

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 instruíó 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

en el istmo americano, y discutía con los Gobiernos de Costa Rica, y Nicaragua las bases de un Tratado que permitiera al Gobierno de la Unión abrir el Canal por territorio de aquellas Repúblicas.

En este estado de cosas, parecía, obvio que el Gobierno Colombiano hiciera por su parte esfuerzos para evitar la apertura del Canal rival, encaminando al propio tiempo hacia el de Panamá la corriente de simpatías y de intereses creados hábilmente en favor de la otra vía, tanto más cuanto ya era notorio que la Compañía Francesa, impotente para llevar á cabo la obra, se esforzaba en trasferir sus derechos á una Compañía extranjera ó al Gobierno Americano.

Aquella fué la importante comisión que, en Enero del último año, se confió á nuestro Ministro en Washington, Sr. Dr. Carlos Martínez Silva, quien, con celo é inteligencia, por medio de sus gestiones diplomáticas ante el Gobierno Americano, y por la prensa ante la opinión pública, logró despertar en aquel país la idea de que, antes de autorizar la apertura del Canal por Nicaragua, convenia entablar negociaciones con el Gobierno Colombiano y con la Compañía Francesa, á fin de optar, en caso de ser preferible, por la vía de Panamá.

Aprovechando el tiempo que la Comisión ístmica debía emplear para rendir su último infor-

me al Gobierno Americano, y el indispensable para que el Gobierno Inglés tomara en cuenta las sustanciales modificaciones introducidas por el Senado Americano al primer Tratado Hay-Pauncefote, el Gobierno Colombiano debía hacer, é hizo dos cosas: en primer lugar, autorizar á su Ministro en Washington para que explorase el ánimo del Gobierno Americano y del Presidente de la Comisión ístmica, sobre lo que exigirían y prometerían á Colombia en caso de que se optase por la vía de Panamá, y para que, sin prometer nada concreto ó definitivo, sentase las bases preliminares de un arreglo entre los dos Gobiernos. Así lo hizo cumplidamente nuestra Legación. Debía el Gobierno en segundo lugar, en vista de las exorbitantes exigencias del Gobierno Americano, explorar el ánimo de los Gobiernos de Europa acerca de posibilidad que hubiese, ya de obtener que dichos Gobiernos hicieran en mejores condiciones el Canal de Panamá, ya de que, á lo menos, se prestasen á suscribir una garantía colectiva de neutralidad del Canal. Esta última labor, que debía fijar la actitud posterior del Gobierno Colombiano, se realizó interrogando á los Representantes de los Gobiernos europeos, ya en Bogotá, por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores, ya en Washington mismo, por medio de la Legación Colombiana, y

finalmente en Europa, por medio de los varios Diplomáticos de la República.

En un principio se abrigó la esperanza de que fuera posible obtener de los Gobiernos europeos alguna intervención favorable á Panamá, que sirviera de punto de apoyo al Gobierno de Colombia para poder discutir con más libertad las exigencias del Gobierno Americano. Hacíanlo creer así varias circunstancias: en primer lugar, la actitud de los Gabinetes de Londres y Madrid en las célebres notas de 1881 y 1882, en respuesta á la muy enfática de Mr. Blaine relativa al Canal de Panamá; en segundo lugar, la consideración de que las Potencias europeas podían tener interés en impedir el predominio americano sobre el futuro Canal istmico, como parecía revelarlo la prensa de aquel continente, temerosa de que los Estados Unidos adquiriesen preponderancia en el comercio de Oriente y de la América del Sur; en tercer lugar, la negativa del Gobierno Inglés á aceptar las enmiendas introducidas por el Senado Americano al Tratado Hay-Pauncefote y su evidente disgusto por la extraña actitud de aquella entidad al discutir tales enmiendas; y por último, el hecho de que, estando vinculados al Canal de Panamá tan cuantiosos intereses de ciudadanos de Francia, y hasta cierto punto, la gloria de aquella República, era

verosímil suponer que su Gobierno haría esfuerzos poderosos y eficaces en favor del Canal de Panamá.

Las investigaciones del Gobierno Colombiano en este sentido, hechas sobre la base de lo que queda expuesto, demostraron lo que luégo ha quedado en evidencia, es decir, que ninguno en el Viejo Mundo piensa hacer contrapeso al Gobierno de Wáshington en la tarea por éste emprendida de realizar en breve un canal al través del Istmo americano, y que el máximo de extraña garantía que sobre el particular existe hoy, son las estipulaciones del segundo Tratado Hay-Pauncefote, de 13 de Diciembre de 1901, que abroga el convenio Clayton Bulwer de 1850, y es ya ley entre las dos Altas Partes contratantes.

Esto demuestra, como se dijo atrás, que la única entidad en el mundo que hoy quiere, puede y necesita abrir un canal por el Istmo americano es el Gobierno de los Estados Unidos del Norte.

Ahora, para fijar la base del procedimiento en la parte política del asunto, me permito someter á la ilustrada consideración de S. S. el concepto de varios de los más eminentes estadistas colombianos que, desde 1870 y en diversas épocas, se han ocupado del problema.

Esto servirá para refutar la opinión, muy respetable sin duda, de los que hoy sostienen que

Colombia no debe de ninguna manera contratar la construcción del Canal con el Gobierno Americano.

En el informe que en 1869 rindieron al Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores los Plenipotenciarios Colombianos Doctores Miguel Samper y Tomás Cuenca, sobre el Tratado que estaban celebrando con el Ministro Sr. Sullivan, dicen lo siguiente, relativo al artículo 13 de dicho Tratado:

“Si se aceptase este artículo, los Estados Unidos quedarían autorizados para librarse de sus obligaciones traspasándolas á un ciudadano ó á una Compañía americana, lo cual anularía la principal ventaja que Colombia encuentra en la negociación, cual es la de que el Gobierno Americano se obliga á construir el Canal. El Gobierno de Colombia ha recibido diversas propuestas de compañías particulares, que se obligan á construir el Canal en los términos de la Ley de 1866, y que aseguran el cumplimiento del contrato con la consignación de una fuerte suma de dinero. Y sin embargo ha postergado la consideración de esas propuestas porque ninguna compañía le da las garantías que el Gobierno Americano de llevar á cabo obra tan colosal. Para Colombia es inaceptable el artículo de que se trata. No debe olvidarse que varias de las concesiones que los Plenipotenciarios de Colombia se

han manifestado dispuestos á hacer, tan sólo por la circunstancia de que se trata con el Gobierno Americano, no las harían si contratasen con una Compañía particular, por respetable que fuese. Por las mismas razones, pues, porque no celebrarían con una Compañía el convenio que están dispuestos á celebrar con el Plenipotenciario americano, no consienten en que dicho Gobierno se reserve el derecho de traspasar la concesión que se haga en favor de una Compañía.”

Como se sabe, pocos meses después de este informe, los Dres. Justo Arosemena y Jacobo Sánchez firmaron con el Ministro americano el Tratado de 1870, que permitía al Gobierno de Washington hacer el Canal. Tratado que aprobó el Congreso de Colombia, con el voto de los ciudadanos más notables entre los varios partidos políticos.

El Dr. Santiago Pérez, Ministro de Colombia en Washington y encargado de gestionar en los Estados Unidos la aprobación de aquel Tratado, decía al Secretario de Relaciones Exteriores, en nota de 20 de Diciembre del año citado, lo siguiente, refiriéndose á declaraciones perentorias del Plenipotenciario inglés:

“Colombia no debe contar ya, al determinar las condiciones en que haya de construir un Canal por su territorio, con ningún apoyo, con ninguna cooperación de las Potencias marítimas. Sobre

esto no cabe la menor duda, y esta debe ser, en mi concepto, la base de todo procedimiento en la parte política del asunto."

Trece años después, el 10 de Febrero de 1884, el Dr. Rafael Núñez decía, en su artículo *A propósito del Canal*, publicado en las páginas 707 y siguientes de *La reforma Política en Colombia*:

"Un artículo recientemente publicado en el *Standard*, de Londres, ofrece bastantes datos para pensar que los Estados Unidos no han variado de pensamiento respecto de la supervigilancia que se creen llamados á ejercer en la gran vía acuática que se construye en nuestro Istmo y habrá de construirse dentro de unos cuatro años, según los cálculos y promesas de Mr. de Lesseps.

"Según el *Standard*, de Londres, el Ministro de Relaciones Exteriores Norteamericano que reemplazó á Mr. Blaine después de la muerte del Presidente Garfield, ha continuado oficialmente haciendo mérito de los argumentos aducidos por aquel estadista para reivindicar el derecho exclusivo de garantizar la neutralidad del Canal panameño.

"El Gabinete de Washington se ha considerado y se considera autorizado, por la doctrina de Monroe, para no permitir intervención europea en todo cuanto á esa garantía de neutralidad concierna, y la nota de Mr. Blai-

ne—de 24 de Junio de 1881— que todos conocen, formula esa manera de ver en términos demasiado perentorios, para que haya sobre el particular el menor lugar á dudas. La insistencia á que hemos aludido sobradamente lo prueba.

"No hay un país de Europa que se atreva á romper hostilidades con los Estados Unidos, porque, además de que todas esas Potencias dependen industrialmente de la Gran República, y en especial los ingleses, ninguna de ellas puede debilitarse empeñándose en guerras lejanas de magnitud. Se lucha con las montoneras de Arabi y con los aramitas y los débiles soldados del Celeste Imperio, cuando más; pero al coloso de este continente se le tiene profundo respeto. La política internacional europea es de desconfianza recíproca, y ningún Gobierno de aquellos se resuelve á ensanchar sus lados vulnerables.

"Nada serio tenemos, pues, que esperar de Europa para la defensa de nuestra jurisdicción en el Istmo; y si llegare el caso remoto de un Tratado colectivo, esa jurisdicción quedaría reducida á triste fórmula, porque *de facto* el Gobierno de Panamá sería absorbido por las Potencias asociadas."

¿Si esto era así en 1884, qué deberá pensarse hoy, después de la inmensa expansión territorial de los Estados Unidos, de la

abrogación del Tratado Clayton Bulwer y del extraordinario alcance dado á la doctrina Monroe por el Presidente Roosevelt en su Mensaje de 3 de Diciembre último?

### III

Una vez comprobado que sólo el Gobierno de los Estados Unidos quiere, puede y necesita abrir el Canal Interoceánico, ¿cómo debe dirigirse la negociación con él, y sobre qué bases fundamentales se ha de celebrar el respectivo contrato?

Para resolver este punto, es preciso tener en cuenta las negociaciones pendientes y posibles entre el Gobierno de los Estados Unidos y el de Nicaragua, así como los derechos actuales de la Compañía Francesa concesionaria del Canal de Panamá. Por lo que toca al Canal de Nicaragua, debe tenerse en cuenta que, según el informe de la Comisión Istmica, tendría ciento treinta y cinco millas más que el de Panamá mayor elevación, más esclusas y curvatura mayor y más difícil; requeriría treinta y tres horas para que los buques de regular calado pudiesen atravesarlo, en vez de doce horas que para ello emplearían por Panamá; no tiene puertos naturales en ninguno de los extremos, en tanto que la vía de Panamá posee una excelente rada del lado el Pacífico y un buen puerto

en uso en el Atlántico; el terreno se conoce menos y, por lo mismo, se ignoran las contingencias que puedan presentarse en caso de la construcción por Nicaragua; no existen, como en Panamá, paralelamente á la línea, medios de transporte; el costo de construcción sería de cincuenta y seis millones de pesos más de lo que costaría terminar la empresa de Panamá, y la conservación del Canal de Nicaragua, después de construído, costaría más que el nuestro un millón trescientos cincuenta mil pesos anuales.

