

CANAL DE PANAMA

DOCUMENTOS RELATIVOS Á LAS NEGOCIACIONES PARA LA
APERTURA DE ESTA VÍA INTEROCEÁNICA



BOGOTA
Imprenta Nacional
1903

CANAL DE PANAMA

DOCUMENTOS RELATIVOS Á LAS NEGOCIACIONES PARA LA
APERTURA DE ESTA VÍA INTEROCEÁNICA

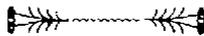


BOGOTÁ
Imprenta Nacional
1903

CANAL DE PANAMA

DOCUMENTOS

relativos á las negociaciones para la apertura de esta
vía interoceánica



*República de Colombia—Ministerio de
Relaciones Exteriores—Sección 1.^a—
Número 11,144—Circular—Bogotá,
25 de Septiembre de 1902.*

Sr. Gobernador Jefe Civil y Militar
del Departamento de . . .

Siendo como es la cuestión del Canal Interoceánico de la mayor importancia y trascendencia para Colombia, el Poder Ejecutivo ha querido conocer el modo como la aprecian personas competentes en todo el país, á fin de que, publicando los conceptos que se obtengan, la opinión nacional pueda pronunciarse con acierto en tan delicada materia, por medio del Congreso, á cuya aprobación definitiva habrá de someterse el Convenio que celebre el Gobierno.

En el *Diario Oficial* hallará Usía dos distintos informes sobre el asunto del Canal, emitidos por varios distinguidos vecinos de Panamá, y en el periódico parti-

cular *El Colombiano*, de esta ciudad, en el cual se está reproduciendo el discurso del Senador Morgan, adverso al traspaso de la concesión del canal por Panamá al Gobierno de los Estados Unidos, se publicarán las bases y reformas presentadas, respectivamente, por la Legación de Colombia y el Departamento de Estado en Wáshington, para un proyecto de Tratado relativo á dicha vía interoceánica, y los informes en diversos sentidos dados á este Ministerio por otros respetables ciudadanos de quienes se solicitó su ilustrada opinión en el asunto.

De todo ello se enviará á Usía un número suficiente de ejemplares, á fin de que se sirva hacerlos distribuir convenientemente en ese Departamento y de que procure que en la prensa local se estudie con toda libertad la misma importantísima cuestión. De este modo, cuando se reúna el Con-

greso, el país se hallará suficientemente instruído de lo que sobre el particular convenga á los intereses patrios, y sus Representantes en las Cámaras Legislativas podrán fácilmente llegar á la solución que más armonice con los derechos y con la conveniencia de la República.

Como la cuestión que se debate afecta á toda la Nación, á ésta misma apela el Gobierno á fin de que, con tiempo, la estudie y la illustre, para que se decida con el acierto que su excepcional importancia y gravedad demandan.

De Usía muy atento servidor,

FELIPE F. PAUL.



LEGACION DE COLOMBIA

WASHINGTON D. C.

Washington D. C. Enero 8 de 1902.

Sr. Ministro.

Aprovechando el viaje del Sr. Jhon Bidlake, que sigue para Bogotá, he resuelto conferirle el carácter de correo de gabinete y encargarle de la conducción de este despacho para V. S., á fin de evitar las demoras consiguientes al correo ordinario.

Adjunta hallará V. S. copia de la nota que me ha dirigido el Almirante J. G. Walker, Presidente de la *Isthmian Canal Commis-*

sion, en la cual me transcribe copia de un despacho dirigido de París al Sr. Jules Boeuvé, Canciller de la Embajada de Francia en esta ciudad, autorizándole para ofrecer al Gobierno de los Estados Unidos el traspaso de la concesión de la Compañía del canal de Panamá por la suma de \$ 40.000.000.

Con posterioridad á aquella nota del Almirante Walker, recibí ayer la visita oficial del Senador Edouard Lampre, Jefe de la Secretaría de la Dirección General de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, con el objeto de hacerme sabedor de la mencionada propuesta, y de averiguar si el Gobierno de Colombia autorizaría el traspaso de la concesión. Le contesté que se le daría el permiso solicitado, siempre que, previamente, el Gobierno de Colombia y el de los Estados Unidos llegaran á un acuerdo ó Tratado sobre las recíprocas concesiones necesarias para la apertura del canal por nuestro territorio.

Ha llegado, pues, el momento de resolver si el Gobierno de Colombia concede ó nó el permiso solicitado y con qué condiciones, ya respecto de la Compañía, ya del Gobierno de los Estados Unidos.

Los términos del problema han quedado, por lo tanto, absolutamente simplificados, y se reducen á saber si el Gobierno de Colombia concede al de los Es-

tados Unidos el derecho de abrir por su territorio el proyectado canal, con el control necesario y con la extensión de la faja hasta tres millas á uno y otro lado de la vía marítima, ó si se rechaza toda propuesta en este sentido. En el último caso, habría que renunciar, al menos por muchos años, á toda esperanza de abrir el canal por la ruta de Panamá; y para la Compañía Francesa equivaldría esto á una ruina total é inevitable, puesto que le sería absolutamente imposible concluir el canal dentro del término á que está obligada por la ley de su concesión. El hecho solo de haberse rendido á discreción, aceptando de plano el avalúo, sin duda demasiado bajo, hecho por la misma Comisión del canal istmico, está indicando claramente que no tiene hoy, ni abriga la esperanza de adquirir más tarde, los recursos indispensables para llenar sus compromisos con el Gobierno de Colombia.

Como V. S. verá por los adjuntos recortes del *New York Tribune* y del *Herald*, el Bill Hepburn ha empezado á discutirse en la Cámara de Representantes. Al principio se creía que pasaría sin observación alguna y sin enmienda sustancial; pero las cosas van tomando un aspecto muy diferente, con motivo de la propuesta de la Compañía Francesa. En la Cámara misma, donde la opinión en favor de Nicaragua era avasalladora, se han

levantado yá muchas voces que piden un estudio más detenido del asunto y que protestan contra la festinación con que se quiere expedir esta ley. Dicen, y con razón, que habiendo yá probabilidades de adquirir la ruta de Panamá, sería un grande error el reducir á una sola vía, la más larga y más costosa, la acción del Gobierno. Como este argumento tiene mucha fuerza, es probable que en la Cámara se introduzca una enmienda en el sentido de autorizar al Presidente de la República para entrar en las debidas negociaciones conducentes á escoger la vía más conveniente para el proyectado canal. No sé si esta enmienda sea aceptada; pero sí es casi seguro que el Senado la aprobará, porque, según entiendo, el Gobierno Ejecutivo tiene mucho interés en ello. Si así fuere, habremos ganado mucho terreno y estaremos en capacidad de negociar sobre bases más satisfactorias, entendiéndonos directamente con el Secretario de Estado, y no con comités sometidos á todas las influencias de los políticos y de los especuladores.

Como este es por ahora el objetivo inmediato, que no se alcanzará si no se hace una declaración satisfactoria por parte del Gobierno de Colombia, yo contestaré al Almirante Walker, tan pronto como me comunique el arreglo provisional que habrá de hacerse con la Compañía France-

sa, que el Gobierno de Colombia está dispuesto á conceder el permiso necesario para el traspaso, siempre que se celebre un convenio con el Gobierno de los Estados Unidos, en términos equitativos, que permitan la construcción del Canal por Panamá y aseguren los derechos de Colombia. Esto producirá muy buen efecto en el Senado, y nos dejará el campo abierto para después.

Yo no le he dicho al representante de la Compañía Francesa con qué condiciones se le concederá el permiso para el traspaso de la concesión; pero me parece de estricta justicia que den una buena suma al Gobierno de Colombia, puesto que si el permiso se les niega, lo perderán todo. Además, ya que la Compañía se aprovechó de las penosas circunstancias del Gobierno para obtener una prórroga de seis años, que es la que en realidad van á vender por cuarenta millones, no creo que sea contrario á la equidad exigirles siquiera dos millones de pesos más sobre el millón que pagaron.

Los puntos precisos sobre los cuales necesito instrucciones de V. S. son los siguientes:

Primero: Si se accede ó nó á ceder á los Estados Unidos una faja de terreno de seis millas de ancho, excluyendo las ciudades de Panamá y Colón;

Segundo: Si esta concesión se hace á título de arrendamiento, por término indefinido ó al me-

nos por el de doscientos años;

Tercero: Si se ceden ó arriendan las islas de la Bahía de Panamá para estaciones de carbón, cosa que se estima indispensable por la circunstancia de que casi todos los buques que vengan de puntos distantes á cruzar el canal, necesitarán renovar su provisión de carbón;

Cuarto: En que término deben arreglarse las cuestiones de política en la dicha faja del canal, para impedir colisión de jurisdicciones y para mantener al mismo tiempo un orden severo entre la multitud de gentes de todas clases y condiciones que afluirán á la obra del canal, y

Quinto: Qué suma redonda, ó en forma de anualidades debe pedirse al Gobierno de los Estados Unidos por las concesiones anteriores.

En este último punto mi opinión es que debe preferirse una anualidad fija, para asegurar este beneficio á las generaciones futuras; para impedir la malversación ó el derroche de una suma de consideración, recibida de una vez; para calmar las susceptibilidades de los partidos políticos, y para tener una base sólida con qué amortizar gradualmente el papel-moneda y fundar el crédito de la República en el Exterior, atendiendo al puntual pago de los intereses de la deuda.

Asegurados estos beneficios, el desarrollo del país vendría por añadidura y como consecuencia

necesaria; y merced al crédito sobrarían capitales europeos y americanos para emprender la construcción de los ferrocarriles que más urgentemente necesita el país.

Encarezco una vez más á V. S. que me comunique por cable las instrucciones que le pido de nuevo, á la mayor brevedad posible; pues, como V. S. comprende muy bien, este asunto debe resolverse, y se resolverá en cualquier sentido, antes de la clausura de las actuales sesiones del Congreso americano.

Con todo respeto y consideración me suscribo de V. S. muy atento y seguro servidor,

CARLOS MARTÍNEZ SILVA

Departamento de Estación—Comisión del Canal Istmeño—Washington, Enero 6 de 1902.

Sr. D. Carlos Martínez Silva, Ministro de la República de Colombia.—Washington

Estimado señor:

Para su conocimiento y refiriéndome á nuestra correspondencia respecto de la venta á los Estados Unidos de las propiedades, privilegios, etc., pertenecientes á la Compañía Francesa, transcribo á usted lo que dice, con fecha 4 del presente, el Sr. Jules Boenfvé, Canciller de la Embajada francesa, quien habla en representación de la Nueva Compañía del Canal de Panamá:

“Paris, Enero 4 de 1902.

Comunique inmediatamente al Almirante Walker, sin esperar la llegada de Lampre, que la Compañía se halla dispuesta á transferir al Gobierno de los Estados Unidos, mediante el pago de cuarenta millones de pesos, sus propiedades y concesiones, estimadas en esta suma por la Compañía del canal ístmico, en su último informe, pág. 103, de conformidad con los términos y condiciones de los cálculos que en dicho informe aparecen.”

Soy de usted, señor, respetuoso servidor.

J. G. WALKER

Presidente de la Comisión.”

INFORME

que presenta al Excmo. Sr. Vicepresidente la mayoría de la Comisión nombrada por la Junta que se reunió el 13 de este mes en el Palacio de San Carlos.

Excmo. Sr. Vicepresidente:

Habiendo iniciado la Compañía del canal de Panamá una propuesta de cesión al Gobierno de los Estados Unidos de América, del privilegio que le concedió el Gobierno de Colombia para la apertura del canal y de los derechos y propiedades que tiene en él, proyecto que fue puesto en vuestro conocimiento por el Ministro de Colombia en Washington, resolvisteis convocar una reunión en el Palacio de San Carlos que tuvo lugar el 13 de este mes,

con asistencia de varios miembros del Gobierno, de los Magistrados de la Corte Suprema, del Procurador General, de los Consejeros de Estado y de algunos individuos particulares, con el fin de discutir los puntos conducentes de la negociación, enumerados en la nota del Sr. Ministro.

Al efecto, se nos hizo el honor de nombrarnos en comisión para presentar un informe sobre las cuestiones sometidas á nuestro examen.

Conforme al artículo 21 de la Ley 28 de 1878, le es absolutamente prohibido á la Compañía del canal interoceánico ceder ó hipotecar la empresa á ninguna Nación ó Gobierno extranjero, y en el caso de hacerlo caduca el contrato por el mismo hecho, y el canal con sus anexidades vuelve al dominio de la República; así, mediante esta prohibición, la Compañía no puede hacer el traspaso sino con el permiso y consentimiento del Gobierno de Colombia.

Ahora bien: ¿Conviene á los intereses de nuestro país, á su independencia y soberanía, que sea á un Gobierno extranjero á quien Colombia confiera el derecho de abrir el canal?

La vía de Panamá, que pone en comunicación los dos océanos para el comercio del mundo, representa la parte más importante del territorio de Colombia, su grandeza y su porvenir; entregarla á un Gobierno extranjero,

sustraerla á nuestra jurisdicción, sería un suicidio, una traición á la Patria, la repudiación de la herencia que con su sangre y sus sacrificios nos legaron nuestros padres.

Lo que constituye en primer término el carácter de independencia en una Nación, es el ejercicio de la jurisdicción en su propio territorio; desde que este atributo de la soberanía se confiere á autoridad extranjera, el dueño de la tierra pasa á ocupar el puesto de colono ó vasallo de otro país.

Por el artículo 1º del contrato de 1878, se ceden gratuitamente á los concesionarios, por el tiempo del privilegio, las tierras baldías necesarias para el trazado del canal, sus dependencias, estaciones, etc., y una faja de tierra de doscientos metros de anchura sobre cada uno de sus costados, y por el artículo 4º se le ceden á perpetuidad quinientas mil hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener, debiendo hacerse la adjudicación sobre las que queden en las costas marítimas, ó á orillas del canal ó de los ríos en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, de modo que la Nación ó Gobierno á quien se traspasara la concesión vendría á ser propietario no sólo del canal sino de quinientas mil hectáreas de tierras baldías, que adjudicadas en Panamá le pondrían en posesión de este Departamento.

Además, en el nuevo contrato parece que se exigiría una zona de seis millas de ancho al lado del canal, y las islas de la bahía de Panamá para estaciones de carbón.

Dueño un Gobierno extranjero de porción tan considerable del país, ocurre la duda respecto de la jurisdicción á que la parte enajenada quedaría sometida.

Europa, agitada por guerras frecuentes, para transigir pretensiones opuestas ha establecido el *condominium* en determinados países; citamos, entre otros, el que Bélgica y Prusia ejercen en el Marnet, perteneciente á la primera; el protectorado que Inglaterra, Alemania y los Estados Unidos tienen sobre las islas Samoa; las delimitaciones de territorio con vasallaje respecto de Turquía; y la cesión á Inglaterra de la isla de Chipre, en condiciones semejantes, que el Congreso de Berlín de 1878 determinó y llevó á efecto.

El *condominium* con un Gobierno concesionario del canal sería absurdo de parte de Colombia; nuestro derecho no podría ser efectivo, sino quedando esa empresa, como lo está hoy, sometida á nuestras leyes.

Por otra parte, una nación poderosa adueñada de Panamá, extendería su influencia irresistible sobre nuestras costas del Atlántico y el Pacífico, y de hecho la nacionalidad colombiana quedaría anulada.

No nos anima, al emitir estas ideas, ningún mal sentimiento respecto del Pueblo americano; reconocemos su inmenso poder, sus virtudes republicanas y el bienestar que la América latina debe al apoyo moral que le ha prestado; pero tratándose de nuestro país, tenemos el deber de defenderlo, de combatir todo lo que pueda vulnerar sus derechos ó comprometer su existencia como nación independiente.

El 29 de Octubre de 1888 se firmó en Constantinopla, entre Francia, Alemania, Austria Hungría, España, Gran Bretaña, Italia, los Países Bajos, Rusia y Turquía, el Tratado que garantiza el libre uso del canal de Suez en tiempo de paz y en tiempo de guerra, en desarrollo del firmán de S. M. I. el Sultán, de 22 de Febrero de 1866. Por este Tratado se determina que el pasaje por el canal marítimo de Suez será libre en todo tiempo para los buques de comercio ó de guerra, sin distinción de bandera. Se reconocen en él los derechos de soberanía del Emperador de Turquía y del Khedive de Egipto, á quienes corresponde dictar los reglamentos de policía y emplear la fuerza pública á efecto de mantener el orden en el canal y la seguridad en el tránsito.

El Egipto, cuna en otro tiempo de la civilización oriental, que durante el imperio de los Faraones rivalizó con las más poderosas monarquías del mundo, es hoy, á

causa de su decadencia, considerado como nación berberisca, de tal manera que, conforme á las capitulaciones y á los arreglos celebrados con las Potencias europeas, los extranjeros están allí sometidos á una jurisdicción especial, representada por Tribunales mixtos y consulares.

Si el Egipto, decimos, no ha cedido sus derechos de soberanía en el canal de Suez á ningún Gobierno extranjero, ¿cómo podría Colombia, nación civilizada, colocarse en una posición inferior á la de los países bárbaros?

La discusión en la Cámara de Diputados de los Estados Unidos de la ley sobre la apertura del canal por la vía de Nicaragua, y la probable anulación del Tratado Clayton-Bulwer, acaso han producido pánico en los accionistas franceses, induciéndolos á ofrecer su concesión, no obstante el adelanto notable en que se encuentran los trabajos del canal.

La línea de Nicaragua, según la opinión de autoridades científicas, es más larga, difícil y costosa que la de Panamá, y si en ésta se ha trabajado durante veinte años, con un gasto de muchos millones de pesos, ¿cuánto tiempo y cuánto dinero no se emplearían en la otra vía!

Durante siglos el canal de Suez se consideró impracticable. Refiere la tradición histórica que en los primeros trabajos, emprendidos por los Faraones, perecieron ochenta mil hombres. Sin

embargo, á pesar de las dificultades, bajo la dirección del *Gran francés* Fernando de Lesseps, fue abierto y terminado.

En 1869, al inaugurar esta grande obra Monseñor Bauer en su discurso, se expresaba así:

“A cualquier lado que se dirijan nuestras miradas bajo este cielo maravilloso, ante esa concurrencia cosmopolita ¡cuántos motivos de asombro en lo pasado y qué gloriosa esperanza en lo por venir!

Se terminó por fin la obra que se creía imposible.

Héla allí ante nuestros ojos, magnífica y grandiosa, completamente terminada.

Hé allí las naves de todas las partes del mundo, dispuestas á lanzarse sobre ese suelo abierto á la civilización.

Así como en la cronología de lo pasado el descubrimiento de América está escrito con caracteres indelebles, la apertura del canal de Suez ocupará un lugar no menos glorioso en la cronología de lo por venir.”

Estas hermosas palabras tendremos ocasión de repetir las en breve tiempo, cuando Francia, arrepentida de haber por un momento renunciado á la gloria de dar su nombre á la más colosal empresa del siglo, se lance con sus capitales, su energía y su ciencia á realizarla. No renunciemos tampoco á este renombre, cediendo por una suma de dinero nuestros derechos, nuestra sobe-

ranía y hasta nuestra independencia.

La Ley 2ª de 1836 declara que en Colombia no es transferible la propiedad raíz á Gobierno extranjero, y como la obediencia á las leyes obliga en primer término á los encargados de ejecutarlas, parece fuera de duda que el Gobierno Ejecutivo no puede celebrar contrato alguno ni dar permiso para hacer cesiones ó trasposos que comprendan enajenación de territorio, sin que la ley á que nos referimos haya sido previamente derogada.

El solo privilegio por 99 años ó el arrendamiento de la vía por 200, significaría en el fondo la enajenación completa, porque tratándose de naciones y de Gobiernos, una vez creados intereses de gran significación no les sería dado desprenderse de ellos, teniendo sobre sí la presión de todo un pueblo que pretende hacerlos efectivos en su provecho.

El Gobierno de la República estipuló en el privilegio concedido á la Compañía la neutralidad y el paso libre por el Canal de los buques de todas las naciones; este carácter internacional de una obra llamada á servir á la civilización y al comercio universal, vendría á convertirse en empresa exclusiva de un Gobierno, que podría establecer, respecto del tránsito, las restricciones que su interés le exigiera, tanto en la paz como en la guerra.

Europa quedaría excluída de

toda participación en un canal puramente americano, y los Tratados para establecer relaciones comerciales por aquella vía se celebrarían, nó con nuestras autoridades, sino con el Gobierno concesionario, apareciendo Colombia sometida á un protectorado en menoscabo de su dignidad y de su importancia política ante las naciones.

Tiene derecho la República á una participación en el producto bruto del Canal de 5 por 100 en los primeros veinticinco años de terminada la obra, de 6 por 100 del vigésimosexto año al quincuagésimo inclusive, de 7 por 100 del quincuagésimoprimer al septuagésimosexto hasta la terminación del privilegio. Además, el Gobierno de Colombia puede establecer aduanas para cobrar el impuesto sobre los objetos que se importen á otros puertos de la República y dictar los reglamentos de policía que juzgue convenientes.

Si llegaren á suscitarse dificultades entre el Gobierno y la Compañía, serán sometidas á la decisión de un Tribunal de árbitros, compuesto de cuatro individuos, dos de ellos nombrados por el Poder Ejecutivo entre los miembros de la Corte Suprema y los otros dos nombrados por la Compañía. En caso de empate en los votos de este Tribunal, los árbitros nombrarán un quinto, y los fallos que se pronuncien por éste serán definitivos.

Dado el caso de la cesión á un Gobierno extranjero, no existiría Tribunal que resolviera las diferencias entre el concesionario y el Gobierno de la República, y no teniendo éste la fuerza ni el poder para defender su derecho, habría de someterse á la ley que se quisiera imponerle.

Sería del todo imposible que las estipulaciones del contrato vigente fueran aceptadas por el Gobierno á quien se traspasara la concesión, se haría necesario un nuevo contrato, quedando el existente con la Compañía Francesa sin efecto alguno.

Por el Tratado de 12 de Diciembre de 1846, celebrado por nuestro Gobierno con el de los Estados Unidos, éste garantiza la perfecta neutralidad del istmo de Panamá, con la mira de que en ningún tiempo, durante la vigencia del Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno á otro mar; y garantiza, asimismo, los derechos de soberanía y propiedad que Colombia tiene y posee sobre dicho territorio, en compensación de las franquicias y ventajas comerciales acordadas á los ciudadanos americanos. Más de medio siglo hace que rige este Tratado, que la República, por su parte, no ha pretendido ni pretende invalidar.

Nuestras relaciones con el Gobierno americano han sido de una amistad inalterable, y es de esperarse que ellas continua-

rán siempre como hasta hoy.

En 1860 el Reino de Cerdeña cedió á Francia las Provincias de Niza y de Saboya, previo un plebiscito que fue favorable á Francia. Siguiendo este ejemplo juzga vuestra Comisión que tratándose de asuntos de tanta gravedad, como sería la cesión á una Potencia extranjera del canal colombiano, nó el voto de un Congreso, quizá ni el de una Convención nacional, sino el voto directo del pueblo, sería necesario para determinar la conducta del Gobierno, en la seguridad de que de los cinco millones de habitantes de Colombia no habría una docena que aceptara la cesión. La difícil situación fiscal á que nos ha conducido la guerra civil puede remediarse por otros medios que no sean los de ocurrir á recursos desesperados. Las ricas minas de oro que se explotan en el país, las de plata, las de piedras preciosas, las plantaciones de café, los demás artículos de exportación y las rentas públicas suministran elementos suficientes para hábiles combinaciones, con las cuales puede llegarse á la amortización gradual del papel moneda, en cuya labor es el Congreso el llamado á cooperar eficazmente.

No entra vuestra Comisión á tratar de los otros puntos expresados en la nota del Sr. Ministro, por no creerlo conducente, una vez que no acepta el primero, base de la negociación.

Excmo. Sr. Vicepresidente :
 •Vuestra Comisión reconoce y respeta vuestros honrados propósitos y espera que inspirándoos en vuestro amor á la Patria, negaréis en absoluto el permiso que la Compañía del Canal solicita para traspasar la concesión á un Gobierno extranjero, haciéndole saber á la misma Compañía que el Gobierno de Colombia le exige el cumplimiento de sus compromisos para la continuación de los trabajos y terminación del Canal.

Excmo. Sr. Vicepresidente.

F. de P. Matéus.—Antonio Roldán.—José Camacho.—Alejandro M. Olivares.

Bogotá, Febrero 20 de 1902.

