciones del avance, pues en ella se dice que éste tendrá efecto  “a condicion de llevarse a cabo la presente escritura.” El mandatario señor Koppel no habria hecho cesion completa de los derechos de la República, sin estar previamente resguardado por un título escriturado en que constase la obligacion, contraida por los banqueros, de hacer el avance; i

3.º Porque es simplemente absurdo suponer que se hubiera hecho verbalmente un contrato de valor de tres millones de pesos.

El señor Koppel ha creído cumplir sus obligaciones de mandatario con presentar la escritura de cesion de los derechos de la República sobre el ferrocarril i con pagar el 81½ por 100 del dinero adquirido. Pero como el señor Koppel estipuló los términos i condiciones del avance del dinero, no en su propio nombre, *sino en nombre del Gobierno*, SEGUN LO ESPRESA LA ESCRITURA, dicho señor se ha colocado en una posición legal i moralmente insostenible al ocultar a su mandante un acto ejecutado en representacion de éste.

El artículo 2,181 del Código civil dice: “El mandatario *es obligado a dar cuenta de su administracion.*”

“Las partidas importantes de su cuenta *serán documentadas*, si el mandante no le hubiere relevado de esta obligacion.”

El señor Koppel, por su contrato, tenia derecho, en remuneracion de su trabajo, a percibir la diferencia entre el 81½ por 100 i el tanto por 100 efectivo a que se contratase el empréstito. Pero el derecho a percibir tal diferencia no implica la relevacion del deber de presentar al mandante las cuentas i los contratos consiguientes a la administracion del mandato.

---

#### SEGUNDA ACCION.

*El señor Koppel estralimitó los términos de su mandato, i causó en la ejecucion de él perjuicios a la República; por tanto él perdió el carácter de mandatario i el derecho a la remuneracion pactada, i se hizo responsable de los daños causados.*

En el contrato celebrado, el 7 de agosto de 1880, entre el Secretario del Tesoro i el señor Salomon Koppel se estipuló:

1.º Que el señor Koppel se trasladaría a los Estados Unidos o a Europa para contratar un empréstito de \$ 3.000,000, con ciertas condiciones, i que corresponderia a dicho señor, en remuneracion de su trabajo, lo que escediese del 81½ por 100 del producto del empréstito; i

2.º Que en el caso de que el señor Koppel NO PUDIERA *negociar o contratar dicho empréstito, por cualquier causa o motivo que fuese*, podria ofrecer en venta i vender las anualidades que fuesen necesarias

de la renta del ferrocarril de Panamá para obtener un producto equivalente al que obtuviera por el empréstito.”

Segun los términos de este contrato, el señor Koppel quedó obligado a hacer jestioniones para obtener un empréstito con ciertas condiciones, i con derecho a cierta comision ; i en caso de que *no pudiera obtener el empréstito*, quedó autorizado, pero no obligado, a ofrecer en venta i vender ciertas anualidades de la renta ; *sin que se espresase que para este caso tenia derecho a remuneracion*.

El Código Civil dice :

“ Art. 2,142. El *mandato* es un contrato en que una persona confia la jestion de uno o mas negocios a otra, que se hace cargo de ellos por cuenta i riesgo de la primera.

“ La persona que concede el encargo se llama comitente o mandante, i la que lo acepta, apoderado, procurador, i en jeneral *mandatario*.”

“ Art. 2,157. El mandatario se ceñirá rigurosamente a los términos del mandato, fuera de los casos *en que las leyes le autoricen a obrar de otro modo*.”

“ Art. 2,160. La recta ejecucion del mandato comprende no solo la sustancia del negocio encomendado, *sino los medios por los cuales el mandante ha querido que se lleve a efecto*.

“ Se podrán, sin embargo, emplear *medios equivalentes*, si la necesidad obligare a ello i se obtuviere completamente de ese modo el objeto del mandato.”