Son estas, sin duda, consideraciones muy importantes que debemos tener en cuenta para rechazar las pretensiones exageradas que sobre la apertura del canal por Panamá quieran imponerse al Gobierno de Colombia. Pero, por otra parte, no debe olvidarse que en la empresa de Nicaragua hay vinculados grandes intereses americanos; que la prensa de los Estados Unidos la favorece notoriamente; que en el Senado cuenta con mayoría y que el Gobierno de Nicaragua ha celebrado un contrato con el Ministro americano acreditado allí, al cual se refieren los siguientes párrafos del Mensaje del Presidente de aquella República, dirigido á la última Asamblea Nacional Legislativa:

“La obra del Canal por tanto tiempo codiciada y que tantos esfuerzos nos cuesta, parece que se convertirá en no lejano día en un

hecho tangible y práctico, pues ya hemos suscrito con el Gobierno Americano, por medio de su Representante diplomático, el Excmo. Sr. Ministro William Lawrence Merry, un protocolo en el cual se estipulan las concesiones que hace Nicaragua al Gobierno de los Estados Unidos para su construcción y las obligaciones que este último contrae en compensación de lo que se le cede. Debo agregaros, que en ese convenio el Gobierno no omitió medio para garantizar de una manera formal y completa la soberanía é integridad de la Nación; y cuando el Sr. Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, os dé cuenta con el protocolo aludido, podreis convenceros de que el celo del Gobierno no fue ineficaz y de que ni la magnitud ni la importancia de la empresa, fueron motivos para que cediéramos nada más que lo necesario á facilitar la realización de la obra.

“La vigencia del Tratado Clayton Bulwer entre los Estados Unidos é Inglaterra, que fue durante mucho tiempo uno de los mayores obstáculos para que el Canal pudiera ser construído por los Estados Unidos con fondos del Estado, ha sido últimamente sustituído por el conocido con la denominación de la Hay—Pauncéfote, que ha recibido ya sanción del Senado americano; y como la nueva estipulación allana los obstáculos anteriores y

permite al Gobierno de los Estados Unidos entrar de lleno en la ejecución de la obra, debemos creer que se ha salvado la primera dificultad y que la apertura del Canal, que hasta aquí ha sido siempre la más halagüeña esperanza de todo nicaragüense honrado y patriota, está próxima á ser la más hermosa realidad.”

No debe olvidarse, por lo que toca á la cuestión del Canal de Nicaragua, que, tal como se proyecta, tocaría los derechos territoriales que Colombia, fundada en la Real Cédula de 1803, ha sostenido siempre sobre el territorio de la Mosquitia, y que, por lo tanto, deben reiterarse las protestas que sobre el particular ha hecho repetidas veces nuestra Cancillería, en guarda de nuestros derechos.

Por lo que toca á la Compañía Francesa, sabido es que ella, como ninguno, tiene interés en que sea el Gobierno de los Estados Unidos el que se encargue de la obra, á fin de cederle sus derechos, como al efecto se los ha ofrecido por la suma de cuarenta millones, precio en realidad muy reducido en relación con los trabajos ya ejecutados y con los materiales que le pertenecen.

De modo que, por lo que á la Compañía toca, no hay inconveniente para la celebración del Tratado, y el único punto que queda por resolver es el de determinar las condiciones en que el Gobierno de Colombia puede

autorizarla para verificar el traspaso de sus derechos.

Se ha sostenido, con razón, que tal autorización no debe ser gratuita. El suscrito, considerando que el objeto cardinal perseguido por el Gobierno de Colombia, al entablar esta negociación, es el de asegurar la apertura del canal y obtener del Gobierno de los Estados Unidos una indemnización compatible con la magnitud de la empresa, opina que la autorización á la Compañía puede concederse mediante una compensación moderada siempre que, cooborando con nuestro Gobierno éste pudiese obtener de los Estados Unidos las compensaciones suficientes á que aspira en el contrato. Bien entendido, eso sí, que, en ningún caso, ni por ningún motivo, el Gobierno dará la autorización, ó ésta no surtirá sus efectos, sino cuando empiece á regir el Tratado que se celebre entre los dos Gobiernos.

Por lo demás, debe tenerse presente que, como lo dice el informe del Consejo Administrativo de la Compañía, presentado á la Asamblea General ordinaria reunida en París el 2 de Diciembre último, la declaración hecha por nuestra Legación en Washington á M. Hutin, fue sólo para manifestarle la intención del Gobierno de Colombia de autorizar á la Compañía Francesa para que iniciase negociaciones sobre el traspaso de sus derechos pero subordinadas en un todo á

las que se celebraran entre los dos Gobiernos. La autorización conferida en el mismo sentido por el Tribunal del Sena, lleva la expresa reserva de nuestro claro é indiscutible derecho en el particular.

Para apreciar las bases en que el actual Ministro de Colombia en Wáshington ha concretado los términos posibles de una negociación con los Estados Unidos, ha de tenerse presente que éste es, para ambas partes, un asunto político y financiero al propio tiempo. Para los Estados Unidos es político, porque, merced al Canal, podrán atender mejor á sus posesiones y á sus intereses en Oriente, asegurar la hegemonía y predominio en el Nuevo Mundo y movilizar sus escuadras en ambos mares; es también asunto industrial ó financiero, en cuanto el Canal no sólo favorecerá y desarrollará aquel comercio, sino que permitirá á los Estados Unidos comunicar sus costas del Atlántico y del Pacífico, y porque, del propio modo que el canal de Suez ha sido para Inglaterra fuente prodigiosa de recursos, el canal americano será para los Estados Unidos fuente aún mayor de provecho pecuniario directo.

Para Colombia es este un asunto político, en cuanto pueda referirse á su soberanía y á la posición en que quedará colocada respecto de las demás naciones; en virtud de los vínculos que, por

la negociación y por la consiguiente apertura del Canal, contraería con el Gobierno Americano; y es asunto pecuniario por la renta que, en compensación, podría obtener del concesionario y por el desarrollo de importantes regiones del país.

Siendo esto así parece natural que en el Tratado que se discute deben armonizarse, en lo posible, los intereses industriales y políticos de las partes: hallar la fórmula de esta armonía es cuestión delicada y difícil, por los grandes intereses que entran en juego y por las justificadas susceptibilidades nacionales que tan grave cuestión despierta.

Un estudio comparativo de las bases sobre las cuales reposen los contratos de privilegio *mencionados* en la primera parte de esta exposición, permitirá fijar el criterio con que hoy ha de apreciarse el asunto.

Aquellas bases se refieren al reconocimiento y salvaguardia de la soberanía nacional, á la neutralidad de la vía, al tiempo del privilegio, á la igualdad de la tarifa, á la exención de derechos de aduana y de otros impuestos, á la concesión de la zona para el Canal y de tierras baldías, á la policía del Canal, á la participación de Colombia y á la caducidad del privilegio.

*Reconocimiento y salvaguardia de la soberanía.*—Sobre este punto todos los contratos celebrados con individuos particulares y con

Compañías extranjeras están de acuerdo en que, el solo hecho de traspasar la concesión á otro Gobierno, implicaría la caducidad del contrato respectivo. En el primer pacto celebrado con el Gobierno Americano se dijo (art. VIII.) "Los Estados Unidos de Colombia conservarán su soberanía política y jurisdicción sobre el Canal y territorio adyacente; pero no sólo permitirán sino que garantizarán á los Estados Unidos de América, conforme á la Constitución y leyes vigentes en Colombia, el goce pacífico, dirección y manejo del Canal."

En el segundo contrato, tal como quedó aprobado por la Ley 99 de 1870, se dijo: (art. X) "Tan pronto como el Canal, con sus dependencias ó anexidades, esté construído, la inspección, policía, dirección y manejo de él pertenecerán á los Estados Unidos de América, y serán ejercidos por ellos sin ninguna intervención exterior, pero sin jurisdicción ni mando alguno sobre el territorio ó sus pobladores. Los Estados Unidos de Colombia conservarán su soberanía política y jurisdicción sobre el Canal y territorio adyacente; pero no sólo permitirán sino que garantizan á los Estados Unidos de América, conforme á la Constitución y leyes vigentes en Colombia, el goce pacífico y tranquilo y la administración, dirección y manejo del Canal, como

queda dicho. Pero esa garantía no difiere, bajo ningún respecto de las que en general conceden las leyes colombianas á todas las personas y á todos los intereses comprendidos en el territorio de Colombia; y si para obtener mayor seguridad necesitare y pidiere la empresa alguna fuerza pública extraordinaria, la proporcionará el Gobierno de Colombia á costa de la misma empresa." Lo mismo, en el fondo, exigía el Dr. Ospina en sus instrucciones de 1843 al Ministro granadino ante la Gran Bretaña.

*Neutralidad de la vía.*—Nada se dijo sobre este punto en los actos legislativos de 1835 y 1838; pero sí fueron expresas las citadas instrucciones del Dr. Ospina, en las cuales se exigía que los Gobiernos contratantes deberían comprometerse "á garantizar con su poder la neutralidad de la vía, que deberá estar siempre expedita para todas las naciones." Lo mismo establecieron los arts. 14, 15 y 16 de los decretos legislativos de 1851, el 12, 13 y 14 de las leyes de 1852 y 1855, el 9 y el 10 de la ley de 1866, el VII del contrato de 1868, el cual estipula además, en el art. XVIII, que los dos Gobiernos contratantes harían esfuerzos para solicitar la amistad y garantía de las demás naciones en favor de la neutralidad del Canal y de la soberanía de Colombia sobre el Istmo; la neutralidad se exigió también en los arts. 6º y 7º de la

ley 33 de 1876. La Ley de 1870, que aprobó el 2º contrato con el Gobierno Americano, y la de 1878, que aprobó el celebrado con la Compañía Francesa, no fueron tan amplias en este punto, pues la primera (art. XI) declaró que las estipulaciones de la neutralidad se harían extensivas solamente á las naciones que, por medio de tratados, garantizaran la soberanía de Colombia sobre el Istmo y concedieran recíprocamente los mismos derechos de extensión, captura y bloqueo á los buques de Colombia y de los Estados Unidos; la segunda de dichas leyes consagró (art. 5º) formalmente la neutralidad para la marina mercante de todas las naciones, pero cerró el paso á las tropas y á los buques de guerra de todos los países que, por tratados especiales, no obtuvieran el derecho de tránsito por el Canal.

*Tiempo del privilegio.*—En el contrato de 1835 fue de 50 años; en el de 1838 lo fue de sesenta años; en el de 1851, de 59; en los de 1852 y 1855 de 99 años; conforme á ley de 1866 debería ser también de 99 años, según los contratos de 1869 y 1870 el plazo debía ser de 100 años. Las leyes de 1870 y 1878 restablecieron el término de 99 años solamente. Conforme á todos estos contratos y leyes, al expirar los respectivos plazos el Canal con sus anexidades debería pasar á

la propiedad exclusiva de la República.

*Igualdad de la tarifa.*—En este punto han sido uniformes los contratos, pues si han permitido que el concesionario fije la tarifa (salvo el Decreto legislativo de 1835, que la fija él mismo,) no se ha permitido el establecimiento de derechos diferenciales.

*Exención de derechos de aduana, y otros impuestos.*—Lo mismo puede decirse acerca de este punto, pues las leyes y los contratos relativos al Canal han declarado que no se impondrán derechos nacionales, departamentales ni municipales sobre las máquinas y demás objetos que se introduzcan para la construcción y conservación de la obra; pero los objetos que se destinen para la introducción y consumo en Colombia si estarán sujetos á los derechos y contribuciones que establezcan las leyes de la República.