INFORME

presentado al Gobierno por el Sr. Francisco Groot en desempeño de una comisión.

Excmo. Sr. Vicepresidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo.

Honrado por V. E. con una invitación á formar parte de la Junta que, efectivamente, se reunió en Palacio el 13 de este mes, presidida por V. E., acompañado de los Sres. Ministros del Despacho, Consejeros de Estado, Procurador General y Magistrados de la Corte Suprema, y compuesta de varios ciudadanos, tuve ocasión de exponer allí mis ideas respecto de la empresa

del Canal Interoceánico, del curso de las diversas negociaciones á que ha dado lugar, de su estado actual y de cuanto Colombia puede legítimamente derivar de ese asunto para salir de todas sus dificultades financieras, fiscales y monetarias, y principalmente para asegurar sus derechos de soberanía en el istmo de Panamá; todo por ser ello el asunto de interés general sobre que el Gobierno deseaba consultar antes de dictar una resolución, á propósito del despacho dirigido al Ministro de R. E., desde Washington, el 8 de Enero último, por el Sr. Dr. Carlos Martínez Silva, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Colombia acreditado ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Emitidas por diversos miembros de aquella Junta opiniones contradictorias, sin que fuera posible un acuerdo, se resolvió, previa venia de V. E., designar, en votación secreta, á cinco de los miembros de la Junta para un estudio detenido, á fin de obtener informe escrito para el día 20, que pudiera servir de base á ulteriores discusiones ó á la resolución que, por el momento, hubiera de adoptarse.

Favorecido desde la primera votación con un puesto en la Comisión aludida, consideré deber ineludible aceptar el encargo para aprovechar la oportunidad de consignar por escrito algo de lo que expuse verbalmente sobre el

asunto, y para apoyar la acción del Gobierno en el sentido de que se adopte definitivamente por el Gobierno de los Estados Unidos de América el istmo de Panamá para la apertura del Canal Interocéánico en las mejores condiciones para Colombia.

Por desgracia para el país, son de todo punto contrarias á esta tendencia las opiniones de los otros cuatro miembros de la Comisión (1), y ello explica mi prescindencia del honor de poner mi firma al lado de las de tan distinguidos colombianos, y que me atreva á asumir la responsabilidad de un informe separado en tan grave materia.

El Poder Ejecutivo y el Congreso de 1878 no se preocuparon de obtener una renta para Colombia, en forma de impuesto aduanero, al peso ó *ad valorem* sobre los cargamentos del comercio universal que transiten por el canal de Panamá, derecho que, por pequeño que fuera, llegaría á sumas muy considerables como ingreso para nuestro Tesoro, y además representaría el reconocimiento expreso de la soberanía de Colombia sobre el istmo de Panamá por todas las naciones que usaran del Canal; pero si llevaron su celo ó liberalidad en favor de los intereses del comercio universal, hasta el extremo de fijar un límite á la tarifa y bajo

el pie de perfecta igualdad. Disposición evidentemente contraria á los intereses de la empresa del Canal y del Gobierno de Colombia, estipulada entonces y que aún está vigente.

La prórroga pedida por la Compañía del Canal en 1890 abrió el campo á modificar el contrato de 1878: entonces, en desempeño de comisión del Senado, indiqué lo que antecede, y además la cláusula de que los productos y frutos colombianos que transiten por el Canal y lo que á Colombia se importe por el mismo, apenas pagaran la cuarta parte de la tarifa; y exigí, como compensación de la prórroga y de los reclamos que tenía pendientes la República, procedentes de la negociación entre las Compañías del ferrocarril y del canal de Panamá al tenor de los contratos de 1867 y 1878, la inmediata entrega de ese mismo Ferrocarril cuya propiedad pertenece á Colombia, y la cancelación de los préstamos que pesaban sobre el Tesoro en favor de una y otra empresa.

Sin embargo, el Congreso participó del espíritu demasiado filantrópico que tanto desprestigio como ruina ha causado al país: después de largas discusiones en las cuales se presentó al pueblo francés, explotado por sus propios administradores en la empresa del Canal, como digno de nuestra conmiseración, expidió la Ley 70 de 18 de Noviembre de

(1) Francisco de P. Matéus, Antonio Roldán, José Camacho Carrizosa y Alejandro M. Olivares.

1890, limitando la exigencia del Gobierno para conceder la prórroga, á la cancelación de los 2.500.000 francos que había recibido á préstamo, á igual cancelación por lo que el Departamento de Panamá hubiera recibido en materiales, al pago de 13,200 mensuales, en moneda de 0'835 para el sostenimiento de 250 hombres de guarnición militar, á 15.000.000 de francos en dinero y 10.000.000 en acciones libres y privilegiadas en la nueva Compañía del Canal. Pero inmediatamente se prescindió de tal Ley y se celebró el contrato de prórroga de 10 de Diciembre del mismo año, reduciendo á \$ 10,000 mensuales en moneda de 0'835 lo de la guarnición; y nó en pago de la prórroga, sino en compensación de servicios á que el Gobierno se obligó para facilitar expropiaciones y restituciones que necesitaba la empresa, fijáronse 10.000,000 de francos en dinero y 5.000,000 de francos en acciones beneficiadas, que habrían de quedar adheridas al talón respectivo hasta que las acciones ordinarias hubieran sido cubiertas íntegramente. Ese contrato, si bien dejó vigente para la empresa del Canal la obligación de pagar á los propietarios del terreno el valor de las expropiaciones que fueran precisas, como se estipuló en el de 1878, rechazando la pretensión de que Colombia hiciera tal pago, aceptó, sin duda por ello, 2.000,000

de francos menos de lo propuesto por el Sr. Wyse y dejó vigentes las deudas á cargo de Colombia á favor del Ferrocarril y del Canal de Panamá, que en la propuesta Wyse quedaban canceladas. El Congreso, en prórroga yá, y fatigado con cinco meses de sesiones, aprobó con rapidez vertiginosa sin variación alguna ese contrato, terminando su curso reglamentario el 23 de Diciembre de 1890.

Dos años después, inaugurada una nueva Administración á la cual hubo entonces el prurito de concederle cuantas autorizaciones pudiera desear, se expidió la Ley 91 de 1892, facultándola para una nueva prórroga y aun para celebrar nuevo contrato no sujeto á la aprobación del Congreso. El nuevo contrato celebrado el 4 de Abril de 1893, prorrogó hasta el 31 de Octubre de 1894 el término dentro del cual debería constituirse la nueva Compañía y reanudarse los trabajos del Canal; y declaró que el plazo de diez años comenzaría desde el día de la constitución definitiva de la nueva Sociedad. En compensación de esa prórroga se reconocieron 2.000,000 de francos á favor de la República; pero se reconocieron á cargo de ésta 4.000,000 procedentes del empréstito de 2.500,000 francos efectuado el año de 1883 y sus intereses, y por los servicios y materiales suministrados al Departamento de Panamá. Así pues,

la promesa de 10.000,000 de francos hecha en el contrato de 1860, quedó reducida á 8.000,000 de francos.

A fines de 1898 vino la petición de nueva prórroga. El 2 de Noviembre de ese año se presentó un proyecto de ley sobre ello; proyecto que quedó pendiente al clausurar el Congreso sin que la Administración Sanclemente considerara necesaria una autorización legal al efecto. Por lo pronto creí que el Gobierno era adverso á nuevas prórrogas y lo apoyé á ese respecto por la prensa, en ese sentido.

Desde Noviembre de 1898 llamé la atención hacia la conveniencia de prepararnos á tratar directamente con el Gobierno de los Estados Unidos, como que son los aliados naturales de las Repúblicas americanas; en Enero de 1899 aplaudí el hecho de que el Gobierno hubiera cerrado el Congreso sin que se ocupara en autorizar la prórroga á la Compañía Francesa; mostré la posibilidad de la abrogación del Tratado Clayton-Bulwer y de que Inglaterra conviniera en que los Estados Unidos ejerzan dominio sobre el Canal Interocéánico; anuncié que varios diarios newyorkinos daban la noticia de que la Compañía Francesa trataba de vender la concesión al Gobierno de los Estados Unidos, y lo perjudicial que sería para Colombia toda nueva prórroga que habría de privarla de poder

tratar directamente con aquel Gobierno como poseedora de los grandes valores radicados en la obra del Canal; y haciéndome cargo de la objeción de que á la Compañía Francesa le está prohibido, bajo pena de pérdida de sus derechos, cederlos ó hipotecarlos por ningún título á ninguna nación ó Gobierno extranjero, al tenor de los artículos 21 y 22 del Contrato de 1878, hice notar que bien podrían eludir su compromiso por medio de un sindicato comercial, á semejanza de como burló los derechos de Colombia la Compañía del ferrocarril de Panamá, respecto de los 30.000,000 de francos que justamente debieron entrar á nuestro Tesoro, por cuenta de la negociación que aquella llevó á cabo con la Empresa del Canal, según el artículo 3º del Contrato de 1878 y la Ley 46 de 1867 que aprobó el contrato reformativo del de 15 de Abril de 1850 sobre construcción de dicho Ferrocarril.

Contra lo que era de esperar, el Gobierno hizo saber al Representante de la Compañía nueva del Canal, que se hallaba dispuesto á conceder la prórroga solicitada; y que al efecto enviaría un comisionado especial á tratar con la Compañía las condiciones en que tal prórroga hubiera de concederse, prometiendo someter el asunto á la revisión del Congreso.

Permítaseme, á propósito de

ello, transcribir en seguida textualmente lo que dije en mi *Revista Mercantil* de 1º de Febrero de 1899:

“En cuanto á la prórroga á la Compañía del Canal, repetidas veces hemos expuesto nuestra opinión decididamente adversa como que tenemos el convencimiento de que aquella obra únicamente habrá de terminarse bajo los auspicios de los Estados Unidos de América; que esto sucederá á despecho del resto del mundo, cuando le convenga á aquella República en combinación con la Gran Bretaña y el Japón; que esa tripe alianza no tendrá contrapeso marítimo posible, habiendo de sucumbir cuanto á sus intereses se oponga y sin que razonablemente pueda abrigarse la más leve esperanza de una lucha universal para asegurar la neutralidad del paso del uno al otro océano y muchísimo menos en defensa de nuestros derechos; que esto lo comprende la actual Compañía y solicita la prórroga para tener un valor más que ofrecer á los Estados Unidos, siendo una mera fantasía aquello de diversos canales por Centroamérica y México, pues la ciencia ha demostrado que únicamente por nuestro territorio es posible el canal á nivel requerido por las necesidades del tráfico, y los Estados Unidos, aun en la falsa hipótesis de un canal suyo por Nicaragua, considerarían opuesto á su segu-

ridad todo otro canal interoceánico que no dependiera de ellos; pues no sólo necesitarían trasladar libremente su marina de guerra con rapidez de un océano á otro, sino cerrar el paso á las naves de guerra que á bien tuvieran; que después de la reciente guerra hispanoamericana, cuyos resultados han alterado el mapamundi y derrocado antiguos equilibrios, sería un grave error de Colombia, en momentos en que por causas múltiples aunque transitorias, ha mermado tanto su crédito en el Exterior, asirse de nuevo voluntariamente á intereses que han de fracasar, en vez de abandonar en este caso el sentimentalismo inherente á la raza latina y esperar tranquila la caducidad del contrato vigente para adoptar con firmeza el único medio de explotar, en beneficio propio, la posesión del Istmo; á saber: negociar francamente con el Gobierno de los Estados Unidos de América, exigiéndoles una renta anual considerable mientras á ellos no les conviniera, por cualquier causa, la apertura del Canal; el aumento progresivo de dicha renta cuando llevaran á cabo la obra, en proporción al ahorro que harían en marina de guerra por el derecho de mantener fortificaciones y de cerrar el paso cuando á bien lo tuvieran; y un impuesto permanente de tonelaje para Colombia sobre el tráfico universal que se hiciera por dicho Canal. Prescin-

diendo de toda otra consideración, salta á la vista que ningún país puede derivar tantas ventajas como los Estados Unidos del Canal Interocéánico; y que por consiguiente, de ninguno otro podríamos obtener permanentemente mejores proventos."

El 23 de Abril de 1900 dictó el Gobierno el Decreto número 721 de carácter legislativo, por el cual dispuso la concesión de la prórroga á la Compañía nueva del Canal de Panamá, y al día siguiente se celebró el respectivo contrato con el Agente de la Compañía en esta capital, concediendo seis años de prórroga que vencerán el 31 de Octubre de 1910; y en compensación dio al Gobierno 5.000.000 de francos.

En Mayo del mismo año vinieron unos cuantos Senadores y Representantes norteamericanos á Panamá invitados y como huéspedes de la Compañía del Canal.

A fines de ese mismo año resolvió V. E. acreditar á su propio Ministro de Relaciones Exteriores ante el Gobierno de los Estados Unidos de América como Enviado Extraordinario y Plenipotenciario; y aquí es oportuno transcribir lo que aparece como primera de las instrucciones que él llevó:

"La más grave, delicada y trascendental cuestión que hoy debe resolver el Gobierno colombiano en sus relaciones con los otros Gobiernos—se le dio

por el Ministerio de Relaciones Exteriores el 12 de Enero de 1901,—es la cuestión del Canal de Panamá, que actualmente se discute en el Congreso de los Estados Unidos.

Usía conoce perfectamente las opiniones del Jefe de la República y del Consejo de Ministros sobre aquel asunto, y por lo mismo es innecesario que me detenga á consignarlas en este Memorándum. Usía está penetrado de la necesidad de procurar por todos los medios que están al alcance y dentro de las facultades del Gobierno, que se adopte definitivamente el istmo de Panamá para la apertura del Canal Interocéánico. Conseguir esto, en las mejores condiciones para la República, es el objeto principal de la honrosa misión que el Poder Ejecutivo ha confiado á Usía.

Es muy probable que el Gobierno americano haga á Usía exigencias extraordinarias de las cuales Usía naturalmente irá dando oportuno aviso al Gobierno, usando del cable, á fin de que Usía pueda obrar, en los casos más delicados, con especiales autorizaciones previas del Gobierno, por lo grave que sería, dado el doble carácter de que va investido Usía, una promesa, aun cuando fuera *ad referendum*.

Para el mejor desempeño de esta misión, tengo el gusto de enviar á Usía dos notas originales del Ministerio de Hacienda,

que anuncian la remisión de varios documentos relativos al Canal, junto con los documentos que en las mismas notas se mencionan.

Procuraré asimismo enviar á Usía datos sobre las islas Mangles, reconocidas como del dominio de Colombia por el árbitro que falló la cuestión de límites entre esta República y Costa Rica.

En la Memoria presentada por este Ministerio al Congreso de 1896, encontrará Usía datos relativos al territorio de la Mosquitia, el cual puede ser materia de las conferencias de Usía con el Gobierno ante el cual va acreditado."

El propósito de V. E., claramente expresado en cuanto he mencionado, ha persistido, puesto que la primera también de las instrucciones que llevó el Sr. Dr. José Vicente Concha, enviado recientemente á Washington en reemplazo del Sr. Dr. Martínez Silva, fue casi textualmente la misma, marcándole el mismo propósito como objeto principal de su misión.

El Sr. Dr. Martínez Silva, en desempeño de su encargo, desde su primera entrevista con el Presidente de los Estados Unidos, dejó conocer, como era natural, las miras de nuestro Gobierno, y de la misma manera procedió respecto de los principales periódicos de aquel país, como el mejor medio de preparar allí la opinión pública para asegurar el éxito de su misión.

Alarmados como siempre los demasado neuróticos con las francas y leales declaraciones del Ministro colombiano en Washington, consiguieron que el Sr. Gobernador de Panamá pidiera al Gobierno algunas explicaciones sobre la materia; y V. E., por conducto del Ministerio de Hacienda, que es el que ha tenido á su cargo desde 1898 lo referente al Canal, contestó dando las gracias por el celo patriótico, pero sin desautorizar ninguna de las declaraciones hechas en Washington, sino limitándose á prometer que el asunto quedaría en definitiva sujeto al Congreso.

Paréceme oportuno dejar aquí constancia de que antes del actual período administrativo de V. E., inaugurado el 31 de Julio de 1900, el Gobierno tenía conocimiento oficial de las tendencias de la Compañía Francesa á negociar la concesión del canal de Panamá con el Gobierno de los Estados Unidos de América, y lejos de protesta alguna se reconoció la posibilidad de aquel hecho como impuesto ineludiblemente por el curso de los acontecimientos. Con efecto, entre las notas que llevó el Dr. Martínez Silva, está la número 2,935 de 27 de Diciembre de 1900 del Ministerio de Hacienda al de Relaciones Exteriores, con la cual se le acompañaron ocho folletos ó últimas publicaciones que habían llegado sobre el estado de la Compañía Francesa, y

además un traslado de la comunicación dirigida con fecha 17 de Agosto de 1900 por el Sr. D. Rodolfo Samper, Delegado especial del Gobierno de Colombia ante el Consejo Administrativo de la misma Compañía, comunicación que exhibía las bases del negociado en relación con la probable determinación que la Compañía Francesa habría de adoptar para ceder sus derechos y obligaciones respecto del Canal al Gobierno americano en caso de que llegara á ser aprobado el Tratado Pauncéfote-Hay y aceptadas las condiciones favorables de la Comisión técnica encargada por aquel Gobierno del examen científico de la vía de Panamá. A este respecto se refirió el Ministerio de Hacienda á autorizados informes que el de Relaciones Exteriores le había comunicado en oficios de 6 de Junio, 14 y 27 de Julio, 11 de Agosto y 23 de Diciembre de 1899, 4 de Mayo, 8 de Junio, 30 de Agosto y 25 de Septiembre de 1900, y aun admitió la posibilidad de que, previo permiso del Gobierno colombiano, hiciera la Compañía Francesa el traspaso de sus derechos sobre el Canal al Gobierno de los Estados Unidos, pagando lo que por ello se estipulara así como la de nuestras exigencias al Gobierno de los Estados Unidos en caso de que él necesitara nueva prórroga para concluir la obra.

También considero muy oportuno

contestar el argumento del riesgo que pudiera correr la existencia misma de la Nación, ó por lo menos sus derechos de soberanía sobre el istmo de Panamá, con cualquier trato con el Gobierno de los Estados Unidos de América, pues esto daría precisamente ocasión á una alianza efectiva, garantizándonos no solamente la soberanía sobre el istmo de Panamá según el verdadero protectorado que ha ejercido al efecto, sin peligro alguno para Colombia, desde que se celebró el Tratado de 12 de Diciembre de 1846, sino poniéndonos á cubierto de toda pretensión de nuestros vecinos, y en general de todo amago americano ó europeo contra Colombia.

El interés de Colombia no pugna con el de la América: la doctrina Monroe, en su verdadero sentido, ha ganado inmensa opinión, pues ha sido antemural que ha salvado á países débiles contra injustas pretensiones, sin vulnerar el derecho interno, antes bien, dando autonomía política á países redimidos con su noble esfuerzo. Y si Colombia, en vez de asirse á intereses que le son extraños, toma la iniciativa que le corresponde por sus antecedentes históricos y por su posición geográfica para estrechar su unión con la Gran República americana, recuperaría instantáneamente el prestigio perdido por sus frecuentes trastornos y por ineptitud en el manejo de los asuntos

económicos, pues de la alianza perfecta con los Estados Unidos derivaría una gran posición política y una inmensa fortuna.

Empeñarnos en buscar apoyo europeo para que proteja nuestra soberanía y propiedad en el Istmo á fin de conservar la franquicia absoluta ofrecida al comercio universal, sería exponernos á perderlo todo, pues tales gestiones serían hasta contrarias á los intereses de toda la América, la cual habría quedado á merced de las grandes naciones de Europa, como lo están de hecho considerables porciones del Asia y del Africa, si los Estados Unidos hubieran sucumbido en su lucha con España.

El protectorado sobre el Istmo, pactado por los eminentes hombres de Estado Dr. Mallarino y General Herrán, y los beneficios que de ello ha derivado Colombia, es la mejor respuesta para los que temen que un nuevo Tratado con los Estados Unidos conduzca á la pérdida de nuestra nacionalidad, pues sin el Tratado de 1846, ratificado en Wáshington en 1848, ya no formaría el Istmo entre los Departamentos de Colombia.

Vigente aún la Ley 60 de 1866 "dando bases para la concesión de un privilegio para la apertura de un canal interoceánico," y á pesar de que disponía en su artículo 34: "Este privilegio caducará en los casos siguientes: . . . 5º Si la Compañía empresaria

enajenare el privilegio á favor de algún Gobierno ó Nación extranjera:" la Administración de 1868, en plena paz, presidida por el Sr. General Santos Gutiérrez y cuyos Secretarios eran los Sres. Santiago Pérez, Miguel Samper, Narciso González y General Sergio Camargo, asesorada, si mi recuerdo no es infiel, del Dr. Tomás Cuenca, celebró el 14 de Enero de 1869 un Tratado con los Estados Unidos de América para la excavación de un canal que uniera el Océano Atlántico con el Pacífico al través del istmo de Panamá y Darién; Tratado no aprobado por el Congreso de 1869, porque carecía de garantía de la efectividad de la obra, pero sobre el cual, á moción de los Sres. Juan Antonio Pardo, Juan Salgar y Antonio González Carazo, aprobó el Senado en la sesión de 8 de Abril de 1869 lo siguiente:

"Como una prueba de consideración al Gobierno y pueblo de los Estados Unidos de América, excítese al Poder Ejecutivo para que reanude negociaciones con el Gabinete de Wáshington que den por resultado un contrato definitivo para la excavación de un canal interoceánico."

Efectivamente, un año después y derogada ya la Ley 60 de 1866, la Administración Gutiérrez, por medio de sus Plenipotenciarios Sres. Justo Arosemena y Jacobo Sánchez, volvió á celebrar contrato al efecto con el Gobierno

de los Estados Unidos, representado en Bogotá por el St. Stephen A. Hurlbut, el 26 de Enero de 1870, el cual fue inmediatamente aprobado por el Sr. General Gutiérrez y por su Secretario de Relaciones Exteriores Dr. Antonio Macía Pradilla, como lo fue más tarde, con algunas modificaciones, por la Ley 97 de 8 de Julio de 1870, al pie de la cual aparecen las firmas de los Sres. Manuel de J. Quijano, José del C. Rodríguez, Eustasio de la Torre N. y Jorge Isaacs, y sancionada por el Sr. General Eustorgio Salgar y su Secretario de Relaciones Exteriores Dr. Felipe Zapata.

El preámbulo de aquel Tratado dice textualmente :

“Por cuanto la construcción de un canal entre los Océanos Atlántico y Pacífico, al través del Istmo que une las dos Américas y que se halla ubicado dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, es esencial para la prosperidad y bienestar así de los Estados Unidos de Colombia como de los Estados Unidos de América y también para los intereses comerciales y civilización del mundo, los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América han convenido en celebrar un tratado con el fin de facilitar y asegurar los grandes objetos antes expresados.”

Por aquel Tratado adquirirían los Estados Unidos de América

el derecho de construir el canal por donde mejor les pareciera del territorio colombiano, empleando dentro de los límites territoriales de Colombia, todos y cualesquiera oficiales civiles y militares, agentes, empleados y trabajadores, así como los buques de guerra y transportes que, para ese objeto, necesitaran. Los Estados Unidos de Colombia convinieron en destinar para la obra del Canal y sus dependencias y anexidades, todo el territorio necesario, mar y aguas tributarias, obligándose á decretar la expropiación de terrenos de propiedad particular que se necesitaran, esto aparte de 200,000 hectáreas de tierras baldías, en lotes alternados, donde á bien lo tuviera la Empresa dentro de los límites del Estado por cuyo territorio se abriera el canal; mientras subsistiera el Tratado, Colombia no podría, sin consentimiento expreso de los Estados Unidos, abrir ó permitir que se abriera otro canal al través de su territorio: los Estados Unidos tendrían y pagarían la fuerza militar necesaria para proteger los trabajos del Canal, establecerían arsenales y resguardo al servicio de la Empresa; concluído el Canal, la dirección y manejo de él pertenecerían á los Estados Unidos y serían ejercidos por ellos sin ninguna intervención extraña: garantía de los Estados Unidos al Gobierno de Colombia de que el Canal con todas sus de-

pendencias y anexas sería inmune y estaría exento de toda hostilidad por parte de otra Nación ó Potencia extranjera, á cuyo efecto habría alianza entre los dos países (sobre esta materia es muy notable el artículo xi, tal como lo aprobó el Congreso); fijábase el mínimum de la tarifa sobre el tonelaje en resguardo de los intereses de Colombia; el máximum quedaba al arbitrio de los Estados Unidos, así como el de un impuesto sobre los cargamentos de los buques *ad valorem*. Privilegio por cien años, y después todo para Colombia. El Gobierno de los Estados Unidos podría traspasar la empresa á alguna asociación legalmente establecida, pero subsistirían sus obligaciones como Gobierno, y la alianza para la defensa del Canal sería permanente é irrevocable.