En el contrato de 7 de agosto de 1880 se estipuló cuáles podian ser los medios equivalentes para obtener el objeto del mandato, en caso de que *no se pudiese efectuar el empréstito*; i esos medios consistieron en la autorizacion para vender ciertas anualidades de la renta del ferrocarril.

La autorizacion conferida al señor Koppel para vender fué, pues, estrictamente condicional, i segun el artículo 1,541 del Código Civil “ las condiciones deben cumplirse *literalmente en la forma convenida*.”

“ El mandatario responde hasta de la culpa leve en el cumplimiento de su encargo,” ( artículo 2,155 del Código citado), esto es, el mandatario está obligado a emplear en sus jestioniones la diligencia i cuidado que un buen padre de familia emplea en sus negocios pro-

pios; i la prueba de la diligencia i cuidado en el cumplimiento de una obligacion, "corresponde al que ha debido emplearla," (artículo 1,604 del mismo Código.)

La naturaleza de los contratos no depende de los nombres que les den las partes, sino de sus cláusulas esenciales que producen ciertos efectos civiles (artículo 1,501 del Código Civil). El señor Koppel no celebró ningun contrato de empréstito, pues áun cuando él llama tál la escritura de cesion que ha presentado, eso no es empréstito conforme a la lei (artículo 2,221 del Código Civil). En dicha escritura de cesion se hace referencia a un empréstito "en calidad de avance i descuento de cierto número de anualidades de la renta del ferrocarril;" pero "un empréstito en calidad de descuento," es una contradiccion, o un absurdo, pues si es empréstito no es descuento, i si es descuento no es empréstito. *Descuento* implica pago anticipado de lo que se debe, mediante cierta rebaja hecha por el acreedor; i *empréstito* es lo contrario; esto es, recibo de dinero u otras cosas fungibles con obligacion de restituirlas, segun las condiciones del contrato.

El señor Koppel espidió a la Compañía del ferrocarril de Panamá carta de lasto por la renta correspondiente al Gobierno en 27 años, 7 meses i 12 dias, mediante el pago efectuado por dicha Compañía de \$ 3.000,000 en bonos de la misma. Esta operacion no constituyó pago, porque el pago es la prestacion de lo que se debe, i lo que se debia eran pesos de *oro americano*; ni fué venta, porque es condicion de la venta que el precio se pague en dinero. La operacion consistió en la sustitucion de una obligacion por otra. La Compañía debia al Gobierno una renta de \$ 225,000 *pagadera por trimestres* en Nueva York, o en Lóndres ó Panamá a opcion del Gobierno.

En lugar de esta obligacion, que quedó estinguida por el término de 27 años, 7 meses i 12 dias, a virtud de la carta de lasto, la Compañía emitió bonos, cuyos intereses i fondos de amortizacion debian ser pagaderos *por semestres* en Nueva York. Se cambió pues la forma de la obligacion i se alteraron los plazos.


Esta operacion es lo que segun el artículo 1,687 del Código Civil constituye la *novacion*. "La *novacion*, dice ese artículo, es la sustitucion de una nueva obligacion a otra anterior, la cual queda por tanto estinguida."

Tal operacion no pudo efectuarla el señor Koppel, porque ni la

lei la autorizaba ni su contrato se lo permitia. “El procurador ó mandatario no puede novar, dice el artículo 1,688 del Código Civil, *si no tiene especial facultad para ello, o no tiene la libre administracion de los negocios del comitente o del negocio a que pertenece la deuda.*”

El señor Koppel no se limitó sin embargo a novar ciertas obligaciones del contrato; sino que enajenó los bonos de la Compañía, i esta enajenacion hecha por dinero efectivo, sí constituyó *venta*; pero no venta de las anualidades de la renta del Gobierno, las cuales quedaron canceladas por la carta de lasto; sino de las nuevas obligaciones contraidas por la Compañía, lo cual es mui diferente. Pero no se limitó el señor Koppel a vender estas obligaciones sino que, asumiendo los poderes del Congreso, hizo una cesion absoluta, plena i completa de todos los derechos, privilejios i recursos de que estaba en posesion el Gobierno conforme al contrato de 5 de julio de 1867; i como los poderes del Congreso no alcanzaban para completar la cesion en los términos en que fué hecha, el mandatario asumió los poderes de Convencion nacional, i cambió el derecho público del país aceptando la jurisdiccion de jueces estranjeros para hacer eficaz un contrato de la competencia esclusiva del Poder Judicial de la Union.