*Zona del Canal y tierras baldías.*—Por todas las leyes y contratos se han cedido gratuitamente á los concesionarios las tierras baldías necesarias para el trazo del Canal, las escalas, las estaciones, embarcaderos, amarraderos, almacenes y en general, para todas las necesidades de la construcción de la obra y de servicio de ella. La Ley de 1866 autorizó para conceder además (art. 1.º inc. 6.º) una faja de tierra á orillas del Canal, que no pasara de 30 metros de ancho á cada

lado. El contrato de 1869 extendió esta faja á dos millas de tierras baldías, despobladas é incul-tas á cada lado del Canal en toda su extensión, divididas en lotes alternados para los dos Gobiernos y medidas de modo que el frente sobre el Canal y sus anexidades no excediera de tres mil trescientas yardas. La Ley de 1876, restringió la zona adyacente á cien metros á cada lado (art. 2.º id. 8.º). Por último, el contrato vigente declara que esta zona será de 200 metros sobre cada uno de los costados del Canal en toda su extensión (arts. 1.º id. 8.º)

Además de la zona para la vía acuática, á los concesionarios se es han cedido, como auxilio al Canal, tierras baldías, inmediatas ó nó á la obra, así: 72 mil fanegadas por los Decretos de 1835 y 1838; 50 mil por los Decretos de 1851; 100 mil por la ley de 1852; 64 mil por la de 1857; 200 mil hectáreas por la ley de 1870; 250.000 por la ley de 1876; y 500.000 hectáreas y las minas que puedan contener por el contrato vigente.

*Policía del Canal.*—Respecto de los contratos celebrados con individuos particulares, y con compañías extranjeras, es claro que la policía y defensa del Canal tenían que quedar exclusivamente á cargo de Colombia, de modo que, en este particular, sólo hay que examinar lo que se estipuló en los contratos celebrados con

el Gobierno Americano. Conforme al primero (art. 5º), "Los Estados Unidos podrán mantener la fuerza naval y militar necesaria, la cual no excederá en ningún tiempo de mil hombres sin haber obtenido antes el expreso consentimiento de los Estados Unidos de Colombia. Dicha fuerza será retirada por el Gobierno de los Estados Unidos de América después de que el Canal esté en servicio, si así lo pidiere el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia.

"Si llegare á necesitarse una fuerza naval ó militar para la protección ó defensa del Canal, y el Gobierno de los Estados Unidos de América conviniere en suministrarla, dicha fuerza obrará con tal objeto y por el tiempo necesario, bajo las órdenes del común acuerdo de ambos Gobiernos, y será costeadada con los productos del Canal."

Conforme al segundo contrato (art. 8º), "La fuerza militar que se necesite para proteger los trabajos del Canal, será suministrada por los Estados Unidos de Colombia, á no ser que los Estados Unidos de América la suministren. Los gastos que dicha fuerza ocasione serán en ambos casos de cargo de los Estados Unidos de América. En caso de que á los Estados Unidos de América corresponda suministrar la fuerza, éstos la retirarán tan luego como el Canal esté en servicio, si así lo exigiere el Go-

bierno de los Estados Unidos de Colombia."

*La participación de Colombia.*

Según el contrato de 1835 (art. 6º), los derechos de la República debían ser el uno por ciento del producto total del Canal; según el de 1838, sería también el uno por ciento del producto líquido dividible entre los empresarios (art. 6º); conforme á las leyes de 1851, el derecho se elevó al 3 por ciento de la utilidad líquida anual de la Empresa (art. 36); según la Ley de 1852, debería ser de un 3 por ciento durante los primeros 80 años de la concesión y de un 5 por ciento en los últimos veinte años; la Ley de 1853 fijó estos derechos así: por los primeros veinticinco años, un 3 por ciento, por los 25 años siguientes, un 5 por ciento, y por los 49 últimos, un 6 por ciento de la utilidad líquida anual; la Ley de 1866 fue aún más exigente, pues fijó los derechos así: por los primeros 25 años, un 6 por ciento, y por los 74 restantes un 8 por ciento. Según el contrato de 1869 (art. 17.), "Doce años después de que el Canal fuese puesto en servicio, el Gobierno de Colombia tendría derecho al 10 por ciento anual de los productos netos de la empresa, y al 25 por ciento desde el momento en que el Gobierno de los Estados Unidos de América se hubiese reembolsado del capital invertido en la obra, hasta el acto de ponerla en servicio." Conforme

al contrato de 1870, estos derechos consistían (atrs. 12, 13 y 14.) en una participación en el impuesto de tonelaje, en un 5 por ciento durante los primeros 20 años, y 3 por ciento durante los años siguientes del producto total de los derechos de transporte, y en la garantía de los 250.000 pesos anuales que debe pagar la Compañía del Ferrocarril de Panamá; según la Ley de 1871, al Gobierno Colombiano corresponderían, como renta de la Nación, veinte centavos de peso colombiano por cada tonelada de tránsito, que serían adicionales á la tarifa del empresario ó Compañía; finalmente, según el contrato hoy en vigor (art. 15), corresponde á la República un 5 por ciento de todo lo que se recaude por la Empresa durante los primeros 25 años y del vigésimo sexto en adelante hasta el quincuagésimo, inclusive un 6 por 100; del quincuagésimo primero al septuagésimo quinto, 7 por 100; y del septuagésimo sexto hasta la terminación del privilegio, 8 por 100.

*Caducidad del contrato.*—Esta puede reducirse á los varios casos de no-cumplimiento del contrato y á la enajenación del privilegio á Gobiernos extranjeros.

Ahora, viniendo al tratado que se discute, conviene advertir que el nuevo convenio Hay-Pauncefote, incorporado en él, sienta las reglas de la neutralización y de

la igualdad de tarifa para todas las naciones.

En lo que concierne á nuestra soberanía sobre el territorio colombiano, creo que las declaraciones sobre el particular deben acentuarse de un modo especialísimo respecto de la bahía del Almirante, modificando en este sentido el artículo XIII del proyecto, por medio de una declaración en que se diga, de la manera más formal, que en esa ensenada no se permitirá la estación de buques de guerra sino con permiso del Gobierno Colombiano, quien para ello deberá proceder de acuerdo con lo que en el particular establecen la Constitución y las leyes de la República sobre permiso para la estación de buques de guerra extranjeros en aguas territoriales de Colombia.

En lo que hace á la parte financiera de la negociación, el suscrito cree que es absolutamente inaceptable. El art. xxv del proyecto, sobre todo, debe rechazarse por completo.

Si, como queda dicho atrás, en concepto de la misma Comisión ístmica, la conclusión del Canal de Panamá costaría 58.000.000 menos que la apertura del de Nicaragua, y si la adquisición de los derechos de la Compañía Francesa no costaría al Gobierno Americano sino cuarenta millones, ¿porqué no pedir por lo que Colombia concede, siquiera los diez y ocho millones restantes, quedando como quedarían en fa-

vor del concesionario las demás ventajas que enumera la Comisión Istmica, entre las cuales figurará el menor costo anual de conservación de un millón trescientos mil pesos? ; y cómo no pedir siquiera por el traspaso de las anualidades del Ferrocarril y del derecho posterior sobre éste, dos millones más, de modo que por todo se darían á Colombia, de una vez, veinte millones de dólares?

Someter á la futura y aleatoria fijación del Tribunal de La Haya las anualidades que deben corresponder á la República, es cosa ciertamente extraordinaria. No, si este es un derecho de Colombia, y un derecho precioso, debe determinarse por los contratantes mismos de un modo formal, inequívoco. Justamente la determinación clara y neta de esta segura fuente de recursos será lo que habrá de servir para el arreglo—sobre bases ciertas—de nuestra deuda exterior.

Acaso no sería exagerado señalar tales anualidades en un millón de pesos, cada una, con el aumento puro y simple de cien mil pesos por cada año. Para ello deben tenerse presente no sólo los cálculos que se han hecho sobre productos del Canal, sino la circunstancia máxima de que en todos los contratos hasta ahora celebrados, Colombia ha estipulado no sólo anualidades valiosas, sino el derecho de suceder, al cabo de cien años cuando más, á la

entidad concesionaria en la propiedad misma del Canal, cosa que no se estipula ahora.

Un vacío grande del proyecto es el de que no prevee quién debe resolver las diferencias que ocurren entre las partes contratantes á cerca de la inteligencia del contrato, especialmente por lo que pueda referirse á la declaración de caducidad. Para esto sí podría servir el Tribunal de La Haya, bien que el suscrito preferiría la Corte de Casación Francesa, investida al efecto del carácter de Tribunal Internacional.

—  
Como resultado de todo lo hasta aquí expuesto, opino:

1º Que debe notificarse á la Compañía Francesa que autorice á su Representante en Bogotá para que se fijen aquí las condiciones en virtud de las cuales el Gobierno de Colombia dará la autorización formal para que élla pueda transferir sus derechos al Gobierno de los Estados Unidos. En este particular ha de tenerse presente que lo que en rigor permite á la dicha Compañía obtener algún reembolso del capital invertido en la obra, es la autorización misma del Gobierno y la prórroga que obtuvo de éste por sólo un millón de pesos; pero que al Gobierno le conviene remover todos los obstáculos que los derechos de la Compañía puedan presentar para llevar á cabo la negociación con los Estados Unidos;

2º Que el proyecto de Tratado con el Gobierno Americano debe reformarse acentuando las cláusulas relativas al reconocimiento de la soberanía de Colombia sobre el Istmo, introduciendo una cláusula especial sobre la bahía del Almirante, reformando completamente los artículos relativos á las compensaciones que han de hacerse á la República, en el sentido que atrás queda expresado, y determinando el Tribunal que ha de resolver las dudas ó diferencias que puedan ocurrir á las partes; y

3º Que, para los demás artículos del proyecto, deben tenerse en cuenta las observaciones del importante Informe del comisionado Sr. Groot.

Soy de S. S.ª, con todo respeto, atento servidor y compatriota,

ANTONIO JOSE URIBE.



### CONCEPTO

DEL SR. DR. CLIMACO IRIARTE

en el asunto del Canal Interoceánico

Bogotá, Junio 2 de 1902.

Señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Correspondo al honor que me hizo S. S.ª al asociarme á los ilustros caballeros, doctores Uribe y Groot, para informar sobre el Memorandum y la nota de 1º de Abril último, enviados á ese

Ministerio por el Ministro de Colombia en Wáshington.

Entiendo que el informe que S. S.ª pide no versa sobre la conveniencia de contratar la apertura del Canal por Panamá con el Gobierno de la Unión Americana, sino sobre la forma y términos de la negociación; mejor dicho, sobre si es ó nó aceptable en todas sus partes el Memorandum presentado á dicho Gobierno por el Ministro de Colombia.

En mi humilde opinión, antes de contraer compromiso alguno con el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre apertura del Canal de Panamá, debe hacerse un arreglo con la Compañía Francesa, por el cual se deslinden los derechos del Gobierno de los de aquélla, á fin de que cada cual sepa qué es lo que realmente tiene y qué es lo que realmente puede transmitir.

Tengo para mí que ni la antigua Compañía del Canal, ni la nueva, han cumplido todas las obligaciones que contrajeron por el contrato aprobado por la Ley 107 de 1890, y que por este motivo han caducado las concesiones que hizo la República por este Contrato y por el de 1878.