No tengo á la vista la traducción taquigráfica que se publicó de los discursos pronunciados sobre el negocio celebrado con los Estados Unidos en 1870 para la apertura del Canal Interocéánico; pero bastará un brevísimó extracto de lo que aparece de las actas de las sesiones del Senado para acabar de dar idea de la manera como se estimó el asunto por los principales hombres de Estado que se ocuparon en él.

El General Herrán dijo que la alianza de Colombia y los Estados Unidos para la defensa del Canal es de absoluta necesidad, y que no era de temerse que ella

causara perjuicio ó complicaciones á Colombia; consideró que con nadie mejor podría contratarse y llevarse á cabo esa empresa que con el Gobierno de los Estados Unidos; y reconoció como legítimo interés el de aquel Gobierno de que el Canal se abra bajo su protección.

El Dr. Ezequiel Rojas opinó decididamente en favor de la aprobación del Tratado; quiso que no fuera potestativo sino obligatorio para los Estados Unidos el establecimiento de un gravamen sobre los buques según su tonelaje, pasando á ser segura y no contingente la participación de Colombia, admitiendo la renuncia á participar en el gravamen sobre pasajeros y á la parte asignada á los productos de una tarifa sobre las mercancías, no obstante la opinión del Dr. Miguel Samper, quien, en previsión de que el Canal de Suez atraería el comercio europeo con los mercados de Persia, India, China, Japón y Australia, así como el Ferrocarril del Pacífico en los Estados Unidos atraería el tráfico de mercancías entre Europa y las costas orientales de los mismos con California, creía conveniente optar por un derecho *ad valorem* para no perjudicar á nuestros aliados, pues el gran movimiento de cargamento de los Estados Unidos lo constituyen, nó mercancías valiosas sino productos de la agricultura, de mucho peso y poco valor

sobre los cuales resultaría muy gravoso el impuesto al peso.

El Dr. Carlos Martín, quien de muy buena voluntad había aceptado el nombramiento de Plenipotenciario para celebrar el Tratado aludido con los Estados Unidos, con lo cual dio prueba evidente de su deseo de que aquel Gobierno tomara á su cargo la obra del Canal, por motivos de delicadeza política renunció el cargo; y, aun cuando no halló lúego aceptables muchas de las bases del Tratado, apoyó varias de las reformas y corroboró su primitivo propósito en favor del asunto.

El Dr. Rojas Garrido tampoco encontró satisfactorias las estipulaciones de ese Tratado, porque él no hallaba conveniencia desde que la República, que veía en el Canal Interoceánico su último recurso fiscal, no realizaba, por los medios propuestos, las esperanzas que en su concepto tenía fundado derecho de abrigar; y él, así como también el Sr. D. Ignacio Gutiérrez Vergara, tomó excepción en que los lotes de terreno baldío se distribuyeran por igual entre los contratantes.

El Dr. Farra se opuso á la suspensión que pretendió hacerse del asunto, é hizo indicaciones sobre la manera de sacar mayor provecho de esa empresa para la República.

El Dr. Antonio Ferro rebatió algunos de los argumentos presentados en contra del Tratado;

protestó contra apreciaciones depresivas del carácter nacional, hechas por quien consideraba peligroso para Colombia negociar sobre el particular con el poderoso Gobierno de los Estados Unidos; y objetó la cláusula que autorizaba al Estado ó Estados por cuyo territorio pasara el Canal, para recibir directamente de la Empresa su cuota parte en los productos.

El Sr. D. Ignacio Gutiérrez Vergara propuso ceder y traspasar á los Estados Unidos de América, para la empresa del Canal, la suma que le correspondiera á Colombia por indemnización, ó sea la mitad de lo que se estipulara con la Compañía del ferrocarril de Panamá en el caso de construir el Canal al oriente de la línea que determina el artículo 2º de la concesión hecha el 15 de Julio de 1867 aprobada por la Ley 46 de aquel año; liberalidad que el Senado no adoptó.

En la Cámara de Representantes tomaron parte activa en la discusión para el perfeccionamiento de aquel Tratado, los Sres. Pablo Arosemena, Luis Bernal, Dámaso Cervera, Manuel Ezequiel Corrales, Felipe Farfás, Pablo Elías Icaza, N. León, Froilán Largacha, Ramón Lombana, Vicente Ortiz Durán, Benjamín Pereira Gamba, Nicolás Pardo, Emiliano Restrepo E., José del C. Rodríguez, Peregrino Santacoloma, Luis Segundo de Silves-

tre, Marceliano Vélez y Belisario Zamorano; y completaban el Gabinete Ejecutivo cuando se sancionó la ley aprobatoria, los Sres. Salvador Camacho Roldán, Julián Trujillo y Santiago Fraser.

En presencia de cuanto dejo expuesto, extractado del *Diario Oficial* y de los Códigos de leyes nacionales, queda desautorizado el pueril temor sobre las consecuencias de tratar con el Gobierno de los Estados Unidos lo referente al Canal Interocéánico.

Colombia tiene, pues, no simplemente admitido sino resuelto por medio de hombres prominentes de todos los partidos, que la Gran República de Norteamérica es su natural aliada y que por medio de ella puede llevarse á cabo la apertura y administración del Canal Interocéánico que ha de cruzar su territorio no sólo en provecho del mundo sino principalmente de ambos países; y si el Tratado de 1870 no tuvo resultado práctico, debióse á no haber convenido la Gran Bretaña en la abrogación del artículo 8º de la Convención que tenía pactada con los Estados Unidos de América desde el 19 de Abril de 1850. Por fortuna, aquella Convención, comúnmente llamada Tratado Clayton-Bulwer, ha sido sustituida por el nuevo Tratado Hay-Pauncefote, firmado en Washington el 18 de Noviembre último, que allana toda dificultad, sobre el cual aprobó el 9 de Diciembre la Comisión de Relacio-

nes Exteriores del Senado de los Estados Unidos un informe favorable que estará ya definitivamente aprobado, puesto que, sin duda, en él se basan los principales puntos sobre que pide y espera instrucciones el Ministro de Colombia en Washington.

Como incidentalmente y no como asunto principal de su aludido despacho, indicó el Dr. Martínez Silva que sería justo que el Gobierno de Colombia exigiera de la Compañía Francesa siquiere \$ 2.000.000 de los \$ 40.000.000 que le ha ofrecido el Gobierno de los Estados Unidos por el traspaso de los derechos sobre el Canal; y si exigió instrucciones de V. E. sobre los puntos precisos que han de ser materia de arreglo con el Gobierno ante quien estaba acreditado.

Prescindiendo de que en puridad la exigencia de Colombia para conceder aquel permiso á la Compañía Francesa no debe bajar de la cuarta parte del valor de la negociación, puesto que de prórroga en prórroga ha venido difiriéndose la terminación de la obra y renunciándose á entrar en inmediata posesión de todo lo existente en el Istmo según el Contrato de 1878, si el permiso se le niega, creía nuestro Ministro que lo perderá la Compañía todo, ella que, para obtener la última prórroga, se aprovechó de las penosas circunstancias del Gobierno para arregarla en Bogotá por una sexta parte de lo

que en París estimó justo exigirle el Dr. Nicolás Esguerra, Comisionado especial del Gobierno de Colombia; prescindiendo, pues, de la cuantía de lo que debe exigirse de la Compañía Francesa por tal permiso, porque ese es asunto para el cual no se había comisionado al Dr. Martínez en Washington, sino que podrá V. E. arreglarlo aquí con el Agente de la Compañía, hallo del todo pertinentes á la gran cuestión los puntos propuestos á la consideración de V. E. por el Ministro de Colombia en su despacho de 8 de Enero próximo pasado, sobre los cuales es preciso dictar resolución congruente con los antecedentes del asunto, so pena de aparecer ante el mundo titubeando ó sin plan fijo en negocio de tamaña importancia, con olvido de que la oportunidad ha sido siempre la condición esencial de los mejores estadistas, y exponiendo á la Nación, con un paso de retroceso ó falso, á perjuicios inconmensurables.

Indudablemente que si nos halláramos en plena paz, sería el Congreso la entidad que debería autorizar tanto el permiso á la Compañía Francesa para el traspaso de la empresa del Canal al Gobierno de los Estados Unidos como las concesiones que aquel Gobierno considere indispensables para realizar y administrar la obra; pero la situación de guerra en que nos encontramos hace que el Gobierno de V. E.

tenga toda la responsabilidad que le asigna el artículo 121 de la Constitución, el cual tiene á V. E. investido de las facultades que le confieren no sólo las leyes sino las que le da el Derecho de Gentes para defender los derechos de la Nación; y no siéndole posible reunir inmediatamente el Congreso, tendrá V. E. que optar por medidas extraordinarias de carácter legislativo, como lo hizo yá para conceder la última prórroga á la Compañía del Canal la administración anterior.

Ninguna necesidad veo de vender una sola pulgada del territorio de Colombia, y considero que ello, por ningún precio debería otorgarse á Gobierno alguno extranjero; la cesión de tierras baldías hecha yá á la Compañía Francesa, no apareja ni debe aparejar en lo por venir el reconocimiento en ellas de ninguna jurisdicción extraña, y, si se creyere necesario, esto podría ser materia de una aclaración ó reforma del Contrato, entre las muchas otras que serían oportunas al tratar directamente con el Gobierno de los Estados Unidos antes de consumarse el traspaso definitivo á su favor, á fin de obtener la adopción de varias de las cláusulas del Tratado de 1870; V. E. tiene, al efecto, aun en tiempo de paz, la dirección de las relaciones diplomáticas y comerciales de las demás Potencias y Soberanos, y esta facultad contenida en el inciso 10 del artículo

120 de la Constitución, tiene tal amplitud que, según el inciso 4º del artículo 78, "es prohibido al Congreso y á cada una de sus Cámaras exigir al Gobierno comunicación de las instrucciones dadas á Ministros diplomáticos, ó informes sobre negociaciones que tengan carácter reservado."

Hallándose el Gobierno de la Confederación Granadina al frente de una rebelión que al fin lo derribó, por atender respetuosamente clamores muy semejantes á los que oí en la Junta del 13 del presente, desechó la gruesa suma que le ofreció la Compañía del ferrocarril de Panamá por la negociación de lo que entonces se conoció bajo el nombre de *reservas*; careció de recursos pecuniarios aquel Gobierno y sucumbió; y en primera oportunidad sus enemigos, que alzaron más alto la voz en contra de la negociación, la llevaron á cabo con la cooperación de los que, patrióticamente, la habían considerado, ocho años antes, conveniente para el país; y con ello cobró firmeza otra evolución política.

La revolución actual no ha hecho misterio alguno de su disposición á negociar sobre el asunto con franceses y norteamericanos; declaraciones sobre ello, publicadas en el Exterior por jefes connotados de la Revolución, han sido aquí generalmente conocidas; y no sería aventurado prever una catástrofe para el Gobierno si pierde la presente oportu-

dad de arreglar satisfactoriamente el asunto; del cual podría derivar la inmediata amortización de todo el papel-moneda al tipo actual del cambio sobre el Exterior; el pago, á precio de Bolsa, de toda la Deuda Exterior; la vuelta á la circulación de moneda metálica, adoptando por unidad el peso de oro, sin perjuicio de autorizar, á precio ó voluntad del comercio, y para todo lo oficial, la moneda de plata que el mismo Gobierno emitiera; el desarrollo inmenso de progreso del país, que hoy gime en la miseria agobiado por la carestía y por dificultades inauditas.

El ejemplo de México, cuyo progreso ha sido impulsado por empresas y capitales norteamericanos, es muy elocuente porque está á la vista de todos, llevándole Co'ombia la inmensa ventaja de no haber tenido jamás guerra con los Estados Unidos ni haber perdido parte alguna de su territorio por tal motivo, sino antes bien el prestigio consiguiente á poder coadyuvar, sin menoscabo alguno de su soberanía, al mayor engrandecimiento del Coloso del Norte.

La Compañía Francesa yá no la constituyen la muchedumbre de accionistas de las ínfimas clases sociales que fueron sacrificados por sus propios administradores, sino principalmente los establecimientos de crédito que se aprovecharon del desastre y compraron las acciones del 3 al 4 por

100, los cuales se ven ahora en impotencia, no de reunir los capitales necesarios al efecto, pues éstos sobrarían en Europa, sino de llevar á cabo la obra del Canal después de evaporada su última esperanza de apoyo político en contrapeso de los Estados Unidos; y si el Gobierno de V. E. les negare en absoluto el permiso que solicitan, ellos se procurarán la manera de hacer el traspaso á alguna asociación comercial norteamericana que quedaría siempre en manos del Gobierno de los Estados Unidos, sin que de ello reportara Colombia beneficio alguno.

En suma, considero que ha llegado el momento de someter á prueba ante el país y ante el mundo entero, la habilidad del Gobierno de Colombia; y que debe aprovecharse enérgicamente la brillante ocasión que la Providencia parece haber reservado á V. E. para vencer toda dificultad económica, asegurar la soberanía de la Nación sobre la parte más importante de ella, y dar al orden público la sólida base de la prosperidad de los pueblos. Todo esto se arriesgaría al retroceder en la negociación ó al darle un giro débil ó inadecuado á la naturaleza del asunto.

Excuse V. E. la franqueza con que he tratado de corresponder al honor que se me ha hecho.

Soy de V. E. con profundo respeto muy atento servidor,

FRANCISCO GROOT

Bogotá Febrero 19 de 1902.

Quinta Marly—Bogotá, Febrero
13 de 1902.

Excmo. Sr. D. José Manuel Marroquín,
Vicepresidente de la República.
R. L. C.

Muy estimado señor:

En mi carta verbal de ayer dí las gracias á S. E. por el honor que se sirvió dispensarme con la invitación á una Junta convocada por el Gobierno para consultar un asunto de interés general.

Después de enviar mi excusa, motivada por mi mala salud, fui favorecido con la presencia en mi casa de Su Señoría el Ministro de Gobierno, Dr. Francisco Mendoza Pérez, enviado por S. E. para oír mi opinión sobre puntos concretos referentes á la negociación en curso con los Estados Unidos sobre el canal de Panamá, puntos que el Sr. Ministro me presentó escritos en la forma siguiente:

1º Si se cede ó nó á los Estados Unidos una faja de seis millas (tres por lado), excluyendo las ciudades de Panamá y Colón.

2º Si esta concesión se hace á título de arrendamiento por término indefinido ó á lo ménos por doscientos años.

3º Si se ceden ó arriendan las islas de la bahía de Panamá para estaciones de carbón, lo que se estima indispensable porque todos los buques que vengan de puntos distantes á cruzar el Canal necesitarán renovar su provisión de carbón.

4º En qué términos deben arreglarse las cuestiones de policía en la faja del Canal para impedir colisión de jurisdicciones y mantener orden entre la multitud de gentes de todas clases que afluirán á la obra del Canal, y

5º Qué suma redonda ó qué anualidades deben pedirse á los Estados Unidos por las concesiones anteriores."

De nuevo tengo que dar las gracias á V. E. por el interés que ha mostrado en conocer mi opinión sobre tan grave asunto, y cumpla gustoso ese deber antes de entrar en la consideración de él.

Se trata de uno de los más graves problemas que al Gobierno de V. E. pueden presentarse, como que á la obra del Canal está vinculado el porvenir de una de las más importantes secciones de la República, y ciertas concesiones á un Gobierno extranjero pueden amenguar cuando menos nuestra personalidad como nación independiente.

Difficil es dar un concepto sobre puntos concretos de una negociación, sin conocer el conjunto y los antecedentes de ella; y yo, apartado hace algún tiempo de los negocios públicos, no conozco ni aquél ni éstos.

Con mi habitual franqueza, que V. E. y Su Señoría el Ministro de Gobierno sabrán apreciar, me manifesté desde luego patrióticamente adverso á cualquiera negociación que pudiera quitar al

Canal Interocéánico el carácter neutral que Colombia ha querido darle y que ha informado todos nuestros actos sobre tan importante obra

No creo que el Gobierno Ejecutivo tenga facultad para aprobar el traspaso que la Compañía del Canal haga á un Gobierno extranjero, y menos aún para ceder á ese Gobierno porción alguna de nuestro territorio; ni para hacer arrendamientos por 200 años ó por tiempo indefinido, lo que equivaldría á una cesión á perpetuidad; ni para ceder ó arrendar nuestras islas, ni para permitir que en nuestro territorio se ejerza jurisdicción ó autoridad por otros funcionarios que los colombianos; ni para ponerles precio, pagadero al contado ó por anualidades, á tales concesiones.

Para la celebración de contratos y para la enajenación de bienes nacionales necesita el Gobierno autorización del Congreso, según el ordinal 9º del artículo 76 de la Constitución; sin que pueda servir de apoyo para prescindir de tal autorización, en el estado actual de guerra, el hecho de estar el Presidente de la República investido de ciertas facultades legislativas por el artículo 121 de la misma Constitución: Tales facultades sólo alcanzan, como allí claramente se dice, á medidas extraordinarias ó decretos de carácter *provisional*; y muy distantes de ese carácter *provisional* estarían la aceptación,

por parte de Colombia, del traspaso que al Gobierno americano le hiciera de su contrato la Compañía del Canal, la cesión de una faja de tierra de seis millas (tres por lado) á lo largo de la obra, la cesión ó arrendamiento á largo tiempo de nuestras islas, ú otra estipulación semejante.

La misma interpretación di á la citada disposición constitucional cuando se celebró el contrato de prórroga *Calderón-Mancini*, y sigo creyendo, á pesar de la alta autoridad de quienes intervinieron en esa negociación, que tal contrato no está perfecto, ni podrá perfeccionarse mientras no reciba la aprobación del Congreso.

Mis ideas sobre el porvenir económico del Canal, sobre lo que pueden valer nuestros derechos en esa obra y sobre el aspecto político de ella, están muy claramente expuestas en la correspondencia y en los informes que dirigí á los Ministerios de Hacienda y de Relaciones Exteriores, como Agente especial que fui en París para el asunto del Canal.

Valdría la pena de que V. E. se impusiera de esa correspondencia, de esos informes y del proyecto de contrato formulado por mí para la concesión de la prórroga, pues no dudo que los datos allí suministrados pueden ser de alguna utilidad en el estudio del grave asunto que V. E. tiene entre manos.

A pesar de mi delicada salud y de lo alejado que, por la misma causa, estoy de los negocios, ofrecí ayer á Su Señoría el Ministro de Gobierno prestar mi débil concurso para el estudio de la negociación, si mi ayuda pudiese ser útil de algún modo, y me es muy grato repetirlo hoy á V. E.

Negocio es éste que requiere madura reflexión, y la trascendencia de él, aun prescindiendo de los preceptos constitucionales, aconseja aplazar cualquier compromiso hasta consultarlo con el Cuerpo legislativo cuando haya terminado la guerra. Así podrán tomar parte en el debate y en la determinación final los diversos partidos políticos en que está dividida la Nación.

Debería, eso sí, aprovecharse esta oportunidad para saber á punto fijo qué es lo que el Gobierno americano quiere y qué estaría él dispuesto á otorgar en cambio de las valiosas concesiones que desea. Preparado así el expediente y estudiadas con detenimiento las concesiones que se nos pidan, y las compensaciones que se ofrezcan, podría el Cuerpo legislativo avocar tan espinoso asunto y resolverlo con mayor acierto, mediante el concurso y las luces de los hombres públicos de todos los partidos y de la prensa libre.

Bajo la presión de las necesidades de la guerra, hizo el Gobierno del Dr. Sanclemente con la Compañía del Canal una mala

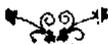
negociación sobre prórroga del contrato. Ojalá pudiera hoy V. E. sustraerse prudentemente á esa presión, una de las que con más fuerza suelen incluir el ánimo del gobernante cuando asediado por ingentes gastos se siente escaso de recursos, para ver el asunto del Canal, nó á la luz de las angustias del Tesoro, sino á la de los permanentes intereses de la República.

El Canal es tal vez el único recurso eficaz para basar sobre él alguna combinación fiscal que, después de la guerra, nos saque del caos adonde nos ha traído la moneda de papel; y el patriotismo aconseja no sacrificar ese recurso, sino reservarlo para cuando mejores circunstancias nos permitan obtener mayores ventajas.

Dios quiera iluminar á V. E., cuyas rectas intenciones se ponen de manifiesto en el hecho de querer oír el concepto de personas de opiniones políticas distintas de las del Gobierno, y darle acierto para llevar á buen término el grave asunto del Canal.

Aprovecho la oportunidad para reiterar á V. E. la expresión de mi más distinguida consideración, y para suscribirme de V. E. muy atento seguro servidor y patriota,

NICOLÁS ESGUERRA.



Bogotá, Febrero 15 de 1902

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores.

Señor:

El Ministro de Colombia en Wáshington comunica al Gobierno de la República que el Sr. Walker, Presidente de la *Isthmian Canal Commission*, le transcribió copia de un despacho dirigido de París al Sr. Jules Boeufre, Canciller de la Embajada de Francia, en que lo autoriza para ofrecer al Gobierno de los Estados Unidos el traspaso de la concesión de la Compañía del Canal de Panamá por la suma de \$ 40.000.000, y que el jefe de la Secretaría de la Dirección general de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, le hizo una visita oficial con el objeto de hacerlo sabedor de la mencionada propuesta y de averiguar si el Gobierno de Colombia autorizaría el traspaso de la concesión, y pide instrucciones sobre determinados puntos.

Con motivo de esta comunicación, el Gobierno tiene que resolver si concede ó no á la Compañía del Canal permiso para traspasar la concesión al Gobierno americano, y, en caso afirmativo, si debe dar instrucciones al Ministro de Colombia para celebrar un tratado con dicho Gobierno sobre la apertura del canal por Panamá.

El cuanto al primer punto, el artículo 21 del contrato prohíbe á la Compañía de una manera absoluta ceder sus derechos á

una nación ó Gobierno extranjero.

La Compañía del Canal, al solicitar del Gobierno permiso para ceder sus derechos al Gobierno de los Estados Unidos, lo que en realidad solicita es la modificación del contrato. Vigente el artículo 21, la Compañía no puede hacer la cesión, pues sería absolutamente nula, y el cesionario no adquiriría en virtud de ella derecho alguno. Por el solo hecho de la cesión, la Compañía perdería, conforme al artículo 22 del contrato, todos sus derechos. La Compañía, por sí sola, no puede hacer el traspaso que desea.

La cuestión está, pues, reducida á saber si le conviene á Colombia modificar el artículo 21 del contrato, modificación que sólo se puede hacer por acuerdo de las partes contratantes.

El móvil que la Compañía tiene para pedir la abrogación del artículo 21 del contrato, es salvar parte del capital invertido en las obras del Canal. Impotente para cumplir los compromisos contraídos para con el Gobierno, quiere ponerse á cubierto de un completo desastre. El Gobierno tiene interés en que se abra el canal y en que, por consiguiente, se haga cargo de la empresa quien sea capaz de llevarla á feliz término.

Mientras el Gobierno y la Compañía no se pongan de acuerdo en los términos en que deba ser suprimido el artículo 21 del

contrato, no hay objeto en que ni aquél, ni ésta, ni ambos, se dirijan al Gobierno de los Estados Unidos, bien para ofrecerle el traspaso del actual contrato como quiere la Compañía, bien para invitarlo á celebrar un tratado sobre el particular.

El Gobierno tiene derechos indiscutibles en la obra misma del canal y sus anexidades, en los edificios, máquinas, materiales, útiles y demás artículos destinados á la obra y á las tierras baldías que no estén pobladas y colonizadas. Aquella obra, esos materiales, esos útiles y esas tierras, con el privilegio y el derecho de usufructo del Canal, son las cosas que la Compañía ofrece ceder al Gobierno americano por \$ 40.000.000.

Las cosas que se quieren ceder no pertenecen exclusivamente á la Compañía. Esta ha roto el suelo, levantado edificios, puesto maquinaria, etc., con sus propios fondos y con el valor de las concesiones que le hizo el Gobierno. El contrato es oneroso y no de beneficencia.