Dije al principio de este escrito, que las dos operaciones autorizadas por la lei fueron la hipotecacion de la renta del ferrocarril en garantía de un empréstito, o la venta de ciertas anualidades de esa renta; i que estas operaciones, conforme al artículo 1,691 del Código Civil, no producian alteracion alguna en el contrato existente. El señor Koppel no hizo ninguna de las dos cosas, aunque trató de hacerlas ámbas, de manera que aun en el caso de que le fuera aceptable la excusa de ignorancia de las leyes del país en cuyo nombre contrataba, i aunque diera la prueba de que fué obligado por una necesidad imperiosa a proceder como procedió, siempre habria perdido su carácter de mandatario en virtud del siguiente artículo del Código Civil:

“Art. 2,148. El mandatario que ejecuta de buena fe un mandato nulo o que por una necesidad imperiosa sale de los límites de su mandato  se convierte en un agente oficioso.”

Convertido el señor Koppel en agente oficioso, sus derechos son los que establece el artículo 2,308 del mismo Código, a saber:

“Si el negocio ha sido bien administrado, cumplirá el interesado

las obligaciones que el jerente ha contraido en la jestion, i le reembolsará las espensas *útiles o necesarias*.

☞ “ *El interesado no es obligado a pagar salario alguno al jerente.* ”

☞ “ *Si el negocio ha sido mal administrado, el jerente es responsable de los perjuicios.* ”

El señor Koppel perdió por tanto su carácter de mandatario, i con el carácter el derecho a la remuneracion estipulada, i habiendo sido el negocio administrado con grave daño de los intereses de la Nacion, se hizo responsable de tales daños.

Si, como se infiere de la escritura de traspaso, el avance hecho por Morton Bliss & Compañía ascendió a \$ 3.000,000 *en oro americano*, los \$ 555,000 que correspondieron al señor Koppel, pertenecen de pleno derecho a la Nacion, i deben ser enterados por él en *oro americano*.

---

#### TERCERA ACCION.

*El señor Koppel es responsable al Gobierno por la lesion causada a la República con la suspension de la cláusula 4.<sup>a</sup> del contrato de 5 de julio de 1867.*

He manifestado ántes que la emision de tres millones de pesos en bonos, hecha por la Compañía del ferrocarril, era una operacion gravosa para ésta, i que dicha Compañía no podia efectuar tal operacion sin un grande aliciente. He manifestado tambien que, segun los contratos publicados, aparecian como factores de la operacion, la suspension de la cláusula 4.<sup>a</sup> i la cesion de derechos; o mejor dicho, que dicha suspension fué el precio pagado a la Compañía por la emision de sus bonos.

Pero ésta es una mera conjetura, que si ante el criterio de los hombres de negocios tiene una fuerza moral irresistible, no constituye una prueba jurídica. La suspension de la cláusula 4.<sup>a</sup> debe considerarse, por tanto, al tratarse la cuestion judicialmente, como una negociacion separada.

No se han publicado las instrucciones en virtud de las cuales obró el señor Koppel para contratar la suspension de dicha cláusula;

pero es razonable suponer que el Poder Ejecutivo no autorizó al mandatario sino para negociar de la manera más ventajosa a la República.

El señor Koppel como mandatario es responsable de la culpa leve. El no pudo por tanto vender un derecho de su mandante sino por su justo precio, toda vez que no habia urgencia ni necesidad de efectuar la venta.