Pero aún en el supuesto de que esto no sea así; y de que la actual Compañía conserve el derecho á la concesión, el Gobierno no puede permitir que ésta se traspase á un Gobierno extranjero, porque ese permiso equivaldría á la resolución del con-

trato que se celebró sobre la base de que no se haría ese traspaso, y teniendo sólo en cuenta que se negociaba con una persona jurídica, de carácter privado y con expresa exclusión de toda persona de derecho público. Las concesiones que se hicieron á á aquella, no se quisieron conceder ni se pueden conceder á ésta. Contrato que se celebra en consideración á determinada ó determinadas personas, es n-transmisible: no se puede ceder. Autorizar el traspaso equivale, pues, á celebrar nuevo contrato, en condiciones que pueda ser traspasado, y salta á la vista que no hay conveniencia en celebrarlo con una Compañía que se reconoce impotente para cumplir el que existe. Esta Compañía, para salvar siquiera en parte las sumas que ha invertido en la obra del Canal tiene necesidad de obrar de acuerdo con el Gobierno. No puede proceder con independencia de éste ni está en posibilidad de imponérsele.

En el estado actual de las cosas, la Compañía tiene un derecho precario sobre las obras que ha construído y sobre los materiales y elementos de trabajo que existen actualmente en el Istmo, y, sobre aquellas mismas obras y sobre estos mismos materiales tiene también la República un derecho eventual.

Consentir siquiera en la idea de que la Compañía del Canal puede, con permiso del Gobier-

no Colombiano, ceder la concesión á un Gobierno extranjero, es aceptar implícitamente que la Compañía transmite derechos; que la República queda ligada al concesionario, y que éste no está obligado á hacer concesiones sino mediante concesiones que juzgue equivalentes á las que de él se exijan. Desde este momento la Nación quedaría en la desventajosa posición de proponente, y aún algo peor, en la humillación de pordiosear; lo que debe ser materia de un tratado público entre dos Gobiernos vendría á tener el extraño carácter de contrato privado, y quedaría invertida la posición que la República tiene y debe asumir en la negociación.

Unas veces se dice que debemos entregarnos antes de ser solicitados, para no correr el peligro de que el Gobierno Americano prefiera la ruta de Nicaragua, y otras, que debemos rendirnos porque en todo caso seremos despojados. No participo de tales temores.

El proyectado Canal de Nicaragua no puede rivalizar al que se quiere construir por Panamá. La naturaleza opone á aquél obstáculos que la fuerza y el dinero no vencen. La obra construída ya en Panamá, las condiciones naturales y excepcionales que sólo allí se encuentran, y que convidan á la realización de esa empresa colosal, la ponen á cubierto de toda competencia.

# APÉNDICE

---

## MEMORANDUM

*Legación de Colombia  
en Washington*

CONFERENCIA DEL 4. DE NOVIEM-  
BRE DE 1902

Después de solicitar ayer audiencia del Secretario de Estado, Sr. Hay, ocurri hoy, acompañado por el Dr. Herrán, al Departamento de Estado, á las 12 y 15 p. m., y allí fuimos recibidos por dicho Sr. Hay. Expresóle que había recibido respuesta de mi Gobierno al calograma que le dirigiera la semana anterior pidiendo instrucciones complementarias para proceder en las negociaciones del Canal, dadas circunstancias (que no nombré), las cuales hacen dudosa la inteligencia precisa que debe darse al artículo 35 del Tratado de 1846-48 entre Colombia y los Estados Unidos; que en respuesta, el Ministerio de Relaciones Exteriores me ha dicho que, como preliminar necesario, antes de entrar á discutir uno á uno los puntos de divergencia entre el *Memorándum* presentado por la Legación y las proposiciones del Departamento de Estado, fecha 21

de Julio último, debe precisarse el sentido del artículo 35 del Tratado de 1846-1848, para lo cual el Gobierno de Colombia pide que se conserven en el Tratado del Canal que haya de celebrarse los términos textuales del artículo 23 del *Memorándum* de la Legación, de 21 de Abril, que dice:

“Article XXIII. If it should become necessary at any time to employ armed forces for the safety or protection of the canal, or of the ships that make use of the same or the railways and other works, the Republic of Colombia agrees to provide the forces necessary for such purpose, according to the circumstances of the case, but if the Government of Colombia can not effectively comply with this obligation, then, with the consent of or at the request of Colombia, or of her Minister at Washington, or of the local authorities, civil or military, the United States shall employ such forces as may be necessary for that sole purpose; and as soon as the necessity shall have ceased will withdraw the forces employed. Under exceptional circumstances, however, on account of

unforeseen or imminent danger to said canal, railways, and other works, or to the lives and property of the persons employed upon the canal, railways, and other works, the Government of the United States is authorized to act in the interest of their protection without the necessity of obtaining the consent beforehand of the Government of Colombia; and it shall give immediate advice of the measures adopted for the purpose stated; and as soon as sufficient Colombian forces shall arrive to attend to the indicated purpose, those of the United States shall retire."

Además expresé al Sr. Hay que ese artículo debía relacionarse con el XVII del mismo *Memorandum*, cuyo texto dice:

"Article XVII. The Government of Colombia shall have the right to transport over the canal its vessels, troops, and munitions of war at all times without paying charges of any kind. This exemption is to be extended to the auxiliary railway for the transportation of persons in the service of the Republic of Colombia or of the Department of Panamá, or of the police force charged with the preservation of the public order, as well as to their baggage, munitions of war, and supplies."

Como también con el III, el cual está concebido así:

"Article III. To enable the United States to exercise the rights and privileges granted by the foregoing articles, the Republic of Colombia grants to that Govern-

ment the use of a zone of territory along the route of the canal to be opened 5 kilometers in width on either side thereof, measured from its center line, excluding the cities of Panama and Colon. So far as necessary for the construction, maintenance, and operation of the canal, the United States shall have the use and occupation of the group of small islands in the Bay of Panama, named Perico, Naos and Flamenco, together with 10 fathoms of water in the Bay of Limon in extension of the canal; but the same shall not be construed as being within the zone herein defined nor governed by the special provisions applicable to the zone. This concession shall be for the term of one hundred years, renewable at the option of the United States for periods of similar durations and subject to the payment of the amount herein after expressed.

"This grant shall in no manner invalidate the titles or rights of private landholders in the said zone of territory, nor shall it interfere with the rights of way over the public roads of the department.

"All the stipulations contained in the article 35 of the treaty of 1846-1848 between the contracting parties shall continue and apply in full force to the cities of Panama and Colon and to the accessory community lands within the said zone, and the territory thereon shall be neutral territory, and the United States shall continue to guarantee the neutrality thereof and the sovereignty of Colombia thereover in

El temor de un atropello ó de un despojo no es criterio que debe guiar esta negociación. La República debe tratar sobre la base de la igualdad absoluta de que gozan las Naciones que forman la comunidad internacional. Nada ni nadie puede oponerse á que la Nación haga uso de todas sus fuerzas de entidad soberana; y si por esto, y con motivo de las condiciones que exija para la excavación del Canal, se suscitare algún peligro, creo que ella debe aceptar las vicisitudes de la resistencia, antes que sacrificar su dignidad y sus intereses.

En consonancia con estas ideas paso á hacer algunas observaciones al Memorándum.

El art. 1º debe suprimirse por ser imposible consentir en la cesión del contrato.

La Compañía tiene sólo el usufructo del Ferrocarril de Panamá. El Gobierno es dueño de la nuda propiedad. Por el citado artículo se acepta la cesión del Ferrocarril, es decir, de un bien de la Nación.

El art. 2º es muy amplio. En el derecho que se concede al Gobierno de conservar, explotar, *vigilar y proteger* el Canal cabe todo; es la absorción del Istmo. Y como se le conceden los mismos derechos para construir, conservar, explotar, *vigilar y proteger* ferrocarriles, telégrafos y demás obras auxiliares que sean necesarias y convenientes para la construcción, conservación y *explo-*

*tación* del Canal, sin fijar la zona en que estas obras se pueden hacer, el Gobierno cesionario será en el hecho, sino en el derecho, soberano en el Departamento de Panamá. Será conveniente poner este artículo en estrecha é inmediata relación con el 8º, de modo que quede claro que los dichos derechos solo pueden ejercerse dentro de las zonas de que habla el art. 8º y la vigilancia y protección del Canal y sus dependencias dentro de los límites y en los términos de los artículos....

El término de la concesión no debe exceder en ningún caso, de cien años. Con este lapso se conformaba el Gobierno Americano en 1870. Un plazo más largo, sería la venta.

Si Colombia debe proveer, como establece el art. 5º, á la adquisición de los terrenos necesarios para acueductos y desagües en las ciudades de Panamá y Colón, es natural que, trascurridos los 50 años de usufructo que se conceden, esos acueductos y obras de desagüe, sean propiedad de los Municipios respectivos.

El art. 12 puede anular las rentas del Departamento de Panamá, las de la ciudad de este nombre y las de Colón y ser perjudicial al comercio en general por la ruinosa competencia que tan fácilmente se le podía hacer. La concesión de que se trata se debe limitar al tiempo de duración de los trabajos de excavación.

No tiene razón de ser por tiempo más largo. Y se debe restringir á lo que el Gobierno Americano distribuya directamente y en especie entre sus empleados, obreros y sus familias para el consumo inmediato.

Dictar leyes y administrar justicia, son atributos de la soberanía nacional. Por el art. 7º se da parte al Gobierno Americano en la administración de justicia y por el art. 13 se le autoriza para legislar en la zona del Canal. Debe reformarse en el sentido de disponer que el valor de las indemnizaciones que se deban hacer, se regule por las autoridades de Colombia y conforme á las leyes de esta. La protección de la obra del Canal debe darse y el orden entre los trabajadores debe mantenerse, en la medida y forma que establezcan las leyes colombianas.

No sé á qué propiedades raíces, que no sea tierras baldías, se refiera el art. 19. Pero en ningún caso se debe consentir que el Gobierno Americano adquiera el dominio de propiedades raíces en el país. Puede á lo más autorizársele para que las adquiera en usufructo por tiempo limitado.

El art. 19 es absolutamente inaceptable en su última parte. Puede admitirse la intervención de fuerzas americanas, pero siempre á solicitud de las autoridades colombianas, en número limitado y por corto tiempo y con la condición de que aquellas fuerzas

obren bajo la dirección de éstas autoridades.

Las acciones del Ferrocarril de Panamá pertenecen en su totalidad, ó casi en su totalidad, á la Compañía del Canal ó á los accionistas de ésta. En el hecho, la Compañía del Ferrocarril es la misma del Canal; pero en sus relaciones con el Gobierno Colombiano se presentan siempre como personas jurídicas diferentes. La primera, alega derecho para oponerse á la excavación del Canal durante el tiempo del privilegio que aquella tiene; y aunque tal derecho es discutible, siempre esa pretensión puede ser ocasionada á un pleito que conviene prevenir.

Para consentir, pues, en los artículos 20 y 21, es preciso que se decida previamente si la Compañía del Ferrocarril puede ó no oponerse á la apertura del Canal, y adquirir la certidumbre de que no hay tratado ni compromiso alguno que sea incompatible con las cláusulas del que se va á negociar.

Los artículos 22 y 25 equivalen á renunciar gratuitamente no sólo á todas las halagüeñas y fundadas esperanzas que tiene la Nación en la obra del Canal, sino también á la realidad que deriva de la renta del Ferrocarril y á la seguridad de que, en tiempo más ó menos largo y á pesar de antiguos desaciertos, venga el usufructo de aquél á confundirse con la propiedad. Los \$ 7.000.000

que se ofrecen por el porvenir del país son apenas ruin anticipación de lo que vale el descuento de algunas anualidades de la renta del Ferrocarril de Panamá. Los artículos en que me ocupo no resisten una seria discusión.

Si este informe no corresponde, como no corresponderá, á los deseos de S. S.<sup>a</sup>, culpa es de mi insuficiencia, agravada hoy por la circunstancia de no haber podido dedicar tiempo suficiente al estudio de tan complicado y grave asunto; pero por fortuna en los de mis ilustrados compañeros de comisión brillará la luz de que éste carece.