Tratándose de enajenar la obra, en el estado en que se encuentra, á un Gobierno extranjero, el Gobierno colombiano tiene derecho legal para decidir si la cesión se hace ó no, y en caso afirmativo, para concurrir á la fijación del precio de ella. En este caso, el Gobierno y la Compañía forman una sola parte en la negociación. Ni aquel ni ésta la pue-

den llevar á cabo aisladamente.

Es, pues, cuestión previa que el Gobierno y la Compañía acuerden el precio de la cesión y la cuota que á cada uno corresponde en aquél. Este acuerdo se puede obtener por medio del Delegado que el Gobierno tiene en el Consejo de Administración de la Compañía; y una vez que se obtenga, será entendido que la negociación con el Gobierno americano será iniciada y conducida exclusivamente por el Ejecutivo de Colombia á quien la Compañía delegará al efecto todos sus poderes.

Si se adopta esta idea, convendría hacer saber al Gobierno de los Estados Unidos el propósito del de Colombia, y la buena voluntad que éste tiene de tratar con aquél, en el caso nada improbable de que llegue á un acuerdo con la Compañía sobre los puntos indicados.

En tanto que no se haga el arreglo con la Compañía, no hay necesidad, y menos hay urgencia, de dar instrucciones al Ministro de Colombia sobre los puntos que éste indica, pues ellas tendrán por objeto abrir una negociación que en el estado actual de las cosas el Gobierno no debe iniciar.

Dejo en éstos términos satisfecho el deseo que S. S. me manifestó de que diera por escrito la opinión que privadamente emití al Excmo. Sr. Vicepresidente de la República sobre el tema de

que trata esta carta, y con todo respeto me suscribo del Sr. Ministro muy atento servidor,

CLÍMACO IRIARTE.

XXXXXX

LEGACION DE COLOMBIA

WASHINGTON D. C.

Proyecto del Dr. Carlos Martínez Silva

QUE NO SE PRESENTÓ

~~-----~~

Proyecto de Tratado presentado por el infrascrito, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Colombia, sobre las bases formuladas por la Comisión del Canal Istmico, para la construcción de un canal interoceánico por la ruta de Panamá, y dirección de un ferrocarril, y en desarrollo del artículo 35 del Tratado de 1846 á 1848, vigente entre las dos naciones mencionadas.

ARTICULO I

El Gobierno de Colombia autorizará á la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar todos sus derechos, franquicias, propiedades y concesiones al Gobierno de los Estados Unidos, de manera que, una vez verificado dicho traspaso, el Gobierno de los Estados Unidos tenga un título claro y perfecto para abrir, administrar, manejar y proteger el canal que se construya por la actual ruta de Panamá, ó por cualquiera otra parte dentro del territorio de Colombia. En virtud de dicho

traspaso, el Gobierno de los Estados Unidos adquirirá todos los derechos de la nueva Compañía del Canal de Panamá, respecto de Colombia, y conforme á la ley de la respectiva concesión. Pero es entendido que Colombia se reserva todos sus derechos á las acciones privilegiadas en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, á que se refiere el artículo 4º del Contrato de 10 de Diciembre de 1890, las cuales acciones serán pagadas á la par por su valor nominal.

El Gobierno de Colombia conviene también en autorizar á la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar al Gobierno de los Estados Unidos todas sus acciones ó parte de ellas, en la empresa del ferrocarril de Panamá, ó la propiedad, derechos y privilegios de la mencionada Compañía del Ferrocarril, junto con todos los contratos de concesión concluidos entre Colombia y la dicha Compañía del Ferrocarril; y conviene asimismo en que la dicha Compañía (y los Estados Unidos como dueños de la Empresa) queden en adelante libres de todas las obligaciones inherentes á la mencionada concesión, excepto en cuanto al pago á su vencimiento de los bonos emitidos por dicha Compañía y que se hallen en circulación; siendo entendido que la compensación anual de seiscientos mil dollars (\$ 600,000) oro americano, de

que en adelante se hablará, comprende é incluye las obligaciones de la Compañía del Ferrocarril, con la excepción indicada.

ARTICULO II

El Canal á que se refiere el artículo anterior, destinado á comunicar los océanos Atlántico y Pacífico, tendrá la suficiente capacidad y profundidad para dar paso á los buques de mayor tonelaje y calado de los que se usan hoy en el comercio, extendiéndose la concesión hecha al Gobierno de los Estados Unidos para abrir el Canal; á la construcción de líneas férreas, telegráficas y telefónicas, y de todas aquellas obras auxiliares que puedan ser necesarias y convenientes para la construcción, conservación y manejo del mismo Canal.

ARTICULO III

Para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda ejercer los derechos y privilegios concedidos en los artículos precedentes, la República de Colombia concede á dicho Gobierno el uso de una zona de terreno, á lo largo del proyectado Canal, de cinco kilómetros de ancho á cada lado de la vía, medidos desde su línea central, por el término de cien años, que puede prorrogarse, á opción absoluta de los Estados Unidos, por períodos sucesivos é iguales; pero en este

caso, la compensación anual, de que adelante se hablará, aumentará, para cada período sucesivo, en una suma igual al tres por ciento, en cada caso, sobre la suma de la compensación correspondiente al período precedente.

Esta faja comprenderá el grupo de islas pequeñas en la bahía de Panamá, llamadas Perico, Naos y Flamenco, y también hasta diez brazas de agua en la bahía de Limón; pero de dicha faja quedarán excluidas las dos ciudades de Panamá y de Colón, por sus respectivos ejidos, conforme á las Ordenanzas vigentes del Departamento de Panamá, con derecho al uso, conjuntamente con la empresa del canal, de sus respectivos puertos. Esta concesión no invalidará los títulos ó derechos de los propietarios territoriales en la dicha faja de terreno é islas mencionadas; ni embarazará el uso de las vías públicas que comuniquen á Panamá y Colón con el resto del Departamento.

Todas las disposiciones del artículo 35 del Tratado de 1846 á 1848, celebrado entre las partes contratantes, seguirán aplicándose en toda su fuerza y vigor á las ciudades de Panamá y Colón y tierras accesorias, situadas dentro de la dicha zona, y el territorio en ella comprendido será neutral. El Gobierno de los Estados Unidos continuará garantizando aquella neutralidad y la soberanía de Colombia, como se

estipula en el mencionado artículo 35; y á fin de dar desarrollo á esta disposición y á las miras del Tratado, para asegurar la paz, la seguridad y el orden en dicho Canal, con sus obras auxiliares, y en favor de las personas y propiedades que de él se sirvan, se establecerá una comisión mixta por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, encargada de dictar y hacer cumplir los reglamentos sanitarios y de policía que deberán observarse en dichas ciudades.

ARTICULO IV

La República de Colombia autoriza al Gobierno de los Estados Unidos para construir y mantener, en cada una de las bocas y términos del proyectado canal, un puerto para los buques que de él se sirvan, con los faros necesarios y otros auxiliares para la navegación, y el Gobierno de los Estados Unidos queda autorizado para usar y ocupar, dentro de los límites de la zona señalada por esta Convención, aquellas partes de la línea costanera y de las tierras é islas adyacentes que sean necesarias para este objeto, incluyendo la construcción y conservación de tajamares, escolleras, dársenas, malecones, depósitos de carbón, muelles y otras obras apropiadas. La construcción y conservación de dichas obras será de cargo del Gobierno de los Estados Unidos; y los puertos, una vez estableci-

dos, cuyos límites se demarcarán con toda precisión, se declararán libres.

Para los efectos de este artículo, el Gobierno de los Estados Unidos se compromete á dar preferente atención y cuidado al mantenimiento de obras de desagüe, sanidad y aseo en el curso del Canal y de sus dependencias, con el fin de impedir la aparición ó desarrollo de epidemias y de promover su pronta cesación en caso de que aparezcan. A este efecto, el Gobierno de los Estados Unidos mantendrá hospitales en la línea del Canal y dotará á las ciudades de Panamá y Colón de los acueductos y obras de desagüe necesarias, con el objeto de impedir que dichas ciudades, por su proximidad á la ruta del Canal, vengán á ser focos de infección. El Gobierno de Colombia proveerá á la adquisición de los terrenos necesarios en las ciudades de Panamá y Colón con tal objeto, y el Gobierno de los Estados Unidos queda autorizado para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de aguas, por el término de cincuenta años, pasados los cuales, el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y Colón, excepto en cuanto á los gastos necesarios para la conservación de dichos acueductos.

ARTICULO V

La República de Colombia se compromete á no ceder ni arren-

dar á ningún Gobierno extranjero ninguna de las islas y puertos, que estén dentro de la bahía de Panamá ó en lugares adyacentes, ni sobre la costa Atlántica colombiana entre el río Atrato y el límite occidental del Departamento de Panamá, con el fin de establecer fortificaciones, estaciones navales, depósitos de carbón, puestos militares, diques ú otras obras que puedan entorpecer la construcción, conservación, manejo y libre uso del Canal y de sus obras auxiliares. A fin de dar eficacia á esta obligación, el Gobierno de los Estados Unidos prestará mano fuerte al de Colombia, llegado el caso, para impedir la ocupación de las mencionadas islas y puertos, garantizando la soberanía independiente é integridad de dicha parte del territorio nacional.

ARTICULO VI

La República de Colombia incluye en la precedente concesión el derecho, sin obstáculo, costo ó impedimento alguno, á la libre navegación y uso de las aguas del río Chagres y otras corrientes, lagos y lagunas, y de todas las vías fluviales, naturales ó artificiales, dentro de la jurisdicción y dominio de la República, en el Departamento de Panamá, que puedan ser necesarias ó convenientes para la construcción, conservación y manejo del Canal y de sus obras auxiliares, incluyendo el derecho de alzar y de bajar

los niveles de las aguas y de desviarlas, así como de rectificar y navegar cualquiera de dichas vías fluviales, lagos y lagunas. Todos los daños que se causen á las propiedades particulares por inundaciones, desviación de las aguas ó de cualquiera otra manera, provenientes de la construcción y servicio del Canal, se determinarán y apreciarán, en cada caso, por una Comisión mixta, nombrada por los dos Gobiernos, de Colombia y de los Estados Unidos, y se pagarán por el Gobierno de los Estados Unidos.

ARTICULO VII

El Gobierno de Colombia declara libres y francos en todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del Canal y las aguas de éste; de manera que no se cobrarán por el Gobierno de Colombia derechos de aduana, tonelaje, anclaje, fano, muelle, pilotaje, cuarentena, ó cualquiera otro impuesto ó derecho de ninguna clase sobre los buques que atraviesen el Canal ó que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos ó sean empleados por él, directa ó indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y manejo de la obra principal ó de sus auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación ó pasajeros de tales buques, por ser la intención de este Convenio que á todos los buques y su carga, empleados, tripulaciones

ó pasajeros, se les permita el uso y tránsito del Canal y de los puertos que á él conducen, sin estar sometidos á otros impuestos y derechos que á los que fijé el Gobierno de los Estados Unidos por el uso del Canal y de sus dependencias, derechos que en todo caso serán iguales para los buques de todas las naciones. Los puertos del Canal serán asimismo francos y libres para el comercio universal, y no se podrá cobrar en ellos derecho alguno, excepto sobre las mercancías destinadas á ser introducidas para el consumo del resto de la República ó del Departamento de Panamá y sobre los buques que toquen en los puertos de Panamá y de Colón y que no vayan con destino á atravesar el Canal. Los dichos puertos estarán, en consecuencia, abiertos para la importación; pero en ellos se establecerán las aduanas y resguardos que el Gobierno de Colombia juzgue convenientes para cobrar los derechos de introducción de los objetos destinados á otros puertos de la República, y para velar porque no se haga contrabando. El Gobierno de los Estados Unidos podrá servirse de los puertos situados en las dos extremidades del Canal, para el anclaje, reparación de buques, embarque, depósito, trasbordo y desembarque de las mercancías que vayan de tránsito, ó que se destinen al servicio del Canal.

ARTICULO VIII

No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el Canal; los buques que por él transiten, los remolcadores y buques al servicio del mismo Canal, sus almacenes, talleres, oficinas, habitaciones de obreros, fábricas de cualquiera naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras, propiedades ó efectos que pertenezcan á la empresa del Canal y que se necesiten para el servicio del mismo Canal y de sus dependencias, ya estén situadas dentro de las ciudades de Panamá y de Colón, ó en cualquier otro lugar autorizado por las disposiciones de este Tratado. Tampoco se podrán imponer contribuciones ó cargas de carácter personal de ninguna especie sobre los empleados, oficiales, trabajadores y demás individuos destinados al servicio del Canal y de sus dependencias.

ARTICULO IX

Es entendido que las líneas telegráficas y telefónicas que se establezcan para el servicio del Canal, podrán usarse, mediante arreglos equitativos, para el servicio público y privado, en conexión con las líneas de Colombia y de las demás Repúblicas del Continente y con las de las compañías de cables autorizadas para funcionar en los puertos y

territorio de dichas Repúblicas; pero los despachos oficiales del Gobierno de Colombia y de las autoridades del Departamento de Panamá no pagarán, por el servicio de dichas líneas derechos más altos que los que se cobren á los empleados del Gobierno de los Estados Unidos.

ARTICULO X

El Gobierno de Colombia permitirá la inmigración y el libre acceso á los terrenos y talleres de la empresa del Canal, de todos los empleados y obreros, cualquiera que sea su nacionalidad, contratados para la obra del mismo Canal y de sus dependencias, con sus respectivas familias; y todas estas personas estarán libres y exentas del servicio militar en la República de Colombia.

ARTICULO XI

El Gobierno de los Estados Unidos podrá importar en todo tiempo á dicha zona del Canal, sin pagar derechos de aduana ó de cualquier otra especie, y sin limitación alguna, los buques, drogas, locomotoras, carros, maquinarias, herramientas, explosivos, materiales de construcción, provisiones de boca y otros artículos necesarios y convenientes para la excavación, conservación y manejo del Canal y de sus obras auxiliares; así como todos los abastos, medicinas, vestidos

y demás artículos necesarios y convenientes para los oficiales, empleados, mecánicos y obreros al servicio del Canal y para sus respectivas familias, dentro de la zona mencionada. Si algunos de dichos artículos se destinaren al consumo fuera de la zona, quedarán sometidos á los mismos derechos de importación ó de consumo que se cobren, conforme á las Leyes de Colombia ó á las Ordenanzas del Departamento de Panamá, sobre artículos semejantes ó iguales.

ARTICULO XII

El Gobierno de los Estados Unidos tendrá el derecho de mantener, en la referida zona del Canal, la fuerza de policía que sea necesaria para protegerlo y darle seguridad, así como para conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y demás personas que afluyan á la mencionada localidad por razón de los trabajos de la empresa, y para impedir que de allí se perturben la paz y el orden en el territorio adyacente. Los dos Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos acordarán los reglamentos necesarios y especiales, sanitarios y de policía, que habrán de ponerse en vigencia en dicha zona para los fines indicados, así como al de la captura y entrega de los criminales á las autoridades respectivas; y los empleados ó agentes de po-

licía del Gobierno de los Estados Unidos conocerán, por delegación del Gobierno de Colombia, de las contravenciones á dichos reglamentos, y harán eficaces las resoluciones que para tales casos se dicten, aplicando las penas correspondientes; pero en todos aquellos casos en que sean parte ciudadanos colombianos, éstos tendrán derecho de apelar ante la Comisión mixta de que trata el artículo III.

ARTICULO XIII

De conformidad con la última parte del precedente artículo, y en los mismos términos, se dictarán reglamentos y procedimientos especiales y se nombrarán empleados, también especiales, por el Gobierno de los Estados Unidos, para decidir sobre las controversias que se susciten respecto á los contratos que se celebren, relativos á la construcción y manejo del Canal y de sus obras y dependencias, así como para el juzgamiento y castigo de los delitos que se cometan dentro de la dicha zona del Canal; pero en todos aquellos casos que no se refieran á meras infracciones de policía, y en que se ventilen intereses de personas ó entidades colombianas, en causas civiles ó criminales, podrá interponerse por éstas el recurso de apelación, para ante el Tribunal Superior de Panamá, en la forma y térmi-

nos que se determinarán posteriormente por ambas partes contratantes.

ARTICULO XIV

La obra del Canal con sus dependencias se declara de utilidad pública; y en consecuencia, el Gobierno de Colombia se compromete á expropiar, conforme á sus leyes, las tierras que sean necesarias para la construcción, conservación y manejo del mismo Canal. El pago de estas expropiaciones será de cargo del Gobierno de los Estados Unidos, tomándose en cuenta, para el avalúo de dichas tierras, el precio de ellas antes de principiarse los trabajos del Canal.

ARTICULO XV

La República de Colombia concede á los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la República abiertos al comercio, como lugares de refugio para cualesquiera buques empleados en la obra del Canal, y para todos aquellos que, hallándose en las mismas circunstancias de arribada forzada, vayan destinados á atravesar el Canal y necesitan anclar en dichos puertos. El Gobierno de Colombia no cobrará derecho alguno de tonELAJE ó de anclaje para dichos buques.

ARTICULO XVI

El Canal, una vez construído, y las bocas que le den entrada,

serán perpetuamente neutrales y estarán abiertos en iguales condiciones á los buques de todas las naciones, con tarifas uniformes de tonELAJE y demás derechos que puedan cobrarse conforme á este Tratado; todo de acuerdo con las estipulaciones del Tratado concluído el 18 de Noviembre de 1901 entre el Gobierno de los Estados Unidos y el de la Gran Bretaña, conocido con el nombre de Hay-Pauncefote.

ARTICULO XVII

El Gobierno de Colombia se reserva el derecho de pasar por el Canal sus buques, tropas y municiones de guerra, en todo tiempo, sin pagar derecho alguno. También tendrán derecho al libre tránsito por el Canal y por el camino de hierro auxiliar, los hombres destinados al servicio de la República de Colombia, ó al del Departamento de Panamá, ó al servicio de la policía, con el objeto de atender á la seguridad exterior ó á la conservación del orden público, con sus equipajes, pertrechos, armamento y vestuarios.

ARTICULO XVIII

El Gobierno de los Estados Unidos tendrá pleno derecho y autoridad para dictar y hacer efectivos los reglamentos necesarios para el uso del Canal, de los puertos que á él den entrada

y de sus obras auxiliares, y para fijar las tarifas sobre los buques y su carga y sus pasajeros, conforme á lo dispuesto en el artículo xvi.

ARTICULO XIX

Las tierras baldías concedidas á la Compañía Nueva del Canal de Panamá en virtud de las estipulaciones contenidas en el artículo iv de su concesión y adquiridas por los Estados Unidos por obra del traspaso de los derechos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá á los Estados Unidos, y que se hallen situadas fuera de la zona, serán poseídas, conservadas, transferidas y consideradas en todo respecto como si pertenecieran á individuos ó asociaciones privadas, sometidas á las leyes de Colombia y regidas por ellas, sin que los Estados Unidos puedan pretender ni ejercer derecho alguno de soberanía sobre dichas tierras.

ARTICULO XX

Si, en virtud de cualquier tratado existente entre la República de Colombia y una tercera potencia, hubiere privilegios ó concesiones relativas á una vía interoceánica que favorezcan á dicha tercera potencia y que sean incompatibles con los términos del presente Convenio, la República de Colombia se compromete á cancelar ó modificar tal tratado en la forma debida, haciendo á la dicha tercera potencia la noti-

ficación del caso, dentro de cuatro meses, contados desde la fecha del canje de este Tratado, y si el supuesto tratado no tuviere cláusula de caducidad, la República de Colombia se compromete á procurar su modificación ó enmienda, de modo que no exista conflicto alguno con las estipulaciones aquí establecidas.

ARTICULO XXI

Los derechos y privilegios concedidos por la República de Colombia á los Estados Unidos en los precedentes artículos, se reputan libres de anteriores concesiones ó privilegios á otros gobiernos, corporaciones, sindicatos ó individuos; y en consecuencia, si ocurriere una reclamación cualquiera, con motivo de dichas concesiones y privilegios, los reclamantes acudirán al Gobierno de Colombia y no al de los Estados Unidos, para la indemnización ó arreglo á que hubiere lugar.

ARTICULO XXII

El Gobierno de Colombia renuncia á la participación que pudiera corresponderle en los productos futuros del Canal, fijados en el artículo xv del contrato con la Compañía Universal del Canal de Panamá; é igualmente renuncia desde ahora y para entonces á todos los derechos reservados en la misma concesión y que habían de corresponder á Colombia al espirar el término de

noventa y nueve años del privilegio concedido á la misma Compañía.

ARTICULO XXIII

Si llegare á ser necesario en algún tiempo el empleo de fuerza armada para la seguridad ó protección del Canal, ó de los buques que de él se sirvan, la República de Colombia se compromete á hacer uso de la fuerza necesaria para tal objeto, según las circunstancias; pero si el Gobierno de Colombia no pudiere atender á este compromiso debidamente, el de los Estados Unidos, con el consentimiento ó á solicitud del de Colombia, ó del Ministro de ella en Washington, ó de la autoridad local, civil ó militar, legalmente nombrada, empleará la fuerza indispensable para este solo objeto; y tan pronto como cese la necesidad, se retirará la fuerza empleada. En casos excepcionales, sin embargo, de peligro no previsto ó inminente para el dicho Canal ó para las vidas ó propiedades de las personas destinadas á los trabajos del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos queda autorizado para obrar en el sentido de su protección, sin necesidad del consentimiento previo del Gobierno de Colombia, al cual dará oportuno aviso de las medidas adoptadas con el objeto indicado.

ARTICULO XXIV

Los derechos y privilegios con-

cedidos á los Estados Unidos por los términos de esta Convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre el territorio dentro de cuyos límites habrán de ejercerse tales derechos y privilegios. El Gobierno de los Estados Unidos reconoce en un todo esta soberanía, y rechaza toda pretensión de menoscabarla de una manera cualquiera, ó de aumentar su territorio á expensas de Colombia ó de cualquiera de las Repúblicas de Centro ó Sur América; deseando por el contrario robustecer el poder de las Repúblicas en este Continente y promover, desarrollar y conservar su prosperidad é independencia.

ARTICULO XXV

El Gobierno de los Estados Unidos se compromete á completar los trabajos preliminares para la apertura del Canal y de sus obras auxiliares á la mayor brevedad posible; y dentro de dos años, contados desde el canje de este Tratado, comenzará la obra efectiva en el Canal mismo, el cual deberá estar abierto entre los dos océanos doce años después. En caso, sin embargo, de que se presenten dificultades y obstáculos en la construcción del Canal con que se hubiere tropezado, el Gobierno de Colombia prorrogará el término señalado en este artículo, en cuanto él sea justo y necesario, para la terminación del Canal.

ARTICULO XXVI

En reconocimiento y como compensación de los privilegios, derechos, exenciones, concesiones y facilidades de toda clase, otorgados ante el Gobierno de los Estados Unidos por el presente Convenio, no menos que por el exceso de gastos en el servicio público administrativo y militar del Departamento de Panamá, por la afluencia de trabajadores y pobladores en la línea del Canal y sus inmediaciones, dicho Gobierno se obliga á pagar al de Colombia, durante el término de esta Concesión, una anualidad de seiscientos mil dollars (\$ 600,000) oro americano, con el aumento fijado en la primera parte del artículo III, á contar desde el primero de Enero inmediato á la fecha del canje de este Tratado. De esta anualidad corresponderán cincuenta mil dollars (\$ 50,000) oro americano, desde que se empiecen en firme los trabajos del Canal, al Departamento de Panamá, con aplicación preferente á las obras de policía y salubridad pública de las ciudades de Panamá y de Colón.

ARTICULO XXVII

El presente Convenio, después de aprobado por los cuerpos legislativos de los dos países contratantes, se canjeará en Washington, dentro del término de un año, contado desde la fecha.

MEMORANDUM de puntos que deben incorporarse en una Convención entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, para la construcción de un Canal interoceánico por la vía de Panamá, dirección del Ferrocarril del mismo nombre y en desarrollo del artículo 35 del Tratado de 1846 á 1848, vigente entre las dos naciones, presentado por el infrascrito Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Colombia.