Mientras no se presente el poder en virtud del cual obró el mandatario señor Koppel, no hai derecho para creer que el Poder Ejecutivo le hubiese autorizado para vender por una suma relativament<sup>e</sup> insignificante un derecho de tanta cuantía. Eso no se concibe; porque habiéndose concedido al señor Koppel el derecho de tomar para sí el beneficio que escediese del 81½ en el empréstito, la autorizacion para negociar la suspension de la cláusula 4.<sup>a</sup> por una pequeña suma, habria equivalido a sacrificar los intereses de la República, en una de las negociaciones, a fin de aumentar las utilidades del mandatario en la otra.

#### CUARTA ACCION.

*La cesion de todos los derechos, privilejios i recursos que la República poseia conforme al contrato de 5 de julio de 1867, tal como fué modificado, es nula, así como lo es la autorizacion para jestionar en nombre i por autoridad del Gobierno ante los juzgados americanos.*

El Poder Ejecutivo no podia traspasar derechos de la República sin facultad concedida por una lei; ninguna lei ha permitido la cesion o traspaso de los derechos, privilejios i recursos que la República poseia en el ferrocarril, pues lo único que se autorizó fué el descuento de cierto número de anualidades; luego la cesion hecha por el mandatario requiere para ser válida la ratificacion del mandante cuyo representante es el Congreso. Si éste no ratifica la cesion por medio de una lei, esa cesion es nula.

En cuanto a la autorizacion conferida a los agentes de los tenedores de bonos para hacer jestionen en nombre i por autoridad del Gobierno, ante jueces extranjeros, esa condicion es nula en absoluto i no es ratificable. La nulidad absoluta no puede sanearse por la ratificacion de las partes, ni por el trascurso del tiempo; i hai nulidad absoluta, segun el artículo 1,741 del Código Civil, en todo acto o contrato en que hai un objeto ilícito.

“ Hai un objeto ilícito, dice el artículo 1,519 del Código Civil en todo lo que contraviene al derecho público de la Nación. Así la promesa de someterse en la República a una jurisdicción no reconocida por las leyes de ella, es nula por el vicio del objeto.”

De la propia manera, la autorización conferida a ciertos contratistas extranjeros para que, en nombre i por autoridad del Gobierno, ocurran ante los juzgados americanos para hacer eficaz un contrato rejido por las leyes de la República, es nula por el mismo vicio; porque la Nación, como parte contratante, no está sometida a otra jurisdicción que la de sus propios jueces.

La República no puede reconocer jurisdicción en ningún juez extranjero para juzgar un contrato en que ella es parte; i no puede reconocer tal jurisdicción, porque es nación soberana, ni puede como soberana usar de su voluntad para someterse a fuero extraño, porque su derecho público se lo prohíbe (artículo 71 de la Constitución).

Creo haber demostrado que no hai puntos de relación entre las negociaciones iniciadas en 1875, i la operación llamada empréstito de \$ 3.000,000. Las bases concertadas con los señores Raphael & Sons no implicaban cesión de los derechos de la República sobre el ferrocarril, pues en el poder conferido al Banco de Bogotá, i que consta en el protocolo de la Notaría 1.<sup>a</sup> de esta ciudad, bajo el número 309, fecha 19 de febrero de 1875, se autorizó a ese establecimiento solamente para que “ *traspasase el derecho de cobrar directamente* de la Compañía del ferrocarril de Panamá la renta que el Gobierno colombiano tiene en aquella empresa.” Fué por virtud de este poder por lo que el señor Koppel negoció las bases del empréstito con la casa espresada.

Pero aun prescindiendo de la cesión de derechos, tampoco hai puntos de relación entre las dos negociaciones en cuanto al descuento efectivo. El llamado empréstito de \$ 3.000,000 no puede considerarse como una operación aislada. Esa negociación i el contrato relativo a la cláusula 4.<sup>a</sup> son dos operaciones gemelas, unidas entre sí como los gemelos de Siam, i para estimar lo que importó la una, debe computarse lo que se perdió en la otra. Hecho ese cómputo, resulta que el descuento efectivo fué de 38, 9, o sea cerca del 39 por ciento.

Bogotá, marzo 27 de 1882.

Felipe Zapata.