Soy con todo respeto de S. S.<sup>a</sup> muy atento servidor,

CLÍMACO IRIARTE.

Bogotá, Junio 2 de 1902.



### CONCEPTO

de varios ciudadanos del Departamento de Panamá sobre el asunto del Canal.

República de Colombia—Ministerio de Relaciones Exteriores—Sección 1.<sup>a</sup>—Número 11,875—Bogotá, 15 de Marzo de 1902.

Sr. Gobernador, Jefe Civil y Militar del Departamento de Panamá.—Panamá.

Confirmando el telegrama que tuve el honor de dirigir á Usía, con fecha 13 del mes en curso, y que dice así:

“Siendo la más grave, delicada y trascendental cuestión que debe resolver el Gobierno colombiano, en sus relaciones con otros

Gobiernos, la del Canal Interoceánico, y estando en los intereses del país el que se procure por todos los medios posibles, que se adopte definitivamente la vía de Panamá, el Gobierno viene prestando al asunto preferente atención, y no omitirá esfuerzo á fin de conseguir esto en las mejores condiciones para la República, sin menoscabo de su integridad territorial y de la soberanía nacional.

“Han presentado ya sus informes las comisiones designadas en una Junta competente de varios altos funcionarios y de personas notables, reunida por invitación del Gobierno, y á la cual se dio conocimiento del estado del asunto; y deseando conocer, igualmente, la opinión dominante en el Istmo, he recibido instrucciones del Poder Ejecutivo para pedir á Usía se digne designar, de tres á cinco caballeros, entre los ciudadanos notables del Departamento, con el fin de que expresen su concepto sobre los puntos siguientes:

“1.<sup>o</sup> Conveniencia de autorizar el traspaso que la Compañía Nueva del Canal de Panamá propone hacer de su concesión al Gobierno de los Estados Unidos;

“2.<sup>o</sup> Qué arreglo previo debería hacer el Gobierno con dicha Compañía para autorizar el traspaso, y

“3.<sup>o</sup> Qué arreglos deberían pactarse con el Gobierno de los Estados Unidos.”

Obtenido el concepto de tales caballeros, Usía se servirá transmitirlo, en primera oportunidad, á este Despacho.

Con sentimientos de distinguido aprecio me repito de Usía,  
Muy atento servidor.

FELIPE F. PAUL.

República de Colombia—Departamento de Panamá—Gobernación—Sección de Gobierno—Número 259—Panamá, 23 de Junio de 1902.

A S. S. el Ministro de Relaciones Exteriores Bogotá.

En vista del atento oficio de S. S., distinguido con el número 11,875, de 13 de Marzo último, la Gobernación tuvo á bien designar á los caballeros Dr. Pablo Arosemena, D. José de Obaldía, D. Federico Boyd, D. Tomás Arias y D. Oscar Terán, distinguidos ciudadanos de distintas agrupaciones políticas, para que se sirvieran exponer su concepto acerca de los tres puntos consignados en la nota de S. S., que contesto, relativos al trascendental asunto del Canal Interoceánico.

Como dichos señores no estuvieron de acuerdo en algunos puntos, han rendido por separado, las dos luminosas exposiciones que con este oficio remito á S. S.

Deseo que las razones expuestas en los citados documentos, sean de alguna utilidad al Gobierno en la solución del importante asunto de que se trata.

Con sentimientos de alta consideración y respeto me es grato suscribirme de S. S.

Atento seguro servidor.

VICTOR M. SALAZAR

Panamá, 19 de Junio de 1902.

A. S. S. el Jefe Civil y Militar del Departamento.

El 17 de Mayo último, y cumpliendo encargo recibido de S. S. el Ministro de Relaciones Exteriores, nos dirigió S. S. sendos oficios, con el objeto de conocer nuestro concepto sobre los puntos siguientes, relativos al problema que tiene para la República importancia capital:

1º Conveniencia de autorizar el traspaso que la Compañía Nueva del Canal propone hacer de su concesión al Gobierno de los Estados Unidos;

2º Qué arreglo previo debería hacer el Gobierno con dicha Compañía para autorizar el traspaso, y

3º Qué arreglos deberían pactarse con el Gobierno de los Estados Unidos.

## I

Consideramos no sólo conveniente sino urgentísimo el que se autorice á la Compañía Nueva del Canal de Panamá para que le traspase al Gobierno de los Estados Unidos la concesión que tiene para construir, por territorio colombiano, un Canal que

úna el Océano Atlántico con el Pacífico.

Se funda este concepto en las siguientes razones :

a) La Compañía Nueva del Canal de Panamá, al manifestar su deseo de cederle al Gobierno de los Estados Unidos la aludida concesión, declara implícitamente que renuncia, sin duda, por falta de medios, á la idea de concluir la obra que comenzó en 1881 la Compañía Universal del Canal Interocéanico. Y son notorios los esfuerzos que ha hecho la Compañía Nueva del Canal para obtener que la comisión, de que es Jefe el Almirante Walker, recomendase al Gobierno de los Estados Unidos la elección de la ruta de Panamá para construir el proyectado Canal. Era lógico creer que, recomendada la ruta de Panamá por la comisión mencionada, el Congreso de los Estados Unidos expediría sobre la materia legislación conforme á ese concepto, que cumpliría sin tardanza el Presidente de esos Estados ;

b) Son igualmente notorios los esfuerzos que se han hecho para conseguir en Francia el capital, muy considerable, que se necesita para concluir la obra del Canal colombiano. Esos esfuerzos han sido absolutamente estériles. Mr. Bunau-Varilla, ingeniero eminente, hizo, no hace mucho tiempo, en escrito patriótico, publicado en *Le Matin*, de Paris, llamamiento ferviente al pueblo

francés para obtener suscripciones, destinadas á terminar el Canal, y ofreció suscribir *dos millones de francos* (francos 2.000,000) Mr. Bunau-Varilla no fue escuchado: se le ofrecieron sólo *doscientos mil francos* (francos 200,000) para terminar, obra cuya conclusión requiere *seiscientos millones de francos* (francos 600.000,000). No movió al pueblo francés á suscribir la suma que se pedía ni el argumento de la gloria, que siempre fue para él decisivo. Tuvo ese pueblo fe ciega en el Gran Francés: la perdió, después de desastre sin precedente, y ya no cree en nadie, y mira con desdén la empresa del Canal de Panamá, que le ha causado tan grave injuria ;

c) La idea de construir un Canal que enlace el Atlántico con el Pacífico, no es moderna en los Estados Unidos. Pero ha ocurrido con ese pensamiento lo que con todos los que implican la ejecución de obra magna. La gestación ha sido larga y laboriosa, pero es evidente que está cercano el feliz alumbramiento. Esa idea que hace ya medio siglo era una vaga aspiración, es hoy anhelo vehemente del pueblo americano. Ha advertido ese pueblo la importancia que tiene para su desarrollo, y aun para su defensa y seguridad, un Canal que úna el Atlántico con el Pacífico, y tiene formada la resolución de construirlo. La odisea del acorazado *Orizón* en

1898, durante la guerra con España, fue enseñanza objetiva que la nación americana recibió, y que no ha olvidado. La obra es posible, considerada desde el punto de vista científico, y será productiva para el capital que en realizarla se invierta. Además, la enorme riqueza de los Estados Unidos, dueños hoy de *noventa mil millones de pesos* (\$ 90.000.000,000), les permitirá gastar en la construcción del Canal la suma que la obra cueste, teniendo en cuenta intereses políticos y militares, sin preocuparse demasiado en los resultados financieros de la empresa. La existencia de oro en las cajas del Gobierno de los Estados Unidos, excede hoy de *quinientos veinticinco millones de pesos* (\$ 525.000.000);

d) El Gobierno de la República de Nicaragua ha hecho y hace esfuerzos extraordinarios para obtener que el proyectado Canal se excave por territorio de ese Estado. Para alcanzar tal fin, el aludido Gobierno le hará a los Estados Unidos las concesiones más liberales. Según programa de Washington, del 23 de Mayo último, publicado en *La Estrella*, del 25, el Ministro de Nicaragua, Sr. Corea, había visitado á Mr. Hay, Secretario de Estado, para manifestarle que su Gobierno estaba dispuesto á modificar, en sentido favorable á los Estados Unidos, el protocolo que él y Mr. Hay habían firmado ya, en previsión de que la ruta de

Nicaragua fuese al fin escogida;

e) La ruta de Nicaragua es muy popular en los Estados Unidos, y tiene en las Cámaras de ese país abogados fervorosos, entre los cuales se halla el Senador de Alabama, Morgan, tipo de la perseverancia anglo-sajona. La ruta de Panamá es la más ventajosa; pero en la lucha entre la razón y el sentimiento, no siempre la primera obtiene la victoria. Necesita, pues, Colombia proceder en este asunto con sumo tacto y con destreza suma, y sin pérdida de instantes, para conseguir que el Gobierno de los Estados Unidos se decida por la vía colombiana y concluya la obra comenzada por Mr. Lesseps en 1882. Colombia realizaría labor suicida, si por abandono ó por ineptitud, le impusiera al Gobierno de los Estados Unidos la elección de la vía de Nicaragua. La solución del problema es inminente, y dilaciones—que llamaremos culpables—pueden comprometer la causa de la República. Como la Compañía Nueva del Canal es dueña de bienes inmuebles, que serán propiedad del Gobierno de los Estados Unidos si el traspaso que juzgamos conveniente y oportuno se verifica sin reserva alguna, consideramos que el Gobierno colombiano deberá tener en cuenta las disposiciones contenidas en la Ley 2ª de 1886, y en el artículo 81 de la Ley 153 de 1887.

## II

Suponemos que la segunda de las cuestiones propuestas por el Gobierno y sometidas á nuestro examen, se refiere á exigencias pecuniarias; caso de ser correcta nuestra suposición, es nuestro concepto, que se le permita á la Compañía del Canal, gratuitamente, ceder su concesión al Gobierno de los Estados Unidos. Hé aquí las razones que sostienen este concepto:

1.<sup>a</sup> La autorización se dará en interés de la República, para allanar obstáculo que podría causar la ruina de esperanzas tan grandes como legítimas;

2.<sup>a</sup> Para tener el derecho de excavar el Canal por nuestro territorio, después de hacer suyas las concesiones de la Compañía Nueva del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos pagará suma muy considerable. Según el protocolo firmado por el Secretario de Estado, Hay, y el Ministro de Colombia en Washington, la República recibirá, después de aprobado ese pacto, la suma de *siete millones de pesos* (\$ 7.000,000);

3.<sup>a</sup> Se deberá, seguramente, la elección de la ruta de Panamá á estas dos circunstancias: el haberse hecho ya gran trabajo en la obra del Canal por esta vía, lo que permitirá concluirla en período de tiempo mucho menor del que requiere la construcción de un Canal por Nicaragua, y el ser más barata. Estas circuns-

tancias, tan importantes, son el fruto de erogación enorme, hecha por la Compañía Universal del Canal Interoceánico, primero, y después por la nueva Compañía;

4.<sup>a</sup> La Compañía Nueva del Canal venderá por *doscientos millones de francos* (fs. 200.000,000) lo que vale, sin duda, mucho más y ha costado *mil trescientos* á los infortunados accionistas de la Compañía Nueva del Canal Interoceánico. No juzgamos equitativo el que la República reagrave el desastre, con exigencias pecuniarias, que tendrán en estos momentos el carácter de dura imposición: *summum just, summa injuria*;

5.<sup>a</sup> Colombia y Francia son naciones amigas, y juzgamos que el pueblo francés, víctima de catástrofe financiera que apenas tiene precedente en la del famoso Law, miraría con enojo exigencias que reducirían más aún el precio de propiedad suya, en la cual ha gastado suma colosal. Ni el hombre sólo vive de pan, ni las naciones sólo viven de los bienes materiales. Viven también del crédito y del prestigio que ganan por su conducta ajustada á las leyes de la moral universal. El progreso moderno realiza lo que fue hace siglos aspiración cristiana y filosófica, la unidad moral del género humano. No es dado conocer secretos que guarda el tiempo en su ancho seno; no podemos leer en los anales

del porvenir, como en libro abierto, y la amistad de un pueblo poderoso bien merece ser conservada y cultivada.