ARTICULO I

El Gobierno de Colombia autoriza á la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar á los Estados Unidos sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones ó parte de ellas en dicha Compañía, excepción hecha de las tierras baldías situadas fuera de la zona especificada en adelante, que les correspondan á una y otra empresa en la actualidad, las cuales volverán á poder de la República de Colombia. Pero es entendido que Colombia se reserva todos sus derechos á las acciones especiales en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá á que se refiere el artículo 4º del Contrato de 10 de Diciembre de 1890, las cuales acciones le serán pagadas por su valor nominal por lo menos.

La Compañía Nueva del Ferrocarril (y los Estados Unidos como dueños de la empresa) quedarán libres de las obligaciones de la concesión del Ferrocarril,

salvo en cuanto al pago, á su vencimiento, por la Compañía, de los bonos de la misma que se hallen en circulación.

ARTICULO II

Los Estados Unidos tendrán derecho exclusivo para excavar, construir, conservar, explotar, vigilar y proteger un Canal marítimo, del Atlántico al Pacífico, al través del territorio colombiano, y el dicho Canal tendrá la suficiente capacidad y profundidad para los buques de mayor tonelaje y calado que se usen hoy en el comercio; también tendrá los mismos derechos para construir, conservar, explotar, vigilar y proteger ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, canales, diques, represas, depósito de agua y demás obras auxiliares que sean necesarias y convenientes para la construcción, conservación, protección y explotación del Canal.

ARTICULO III

Para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda ejercer los derechos de que trata el artículo precedente, la República de Colombia concede á dicho Gobierno el uso de una zona de terreno, á lo largo del Canal que se abra, de cinco kilómetros de ancho á cada lado de la vía, medidos desde la línea central de ella, exceptuando las ciudades de Panamá y Colón; y en cuanto sea

necesario para la construcción, conservación y explotación del Canal, los Estados Unidos tendrán el derecho de usar y ocupar el grupo de islas denominadas Perico, Naos y Flamenco, como también la profundidad de diez brazas de agua en la bahía de Limón, medidas desde la terminación del Canal; pero ni las islas, ni las aguas dichas, se considerarán incluídas en la zona aquí definida, ni serán regidas por los reglamentos especiales aplicables á tal zona. Esta concesión durará por el término de cien años, prorrogables, á la opción de los Estados Unidos, por períodos de la misma duración y mediante el pago del canon que se expresará adelante. Esta concesión no invalidará los títulos ó derechos de los propietarios territoriales en la dicha faja de terreno, ni embarazará el uso de las vías públicas del Departamento. Todas las disposiciones del artículo 35 del Tratado de 1846 á 1848, celebrado entre las partes contratantes, seguirán rigiendo y se aplicarán en toda su fuerza á las ciudades de Panamá y Colón y tierras accesorias, situadas dentro de la dicha zona, y el territorio en ellas comprendido será neutral. El Gobierno de los Estados Unidos continuará garantizando aquella neutralidad y la soberanía de Colombia, según el citado artículo 35; y para dar desarrollo á esta disposición se creará una comisión mixta por los Gobier-

nos de Colombia y los Estados Unidos que dictará y hará cumplir los reglamentos sanitarios y de policía.

ARTICULO IV

Los derechos y privilegios concedidos á los Estados Unidos por los términos de esta Convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre el territorio dentro de cuyos límites habrán de ejercerse tales derechos y privilegios. El Gobierno de los Estados Unidos reconoce en un todo esta soberanía, y rechaza toda pretensión de menoscabarla de una manera cualquiera, ó de aumentar su territorio á expensas de Colombia ó de cualquiera de las Repúblicas de Centro ó Sur América; y desea, por el contrario, robustecer el poder de las Repúblicas de este Continente y promover, desarrollar y conservar su prosperidad é independencia.

ARTICULO V

La República de Colombia autoriza al Gobierno de los Estados Unidos para construir y mantener en cada una de las bocas y términos del proyectado Canal, un puerto para los buques que de él se sirvan, con los faros necesarios y otros auxiliares para la navegación; y el Gobierno de los Estados Unidos queda autorizado para usar y ocupar dentro de los límites de la zona señala-

da por esta Convención, aquellas partes de la línea costanera y de las tierras ó islas adyacentes que sean necesarias para este objeto, incluyendo la construcción y conservación de tajamares, escolleras, dársenas, malecones, estaciones carboneras, muelles y otras obras apropiadas. La construcción y conservación de dichas obras serán de cargo del Gobierno de los Estados Unidos; y los puertos, una vez establecidos, cuyos límites se demarcarán con toda precisión, se declararán libres.

Para los efectos de este artículo, el Gobierno de los Estados Unidos se compromete á dar preferente atención y cuidado al mantenimiento de obras de desagüe, sanidad y aseo en el curso del Canal y de sus dependencias, con el fin de impedir la aparición ó desarrollo de epidemias y de promover su pronta cesación en caso de que aparezcan. A este efecto, el Gobierno de los Estados Unidos mantendrá hospitales en la línea del Canal y dotará á las ciudades de Panamá y de Colón de los acueductos y obras de desagüe necesarias, con el objeto de impedir que dichas ciudades, por su proximidad á la ruta del Canal, vengán á ser focos de infección. El Gobierno de Colombia proveerá á la adquisición de los terrenos necesarios en las ciudades de Panamá y Colón con tal objeto, y el Gobierno de los Estados Unidos

queda autorizado para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de aguas, previo convenio con el Gobierno de Colombia, por el término de cincuenta años, pasados los cuales, el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y Colón, excepto en cuanto á los gastos necesarios para la conservación de dichos acueductos.

ARTICULO VI

La República de Colombia se compromete á no ceder ni arrendar á ningún Gobierno extranjero ninguna de las islas ó puertos que estén dentro de la bahía de Panamá ó en lugares adyacentes; ni sobre la Costa Atlántica colombiana entre el río Atrato y el límite occidental del Departamento de Panamá, con el fin de establecer fortificaciones, estaciones navales ó carboneras, puestos militares, muelles ú otras obras que puedan entorpecer la construcción, conservación, manejo, protección, seguridad y libre uso del Canal y de sus auxiliares. A fin de dar eficacia á esta obligación, el Gobierno de los Estados Unidos prestará mano fuerte al de Colombia, llegando el caso, para impedir la ocupación de las mencionadas islas ó puertos, garantizando allí la soberanía, independencia é integridad de Colombia.

ARTICULO VII

La República de Colombia in-

cluye en la precedente concesión el derecho, sin obstáculo, costo ó impedimento alguno, á la libre navegación y uso de las aguas del río Chagres y otras corrientes, lagos y lagunas, y de todas las vías fluviales, naturales ó artificiales, dentro de la jurisdicción y dominio de la República, en el Departamento de Panamá, que puedan ser necesarias ó convenientes para la construcción, conservación y manejo del Canal y de sus obras auxiliares, incluyendo el derecho de alzar y de bajar los niveles de las aguas y desviarlas, así como de rectificar y navegar cualquiera de dichas vías fluviales, lagos y lagunas. Todos los daños que se causen á las propiedades particulares por inundaciones, desviación de las aguas ó de cualquiera otra manera, provenientes de la construcción y servicio del Canal, se determinarán y apreciarán, en cada caso, por una Comisión mixta, nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, y se pagarán por el Gobierno de los Estados Unidos.

ARTICULO VIII

El Gobierno de Colombia declarará libres y francos en todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del Canal y las aguas de éste; de manera que no se cobrará por el Gobierno de Colombia derechos de aduanas, tonelaje, anclaje, faro, muelle, pilotaje,

cuarentena ó cualquiera otro impuesto ó derecho de ninguna clase sobre los buques que atraviesen el Canal ó que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos y sean empleadas por él directa ó indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y manejo de la obra principal ó de sus auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación ó pasajeros de tales buques; por ser la intención de este convenio que á todos los buques y su carga, empleados, tripulaciones ó pasajeros se les permita el uso y tránsito del Canal y de los puertos que á él conducen, sin estar sometidos á otros impuestos y derechos que á los que fije el Gobierno de los Estados Unidos por el uso del Canal y de sus dependencias, derechos que en todo caso serán iguales para los buques de todas las naciones. Los puertos del Canal, serán, asimismo, francos y libres para el comercio universal, y no se podrá cobrar en ellos derecho alguno, excepto sobre las mercancías destinadas á ser introducidas para el consumo del resto de la República ó del Departamento de Panamá y sobre los buques que toquen en los puertos de Panamá y de Colón y que no vayan con destino á atravesar el Canal. Los dichos puertos estarán, en consecuencia, abiertos para la importación; pero en ellos se establecerán las aduanas y resguar-

dos que el Gobierno de Colombia juzgue convenientes para cobrar los derechos de introducción de los objetos destinados á otras partes de la República, y para velar para que no se haga contrabando. El Gobierno de los Estados Unidos podrá servirse de los puertos citados en las extremidades del Canal, para anclaje, reparación de buques, embarque, depósitos, trasbordo y desembarque de las mercancías que vayan de tránsito, ó que se destinen al servicio del Canal.

ARTICULO IX

No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el Canal, á los buques que por él transiten, los remolcadores y buques al servicio del mismo Canal, ó sobre los ferrocarriles y trabajos auxiliares, sus almacenes, talleres, oficinas, habitaciones de obreros, fábricas de cualquiera naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras, propiedades ó efectos que pertenezcan á la empresa del Canal ó Ferrocarril, y que se necesiten para el servicio del mismo Canal ó Ferrocarril y de sus dependencias, ya estén situadas dentro de las ciudades de Panamá y de Colón, ó en cualquier otro lugar, autorizado por las disposiciones de esta Convención. Tampoco se podrán imponer contribuciones ó cargos

de carácter personal de ninguna especie sobre los empleados, oficiales, trabajadores y demás individuos destinados al servicio del Canal y sus dependencias.

ARTÍCULO X

Es entendido que las líneas telegráficas y telefónicas que se establezcan para el servicio del Canal, podrán usarse, mediante arreglos equitativos, para el servicio público y privado, en conexión con las líneas de Colombia y de las demás Repúblicas americanas y con las Compañías de cables autorizadas para funcionar en los puertos y territorios de dichas Repúblicas; pero los despachos oficiales del Gobierno de Colombia y de las autoridades del Departamento de Panamá, no pagarán por el servicio de dichas líneas, derechos más altos que los que se cobren á los empleados del Gobierno de los Estados Unidos.

ARTICULO XI

El Gobierno de Colombia permitirá la inmigración y el libre acceso á los terrenos y talleres de la empresa del Canal, de todos los empleados y obreros, cualquiera que sea su nacionalidad, contratados para la obra del mismo Canal y de sus dependencias, con sus respectivas familias, y todas estas personas estarán libres y exentas del servicio militar en la República de Colombia.

ARTICULO XII

El Gobierno de los Estados Unidos podrá importar en todo tiempo, á dicha zona del Canal, sin pagar derechos de Aduana ó de cualquiera otra especie, y sin limitación alguna, los buques, dragas, locomotoras, carros, maquinaria, herramientas, explosivos, materiales de construcción, provisiones de boca, y otros artículos necesarios y convenientes para la excavación, conservación y manejo del Canal y de sus obras auxiliares, así como todos los abastos, medicinas, vestidos y de más artículos necesarios y convenientes para los oficiales, empleados, mecánicos y obreros al servicio del Canal y para sus respectivas familias, dentro de la zona mencionada. Si algunos de dichos artículos se destinaren al consumo fuera de la zona y dentro de la República, quedarán sometidos á los mismos derechos de importación ó de consumo que se cobren, conforme á las leyes de Colombia ó á las Ordenanzas del Departamento de Panamá, sobre artículos semejantes ó iguales.

ARTICULO XIII

El Gobierno de los Estados Unidos tendrá la autoridad necesaria, en la referida zona del Canal, para protegerlo y darle seguridad, así como á los ferrocarriles y demás obras auxiliares, y para conservar el orden y la dis-

ciplina entre los trabajadores y personas que concurren á aquella región por motivo de los trabajos de la empresa. Los dos Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos acordarán los reglamentos necesarios para los fines indicados, así como para la captura y entrega de los criminales á las autoridades competentes.

También se acordarán reglamentos especiales, en la forma dicha, que establezcan las reglas y jurisdicción para decidir sobre las controversias que se susciten respecto de los contratos relativos á la construcción y manejo del Canal y sus obras y dependencias, así como para el juzgamiento y castigo de los delitos que se cometan dentro de la dicha zona del Canal.

ARTICULO XIV

Las obras del Canal, los ferrocarriles y sus auxiliares serán declarados de utilidad pública, y, en consecuencia, todas las tierras y aguas necesarias para la construcción, conservación y explotación del Canal y demás obras especificadas pueden ser expropiadas, de conformidad con las leyes de Colombia; pero la indemnización será determinada definitivamente y sin apelación por una Comisión mixta, nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos.

Las indemnizaciones que se

ñale la Comisión, por tales expropiaciones, serán pagadas por los Estados Unidos; pero el avalúo de tales tierras y la fijación de daños y perjuicios se fundarán por el valor que tenían antes de empezar los trabajos del Canal.

ARTICULO XV

La República de Colombia concede á los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la República, abiertos al comercio, como lugares de refugio para cualesquiera buques empleados en la obra del Canal, y para todos aquéllos que, hallándose en las mismas circunstancias en arribada forzada, vayan destinados á atravesar el Canal y necesiten anclar en dichos puertos. El Gobierno de Colombia no cobrará derecho alguno de tonelaje ó de anclaje sobre dichos buques.

ARTICULO XVI

El Canal, una vez construído, y las bocas que le den entrada, serán perpetuamente neutrales, y estarán abiertas en iguales condiciones á los buques de todas las naciones, con tarifas uniformes de tonelaje y demás derechos que puedan cobrarse conforme á esta Convención; todo de acuerdo con las estipulaciones del Tratado concluído en 18 de Noviembre de 1901, entre el Gobierno de los Estados Unidos y el de la Gran Bretaña, conocido con el nombre de Hay-Pauncefote.

ARTICULO XVII

El Gobierno de Colombia tendrá derecho de trasportar por el Canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo y sin pagar derecho alguno. También tendrá derecho á libre tránsito por el Canal y el camino de hierro auxiliar, los hombres destinados al servicio de la República de Colombia, ó al del Departamento de Panamá, ó al servicio de la Policía, con el objeto de atender á la seguridad exterior ó á la conservación del orden público, con sus equipajes, pertrechos armamento y vestuarios.

ARTICULO XVIII

El Gobierno de los Estados Unidos tendrá pleno derecho y autoridad para dictar y hacer efectivos los reglamentos necesarios para el uso del Canal y ferrocarriles, de los puertos que á él le den entrada y de sus obras auxiliares, y para fijar las tarifas y derechos sobre los buques y su carga y sus pasajeros, conforme á lo estipulado en el artículo XVI.

ARTICULO XIX

Los derechos y privilegios concedidos á los Estados Unidos por esta Convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre las propiedades raíces que puedan adquirir los Estados Unidos por la traslación de los derechos de la Compañía nue-

va del Canal de Panamá que estén fuera de la zona referida.

ARTICULO XX

Si, en virtud de cualquier tratado existente entre la República de Colombia y una tercera potencia, hubiere privilegios ó concesiones relativas á una vía interoceánica que favorezcan á dicha tercera potencia, y que sean incompatibles con los términos de la presente Convención, la República de Colombia se compromete á cancelar ó modificar tal tratado en la forma debida, haciendo á la dicha tercera potencia la notificación del caso, dentro de cuatro meses, contados desde la fecha de esta Convención; y si tal Tratado no tuviere cláusula de caducidad, la República de Colombia se compromete á procurar su modificación ó enmienda, de modo que no exista conflicto alguno con las estipulaciones aquí establecidas.

ARTICULO XXI

Los derechos y privilegios concedidos, por la República de Colombia á los Estados Unidos en los precedentes artículos, se reputan libres de anteriores concesiones ó privilegios á otros gobiernos, corporaciones, sindicatos ó individuos; y en consecuencia, si ocurriere una reclamación cualquiera, con motivo de dichas concesiones y privilegios, los reclamantes acudirán al Gobierno

de Colombia y no al de los Estados Unidos para la indemnización ó arreglo á que hubiere lugar.

ARTICULO XXII

El Gobierno de Colombia renuncia á la participación que pudiera corresponderle en los productos futuros del Canal, fijados en el artículo xv del contrato con la Compañía Universal del Canal de Panamá, é igualmente renuncia, desde ahora y para entonces, á todos los derechos reservados en la misma concesión y que habrán de corresponder á Colombia al espirar el término de noventa y nueve años del privilegio concedido á la misma Compañía.

ARTICULO XXIII

Si llegare á ser necesario en algún tiempo el empleo de fuerza armada para la seguridad ó protección del Canal, ó de los buques que de él se sirvan, ó de los ferrocarriles y otras obras, la República de Colombia se compromete á hacer uso de la fuerza necesaria para tal objeto, según las circunstancias; pero si el Gobierno de Colombia no pudiere atender á este compromiso, debidamente, el de los Estados Unidos, con el consentimiento ó á la solicitud del de Colombia ó del Ministro de ella en Washington, ó de la autoridad local, civil ó militar, empleará la fuerza indispensable para este solo objeto; y tan pronto como cese la nece-

sidad, se retirará la fuerza empleada. En casos excepcionales, sin embargo, de peligro no previsto ó inminente para el dicho Canal ó para las vidas ó propiedades de las personas empleadas en el Canal, ferrocarriles y otras obras, el Gobierno de los Estados Unidos queda autorizado para obrar en el sentido de su protección, sin necesidad del consentimiento previo del Gobierno de Colombia, al cual dará inmediato aviso de las medidas con el objeto indicado. Y tan pronto como acudan fuerzas colombianas suficientes para atender al objeto indicado, se retirarán las de los Estados Unidos.

ARTICULO XXIV

El Gobierno de los Estados Unidos se compromete á completar los trabajos preliminares para la apertura del Canal y de sus obras auxiliares, á la mayor brevedad posible; y dentro de dos años, contados desde el canje de la ratificación de esta Convención, comenzará la obra efectiva en el Canal mismo, el cual deberá estar abierto al comercio entre los dos Océanos doce años después de los dos años citados. En caso, sin embargo, de que se presenten dificultades y obstáculos en la construcción del Canal, imposibles de prever ahora, en consideración á la buena fe con que haya procedido el Gobierno de los Estados Unidos, á la cuantía de los gastos ya hechos en

obra y á la naturaleza de las dificultades con que se hubiere tropezado, el Gobierno de Colombia prorrogará el término señalado en este artículo, hasta por doce años más, para la terminación del Canal.

ARTICULO XXV

Como precio ó canon del derecho de uso de la zona concedida en esta Convención por el Gobierno de Colombia al de los Estados Unidos, para la apertura del Canal, así como por la nuda propiedad del Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de dollars 250,000 oro, que Colombia deja de cobrar del mismo Ferrocarril, así como en compensación de los demás derechos, privilegios y exenciones otorgadas al Gobierno de los Estados Unidos y en consideración al aumento de gastos de Administración pública en el Departamento de Panamá, ocasionado por los trabajos de apertura del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos se obliga á pagar al de Colombia la suma de siete millones de pesos (\$ 7.000.000) oro americano, al canjearse esta Convención, una vez aprobada por los Cuerpos Legislativos de los dos países, y luego una cantidad anual, justa y equitativa, á contar desde el décimo cuarto año después de la fecha últimamente citada, que acordarán los dos Gobiernos contratantes tres años antes. Al fijar esta equitativa y razonable anua-

lidad se tendrá en cuenta el precio del usufructo actual del Ferrocarril, fuera del canon que se estipule por el uso de la zona y por los mayores gastos que Colombia haya de hacer, por razón de la apertura del Canal, en la administración de aquella parte de su territorio, y asimismo, el anticipo de siete millones de dollars (\$ 7.000.000) por los primeros catorce años, y la comparación de costos y condiciones con los de otra concesión que hubieran podido obtener los Estados Unidos.

Otro tanto se hará tres años antes de empezar cada período de prórroga de cien años de la concesión del uso.

Pero si, lo que no es de esperarse, las partes contratantes no pudieren ponerse de acuerdo en las épocas citadas para señalar la anualidad dicha, antes del segundo año anterior al en que empiecen á correr los plazos nombrados, se procederá á constituir por las partes contratantes, una Alta Comisión, compuesta de cinco miembros, dos nombrados por Colombia, dos por los Estados Unidos, y el quinto—que será el Presidente de la Comisión—será el Presidente en ejercicio del Tribunal de Paz de La Haya; y la determinación que dicha Comisión haga por mayoría de votos de la anualidad que ha de pagar al Gobierno de Colombia el de los Estados Unidos conforme á este artículo, será la que tenga carácter obligatorio

para ambas partes contratantes. Pero ninguna demora ni diferencia de opinión en fijar la citada anualidad, afectará ó interrumpirá el efecto de esta Convención por otros respectos.

ARTICULO XXVI

Si transcurridos cinco años desde la fecha de esta Convención, no se hubieren iniciado por los Estados Unidos las obras necesarias para la apertura del Canal; ó si cumplidos los doce años presupuestos para la obra y los doce de prórroga, según el artículo xxiv, no estuviere abierto al comercio el Canal, caducarán todas las concesiones otorgadas por este contrato y pasarán á ser pertenencia del Gobierno de la República de Colombia todas las obras principales y accesorias, maquinarias, propiedades y enseres que pertenezcan á la obra del Canal, así como recobrará también la misma República sus derechos actuales sobre el Ferrocarril de Panamá, sin obligación de devolver ninguna de las sumas que haya recibido de conformidad con esta Convención.

ARTICULO XXVII

Una vez firmada esta Convención por las partes contratantes, será sometida á la aprobación Legislativa, y se canjeará dentro del término de ocho meses contados desde esta fecha.

JOSÉ VICENTE CONCHA

COPIA TEXTUAL

de algunos artículos del Borrador del Departamento de Estado de los Estados Unidos para la modificación del Proyecto de Tratado relativo al Canal de Panamá, que se presentó al mismo Departamento por la Legación de Colombia el 31 de Marzo de 1902.

Julio 7: 1902.

BORRADOR

Los Estados Unidos de América y la República de Colombia, deseosos de asegurar la construcción de un Canal para buques que ponga en comunicación el Océano Atlántico con el Pacífico, y por cuanto el Congreso de los Estados Unidos expidió una ley, que fue sancionada el 28 de Junio de 1902, para alcanzar aquel objeto, copia de la cual se agrega á este instrumento, las Altas partes contratantes han resuelto á ese fin concluir una Convención, y en consecuencia han nombrado Plenipotenciarios suyos, á saber:

El Presidente de los Estados Unidos á . . . y el Presidente de la República de Colombia á . . . , quienes, después de comunicarse sus respectivos plenos poderes y de hallarlos en buena y debida forma, han ajustado y concluido los siguientes artículos:

ARTICULO I

El Gobierno de Colombia autoriza á la Compañía Nueva del

Canal de Panamá para vender y traspasar á los Estados Unidos sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, así como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones ó parte de las acciones de aquella Compañía; pero las tierras baldías situadas fuera de la zona que adelante se especifica, que hoy corresponden á las concesiones en ambas empresas, volverán á poder de la República de Colombia, con excepción de las propiedades que ahora posean dentro de Panamá ó Colón ó dentro de sus puertos ó estaciones terminales.

Pero es entendido que Colombia se reserva todos sus derechos á las acciones especiales en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, á las cuales se hace referencia en el artículo IV del contrato de 10 de Diciembre de 1890, cuyo valor nominal, por lo menos, deberá cubrirse totalmente; mas como tal derecho de Colombia existe solamente en su carácter de accionista de dicha Compañía, los Estados Unidos no quedan sometidos á obligación alguna, ni tampoco la asumen por esta cláusula.

La Compañía del Ferrocarril (y los Estados Unidos como dueños de la Empresa), quedarán libres de las obligaciones impuestas por la concesión del Ferrocarril, excepto en cuanto al pago á su vencimiento por la Compañía del Ferrocarril de los bonos no amortizados emitidos por ella.

ARTICULO II

Los Estados Unidos tendrán el derecho exclusivo, á perpetuidad, de excavar, construir, conservar, explotar, inspeccionar y proteger un canal marítimo con esclusas ó sin ellas, desde el Océano Atlántico hasta el Océano Pacífico, al través del territorio de Colombia, el cual Canal deberá tener suficiente profundidad y capacidad para buques del mayor arqueó y de mayor calado que hoy se ocupan en el comercio, y de aquéllos que razonablemente puedan más tarde navegar, así como también los derechos para la construcción, conservación, explotación, inspección y protección del Ferrocarril de Panamá y de las líneas de ferrocarril, telégrafos y teléfonos, canales, diques, presas y depósitos y demás obras auxiliares que fueren necesarias y convenientes para la construcción, conservación, protección y explotación del Canal.