### III

La tercera de las cuestiones propuestas ha sido ya resuelta por el Gobierno, lo que también implica la resolución de la primera. Según correspondencia de Washington, digna de todo crédito, el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Mr. John Hay, y el Ministro de Colombia, Dr. José V. Concha, han firmado un protocolo, en el cual se autoriza al Gobierno de los Estados Unidos para construir un Canal por territorio colombiano y se determinan las concesiones que la República le hace á ese Gobierno con tal objeto, y la correspondiente remuneración.

Ni hemos recibido el encargo de emitir nuestro juicio sobre ese documento, ni nos es posible hacerlo, por razones varias, entre ellas, el que no lo conocemos sino por los extractos que han sido publicados, que bien pueden adolecer del vicio de infidelidad. Sin embargo, teniendo en cuenta que conforme al oficio de 17 de Mayo "podemos entrar en cuantas consideraciones creamos convenientes, y hacer el estudio que tengamos á bien," nos permitimos la libertad de manifestar que, en nuestro concepto, deben hacersele al Gobierno de los Es-

tados Unidos las concesiones más liberales; pero sin mengua de la soberanía de Colombia sobre la faja de terreno que se requiera para la excavación del proyectado Canal. Ese derecho de soberanía puede mantenerse incólume, dándole en arrendamiento al Gobierno de los Estados Unidos esa faja, ó concediéndole sobre ella el derecho de uso, en los términos del artículo 4º del Tratado de 26 de Enero de 1870, "para construcción y arreglo de un Canal Interoceánico al través del Istmo de Panamá ó Darién." (*Diario Oficial* número 1809).

La historia comprueba que en Colombia los extranjeros y sus propiedades gozan aún en las épocas de guerra civil—por desgracia frecuentes—de garantías casi absolutas, y que los Tribunales de Justicia de la República han dado siempre, en los litigios en que los extranjeros han tenido interés, pruebas de honrosa rectitud. Es relativamente reciente el juicio que siguió la República contra la Compañía del Ferrocarril de Panamá, sobre la propiedad de la isla de Manzanillo; la Corte Suprema pronunció en ese juicio fallo contrario á las pretensiones de la Nación.

Así, aun conservando la República su derecho de soberanía sobre la zona territorial necesaria para la excavación del Canal, pueden hacersele al Gobierno de

los Estados Unidos concesiones razonables y legítimas que le den al enorme capital que ha de invertirse en la obra la apetecible seguridad.

No debe de echarse en olvido que á la República le interesa conservar, en alto grado, en la zona del Canal, el imperio absoluto del orden; es condición *sine qua non* del mantenimiento de su soberanía en esa zona. El género humano tiene derecho al uso inocente de nuestro territorio; y el de soberanía de Colombia sobre él, y que deseamos sea mantenido, no es ilimitado: no alcanza hasta autorizarla para impedir ó embarazar el saludable ejercicio de aquel derecho, que crean la unidad moral de los pueblos y las necesidades del moderno progreso.

Somos de S. S. muy atentos y respetuosos servidores.

*Pablo Arosemena—Federico Boy—J. D. Obaldía.*

Sr. Jefe Civil y Militar del Departamento.

E. S. M.

En la Junta convocada por Usía, á iniciativa del Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, con el fin de sondear la opinión dominante de este Departamento acerca de algunos puntos relativos á la obra de un Canal Interoceánico por el Istmo de Panamá, se manifestaron desde el principio dos criterios distintos, por lo que la minoría de los

miembros de ella tiene la satisfacción de presentar á Usía el resultado de sus deliberaciones, el cual constituye su manera de ver personal en relación con la opinión más socorrida, hasta donde ha sido posible interpretarla por lo que se ha dicho y publicado en el Departamento en distintas épocas sobre los asuntos consultados.

I

“Conveniencia de autorizar el traspaso que la Compañía Nueva del Canal de Panamá propone hacer de su concesión al Gobierno de los Estados Unidos.”

Antes de entrar en lo principal de esta parte, conviene notar una cuestión previa, relacionada con él:

La Compañía Nueva del Canal es dueña en el Istmo de bienes inmuebles á que se subrogaría por el traspaso el Gobierno de los Estados Unidos, viniendo de esta suerte un Gobierno extranjero á adquirir inmuebles en Colombia, contra lo preceptuado por la Ley 2<sup>a</sup> de 1886, que dice: “En Colombia no es transferible la propiedad raíz á Gobiernos extranjeros;” y por el artículo 81 de la Ley 153 del 1887 que confirma aquella disposición al agregar que “en Colombia los Gobiernos extranjeros no tienen representación jurídica para adquirir bienes raíces.”

La cuestión de la legalidad es, sin duda, anterior á la de la con-

veniencia y ésta no puede admitirse á debate existiendo aquélla. En el supuesto, sin embargo, de que la dificultad legal propuesta sea obviada por medio de un acto del Gobierno, de carácter legislativo ó por una ley del Congreso, entonces la conveniencia de autorizar el traspaso del privilegio á los Estados Unidos resulta clara desde el punto de vista de los intereses económicos del mundo, que Colombia, á fuer de nación civilizada, debe acatar y fomentar, en relación con la imposibilidad física y moral á que ha venido á parar la Compañía concesionaria para llevar á feliz término la obra gigantesca.

La excavación de un Canal Interocéánico constituye, hoy por hoy, una imposición del progreso. Las naciones todas del globo, y muy especialmente nuestras hermanas del Pacífico, habrán de ver, gracias á esa obra, centuplicados sus recursos á consecuencia del desarrollo del comercio y la industria, robustecidas y aumentadas por el intercambio sus relaciones internacionales, y—en seguimiento de estos beneficios—asegurados su tranquilidad y bienestar.

Tantas y tan palpables promesas no deben ni pueden mirarse con indiferencia, ni su realización aplazarse indefinidamente.

Declarándose inhábil la Compañía Nueva del Canal para dar término y remate á su obra, ya bastante adelantada, y no exis-

tiendo en todo el mundo más que un Gobierno—el americano—que quiera tomarla á su cargo, cumple á la República de Colombia, dueña de la zona privilegiada, propender á las conveniencias universales, que son también las propias, facilitando los medios de hacer viable el traspaso de la empresa á manos de los Estados Unidos.

## II

“Qué arreglo previo debería hacer el Gobierno con dicha Compañía para autorizar el traspaso.”

Empero, por lo mismo que ese traspaso viene á beneficiar por igual á las partes directamente interesadas, y no á Colombia únicamente, la conveniencia en términos generales de autorizarlo, no quita á las nuevas relaciones que van á establecerse entre dichas partes interesadas, su carácter jurídico bilateral ó sea de *de jure* para que des.

En tal virtud, al otorgar la República su asentimiento para el traspaso, la Compañía Nueva del Canal que se beneficia con ello salvando parte considerable de lo que sin ello perdería totalmente, está en la obligación correlativa de compensar. Eliminemos, sin embargo, toda idea de compensación pecuniaria; hagamos caso omiso de los 750,000 francos depositados en el Banco de Londres como caución del cumplimiento del contrato celebrado con la Compañía; olvide-

mos la gran masa de riqueza representada en los bienes de la Empresa á que se subrogaría Colombia por la caducidad de ese contrato; pero no consentamos en otorgar para el traspaso una autorización incondicional.

La Compañía del Canal es, en la actualidad, la egida de nuestros derechos. Mientras ella subsista, nuestra diplomacia podrá hablar, discutir, aceptar lo razonable, rechazar lo indebido, parapetada detrás de los derechos de la Compañía como en trinchera inexpugnable. Una vez que fueran traspasados estos derechos y adquiridos por los Estados Unidos, habríamos perdido el escudo, y, á pecho descubierto, sin sostén ni apoyo, nuestra debilidad—mal avenida con nuestro orgullo nacional—tendrá que rendirse á discreción ante las exigencias de los nuevos concesionarios.

La condición, pues, ó, si se quiere, la compensación que debería estipularse en el arreglo previo con la Compañía nueva del Canal, consistiría en la cooperación de ésta y la de la acción diplomática de aquellos países que ella pudiera conquistar en nuestro favor, para el logro de un avenimiento con los Estados Unidos sobre bases razonables y justas. Faltando este avenimiento, caducaría la autorización para el traspaso del privilegio.

Cuáles sean esas bases, cons-

tituye la materia de la última parte de esta exposición.

### III

“Qué arreglos debería pactarse con el Gobierno de los Estados Unidos.

Las conveniencias generales de que hemos hablado y las esperanzas puramente locales en una éra de prosperidad y adelanto material que todos abrigamos como consecuencia de la continuación y apertura efectiva de un Canal por nuestro Istmo, no acreditan suficientemente la necesidad de consentir con pasividad en cuanto sea del agrado de los Estados Unidos. Colombia no debe perder de vista que sus intereses propios y los de la humanidad en este negocio residen verdaderamente en el establecimiento de un Canal neutral sin más fines que los de la industria y la economía. Si, no obstante, la nación con quien se halla en vía de contratar llevará al debate miras particulares de engrandecimiento imperialista, imposible de contrarrestar, sea en hora buena, siempre que no hagan necesarias concesiones que debiliten ó comprometan nuestra soberanía é integridad, cuya solícita guarda y custodia ha sido y debe continuar siéndolo, norma tradicional de nuestros Gobiernos y Congresos.

Así, pues, ya que no pueda lograrse el establecimiento del

*status* internacional capaz de garantizarnos, por modo colectivo, contra la posible absorción extranjera, sea, por lo menos, condición *sine qua non* de los arreglos con el Gobierno americano, el reconocimiento de nuestros derechos de propiedad y soberanía sobre la integridad del Istmo de Panamá y la garantía por parte de los Estados Unidos de esos derechos en términos más precisos é inequívocos que los contenidos en el Tratado vigente de 1846.

Assegurado este beneficio y reconocidos aquellos principios, nuestro Gobierno se hallaría justificado extendiendo al de los Estados Unidos amplias y generosas concesiones en cuanto el plazo de privilegio, administración industrial del Canal, beneficencia de tierras baldías, inspección policiva, seguridad, exenciones, tarifas y otras, en las cuales no tocaría á Colombia sino á las demás naciones y potencias

marítimas gestionar, á objeto de conseguir para todas en el contrato, ó de otro modo, fórmulas equitativas con respecto al uso del Canal en tiempo de paz y de guerra.

Esto, no obstante, Colombia debería hacer por salvar en el contrato los derechos puramente comerciales de nación más favorecida adquiridos por aquellos países que con ella hayan celebrado con anterioridad pactos al efecto.

Finalmente, tratándose de un Gobierno extranjero y de una Compañía concesionaria, la retribución ó compensación correspondiente á Colombia por sus concesiones, parecería más conveniente en la forma de una cuota anual fija por el tiempo del privilegio, que en un tanto por ciento deducido de los rendimientos periódicos de la empresa.

Panamá, Junio 13 de 1902.

OSCAR TERÁN—TOMÁS ARIAS



# Indice

DE

## LOS DOCUMENTOS RELATIVOS Á LAS NEGOCIACIONES PARA LA APERTURA DEL CANAL DE PANAMÁ

Circular del Ministro de Relaciones Exteriores á los Gobernadores de los Departamentos.....	1
Despacho de la Legación de Colombia en Wáshington al Ministro de Relaciones Exteriores.....	2
Carta del Presidente de la Comisión del Canal Istmeño al Dr. Carlos Martínez Silva, Ministro de Colombia en Wáshington.....	5
Informe que presenta al Excmo. Sr. Vicepresidente la mayoría de la Comisión nombrada por la Junta que se reunió el 13 de Febrero de 1902 en el Palacio de San Carlos.....	5
Informe presentado al Gobierno por el Sr. Francisco Groot en desempeño de una comisión.....	11
Opinión del Dr. Nicolás Esguerra sobre puntos concretos referentes á la negociación con los Estados Unidos sobre el Canal de Panamá.....	26
Carta del Dr. Clímaco Iriarte al Ministro de Relaciones Exteriores.....	29
Proyecto del Dr. Carlos Martínez Silva, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Colombia en Wáshington, sobre las bases formadas por la Comisión del Canal Istmico.....	31
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.....	41
Copia textual de algunos artículos del Borrador del Departamento de Estado de los Estados Unidos.....	51
Copia textual del Contra-proyecto presentado por el Gobierno de los Estados Unidos, para la modificación del Proyecto de Tratado que se presentó en Wáshington al Departamento de Estado por la Legación de Colombia.....	59
Dictamen del Sr. Francisco Groot sobre el Memorándum y Nota de 1º de Abril de 1902 de la Legación de Colombia en Washington.....	67
Cartas del Sr. Francisco Groot al Director de <i>El Colombiano</i> .....	76
Concepto del Dr. Antonio José Uribe en el asunto del Canal Interoceánico.....	79
Concepto del Dr. Clímaco Iriarte en el asunto del Canal Interoceánico..	97
Nota del Ministro de Relaciones Exteriores al Gobernador de Panamá....	101
Nota del Gobernador de Panamá al Ministro de Relaciones Exteriores....	102
Informe de los Dres. Pablo Arosemena, Federico Boy, J. D. Obaldía á S. S. el Jefe Civil y Militar de Panamá.....	102
Otro de los Sres. Oscar Terán y Tomás Arias al mismo Magistrado.....	107



***IMPRESA NUEVA—Bogotá (Colombia)***

conformity with the above-mentioned article 35 of said treaty.

"In furtherance of this provision there shall be created a joint commission by the Governments of Colombia and the United States that shall establish and enforce sanitary and police regulations." (1)

Todo con el fin de que quedasen definidas y precisadas las cuestiones de soberanía en lo que á este punto se refiere, que es para Colombia, según repetí, con insistencia, más importante que muchos de los demás pormenores del Tratado. Insistí en que la conservación original del texto del artículo XXIII, implica la supresión del nuevo, propuesto por el Departamento de Estado, que dice:

"Article XXIII. If it shall become necessary at any time, in order to enforce the guaranty of neutrality and of freedom from blockade and from the exercise of rights or acts of war, within said zone or within three marine miles of either end thereof, assumed by the United States in the Treaty entered into by it with Great Britain on November 18, 1901; or in order efficiently to discharge the performance of the obligations to Colombia, embodied herein, or in order promptly and efficiently to insure the safety and protection of the canal and dependencies, or of the ships, caroes and persons using the same, or of the railways and other works on the said zone or appertaining thereto, the United States shall have the

right to employ such of its armed forces to that end as may be necessary, according to the circumstances of the case, withdrawing, however, said forces, in whole or in part, so soon as the necessity for their presence has ceased. Said Government shall give immediate advices to Colombia of the measures adopted for the purposes stated."

Así como también la supresión de las palabras que en el artículo III parece que hubieran de limitar la garantía de soberanía dada por los Estados Unidos, á las ciudades de Panamá y Colón, segregando de esa garantía el resto de la zona del Canal y del Departamento:

".....; but all the stipulations contained in article 35 of the Treaty of 1846-48 between the contracting parties shall continue and apply in full force to the cities of Panama and Colon and to the accessory community lands and other property within the said zone.".....

Después de haber leído al Secretario cada uno de los artículos que se han citado, y habiéndole yo pedido que si lo tenía á bien se sirviese darme una respuesta categórica sobre la voluntad del Gobierno americano á tal respecto, replicó que no podía darla antes de conferenciar con el Presidente Roosevelt, quien está hoy ausente de la capital y no regresará hasta el viernes próximo (7 de Noviembre); pero que anticipaba la manifestación de que el nuevo artículo XXIII propuesto por el Departamento de Estado, no ha provenido propiamente de iniciativa del Go-

(1) Se ponen las citas tales como están publicadas en el texto oficial inglés.

bierno, sino de algunos Senadores americanos partidarios del Canal de Panamá, quienes han creído que la redacción del artículo en la nueva forma, es necesaria para asegurar la aprobación del Tratado por el Senado de los Estados Unidos. Citó, entre los miembros del Senado dicho, al Senador Spooner, autor de la modificación de la Ley sobre el Canal, que dio la primacía á la vía de Panamá. En seguida, y sin que de mi parte hubiera ninguna insinuación en el particular (puesto que estoy cumpliendo estrictamente las órdenes que he recibido del Ministerio de Relaciones Exteriores, de abstenerme de discutir los sucesos de Panamá en Septiembre y Octubre últimos), el Sr. Hay se refirió directa y espontáneamente á la actitud del Almirante Casey en aquellos sucesos, y manifestó que se había dirigido al Ministro de los Estados Unidos en Bogotá ordenándole que significase al Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia la cordial amistad del Gobierno americano y el deseo que á éste anima de evitar todo acto ó procedimiento que pudiera lastimar la dignidad ó soberanía colombianas ó menoscabar sus derechos de nación independiente; que en tal sentido se habían dirigido también por cable comunicaciones al Almirante Casey, con el fin de que ajustase sus procederés á ese espíritu de su Gobierno, y que efectivamente, los asuntos habían cambiado de aspecto en el Istmo, como lo mostraban los despachos publicados, y que hoy reinaba completa armonía en aquel territorio entre las

autoridades de uno y otro país. Agregó que las manifestaciones hostiles de la prensa, en los últimos días, tanto contra Colombia como contra su Ministro, en algunas de las cuales se daba como fuentes de información al Departamento de Estado, eran deploradas por el Gobierno americano, en cuyas manos no está impedir las ni modificarlas; que es en absoluto inexacto que el Departamento de Estado haya dado datos ó noticias para tales publicaciones; pero que los periodistas americanos cuando no reciben informes los inventan. Di las gracias al Sr. Hay por sus expresiones amistosas para el país y por las explicaciones espontáneas y manifestaciones amistosas que se servía hacer, expresándole que conforme á las órdenes de mi Gobierno no me era dado calificar ni discutir la acción de los Estados Unidos en Panamá; pero que celebraba que se hubiesen dado al Ministro americano en Bogotá instrucciones para hacer las explicaciones y manifestaciones de amistad expresadas, porque conocidas ellas por el pueblo colombiano, podrían contribuir á borrar malas impresiones y facilitarían, acaso, la manera de llegar á una inteligencia satisfactoria al arreglo de los asuntos pendientes. Agregué que á mi vez debía expresar que las palabras y opiniones que diariamente me atribuía la prensa, en relación con los asuntos de actualidad, era inexacto que procedieran de mí, pues los conceptos que tenía formados á ese respecto los mantenía reservados, y no los hacía públicos en forma alguna. Luego se

repitió la lectura de los artículos III, XVII y XXIII del *Memorándum* ya citado, de 21 de Abril, que precisan claramente los derechos de soberanía de Colombia en Panamá; la facultad indiscutible que en todo tiempo ha tenido, tiene, y ha de tener para transportar á través del Istmo sus fuerzas armadas, sus municiones y elementos de guerra por derecho propio; que le incumbe, en primer lugar, conservar y hacer respetar la libertad del tránsito y guardar allí el orden, sin que sea dado á los Estados Unidos asumir esa función, sino cuando Colombia carezca de medios de hacerlo, y ello mediante aviso á las autoridades de Panamá ó á la Legación en Wáshington. Terminada la lectura, el Secretario Sr. Hay manifestó de nuevo que consultaría el punto con el Presidente Roosevelt y daría aviso del resultado á la Legación en el más breve término. Así concluyó la conferencia, cuyo relato se escribe inmediatamente después de celebrada.

Wáshington, D. C., Noviembre 4 de 1902.

(Firmado) JOSÉ VICENTE CONCHA

TOMÁS HERRÁN

Wáshington, D. C. Noviembre 11 de 1902

Sr. Secretario.

En la audiencia que tuvo á bien darme V. E. el día cuatro del presente mes, tuve el honor de manifestar de palabra que mi Gobierno me había comunicado por cable las instrucciones complementarias de que trata mi última

nota á V. E., y expresé que conforme á esas instrucciones debía solicitar del Gobierno de los Estados Unidos que en el proyecto de Tratado para la construcción del Canal de Panamá se conserve en sus términos textuales el artículo 23 del *Memorándum* presentado por la Legación el 18 de Abril último, relacionándolo con los artículos III y XVII del mismo, con lo cual vendrá á quedar auténticamente interpretada una parte substancial del artículo 35 del Tratado vigente de 1846-48 entre Colombia y los Estados Unidos, el cual ha de ratificarse é incorporarse en la nueva Convención.

En el artículo XXIII dicho, que aceptó expresamente V. E. con el resto del *Memorándum* en la nota que se sirvió dirigir á la Legación el 21 de Abril último, aparece que, aun concediendo Colombia á los Estados Unidos cierta extensión de autoridad en el Istmo, si llegare á perfeccionarse el Tratado del Canal, no por ello ha renunciado ni podía renunciar á privativas facultades inherentes al ejercicio de la misma soberanía de la República, facultades entre las cuales ocupa lugar cardinal la de proteger su territorio, garantizar el tránsito y mantener ó restablecer el orden y la paz, concediendo á los Estados Unidos determinada ingerencia en ese particular sólo mientras Colombia misma se halle por cualquier imprevisto evento en incapacidad actual de llenar esos deberes, pero sin abdicar, como es obvio, nunca los elementales derechos de transportar en su propio territo-

rio sus funcionarios, sus tropas, sus elementos de guerra, etc.; sin limitación de ninguna especie, como lo dice el artículo XVII del mismo *Memorandum*, y sin que sus autoridades puedan quedar en ningún tiempo privadas del ejercicio de sus funciones legales.

El hecho de haber aceptado V. E. en la nota oficial citada, de 21 de Abril, los artículos de que se viene tratando, muestra bien que el alcance dado allí á la acción de los Estados Unidos es la inteligencia correcta del Tratado de 46, inteligencia que mi Gobierno juzga necesario estatuir de un modo solemne conservándola y ratificándola para lo futuro. El artículo propuesto por V. E. en sustitución del dicho, podría dar ocasión á que Colombia en algún caso quedase en cierta manera incapacitada para ejercer en primer lugar la facultad de mantener el orden en su territorio, ó pudiera dar ocasión á contradicciones ó discusiones que sería muy útil evitar.

Versando la diferencia de que se habla sobre un punto capital del Tratado que hubiera de celebrarse, tuve el honor de manifestar á V. E., como lo reitero hoy, la necesidad de una respuesta precisa previa á tal respecto, para adelantar luego el estudio de otros puntos secundarios. V. E. tuvo á bien manifestarme que la modificación del artículo XXIII, propuesta en la nota de 18 de Julio, emanaba de la iniciativa de algunos Senadores que han apoyado el proyecto del Canal de Panamá, quienes conceptúan que la nueva redacción facilitará la aprobación del Senado de los Estados Unidos

al Tratado que se proyecta; que V. E. no podía dar una respuesta precisa á mi solicitud sin consultar previamente con el Sr. Presidente de los Estados Unidos, quien se hallaba fuera de la capital; pero que, verificada tal consulta, daría V. E. la respuesta del caso.