ARTICULO III

A fin de que puedan los Estados Unidos ejercer los derechos y privilegios otorgados por las cláusulas anteriores, la República de Colombia concede á aquel Gobierno el uso y el dominio perpetuo de una zona de territorio á lo largo de la ruta del Canal que ha de abrirse, la cual zona será de 5 kilómetros de ancho sobre cada uno de sus costados,

midiendo de su línea central, é incluyendo en aquélla los canales auxiliares que no excedan de quince millas, contadas desde el canal principal, junto con diez brazas de agua en la bahía de Limón para prolongación del Canal, y por lo menos una legua marina medida desde el término medio de la línea del reflujo, desde cada extremo del Canal en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, respectivamente. En cuanto ello sea necesario para la construcción, conservación y explotación del Canal, los Estados Unidos tendrán el uso y ocupación del grupo de islas en la Bahía de Panamá, denominadas Perico, Naos, Culebra y Flamenco; mas no por esto se deberá entenderse que esas islas quedan dentro de la zona antes definida, ni regidas por las disposiciones especiales á ella aplicables.

Este privilegio no invalidará en modo alguno los títulos ó derechos de propietarios particulares en la zona territorial, ni altera los derechos de tránsito por los caminos públicos del Departamento; con tal que nada de lo que en este contrato se estipula haya de menoscabar, mudar ni restringir los derechos que en él se otorgan á los Estados Unidos.

Este privilegio no incluye las ciudades de Panamá ni de Colón sino en lo tocante á los terrenos y otras propiedades existentes en ellas, que actualmente son poseí-

das por la expresada Compañía del Canal y por la referida Compañía del Ferrocarril; pero todas las estipulaciones del Tratado de 1846 á 1848 entre las partes contratantes subsistirán y se aplicarán en todo su vigor á las ciudades prenombradas y á las tierras comunales accesorias y á las demás propiedades dentro de dicha zona. El territorio en esas localidades será neutral, y los Estados Unidos continuarán garantizando la neutralidad de él y la soberanía de Colombia sobre él al tenor del ya mencionado artículo 35 del referido tratado.

Para cumplimiento de esta última estipulación se creará una comisión mixta por el Gobierno de Colombia y el de los Estados Unidos, que dicte y haga cumplir reglamentos de higiene y de policía.

ARTICULO IV

Los derechos y privilegios otorgados á los Estados Unidos por los términos de esta Convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre el territorio dentro de cuyos límites han de ejercerse esos derechos y privilegios.

Los Estados Unidos admiten y reconocen esa soberanía y protestan no tener intención de estorbarla en ningún sentido, ni de ensanchar su territorio á expensas de Colombia ni de ninguna de las Repúblicas hermanas en la América Central ni en la Meridional,

sino antes bien, desean avigorar el poder de las Repúblicas en este Continente, y fomentar, desarrollar y conservar la prosperidad é independencia de ellas.

ARTICULO V

La República de Colombia autoriza á los Estados Unidos para construir y conservar á cada entrada y extremo del proyectado Canal un puerto para los buques que se sirvan de él, con faros adecuados y otras facilidades para la navegación, quedando autorizados para usar y ocupar dentro de los límites de la zona fijada en esta Convención, las partes de la línea de costa y de las tierras é islas adyacentes que fueren necesarias á tal objeto, inclusive la construcción y conservación de tajamares, diques, muelles presas, carboneras, docks y otras obras convenientes. Los Estados Unidos toman á su cargo la construcción y conservación de esa obra, corriendo con todos los gastos consiguientes. Una vez establecidos los puertos, se declararán libres y sus demarcaciones se fijarán de una manera clara y definida.

Para la efectividad de este artículo, los Estados Unidos prestarán especial atención y cuidado á la conservación de las obras de avenamiento, higiene y demás fines sanitarios á lo largo de la línea del Canal y de sus depen-

dencias, con el objeto de evitar la invasión de epidemias ó de asegurar la pronta detención de ellas en caso que aparezcan. A tal efecto, los Estados Unidos organizarán hospitales á lo largo de la línea del Canal y proveerán convenientemente ó harán que se provea á las ciudades de Panamá y Colón de los acueductos y obras de avenamiento necesarias para evitar que esas localidades se conviertan en focos de infección con motivo de la profundidad del Canal.

El Gobierno de Colombia asegura á los Estados Unidos ó á sus representantes, las tierras y derechos que se necesiten en las ciudades de Panamá y Colón para poner en práctica las mejoras enunciadas; y el Gobierno de los Estados Unidos ó sus representantes quedan autorizados para imponer y recaudar contribuciones de agua durante cincuenta años por el servicio prestado.

A la espiración de ese plazo será libre el uso del agua para los habitantes de Panamá y de Colón, con la limitación que fuere necesaria para la administración y conservación de dicho sistema fontanero, inclusive depósitos, acueductos y descargos.

ARTICULO VI

La República de Colombia conviene en no ceder ni arrendar á ningún Gobierno extranjero

ninguna de las islas ó puertos dentro de la Bahía de Panamá ó adyacentes á ella; ni tampoco en la Costa Atlántica de Colombia sobre el río Atrato y el Departamento de Panamá, para establecer fortificaciones, estaciones navales ó carboneras, puestos militares, docks ni otras obras que pudieran estorbar la construcción, conservación, explotación, protección, seguridad y libre uso del Canal y de sus obras auxiliares. A fin de que pueda Colombia cumplir esta estipulación, el Gobierno de los Estados Unidos se compromete á darle el apoyo material que requiera para evitar la ocupación de las islas y puertos, garantizando allí la soberanía, independencia é integridad de Colombia.

ARTICULO VIII

El Gobierno de Colombia declara libres para todo tiempo los puertos y cualquiera entrada del Canal, inclusive á Panamá y Colón y las aguas de ellos, de suerte que no se cobrarán por el Gobierno de Colombia derechos de Aduana, de tonelaje, de anclaje, de faro, de muelle, de pilotaje, de cuarentena, ni se impondrán por el Gobierno de Colombia otros derechos ó impuestos de especie alguna sobre los buques que usen del Canal ó pasen por él ó que pertenezcan á los Estados Unidos ó estén empleados por ellos directa ó indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y explotación de la obra principal ó de sus auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, la tripulación ó los pasajeros de esos buques; siendo el espíritu de esta Convención que á todos los buques y sus cargamentos, tripulaciones y pasajeros se les permita servirse del Canal y pasar por él y por los puertos que á él conducen, sin quedar sujetos á otras cargas ó imposiciones que los derechos y contribuciones que se establezcan por los Estados Unidos para el uso del Canal y otras obras, y siendo entendido que esas contribuciones y derechos habrán de ser iguales para los buques de todas las naciones.

Los puertos que conduzcan al Canal, inclusive Panamá y Colón, quedarán también libres para el comercio del mundo, y no se impondrán derechos ni impuestos sino sobre las mercancías destinadas á ser introducidas para el comercio del resto de la República de Colombia ó del Departamento de Panamá y sobre los buques que toquen en los puertos de Colón y de Panamá y que no pasen el Canal. Aunque tales puertos sean libres y estén abiertos á todos, el Gobierno de Colombia puede establecer en ellos las aduanas y resguardos que juzgue necesarios para recaudar derechos sobre las importaciones destinadas á la sección de Colombia y á evitar el contrabando. Los Estados Unidos tendrán

el derecho de servirse de los puertos en cada extremo del Canal, inclusive los de Panamá y Colón, como lugares de anclaje con el objeto de hacer reparos para cargar y descargar, depositar ó trasbordar cargamentos en tránsito ó destinados al servicio del Canal.

ARTICULO XIII

Los Estados Unidos quedan autorizados para proteger y asegurar el Canal, así como también los ferrocarriles y otras obras auxiliares y sus dependencias; para conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y otras personas que se congreguen en aquella región; y para dictar y ejecutar los reglamentos higiénicos y de policía que juzguen necesarios para la conservación del orden y de la salud pública en la misma localidad, y para proteger la navegación y el comercio por el Canal, por los ferrocarriles y demás obras y dependencias contra las intemperies y peligros.

Toda controversia tocante á la cuestión de soberanía de Colombia sobre la indicada zona, se decidirá exclusivamente por los tribunales de esta República conforme á su Constitución y sus leyes.

Toda controversia relativa al Canal, al Ferrocarril y á las otras propiedades de los Estados Unidos y todas aquéllas en que sea parte algún ciudadano de los

Estados Unidos, lo mismo que todos los crímenes y delitos cometidos dentro de aquella zona se decidirán exclusivamente conforme á la Constitución y las leyes de los Estados Unidos por los tribunales judiciales que los Estados Unidos establezcan dentro de la misma zona, los cuales quedan debidamente autorizados para ello.

To la controversia entre ciudadanos de Colombia y ciudadanos de otra nación diferente de los Estados Unidos que se suscite dentro de esa zona, será decidida por una comisión mixta judicial nombrada por el Gobierno de los Estados Unidos y el de Colombia.

ARTICULO XXII

La República de Colombia renuncia y cede á los Estados Unidos la participación á que tuviera derecho en los futuros rendimientos del Canal, conforme al artículo 15 del Contrato de Concesión con la Compañía Universal del Canal de Panamá, y todos los derechos ó títulos de naturaleza pecuniaria derivados de esa concesión ó relativos á ella ó derivados de las concesiones á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ó relativos á ella ó á cualquier prórroga ó modificación de ella. Asimismo, renuncia, confirma y cede á los Estados Unidos, de hoy en adelante, todos los derechos y propiedades reservados en aquellas concesiones

que de otro modo hubieran de pertenecer á Colombia á la espiración ó antes de la espiración de los plazos de 99 años de los privilegios concedidos á tales Compañías, así como todo derecho, título ó acción que ella tenga hoy ó pueda tener en lo futuro á las tierras, al Canal, á las obras, propiedades y derechos poseídos por las mismas Compañías al tenor de los dichos privilegios ó de otro modo y adquiridos ó que se adquirieran por los Estados Unidos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá ó por su medio, inclusive las propiedades y derechos que por el transcurso del tiempo, por reversión ó de otro modo pudieran volver á la República de Colombia conforme á los contratos de concesiones con la Compañía Universal del Canal de Panamá, la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Compañía Nueva del Canal de Panamá. Los indicados derechos quedarán y quedan libres y redimidos de toda acción ó derecho eventual presente ó reversible que pudiera ejercitarse por Colombia, y en consecuencia el título de los Estados Unidos á ellos al efectuarse la compra que se proyecta por los Estados Unidos á la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en lo que toca á la República de Colombia, salvo los derechos de Colombia, especialmente asegurados al tenor de este Tratado.

ARTICULO XXIII

Si llegare á ser necesario en algún tiempo el empleo de fuerzas armadas para la seguridad y protección del Canal ó de los buques que de él se sirvieran, ó de los ferrocarriles y demás obras, los Estados Unidos tendrán derecho de usar de las fuerzas necesarias á ese propósito según las circunstancias del caso; y tan luego como haya cesado esa necesidad retirarán las fuerzas que se hayan empleado, dando inmediato aviso de las medidas adoptadas á ese fin, y tan luego como llegasen fuerzas colombianas suficientes á llenar el objeto indicado, se retirarán las de los Estados Unidos.

ARTICULO XXIV

El Gobierno de los Estados Unidos se compromete á terminar la construcción de las obras preliminares necesarias, junto con todos los trabajos auxiliares, dentro del menor término posible; y dentro de dos años contados desde la fecha del canje de las ratificaciones de esta Convención empezarán las principales obras del Canal, el que deberá quedar abierto al tráfico entre los dos Océanos dentro de los doce años posteriores á dicho período de dos años. No obstante, en caso de que se presenten dificultades ú obstáculos en la construcción del Canal, que al presente son imposibles de prever, en conside-

ración á la buena fe con que haya procedido el Gobierno de los Estados Unidos y á la gran suma de dinero gastado hasta entonces en los trabajos y á la naturaleza de las dificultades que se hayan presentado, el Gobierno de Colombia prorrogará los plazos estipulados en este artículo por doce años más para el remate de la obra del Canal. Mas, en caso de que los Estados Unidos, en cualquier tiempo, determinen hacer el Canal prácticamente al nivel del mar, entonces ese período se prolongará por otros diez años.

ARTICULO XXV

Como precio ó compensación por el derecho á usar de la zona concedida en esta Convención por Colombia á los Estados Unidos para la construcción del Canal, inclusive el derecho de propiedad sobre el Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de \$ 250,000 en oro que Colombia cesa de recibir del expresado ferrocarril, y también como compensación por otros derechos, privilegios y exenciones otorgadas á los Estados Unidos y en consideración al aumento en los gastos administrativos del Departamento de Panamá consiguientes á la construcción del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos se compromete á pagar á Colombia la suma de (A ó B) A. \$ 7.000,000 en moneda

de oro de los Estados Unidos al canjearse las ratificaciones de este Contrato, una vez aprobado conforme á las leyes de los respectivos países, y también una renta anual, á perpetuidad, de cien mil pesos (dollars) en moneda de oro de igual especie, empezando catorce años después de la indicada fecha. Además, dejando á la República de Colombia opción absoluta y mediante notificación escrita con sesenta días de anticipación, hecha en cualquier día y cuando lo estime conveniente, después del canje de las ratificaciones de este contrato, se comprometen á anticipar y pagar de antemano á la misma República todos ó una parte de los contados anuales de la renta hasta el número total y hasta el límite de treinta, deduciendo los intereses respectivos á esas sumas anticipadas á razón de tres por ciento anual.

Las estipulaciones de este artículo se tendrán como una adición á todas las otras ventajas que el presente contrato produce á Colombia.

(A ó B) B. \$ 10.000,000 en moneda de oro de los Estados Unidos al canjearse las ratificaciones de este tratado después de su aprobación al tenor de las leyes de los respectivos países, y una renta anual á perpetuidad de diez mil dollars en moneda de oro de igual especie, empezando catorce años después de la expre: la fecha.

Pero ningún retardo ni diferencia de opinión sobre este artículo afectará ni interrumpirá el completo cumplimiento y efecto de esta Convención bajo todos los otros respectos.

ARTICULO XXVI

Ningún cambio en el Gobierno ni en las leyes ni tratados con Colombia afectará, sin el consentimiento de los Estados Unidos, ningún derecho de los que ellos adquirieren por la presente Convención, ni conforme á ninguna estipulación contenida en los tratados entre los dos países que hoy existe ó que exista en lo futuro, tocante á la sujeta materia de esta Convención.

Si en lo futuro entrare Colombia á constituir parte de otro Gobierno ó en cualquiera unión ó Confederación de Estados de manera de refundir su soberanía ó la independencia en ese Gobierno, unión ó Confederación, los derechos de los Estados Unidos conforme á esta Convención no serán menoscabados ni perjudicados bajo ningún respecto.

ARTICULO XXVII

Las Comisiones mixtas de que tratan los artículos III, VII, XIV y XXV (¿—?) se constituirán como sigue:

El Presidente de los Estados Unidos nombrará dos personas, y el Presidente de Colombia nombrará otras dos, quienes pro-

cederán á dictar su decisión; pero en caso de desacuerdo de la Comisión (por estar igualmente divididos en cuanto á la conclusión), se nombrará por ambos Gobiernos un tercero, quien dictará la decisión. En caso de muerte, ausencia ó incapacidad de un comisionado ó tercero, ó en caso que omita, rehuse ó deje de funcionar, su puesto será llenado mediante nombramiento de otra persona, del modo indicado. Las decisiones pronunciadas por la mayoría de la Comisión ó por el tercero, serán definitivas.

ARTICULO XXVIII

Esta Convención, una vez firmada por las partes contratantes, se someterá á ratificación conforme á las leyes de los respectivos países y será canjeada dentro del término de ocho meses contados desde esta fecha.

COPIA TEXTUAL

del Contra-Proyecto presentado por el Gobierno de los Estados Unidos para la modificación del Proyecto de Tratado relativo al Canal de Panamá, que se presentó en Washington al Departamento de Estado por la Legación de Colombia, el 31 de Marzo de 1902.

~~CONF.~~

CONTRAPROYECTO

Julio 17 de 1902.

Los Estados Unidos de América y la República de Colombia

deseosos de asegurar la construcción de un Canal para buques, que ponga en comunicación el Océano Atlántico con el Pacífico, y por cuanto el Congreso de los Estados Unidos expidió una ley que fue sancionada el 28 de Junio de 1902, para alcanzar aquel objeto, copia de la cual se agrega á este instrumento, las Altas partes contratantes han resuelto á ese fin concluir una Convención, y en consecuencia han nombrado Plenipotenciarios suyos, á saber:

El Presidente de los Estados Unidos á....., y el Presidente de la República de Colombia á....., quienes, después de comunicarse sus respectivos plenos poderes y de hallarlos en buena y debida forma, han ajustado y concluido los siguientes artículos.

ARTICULO I

El Gobierno de Colombia autoriza á la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar á los Estados Unidos sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, así como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones ó parte de las acciones de aquella Compañía; pero las tierras baldías situadas fuera de la zona que adelante se especifica, que hoy corresponden á las concesiones en ambas empresas, volverán á poder de la República de Colom-

bia, con excepción de las propiedades que ahora posean dentro de Panamá ó Colón ó dentro de sus puertos ó estaciones terminales.

Pero es entendido que Colombia se reserva todos sus derechos á las acciones especiales en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá á las cuales se hace referencia en el artículo iv del contrato de 10 de Diciembre de 1890, cuyo valor nominal, por lo menos, deberá cubrirse totalmente; más como tal derecho de Colombia existe solamente en su carácter de accionista de dicha Compañía, los Estados Unidos no quedan sometidos á obligación alguna, ni tampoco la asumen por esta cláusula.

La Compañía del Ferrocarril (y los Estados Unidos como dueños de la Empresa), quedarán libres de las obligaciones impuestas por la concesión del Ferrocarril, excepto en cuanto al pago á su vencimiento por la Compañía del Ferrocarril de los bonos no amortizados emitidos por ella.

ARTICULO II

Los Estados Unidos tendrán el derecho exclusivo, á perpetuidad, de excavar, construir, conservar, explotar, inspeccionar y proteger un Canal marítimo con exclusas ó sin ellas, desde el Océano Atlántico hasta el Océano Pacífico, al través del territorio de Colombia, el cual Canal

deberá tener suficiente profundidad y capacidad para buques del mayor arqueo y de mayor calado que hoy se ocupan en el comercio, y de aquellos que razonablemente puedan más tarde navegar, así como también los derechos para la construcción, conservación, explotación, inspección y protección del Ferrocarril de Panamá y de las líneas de ferrocarril, telégrafos y teléfonos, canales, diques, presas y depósitos y demás obras auxiliares que fueren necesarias y convenientes para la construcción, conservación, protección y explotación del Canal y ferrocarriles.

ARTICULO III

A fin de que puedan los Estados Unidos ejercer los derechos y privilegios otorgados por este tratado, la República de Colombia concede á aquel Gobierno el uso y dominio perpetuo de una zona de territorio á lo largo de la ruta del Canal que ha de abrirse, la cual zona será de cinco kilómetros de ancho sobre cada uno de sus costados midiendo de su línea central, é incluyendo en aquella los canales auxiliares que no excedan de quince millas, contadas desde el canal principal y demás obras junto con diez brazas de agua en la bahía de Limón, para prolongación del Canal, y por lo menos tres leguas marinas, medidas desde el término medio de la línea del res-
flujo, desde cada extremo del

Canal en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, respectivamente, en cuanto ello sea necesario para la construcción, conservación y explotación del Canal. Los Estados Unidos tendrán el uso y ocupación del grupo de islas en la Bahía de Panamá, denominadas Perico, Naos, Culebra y Flamenco; mas no por esto se deberá entender que esas islas quedan dentro de la zona antes definida, ni regida por las disposiciones especiales á ella aplicables.

Este privilegio no invalidará en modo alguno los títulos ó derechos de propietarios particulares en la zona territorial, ni altera los derechos de tránsito por los caminos públicos del Departamento; con tal que nada de lo que en este contrato se estipula haya de menoscabar, mudar ni restringir los derechos que en él se otorgan á los Estados Unidos.

Este privilegio no incluye las ciudades de Panamá ni de Colón sino en lo tocante á los terrenos y otras propiedades existentes en ellas, que actualmente son poseídas por la expresada Compañía del Canal y por la referida Compañía del Ferrocarril pero todas las estipulaciones del Tratado de 1846 á 1848 entre las partes contratantes, subsistirán y se aplicarán en todo su vigor á las ciudades prenombradas y á las tierras comunales accesorias y á las demás propiedades dentro de

dicha zona. El territorio de esas localidades será neutral, y los Estados Unidos continuarán garantizando la neutralidad de él y la soberanía de Colombia sobre él al tenor del ya mencionado artículo 35 del referido tratado.

Para cumplimiento de esta última estipulación se creará una comisión mixta por el Gobierno de Colombia y el de los Estados Unidos, que dicte y haga cumplir reglamentos de higiene y de policía.

ARTICULO VII

La Republica de Colombia incluye en la presente concesión el derecho, sin estorbo, costo ó impedimento á la inspección (*control*), uso y utilización general que en cualquier sentido se consideran necesarios para los Estados Unidos para gozar ellos de las concesiones y derechos á ellos otorgados por este tratado, de las aguas del río Chagres y de otros arroyos, lagos y lagunas, de todas las aguas navegables naturales y artificiales, y también á navegar todos los ríos, arroyos, lagos y otras vías acuáticas dentro de la jurisdicción y bajo el dominio de la misma Republica de Colombia, en el Departamento de Panamá dentro ó fuera de la referida zona que fueran necesarios ó adecuados para la construcción, conservación y explotación del Canal y sus canales auxiliares y otras obras y sin impuestos ó contribuciones

de ningún género; y levantar y bajar los niveles de las aguas y desviarlas, y encerrarlas y anegar cualesquiera tierras necesarias para el debido goce de dichas concesiones y derechos otorgados á los Estados Unidos; y para rectificar, construir y mejorar la navegación de tales ríos, corrientes, lagos y lagunas á costa de los Estados Unidos únicamente; pero esas vías acuáticas trabajadas por los Estados Unidos podrán usarse libres de impuestos y contribuciones para los ciudadanos de Colombia. Los Estados Unidos tendrán el derecho de servirse gratis del agua, piedra, arcilla, tierra, y otros minerales pertenecientes á Colombia en las propiedades públicas que ellos necesiten.

Todos los perjuicios que se causen á las propiedades particulares, por las inundaciones ó por la desviación de las corrientes, ó de otro modo, procedentes de la construcción ó explotación del Canal, se evaluarán y se determinarán en cada caso por una comisión mixta, nombrada por los gobiernos de los Estados Unidos y de Colombia; pero el valor de las indemnizaciones que se con venga será de cargo de los Estados Unidos únicamente.

ARTICULO VIII

El Gobierno de Colombia declara libres para todo tiempo los puertos y cualquiera entrada del

Canal, inclusive á Panamá y Colón y las aguas de ellos, de suerte que no se cobrarán por el Gobierno de Colombia derechos de Aduana, de tonelaje, de anclaje, de fardo, de muelle, de pilotaje, de cuarentena, ni se impondrán por el Gobierno de Colombia otros derechos ó impuestos de especie alguna sobre los buques que usen del Canal ó pasen por él ó que pertenezcan á los Estados Unidos ó estén empleados por ellos directa ó indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y explotación de la obra principal ó de sus auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, la tripulación ó los pasajeros de esos buques; siendo el espíritu de esta Convención que á todos los buques y sus cargamentos, tripulaciones y pasajeros se les permita servirse del Canal y pasar por él y por los puertos que á él conducen, sin quedar sujetos á otras cargas ó imposiciones que los derechos y contribuciones que se establezcan por los Estados Unidos para el uso del Canal y otras obras, y siendo entendido que esas contribuciones y derechos habrán de ser iguales para los buques de todas las naciones.

Los puertos que conduzcan al Canal, inclusive Panamá y Colón, quedarán también libres para el comercio del mundo, y no se impondrán derechos ni impuestos sino sobre las mercancías destinadas á ser introducidas para el

comercio del resto de la República de Colombia ó del Departamento de Panamá y sobre los buques que toquen en los puertos de Colón y de Panamá y que no pasen el Canal. Aunque tales puertos sean libres y estén abiertos á todos, el Gobierno de Colombia puede establecer en ellos las aduanas y resguardos que juzgue necesarios para recaudar derechos sobre las importaciones destinadas á la sección de Colombia y á evitar el contrabando. Los Estados Unidos tendrán el derecho de servirse de los puertos en cada extremo del Canal, inclusive los de Panamá y Colón, como lugares de anclaje con el objeto de hacer reparos para cargar y descargar, depositar ó trasbordar cargamentos en tránsito ó destinados al servicio del Canal.

ARTICULO XI

El Gobierno de Colombia permitirá la inmigración y el libre acceso á las tierras y talleres del Canal y de sus dependencias de todos los empleados y obreros sea cual fuere su nacionalidad, contratados para trabajar allí ó que soliciten colocación ó que de cualquiera manera tengan relaciones con el mismo Canal y sus dependencias con sus respectivas familias, y todas esas personas estarán libres y exentas del servicio militar de la República de Colombia.

ARTICULO XIII

Los Estados Unidos tendrán autorización para proteger y dar seguridad al Canal, á los ferrocarriles y otras obras auxiliares y dependencias y para conservar el orden y la disciplina entre los obreros y otras personas que se acumulen en aquella región, y para dictar y ejecutar los reglamentos de policía y de higiene que juzguen necesarios para el mantenimiento del orden y de la salud públicos en tal localidad y para proteger la navegación y el comercio al través del Canal, de los ferrocarriles y de otras obras y dependencias contra toda interrupción ó daño.

1º La República de Colombia puede establecer tribunales judiciales dentro de dicha zona, para la decisión, según las leyes, y sus procedimientos judiciales de las controversias que en seguida se mencionan.

Tales tribunales ó tribunal judicial establecidos con tal fin, por la República de Colombia, tendrán jurisdicción exclusiva en la zona para decidir las controversias entre ciudadanos de la República de Colombia, ó entre estos y ciudadanos de naciones extranjeras diferentes de los Estados Unidos.

2º Sin menoscabo de la soberanía general de Colombia sobre la expresada zona los Estados Unidos podrán establecer en ella tribunales que tengan jurisdicción para decidir las controver-

sias que luego se mencionan conforme á las leyes y procedimientos judiciales de los Estados Unidos.

Tales tribunales ó tribunal establecidos con ese fin por los Estados Unidos tendrán jurisdicción exclusiva sobre la expresada zona para decidir las controversias entre ciudadanos de los Estados Unidos y entre estos ciudadanos y ciudadanos de cualquiera otra nación diferente de la República de Colombia, así como todas las controversias originadas de la construcción, conservación y explotación del Canal, del Ferrocarril y de las otras propiedades y obras, ó relacionadas con todo ello.

3º Los Estados Unidos y Colombia se comprometen mutuamente á establecer en dicha zona tribunales judiciales que tengan jurisdicción civil, criminal ó de marina que se compongan de juristas nombrados por los dos gobiernos, los cuales tribunales tendrán jurisdicción para decidir las controversias que luego se mencionen, y todos los crímenes, delitos y faltas cometidas dentro de la propia zona, así como las causas marítimas, conforme á las leyes y procedimientos que luego se estipularán y declararán por ambos Gobiernos.

Estos tribunales mixtos tendrán jurisdicción exclusiva sobre dicha zona para decidir las controversias entre ciudadanos de los Estados Unidos y ciudada-

nos de Colombia, y entre ciudadanos de Naciones diferentes de Colombia y de los Estados Unidos, así como los crímenes, delitos y faltas cometidos dentro de la propia zona y las cuestiones marítimas que allí se susciten.

4º Los dos Gobiernos convienen en fijar á su debido tiempo las leyes y procedimientos que hayan de regir en tales tribunales mixtos y que hayan de aplicarse sobre las personas y casos sobre los cuales el Tribunal tenga jurisdicción. Asimismo crearán los empleados principales y subalternos que fueren necesarios en esas oficinas, fijándoles sus facultades y deberes. Además, ajustarán en el tratado la conveniente cláusula para la persecución, aprehensión, encarcelamiento, arresto y entrega en la zona, de las personas acusadas de haber cometido crímenes, delitos y faltas fuera de la misma zona, y para la persecución, aprehensión, encarcelamiento, arresto y entrega dentro de la misma zona de personas acusadas de crímenes, delitos y faltas cometidos dentro de ella.

ARTICULO XVI

El Canal, cuando esté construido, será perfectamente neutral, así como la entrada á él, y se abrirá según lo previsto en el ordinal 1 del artículo 3º y al tenor de las demás estipulaciones del tratado concluído el 18 de

Noviembre de 1901 entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña.

ARTICULO XXIII

Si llegare á ser necesario en algún tiempo, á fin de hacer efectiva la garantía de neutralidad ó inmunidad de bloqueo y del ejercicio de derechos ó actos de guerra, en la zona antedicha ó en una extensión de tres millas marítimas á cada extremo de la misma, de acuerdo con las reglas adoptadas por los Estados Unidos en el tratado concluído por ellos con la Gran Bretaña el 18 de Noviembre de 1901, ó á fin de cumplir eficazmente las obligaciones para con Colombia aquí contenidas, ó á fin de hacer efectiva, pronta y eficazmente, la seguridad y protección del Canal y sus dependencias, ó de los buques, cargas y personas que hagan uso de él, ó de los ferrocarriles y otras obras existentes en la zona referida ó pertenecientes á ella, los Estados Unidos tendrán derecho de emplear para ese objeto la porción de su fuerza armada que se requiera, según las circunstancias del caso, pero retirarán tales fuerzas total ó parcialmente no bien haya cesado la necesidad de su presencia. El Gobierno de los Estados Unidos dará inmediato aviso á Colombia de las medidas adoptadas para los fines indicados.

ARTICULO XXV

(Alternativa A)

Como precio ó compensación

por el derecho á usar de la zona concedida en esta Convención por Colombia á los Estados Unidos para la conclusión del Canal, inclusive el derecho de propiedad sobre el Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de \$ 250,000 en oro, que Colombia cesa de recibir del expresado ferrocarril, y también como compensación por otros derechos, privilegios y exenciones otorgados á los Estados Unidos y en consideración al aumento en los gastos administrativos del Departamento de Panamá consiguientes á la construcción del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos se compromete á pagar á Colombia la suma de \$ 7,000,000 moneda de oro de los Estados Unidos al canjearse las ratificaciones de este Contrato, una vez aprobado conforme á las leyes de los respectivos países, y también una renta anual, á perpetuidad, de cien mil pesos (dollars) en moneda de oro de igual especie, empezando catorce años después de la indicada fecha. Además, dejando á la República de Colombia opción absoluta y mediante notificación escrita con sesenta días de anticipación, hecha en cualquier día y cuando lo estime conveniente, después del canje de las ratificaciones de este contrato, se comprometen á anticipar y pagar de antemano á la misma República todos ó una parte de los contados anuales de la renta hasta el número total y

hasta el límite de treinta, deduciendo los intereses respectivos á esas sumas anticipadas á razón de tres por ciento anual.

Las estipulaciones de este artículo se tendrán como una adición á todas las otras ventajas que el presente contrato produce á Colombia.

Pero ningún retardo ni diferencia de opinión sobre este artículo afectará ni interrumpirá el completo cumplimiento y efecto de esta Convención bajo todos los otros respectos.

ARTICULO XXV

(Alternativa B)

Como precio ó compensación por el derecho á usar de la zona concedida en esta Convención por Colombia á los Estados Unidos para la construcción del Canal, inclusive el derecho de propiedad sobre el Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de \$ 250,000 en oro, que Colombia cesa de recibir del expresado ferrocarril, y también como compensación por otros derechos, privilegios y exenciones otorgados á los Estados Unidos y en consideración al aumento en los gastos administrativos del Departamento de Panamá consiguientes á la construcción del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos se compromete á pagar á Colombia la suma de \$ 10,000,000 en moneda de oro de los Estados Unidos al canjear-

se las ratificaciones de este tratado, una vez aprobado conforme á las leyes de los respectivos países, y también una renta anual, á perpetuidad, de \$ 10,000 en moneda de oro de igual especie, empezando catorce años después de la indicada fecha.

Las estipulaciones de este artículo se tendrán como una adición á todas las otras ventajas que el presente contrato produce á Colombia.

Pero ningún retardo ni diferencia de opinión sobre este artículo afectará ni interrumpirá el completo cumplimiento y efecto de esta Convención bajo todos los otros respectos.

DICTAMEN

del Sr. Francisco Groot sobre el

MEMORÁNDUM Y NOTA

de 1º de Abril de 1902 de la Legación de Colombia en Washington

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores.

Correspondemos á los deseos de S. S. emitiendo nuestra opinión respecto del importante asunto sobre que versan el Memorándum y la nota de 1º de Abril próximo pasado, dirigidos de Washington por el Sr. Ministro de Colombia.

Apoyamos el concepto de la Legación de Colombia acerca de la impotencia de la Compañía francesa para llevar á cabo la

obra del Canal de Panamá; y consideramos que por ahora únicamente el Gobierno de los Estados Unidos de América podría llevar á feliz término esa empresa.

Disentimos de la Legación de Colombia:

1º En cuanto á que la Compañía nueva del Canal de Panamá, como poseedora del 98 por 100 de las acciones del Ferrocarril del mismo nombre, pudiera legalmente oponerse, al caducar su privilegio, á que otro empresario termine el Canal, fundándose en el artículo 2º del contrato celebrado en 1867, pues ya aquella estipulación surtió sus efectos: la Compañía del Ferrocarril consintió en que por la misma ruta de éste se abriera el Canal, recibió el precio de ello, y sus acciones figuran en el inventario de lo que entrara al dominio de Colombia al caducar la concesión de la Compañía del Canal. Los derechos actuales de la Compañía del Canal sobre el Ferrocarril son tan completos, como que el Sr. Ministro de Colombia, procediendo en ello sin duda de acuerdo con los actuales concesionarios del Canal, incluyó en el artículo 1º del Memorándum la venta y traspaso del Ferrocarril de Panamá al Gobierno de los Estados Unidos; y todos los derechos y acciones de la Compañía del Canal pertenecerán á Colombia al caducar la concesión del Canal;

2º En cuanto al próximo peligro de un movimiento de secesión en el Istmo si no se precipita la negociación proyectada con el Gobierno de los Estados Unidos, porque confiamos en el patriotismo de aquellos colombianos y porque la opinión pública en Panamá no concuerda del todo con el concepto del Sr. Ministro de Colombia en ese punto, según comunicación del Sr. General Albán, Jefe Civil y Militar de aquel Departamento, dirigida al Gobierno sobre la materia;

3º En cuanto á la urgencia de impedir que el Senado norteamericano adopte la vía de Nicaragua para la apertura del Canal, porque si ha llegado el momento de que los Estados Unidos necesitan el Canal interoceánico, éste se abrirá por Panamá, que fue la vía preferida por el Congreso Internacional reunido en París el 15 de Mayo de 1879, compuesto de lo más selecto entre los ingenieros, geógrafos, marinos y economistas del globo, en el cual se distinguieron los ingenieros norteamericanos, con cuyo voto, después de estudiar todos los proyectos sobre las diversas vías posibles, se adoptó la del Ferrocarril de Panamá, no obstante que ello implicaba la compra de esta empresa al precio que ella quisiera fijar, como en efecto sucedió, pagando diez y ocho millones de pesos por las acciones del Ferrocarril que, según cotización de Bolsa próximamente anterior,

no valían más de seis millones de pesos. Ahora, cuando pasa de mil seiscientos millones de francos lo gastado en la empresa del Canal de Panamá; cuando el avalúo reciente de las obras allí construídas sube á ciento nueve millones de pesos; cuando la preponderancia de los Estados Unidos con la adquisición de Filipinas y Cuba y Puerto Rico aleja el capital europeo, dejando á la empresa francesa en el dilema de perderlo todo ó cederle sus derechos por cuarenta millones de pesos; y cuando Colombia, en desarrollo de su política tradicional, está pronta á una alianza franca y perpetua con los Estados Unidos, no es de temer seriamente la competencia de la vía interoceánica por Nicaragua; vía de una extensión más que triple de la de Panamá, por terreno cenagoso y volcánico, que haría imposible el Canal á nivel requerido por las necesidades de la marina y del comercio universal, sin puertos como los de Colón y Panamá sobre ambos océanos, sujeto á vendavales terribles é inevitables. Y, si fuere que á los Estados Unidos no les conviniera todavía la apertura del Canal, por la competencia que hará á sus grandes vías férreas interoceánicas, y haya de esperar mayor desarrollo interno para asegurar la vida y prosperidad de aquellas otras empresas, resignémonos conque siga entreteniéndose al mundo con los proyectos por Ni-

caragua, pues de nada serviría que suplicáramos como Nicaragua y Costarrica, que se nos diese la preferencia, y esta solicitud no tendría otro resultado que el inaudito sacrificio del porvenir de Colombia, y

4º En cuanto al temor de una declaratoria, por el Gobierno de los Estados Unidos, de la caducidad del tratado de 1846; caducidad que les haría perder el precioso derecho de predominio sobre las demás naciones del globo, excepto Colombia, sobre el Istmo de Panamá, colocándolos en la odiosa posición de amenazantes usurpadores, contra la cual se erigiría el mundo entero. El costo de un amago de violencia sería enorme para los Estados Unidos aun suponiendo que al brindárenos la ocasión de poner la neutralidad del Istmo y la soberanía de Colombia allí al amparo de las potencias marítimas interesadas en ello, la usurpación fuera invencible; y todo esto aparte de lo que política y comercialmente perderían en sus relaciones con el resto de América por la necesidad que despertarían de oponerles defensa colectiva á la usurpadora absorción. Semejante usurpación sería no sólo antieconómica sino absurda, pues obligaría á los Estados Unidos á los ingentes desembolsos de la paz armada, porque así Europa como Asia y el resto de América verían en aquel país un enemigo de los intereses universales y un pe-

ligro al cual no tardarían en tratar de oponerle resistencia, pues es muy diversa la tranquila actitud ante el próspero desarrollo de una gran nación civilizada y que ofrece amplio campo á la libertad humana, á la abyecta pasividad en presencia de un ultraje á la justicia y de una amenaza colectiva a la independencia y soberanía de otras naciones. La temida usurpación del Istmo con fútiles pretextos cuando Colombia desea la alianza permanente con los Estados Unidos, y ese deseo está fundado en altos intereses comunes á ambos países, es inadmisibile aun como simple hipótesis, pues está en contradicción con los intereses políticos y comerciales de los Estados Unidos y con su historia contemporánea que exhibe el hecho de conceder autonomía á países cuya adquisición le ha costado sangre y oro en abundancia. En fin, aquella contingencia que podría dar por resultado que el Canal de Panamá fuera abierto bajo los auspicios de Europa con grandes ventajas para el porvenir de Colombia si la gran República norteamericana, desgraciadamente, hubiera de estar destinada á un suicidio por ambición, aun en el peor evento sería menos funesta que el sacrificio consentido bajo la sombra de una ilusión que aceleraría nuestra ruina sin dejar siquiera ilesa la dignidad de Colombia.

Pasamos á ocuparnos breve-

mente en el examen de algunos detalles del Memorándum presentado por el Sr. Ministro de Colombia y que el Sr. Secretario de Estado en Washington encontró *razonable y equitativo en su conjunto*. "aunque probablemente propondría algunas modificaciones antes de ponerlo en conocimiento del Senado;" y haremos de paso las indicaciones que cada punto nos sugiera.

El permiso del Gobierno de Colombia á la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar sus derechos al Gobierno de los Estados Unidos, no debe ser materia del contrato entre los dos Gobiernos. A la negociación de Colombia con el Gobierno de los Estados Unidos debe preceder la del permiso que Colombia conceda á la Compañía del Canal. El artículo 21 del contrato de concesión celebrado en 1878 prohibió absolutamente á los concesionarios ceder ó hipotecar sus derechos por ningún título á ninguna nación ó Gobierno extranjero; y el artículo 22 declaró que los concesionarios ó quien los represente perderán los derechos que adquirieren en los casos siguientes:

".....
4º Si faltan á las prescripciones del artículo 21." El Gobierno de Colombia ha hecho muy bien en estar atento á todo lo conexionado con el asunto; pero de ninguna manera deberá comprometerse con el Gobierno de

los Estados Unidos sin dejar previamente terminado todo arreglo con la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

La Compañía Nueva del Canal de Panamá perderá de hecho en favor de Colombia el Ferrocarril de Panamá así como todas las tierras, edificios, materiales, obras y mejoras que en el Canal y sus anexidades tuviere, si llevara á cabo la negociación con el Gobierno de los Estados Unidos sin el permiso del Gobierno de Colombia, pues no será aquel Gobierno, impuesto, como debe estarlo, del contrato que fija los derechos y obligaciones de la Compañía del Canal, quien desembolsaría los \$ 40.000,000 fijados como precio del negocio, sin tener á la vista el permiso del Gobierno de Colombia.

Podría ser base de la negociación para conceder el permiso á la Compañía del Canal el traspaso á Colombia de las acciones que posee del Ferrocarril de Panamá y el de las que aún subsisten por cuenta de accionistas norteamericanos, entendiéndose con éstos previamente la Compañía del Canal, pues la adquisición completa de la empresa del Ferrocarril para Colombia, pondría la República á cubierto de toda nueva pretensión, y aquello apenas representaría en efectivo algo como 25% de lo que la Compañía francesa recibirá del Gobierno de los Estados Unidos.

Si la Compañía del Canal re-

husare poner á Colombia en posesión inmediata de la empresa del Ferrocarril de Panamá, la exigencia de Colombia para conceder el permiso no debería bajar de \$ 10.000.000 en oro; y esto, después de que la empresa del Ferrocarril renuncie expresamente á toda pretensión de oponerse á la apertura del Canal por su propia ruta y por cualesquiera otras en territorio colombiano.

Por medio del Agente de Colombia en el Consejo administrativo de la Compañía Nueva del Canal de Panamá en París, y por todo otro conducto eficaz, deberá, en nuestro concepto, notificarse á aquella Compañía la resolución de mantener en suspenso toda negociación con el Gobierno de los Estados Unidos sobre la materia, hasta tanto que, aquí en Bogotá, y por un representante autorizado debidamente por aquella Compañía, no se hubiere celebrado y llevado á cabo el respectivo contrato entre ella y el Gobierno de Colombia para otorgar el permiso de traspasar sus derechos al Gobierno de los Estados Unidos; notificando á la Compañía del Canal la resolución de hacer efectivo lo estipulado en el artículo 22 del contrato de 1878.

La devolución de las tierras baldías concedidas á las Compañías del Ferrocarril y del Canal no sería efectiva sino por convenio expreso con dichas Compañías,

pues el Gobierno de los Estados Unidos no garantiza tal devolución. En el mismo caso se halla la estipulación de quedar libre Colombia de lo no devengado todavía por la anticipación de anualidades hecha por la Compañía del Ferrocarril.

La estipulación de prórroga de la concesión de cien en cien años á la opción de los Estados Unidos, es sumamente onerosa para Colombia. El Gobierno de los Estados Unidos en el tratado celebrado en 1870 sobre el asunto, conformábase con una concesión por cien años, y al vencimiento de ese término, el Canal y todas sus anexidades pasarían á ser propiedad exclusiva de Colombia.

Muy bien que aproveche Colombia la oportunidad de obtener para las Repúblicas de Centro y Suramérica una garantía especial de que los Estados Unidos no aumentarán su territorio á expensas de ninguna de ellas; pero esa garantía no debe extenderse hasta impedir la defensa de Colombia en caso de hostilidad ó agresión proveniente de alguna de sus hermanas.

El Gobierno de Colombia no debe obligarse á proveer terrenos ó propiedades de terceros de que llegue á necesitar la empresa del Canal ó alguna de sus anexidades.

La franquicia absoluta al Gobierno de los Estados Unidos para importar en todo tiempo á

la zona del Canal cuanto á bien tenga, sin limitación alguna, anula por completo la renta de Aduanas en el Istmo que otro artículo del Memorándum autoriza á establecer sobre la importación, y destruiría también la renta de consumos, de que vive el Departamento de Panamá. Tal estipulación presupone una compensación equitativa permanente del Tesoro de los Estados Unidos por esos dos ramos de ingreso de que privaría á Colombia, y en la progresión anual que aquellas rentas pudieran de otra manera alcanzar; pero de esta compensación prescinde el Memorándum.

La jurisdicción para decidir sobre controversias y para el juzgamiento y castigo de los criminales, no puede declinarse sin abdicar la soberanía.

La obligación de cancelar ó modificar todo tratado existente entre Colombia y otras potencias que se repute incompatible con los términos de la Convención que se celebre con el Gobierno de los Estados Unidos, es también demasiado grave y colocaría á Colombia en una situación humillante y expuesta á reclamaciones y á indemnizaciones á que no debe someterse.

El artículo XXI tiene todavía más funesto alcance. Admitiendo en la nota de nuestro Ministro en Washington que "la *Compañía del Ferrocarril tiene derecho á impedir la apertura del Canal*

ó de cobrar una indemnización que podría valer tanto como la suma que hoy exige la Compañía del Canal por sus derechos," el artículo XXI del Memorándum, exigido sin duda por el Secretario de Estado cuando confidencialmente se ocupó en el asunto, parece que estuviera calculado para ofrecer á la Compañía del Ferrocarril la ocasión de reclamar de Colombia tal vez mucho más de lo propuesto en artículo posterior como precio ó anticipación por todas las concesiones que haría el dueño y soberano del territorio por donde ha de realizarse la obra y por la cesión definitiva de la propiedad del Ferrocarril de Panamá, de la renta de esa empresa y de todos los derechos reservados sobre el Canal, á la participación en los productos de éste, cuya renuncia se establece en el artículo XXII.

Como precio ó canon de uso de la zona de seis millas de anchura en toda la extensión del Canal, así como por la nuda propiedad del Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de \$ 250,000 en oro que Colombia dejará de cobrar al mismo Ferrocarril, así como en compensación de los demás derechos, privilegios y exenciones, y en consideración al aumento de gastos de la Administración pública en el Departamento de Panamá, ocasionados por los trabajos de la apertura del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos pagará á

Colombia siete millones de pesos en oro al canjearse la Convención, una vez aprobada por los Cuerpos Legislativos de los dos países, y luego una cantidad anual, á contar desde el décimo-cuarto año, que acordarán los dos Gobiernos, y que comprenderá el precio de usufructo actual del Ferrocarril, fuera del canon que se estipule por el uso de la zona y por los mayores gastos que Colombia haya de hacer, por razón de la apertura del Canal en la Administración de aquella parte de su territorio. Teniendo en cuenta asimismo el anticipo de los \$ 7.000,000 por los primeros catorce años, y la comparación de costo y condiciones del Canal de Panamá con los de otra concesión que hubiera podido obtener los Estados Unidos. Otro tanto se hará tres años antes de empezar cada período de prórroga de cien años de la concesión del uso. Pero si los dos Gobiernos no pudieren ponerse de acuerdo en las épocas citadas para señalar la anualidad dicha, se constituirá una comisión compuesta de cinco miembros, dos nombrados por Colombia, dos por los Estados Unidos, y el quinto, que será el Presidente de la Comisión, será el Presidente en ejercicio del Tribunal de Paz de La Haya; y la determinación que dicha Comisión haga por mayoría de votos de la anualidad que ha de pagar al Gobierno de Colombia

el de los Estados Unidos, será la que tenga carácter obligatorio para ambas partes. La estipulación del artículo xxv que dejamos extractado, y que comprende cuanto Colombia obtendrá como precio de todos sus derechos actuales sobre las empresas del Ferrocarril y del Canal de Panamá, y por la cesión perpetua de aquellas empresas, de la zona de unas doscientas setenta millas cuadradas para el Canal que ha de dar paso á la marina universal y comunicación expedita y continua al comercio al través de los océanos, eliminando la gran barrera que en el centro de América se opone á la navegación rápida y directa desde Europa y Sur de Africa á las costas americanas del Pacífico y al continente asiático; es decir, por el uso perpetuo de la zona más preciosa del Globo y por propiedades avaluadas en ella recientemente por \$ 109.000,000 que con una espera hasta 31 de Octubre de 1910 pasarían á ser de Colombia, se nos daría lo que por un simple nuevo descuento de anualidades del Ferrocarril de Panamá podríamos obtener, y la esperanza de que el Presidente del Tribunal de Paz de La Haya cada cien años crea que debe concedérsenos alguna cosa anual en discusión con los comisionados de los Estados Unidos.

Por último, el artículo xxvii dice:

“Una vez firmada esta Con-

vención por las partes contratantes, será sometida á la aprobación legislativa, y se canjeará dentro del término de ocho meses contados desde la fecha."

No sería extraño que si el Gobierno aprobara tal Convención, aunque fuera como una base cualquiera de discusión para el Congreso, si por causa de la guerra que está devorando á Colombia, el Congreso no pudiera reunirse próximamente y el de los Estados Unidos sí aprobara inmediatamente aquel acto, se suscitarán cuestiones cuya gravedad salta á la vista. Tampoco sería extraño que el Congreso de Colombia, en presencia de estipulaciones tan inaceptables para el país, se pronunciara decididamente en contra de toda negociación sobre la materia con el Gobierno de los Estados Unidos y se le diera así ocasión á ese país de atropellar nuestro derecho, haciendo aparecer á Colombia como en oposición á una obra que requiere el progreso del mundo y en imposibilidad de llevarla á cabo y de dar garantías efectivas al tráfico universal. Y aun prescindiendo de consideraciones tan graves como las dos anteriores, el asentimiento del Gobierno á cláusulas tan distantes de lo que la Nación tiene derecho á esperar en justicia, le atraería acerbas censuras, pues alentaría la esperanza de los hombres de Estado de los Esta-

dos Unidos de conseguir por un precio insignificante lo que puede asegurar su predominio político y comercial en lo porvenir.

Desde luego que tampoco pretendemos que iniciada la negociación en desarrollo del persistente deseo de alianza franca con los Estados Unidos y de aunar los intereses de Colombia con los de los Estados Unidos en la empresa del Canal interoceánico, se rompiera ahora la negociación iniciada; lejos de eso, opinamos porque el Gobierno de Colombia, al manifestar al de los Estados Unidos la imposibilidad de aceptar como base de discusión para el Congreso el Memorándum aludido, lo invite á que envíe á Bogotá un representante suyo debidamente autorizado para tratar el asunto tan luego como llenada por la Compañía Nueva del Canal de Panamá la obligación que tiene de contratar con Colombia la adquisición del permiso para traspasar sus derechos, adquiriera el Gobierno de los Estados Unidos los derechos que pueda transmitirle la Compañía Francesa.

Dueños que sean los Estados Unidos de esos derechos por la suma de \$ 40.000.000 que tienen pactada, quedarán en vía de entenderse con Colombia para la reforma del contrato de manera de poder cumplirlo en armonía con las recientes obligaciones que á ese respecto han contraído

con la Gran Bretaña, y también porque es obvio que el Gobierno de los Estados Unidos en la empresa del Canal, no podría quedar en la posición de una compañía anónima de carácter puramente comercial, que es la que adquiriría al comprar á los franceses sus derechos actuales; y entonces sería la ocasión de discutir sobre terreno firme los derechos de Colombia para lo presente y para lo porvenir.

Eminentes estadistas colombianos han estimado que la posesión del Istmo y la hábil explotación de las empresas que han de radicarse allí, representa la más valiosa esperanza de Colombia: la Nación tiene conciencia de ello; y si á los Estados Unidos no les conviniere todavía la apertura del Canal de Panamá, tengamos la serenidad necesaria para verlos negociar con Nicaragua y aun seguir gastando anualmente algunos millones para entretener al mundo, que sí necesita ya urgentemente del Canal interoceánico. Quizás en ese caso, dentro de ocho años, cuando entremos en posesión de los derechos de la Compañía Francesa, ya sea tiempo para los Estados Unidos de tratar en firme con Colombia.

En nota reciente del Sr. Rodolfo Samper, agente de Colombia en el Consejo Administrativo de la Compañía del Canal en París, calcula que no menos de veinte millones de pesos en oro

debe exigirse por Colombia, de contado, á los Estados Unidos, y luego una anualidad de dos millones aumentada progresivamente con cien mil pesos por año, lo cual llegaría al fin de los noventa y nueve años de la concesión á doce millones por año; y ese cálculo lo funda en presupuesto sobre el tráfico actual y el probable progreso de dicho tráfico que, según las tarifas de la Compañía Francesa, llegará á producir el Canal una renta de cuarenta millones de pesos anuales á los noventa y nueve años: siendo de advertir que tal cálculo y presupuestos los toma el Sr. Samper de ingenieros y estadistas de primera clase en Europa.

Los Estados Unidos creerán estar en su derecho para regatear el precio, como lo hace el rico que negocia aprovechando las apuradas circunstancias de un atolondrado botarate á quien propone lo que jamás se atrevería á ofrecer por la misma propiedad á otro rico que negociara de igual á igual. Colombia desgraciadamente no ha sabido manejar sus grandes intereses económicos, y por ello se halla transitoriamente sumida en espantosa miseria, pero encierra en su seno elementos de vida y de progreso de primera clase y únicamente necesita de juicio para desarrollarlos, y así salir de las dificultades que la afligen.

Por el permiso del traspaso puede obtener inmediatamente

de la Compañía Francesa diez millones de pesos en oro, si no se deja impresionar con temores pueriles; y luégo del Gobierno de los Estados Unidos vendrían á Bogotá proposiciones que cambiaría por completo el aspecto de la cuestión.

Redactado por el que suscribe el presente informe, y no habiendo sido aceptado en alguna de sus partes por los Srs. Drs. D. Antonio José Uribe y D. Clímaco Iriarte, compañeros de comisión para el estudio del asunto, ellos informarán separadamente.

Soy de S. S.,

FRANCISCO GROOT.

Bogotá, Mayo 20 de 1901.

Sr. Director de EL COLOMBIANO.

Publicadas yá las objeciones al Memorándum que ha servido de base de discusión en Washington y hallándose aún por resolver todo lo referente á la negociación del Canal de Panamá con la Compañía Francesa y con el Gobierno de los Estados Unidos, es oportuno preparar la opinión en Colombia con cuanto conduzca á la mayor luz sobre el asunto.

Conviene recordar que el Gobierno de los Estados Unidos, cuando trató con el nuestro "la construcción y arreglo de un ca-

nal interoceánico" en el año de 1870, se obligó á pagar toda indemnización por propiedades particulares y la que hubiera de hacerse á la Compañía del Ferrocarril, si llegaba el caso, conforme al contrato aprobado por el Congreso en 15 de Agosto de 1867; pactó que su propia fuerza naval y militar destinada á proteger los trabajos, observaría las leyes que rigen en Colombia, y que sería de su cargo el costo de la fuerza colombiana que se destinara al mismo objeto; garantizó la soberanía política y jurisdicción de Colombia sobre el Canal y territorio adyacente; estipuló alianza con Colombia, siendo de cargo exclusivo de los Estados Unidos de América todo gasto de defensa del Canal, de sus dependencias y anexidades; reconoció á Colombia una participación de diez á cuarenta centavos por tonelada, que podría llegar á 10 por 100 del impuesto de tonelaje por el Canal, y \$ 2 por cada pasajero de cámara y \$ 1 por cada pasajero de cubierta que fuera transportado por el Canal, y además un porcentaje de los impuestos que estableciera *ad-valorem* sobre los cargamentos de los buques que hubieren de pasar por el Canal, así como por el uso de los diques, muelles, depósitos, puertos y demás obras anexas á él; lejos de pretender adquirir el Ferrocarril de Panamá se obligó el Gobierno de los Estados Unidos á comple-

tar á Colombia los \$ 250,000 en oro en cada año por la subvención que el Ferrocarril paga, si la empresa del Ferrocarril decaía por la competencia del Canal; los objetos destinados á la introducción y consumo en el país, sin exceptuar la zona del Canal, quedaban sujetos á los derechos y contribuciones que estableciera Colombia; cien años desde el día en que se abriera el Canal al comercio, hecho á todo costo por los Estados Unidos de América, duraría el privilegio; "y á la espiración de este término el dicho Canal, con todos sus accesorios, dependencias y anexidades, vendrán á ser de la absoluta propiedad y dominio de los Estados Unidos de Colombia, sin que para ello tengan que pagar indemnización de ningún género." (Artículo xx).

Este extracto de algunas de las cláusulas del Tratado celebrado con el Sr. Stephen A. Hurlbut, Plenipotenciario de los Estados Unidos, que, con modificaciones todavía mucho más favorables á Colombia, aprobó la Ley 97 de 1870, es suficiente para calcular lo que hoy debería exigirse después de hecha yá la tercera parte del Canal de Panamá con un gasto de más de mil seiscientos millones de francos, que adquirirá el Gobierno de los Estados Unidos por cuarenta millones de pesos; y cuando las actuales erupciones de los volcanes centro-americanos tienen casi fuera de discusión la vía de Nicaragua.

Cuando se creía posible la terminación del Canal por la Compañía Francesa, reputóse por muchos casi como crimen de lesa patria la insinuación de prepararnos á negociar sobre la materia con el Gobierno de los Estados Unidos. Hoy ha cambiado en Panamá la opinión, en vista de la imposibilidad manifiesta de la Compañía Francesa de concluir la obra, y, probablemente se combatirá allí con vehemencia toda demora en cerrar la negociación con aquel Gobierno, pues Panamá participa de la penuria general en que se halla Colombia, y de ello la redimirá, más que el provento nacional de la combinación que se pacte, el el gran movimiento comercial que habrá de despertar la actividad en los trabajos del Canal con la provisión de víveres para millares de jornaleros y de empleados, y más tarde para las tripulaciones y pasajeros de uno á otro hemisferio; y estas graves consideraciones podrán explicar, ya que no excusar, los temores de que las exigencias de Colombia induzcan á los norteamericanos, aunque sea por vía de amenaza coercitiva y de entretenimiento durante algún tiempo á adoptar la vía de Nicaragua.

Yo considero que este es el momento de arrostrarlo todo, inclusive la ley *ad hoc* expedida en el presente año por el Congreso de los Estados Unidos: la Compañía Francesa gastando ingen-

tes sumas en conservar las obras que dentro de ocho años pasarán á ser totalmente nuestras, es el mejor aliado de Colombia para obtener la más pronta adopción de la vía de Panamá por el Gobierno de los Estados Unidos; y ese mismo Gobierno, obligado como está á garantizar á Colombia sus derechos de soberanía y propiedad sobre el Istmo, y recientemente por el Tratado Hay-Pauncefote, á adquirir de Colombia, si ha de llevar á cabo el Canal por Panamá, lo que no podrá conseguir con el simple traspaso de la concesión vigente, traspaso que además sería nulo sin el consentimiento de Colombia, constituye todo ello un cúmulo de circunstancias tan favorables para Colombia, que sería imperdonable no aprovecharlas para salir de las dificultades fiscales, económicas y monetarias que la afligen.

La libre discusión que del asunto ha permitido el Gobierno aun antes de acabar de restablecerse el orden público, parece indicar que no contraerá compromiso alguno respecto del Canal, sino que dejará esta solución al Congreso; y como es posible que la repugnancia que se tenía en Panamá á tratar sobre ello con el Gobierno de los Estados Unidos, subsista en gran parte de la República según puede colegirse de las opiniones emitidas por varios miembros connotados de la Junta reunida en Palacio el 13 de

Febrero último, creo de necesidad generalizar la demostración de que nuestro actual Gobierno, al disponerse á tratar con el de los Estados Unidos lo referente al Canal de Panamá, sigue el lógico desarrollo de la política tradicional de Colombia, y con tal objeto remito á usted el estudio que presenté el 19 de Febrero.

Soy de usted afectísimo amigo y seguro servidor,

FRANCISCO GROOT.

Bogotá, Agosto 28 de 1902.

Sr. Director de EL COLOMBIANO.

Acabo de recibir carta del Sr. Dr. José Vicente Concha, Ministro Plenipotenciario de Colombia en Washington, de la cual me permito copiar el siguiente aparte:

“He tenido ocasión de ver su concepto en el asunto Canal de Panamá, y me ha llamado la atención por el tino y serenidad conque está tratada por usted allí tan importante cuestión, así como por la apreciación de datos sustanciales, que otras personas no han tenido para nada en cuenta, y sin lo cual, se corre el peligro de formar una opinión errada y de funestas consecuencias.”

El concepto á que se refiere el Sr. Dr. Concha es precisamente el que emití el 19 de Febrero último, y su autorizada opinión viene en oportunidad en apoyo

de mis ideas y á dar mayor interés á la publicación que de él había resuelto hacer.

Soy de usted afectísimo amigo y seguro servidor,

FRANCISCO GROOT.

Bogotá, Agosto 30 de 1902.

CONCEPTO

del Sr. Dr. Antonio José. Uribe en el asunto del Canal Interoceánico

Bogotá, 1° de Junio de 1902.

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores.

L. C.

S. S. me ha hecho el honor de elegirme, en asocio de los Sres. Dres. Francisco Groot y Clímaco Iriarte, para que estudie la delicada cuestión del Canal Interoceánico, á fin de dar al Gobierno un concepto razonado, acerca de lo que convenga al país en la negociación que sobre el Canal de Panamá inició hace algún tiempo, por orden de ese Ministerio, la Legación colombiana en Wáshington.

Yá el Sr. Dr. Groot rindió su informe; y supongo que lo propio ha de hacer en breve nuestro ilustrado compatriota el Dr. Iriarte.

Por lo que á mi toca, á fin de corresponder del mejor modo posible á la confianza que en mi deposita S. S., voy á emitir, en los términos más cortos que me sea dable, el concepto que sobre

tan grave asunto he formado, después de un examen detenido de todos los antecedentes de aquella cuestión, que es hoy la más grave, delicada y trascendental que debe resolver el Gobierno colombiano.

En mi opinión, para resolver convenientemente el negocio del Canal, es necesario, ante todo, estudiarlo con serenidad patriótica é inspirándose en los saludables principios de una política eminentemente práctica, sobre la base de la realidad de las cosas, abandonando la política de imaginación ó sentimental, que tantos estragos ha causado á la República, no sólo en los asuntos domésticos sino en los negocios internacionales.

Creo, además, fundado en lo que adelante se dirá, que esta es una cuestión que ha de resolverse pronto, planteándola tal como es en sí, sin esquivar responsabilidades, ineludibles para los hombres de Estado que tienen hoy á su cargo la decisión del punto. El sistema tan socorrido de los aplazamientos indefinidos, sería en este caso de los más perniciosos resultados.

El negocio del Canal puede reducirse á las tres cuestiones siguientes:

1ª ¿Es ó no de gran importancia para el presente y para el porvenir de la República el que el Canal se abra por la vía de Panamá?

2ª Reconocida esta grande im-

¿necesaria ó conveniencia ¿con qué entidad debe contratarse la apertura?

En el estado actual de las cosas, cómo debe dirigirse la negociación y sobre qué bases fundamentales se ha de celebrar el respectivo contrato?

Para mayor claridad, trataré separadamente cada una de estas cuestiones.

Acerca de la conveniencia de que el Canal se abra al través del istmo colombiano, parece que no queda la menor duda, y en apoyo de esto, puede citarse la dilatada y persistente labor de nuestros legisladores y diplomáticos, á fin de lograrlo, en virtud de privilegios otorgados, ora á individuos particulares, ora á compañías de distintas nacionalidades, ora á gobiernos extranjeros.

En efecto, yá desde 1835 el Congreso granadino expedía el Decreto de 27 de Mayo, por el cual se concedió privilegio á Carlos Barón de Thierry, "para la apertura de un canal fluvial que uniera los dos océanos por el Istmo de Panamá;" el 29 de Mayo de 1838 sancionó otro Decreto legislativo para conceder privilegio á varios ciudadanos granadinos y franceses; en Decreto de 1.º de Julio de 1842, excitó al Poder Ejecutivo para que convocase á los individuos que quisieran

hacer propuestas para optar un nuevo privilegio; el 18 de Julio 1851, se concedió éste por el Congreso á los Sres. Manuel Cárdenas y Florentino González para abrir un canal que pusiese en comunicación los mares Atlántico y Pacífico por el Atrato, y, en Decreto de la misma fecha, se hizo igual concesión á los Sres. Ricardo de la Parra y Benjamín Baggle, para comunicar los dos océanos, uniendo las aguas de los ríos Atrato y San Juan entre los paralelos 5.º y 6.º La Ley de 1.º de Junio de 1852 concedió privilegio á los Sres. Patricio Wilson, Juan Henderson y otros, para abrir el canal por el istmo del Darién, entre el golfo de San Miguel y la encenada de Caledonia. En las instrucciones dadas en 1843 por el Secretario de Relaciones Exteriores, Dr. Mariano Ospina, al Encargado de Negocios de la República en Inglaterra, D. Manuel María Mosquera, le ordenaba que promoviese las gestiones conducentes á que los gobiernos de la Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, Holanda y España se encargaran de la apertura del Canal de Panamá; el Decreto legislativo de 28 de Abril de 1855 hizo una concesión á los Sres. José Gooding y Ricardo Vanegas, para que abriesen el canal entre los paralelos 4.º y 8.º, uniendo las aguas del Atrato y sus afluentes con las que caen al Pa-

cífico; el 25 de Enero de 1865 se celebró un contrato para el mismo objeto con el apoderado del Sr. Henry Duestbury, contrato que improbo el Congreso colombiano por medio de la Ley 60 de 27 de Junio de 1866, en la cual dio al propio tiempo las bases que debían servir al Poder Ejecutivo para celebrar un contrato sobre apertura del Canal, y ordenó que tales bases se publicaran en los principales periódicos de Europa y Norteamérica, á fin de abrir una licitación sobre el asunto; el 14 de Enero de 1869 firmaron en Bogotá los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de Colombia, Dres. Miguel Samper y Tomás Cuenca, con el Ministro Residente de los Estados Unidos de América, Honorable Sr. Peter J. Sullivan, un Tratado entre los dos Gobiernos para la excavación de un canal que uniese el Océano Atlántico con el Pacífico, á través del Istmo de Panamá y Darién. El Congreso de aquel año no aprobó el referido Tratado, pero excitó al Poder Ejecutivo para que reanudase las negociaciones con el Gobierno Americano, á fin de que, de acuerdo con las reformas indicadas por el mismo Congreso, se celebrara un Tratado definitivo sobre la materia. Hízose así en efecto, y el veintiséis de Enero de 1870 se firmó el nuevo Tratado en Bogotá, por los Plenipotenciarios colombianos Dres. Justo Arosemena y Jacobo

Sánchez, y el entonces Ministro de los Estados Unidos de América, Honorable Sr. Stephen A. Hulburt. Discutido este Tratado en la inmediata reunión de las Cámaras legislativas, se aprobó con algunas reformas, y llegó así á ser la ley colombiana número 97 de 8 de Julio de 1870. A pesar de las gestiones de nuestra Legación en Washington, el Senado Americano no llegó á tomar en consideración aquel Tratado, por lo cual el Congreso de Colombia expidió la Ley 33 de 1876, á fin de autorizar al Poder Ejecutivo para negociar la apertura del Canal sobre las bases que la misma ley contiene y que fueron adoptadas en el contrato de 26 de Mayo del mismo año, celebrado por el Secretario de Relaciones Exteriores de la República, Dr. Manuel Ancizar, y el apoderado en Bogotá del General Etienne Türr, el cual contrato no se llevó á efecto, pero dio lugar al que se celebró en Bogotá por el General Eustorgio Salgar, Secretario de Relaciones Exteriores de Colombia, y el Sr. Lucien N. B. Wiese apoderado de la Compañía Francesa del Canal Interoceánico, contrato que se aprobó por la Ley 28 de 1878, y ha sido prorrogado por la Ley 107 de 1890, por la 91 de 1892, por el contrato de 4 de Abril de 1893 y por el Decreto Legislativo de 23 de 1900.

Esta larga enumeración de leyes, decretos y contratos forma

la historia de las negociaciones sobre el Canal colombiano, y patentiza el interés que los hombres de todos los partidos han mostrado en asegurar la apertura de aquella vía al través de nuestro territorio.

Si se tienen en cuenta, además, el desarrollo inmenso que adquirirán con la apertura del Canal las vastas, ricas y desiertas regiones á él inmediatas, no menos que el Departamento del Cauca, la opinión tan acentuada entre los habitantes del Istmo en favor de la negociación, y el provecho pecuniario que, ya en forma de pago en globo de una suma anticipada, ya en forma de una renta anual, puede obtenerse del concesionario; si se tienen en cuenta, repito, estas circunstancias, nadie vacilará en admitir que el Gobierno está en la imperiosa obligación de hacer toda clase de esfuerzos, y aun de sacrificios de otro orden, para lograr que el Canal se abra por el Istmo de Panamá, en las mejores condiciones posibles para la República.

No debe olvidarse tampoco que, siendo como es dueño Colombia de aquella garganta, la más adecuada para la apertura del Canal que debe unir los dos Océanos, entre sus deberes, como miembro de la sociedad de las naciones, está el de facilitar, hasta donde lo permita la integridad de su soberanía, la ejecución de esta obra, tan impor-

tante á los intereses del comercio y de la civilización del mundo.

II

Reconocida la conveniencia para Colombia de asegurar la apertura del Canal al través de su territorio; con qué entidad debe contratar la ejecución de tal obra?

Yá queda dicho que, no obstante los esfuerzos de nuestro Gobierno para obtener, merced á amplias concesiones, la realización del Canal, no ha sido posible durante los 67 años corridos desde la primera concesión hasta ahora.

En la actualidad sólo dos entidades se esfuerzan para llevar á cabo un Canal interoceánico, en la América: la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y el Gobierno de los Estados Unidos del Norte.

Por lo que hace á la Compañía Francesa, es preciso reconocer que élla, en su primera época, después de gastos enormes, logró hacer muy valiosos trabajos; pero impotente para concluir la obra, sufrió un fracaso absoluto y ruidoso. En la segunda época sus principales esfuerzos se han encaminado á obtener prórrogas sucesivas de la concesión y á traspasar ésta por un precio reducido, á fin de salvar parte siquiera de los muchos millones gastados, persuadida como está de la imposibilidad de conseguir

fondos suficientes para la conclusión del Canal.

Así las cosas, la única entidad, en el mundo, que hoy quiere, puede y necesita á un tiempo mismo abrir el Canal entre el Océano Pacífico y el Atlántico, es el Gobierno de los Estados Unidos de América

La historia de las gestiones hechas por este Gobierno para abrir un Canal Istmico, demuestra que, con la larga visión y con la sistemática persistencia de los hombres de Estado de aquel gran país, ha venido trabajando en este objeto desde principios del siglo pasado: parece que ya en 1825 Henry Clay instruíra á los Plenipotenciarios enviados por los Estados Unidos al Congreso de Panamá, para que obrasen en aquel sentido, y en 1839 la Cámara de Representantes excitaba al Presidente de la Unión para que abriese negociaciones sobre la materia. Actos posteriores de la diplomacia americana comprueban que jamás ha abandonado aquel propósito.

Pero si antes de la anexión de las islas Haway, de la política americana en relación con la política europea en el extremo Oriente y de la guerra con España en 1898, los estadistas americanos consideraban indispensable para el desarrollo del comercio de la Unión la apertura de un Canal interoceánico, á partir de aquellos trascendenta-

les sucesos políticos, el último de los cuales transfirió á los Estados Unidos el dominio de Puerto Rico y Filipinas y, cuando menos, el comercio de Cuba, la necesidad de la apertura del Canal ha llegado á ser para ellos indiscutible y premiosa.

De aquí el que el Presidente Mac Kinley, en su Mensaje del mes de Diciembre de 1898, excitara al Congreso á que expidiese algún acto en virtud del cual fuera posible proceder á la apertura de una vía acuática entre el Océano Atlántico y el Pacífico. De acuerdo con los deseos del Presidente, las Cámaras expidieron la Ley 189 de 3 de Marzo siguiente, por la cual se autorizó á aquél para nombrar una Comisión que determinara la ruta más práctica y factible á través del istmo americano para un Canal marítimo entre los dos Océanos, así como el costo para construirlo y ponerlo bajo la autoridad, administración y propiedad de los Estados Unidos.

El Gobierno, al propio tiempo que nombraba la Comisión técnica referida, la cual se constituyó en Wáshington el 15 de Julio de 1899, bajo la Presidencia del Almirante John G. Walker, entablaba negociaciones con el Embajador Británico, Lord Pauncefote, á fin de modificar ó abrogar el Tratado Clayton-Bulwer, de 1850, que impedía á los Estados Unidos obtener predominio exclusivo sobre un Canal