He querido dejar constancia escrita de mi solicitud á V. E. para precisar sus términos con mayor claridad, y quedo esperando que V. E. se servirá transcribirme la resolución de su Gobierno cuando lo crea más oportuno.

Reitero á V. E. los sentimientos de mi más distinguida consideración.

(Firmado) JOSÉ VICENTE CONCHA

A S. E. el Sr. John Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos, Departamento de Estado.

### COPIA

de la carta escrita á mano por el mismo Sr. Ministro  
*Legación de Colombia — Washington, D. C.*  
*Noviembre 11 de 1902—Privado:*

Sr. Secretario

Para satisfacer los deseos que se sirvió expresarme S. E. en conferencia del viernes último, remito á S. E. un apuntamiento, con carácter privado, que contiene las solicitudes que formularé, llegado el caso, en el asunto del Canal.

Por separado, y oficialmente, formulo por escrito la misma solicitud que antes sometí á S. E., de palabra, en conferencia del día 4.

Cordialmenté me suscribo de S. E. atento, seguro servidor,

(Firmado) JOSÉ VICENTE CONCHA

A S. E. D. John Hay, etc. etc.—P.

## CONFIDENCIAL

Nota de las observaciones generales que el Ministro de Colombia someterá al Departamento de Estado sobre las reformas propuestas por éste el 18 de Julio al *Memorándum* de 18 de Abril, después de que se hubiere resuelto la cuestión propuesta en nota oficial de esta fecha.

## ARTÍCULO I (1)

a) Se pedirá que se conserve en este artículo la condición de que vuelvan á la República *todos los baldíos* adjudicados á las Compañías del Canal y del Ferrocarril que no se hallaren dentro de la zona cuyo uso se concede á los Estados Unidos;

b) En este mismo artículo debe expresarse claramente que el permiso que Colombia concede á las Compañías del Canal y el Ferrocarril para transmitir sus derechos á los Estados Unidos se ajusta al arreglo previo especial que Colombia celebra con ellas, para lo cual se ha hecho saber á dichas Compañías que deben constituir un apoderado en Bogotá.

## ARTÍCULO II

La introducción del término *á perpetuidad* en este artículo no podría aceptarse sin cambiar por completo la naturaleza del contrato de uso que se celebra, lo cual exigiría una reforma de la Constitución colombiana.

En este artículo ha de ponerse en claro que el *exclusivo* derecho de los Estados Unidos de proteger el Canal se refiere á otras naciones y no á Colombia, todo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo XXIII.

(1) Los artículos son los de la numeración del *Memorándum* de 18 de Abril.

## ARTÍCULO III

La misma observación respecto de la perpetuidad que se hace en el artículo anterior. El Gobierno pedirá que este artículo quede concebido en la forma en que aparece en el primitivo *Memorándum*.

## ARTÍCULO VII

El derecho que se concede á los Estados Unidos para la navegación del Chagres y uso de otras aguas y propiedades de Colombia en el Departamento de Panamá, debe limitarse en la forma propuesta en el primitivo *Memorándum*, sin que ello impida que se extienda la concesión al uso de piedra, arena, tierra, etc.

## ARTÍCULO VIII

En este artículo deben salvarse los derechos adquiridos por terceros en materia de faros en Colón ó Panamá. Si hubiere necesidad de suprimir ese impuesto, el Gobierno de los Estados Unidos hará las indemnizaciones del caso.

## ARTÍCULO XXV

Este artículo debe discutirse después de acordarse el resto del Tratado; pero, entretanto, el Gobierno de Colombia hará presente que al aumentarse las concesiones estipuladas en el *Memorándum* de 18 de Abril, deberá aumentarse también equitativamente la cantidad con que se indemniza el uso en los primeros catorce años, y que la suma, precio de ese mismo derecho en los años posteriores al décimocuarto, no podrá ser inferior á la que se reciba por cada uno de los primeros catorce años.

## ARTÍCULO XXVI

Debe conservarse el original del *Memorandum* sin perjuicio de que se establezca en otro separado el que lleva el mismo número entre las reformas propuestas por el Departamento de Estado.

Es necesario asimismo un artículo adicional, en el cual se especifique la manera de resolver las dudas que se susciten sobre la inteligencia del Tratado.

Algunos pormenores, que se refieren á detalles de forma, se indicarán al tiempo de la redacción final del Tratado.

Washington, D. C., Noviembre 11 de 1902.

(Firmado) JOSÉ VICENTE CONCHA

## TRADUCCION

Departamento de Estado — Número 11—  
Washington, Noviembre 18 de 1902

Señor:

Tuve el honor de recibir el 11 del presente vuestra atenta carta y *Memorandum*, en que están contenidas todas las modificaciones propuestas por vuestro Gobierno al proyecto de Tratado que tuve el gusto de entregaros hace cuatro meses.

Es tan urgente apresurar una finalización, que me permitiré tratar inmediatamente cada una de las modificaciones por primera vez presentadas por vuestra Excelencia ahora, sin considerar en esta ocasión las cuestiones referentes al Tratado de 1846 (si es que tales cuestiones existen). Con-

fío que el conjunto del nuevo Tratado completará y establecerá todas las relaciones de nuestros dos países en esta grande empresa.

El Presidente ha considerado con mucha atención si puede admitir la enmienda que consideráis tan importante para vuestro país (la sustitución del primitivo artículo XXIII al último artículo XXIII). Deseoso de manifestar de una manera indudable la buena voluntad de esta nación para con Colombia, el Presidente me autoriza para decir que, si todas las demás estipulaciones se aceptan á satisfacción de los Estados Unidos, consentirá él en la sustitución del artículo XXIII del primer instrumento al mismo artículo del de 18 de Julio de 1902; pero que de otra manera esa aquiescencia no tendrá lugar.

Además, os remito adjunto un *Memorandum* en que contesto pormenorizadamente á las diversas modificaciones que proponéis, y también una copia en limpio del Tratado que se redacta en conformidad con dicho *Memorandum* y esta nota.

Respetuosamente me permito sugerir que vuestro Gobierno no demore más indicar cuál de las alternativas del artículo XXV elige para incorporar en el Tratado.

Servíos aceptar, de nuevo, Sr. Ministro, las seguridades de mi alta consideración.

(Firmado) JOHN HAY

Sr. Dr. D. José Vicente Concha, etc., etc., etc.

Inclusos:

El *Memorandum*.

El proyecto de Tratado, según se indica.

## TRADUCCION

*Memorandum* en respuesta á las modificaciones propuestas por el Ministro de Colombia el 11 de Noviembre de 1902, al proyecto de Tratado de 18 de Julio de 1902.

(La numeración de artículos se refiere al proyecto de 18 de Julio de 1902).

## ARTÍCULO I

a) Tiene averiguado el Gobierno de los Estados Unidos que las Compañías del Canal y el Ferrocarril son dueñas\* de propiedades ó están en posesión de ellas, dentro de Panamá ó Colón ó en los extremos de la línea, las cuales tienen un gran valor y forman parte de las empresas del Ferrocarril y del Canal. La modificación propuesta ahora por Colombia tiende á transferir dicha propiedad á ella, en vez de serlo á los Estados Unidos.

Al devolver los Estados Unidos á Colombia las enormes concesiones de tierras comprendidas en la concesión del Canal, considera que con ello ha colmado, si no excedido, los límites de la liberalidad, y no puede devolver, adicionalmente, las propiedades en Panamá y Colón.

Además, los muy considerables gastos que Colombia ha insistido (Artículo v) en que hagan los Estados Unidos, proveiendo á Panamá y Colón del acueducto necesario y obras de desagüe, sólo pueden justificarse por el dominio de éstos en esa ciudad de las propiedades dichas. Esto no afecta la soberanía de Colombia, porque el artículo xix determina lo necesario sobre este punto preciso.

b) Los Estados Unidos considerara esta sugestión enteramente inadmisibles.

## ARTÍCULO II

Estudiando la Constitución de Colombia, no se halla prohibición alguna para enajenar las propiedades nacionales. Por el contrario, el artículo 73 (Sección ix) confiere al Congreso el poder de autorizar al Gobierno "para enajenar las propiedades nacionales."

Sin embargo, por deferencia á los deseos del Gobierno de Colombia, y deseando un acuerdo en el más breve término posible, los Estados Unidos aceptarían las palabras "por el término de cien años, renovables por la sola y absoluta opción del Gobierno de los Estados Unidos, por períodos de similar duración, por tan largo tiempo como los Estados Unidos puedan desearlo," en vez de las palabras á perpetuidad.

Con la amplia modificación concedida respecto del artículo xxiii, no se reputa necesario ó conveniente otro cambio.

## ARTÍCULO III

En armonía con la concesión hecha respecto del artículo ii, se suprime la palabra "perpetua," y se insertan después de las palabras uso y gobierno (?) las palabras "por el término de cien años, renovable por la sola (exclusiva ?) y absoluta opción de los Estados Unidos, por períodos de similar duración por el tiempo que los Estados Unidos lo deseen."

Las demás enmiendas propuestas tendrían el efecto de limitar y embarazar á los Estados Unidos en la construcción y manejo del Canal. No es creíble que Colombia tenga un propósito tan inco-

patible con la completa realización de la empre

Se ha observado que las disposiciones de este artículo referentes á los otros materiales son necesarias para la completa y satisfactoria realización de este gran proyecto.

De consiguiente, los Estados Unidos no están dispuestos á hacer ningún otro cambio en este artículo.

#### ARTÍCULO IV

En tan grande y excepcional problema de ingeniería, nadie puede prever con exactitud en qué manera han de manejarse, desaguarse ó canalizarse, etc., los ríos, arroyos, lagunas, etc. La forma propuesta por los Estados Unidos simplemente asegura que todos los accesorios necesarios contenidos en los planos del Canal, se ejecutarán exactamente. Confiamos en que Colombia no desea restringir ó impedir la construcción conveniente del Canal. La proposición de sustituir el primitivo artículo VII al presente artículo VII, no se acepta.

#### ARTÍCULO VIII

Esta nueva base de indemnización pecuniaria causa sorpresa á los Estados Unidos, y podría exigirse que Colombia se hiciera cargo de ella, ó á lo menos que la pagaran por partes iguales las dos naciones. Sin embargo, animados por el mismo espíritu que inspira cada artículo del Tratado, permitirán que estos privilegios queden comprendidos en el artículo XIV. Además, agregamos al artículo VIII las siguientes palabras: "Cualquier concesión ó privilegios

otorgados por Colombia para el establecimiento de faros en Colón y Panamá, estarán sujetos á expropiación, indemnización y pago, de la misma manera que se determina en el artículo XIV respecto de las propiedades allí mencionadas; pero Colombia no hará otras concesiones análogas, ni cambiará el *statu* de las que existen."

#### ARTÍCULO XXV

Como no se propone ninguna enmienda á este artículo, no es necesario entrar á discutir la materia de él; pero atentamente se recuerda que la propuesta de los Estados Unidos del pago de la suma total de \$ 7.000,000, no tiene ninguna relación con asunto de anualidad por los primeros catorce años. Y es evidente que no podría ser esto así, toda vez que Colombia ha recibido ya la anualidad por más de nueve de estos mismos catorce años, con los bonos de subsidio de la Compañía del Ferrocarril. También es manifiesto que durante el período de construcción y primeros trabajos (que se calculan en catorce años), en los cuales la propiedad no dará ningún rendimiento, ningún pago anual puede justificarse.

#### ARTÍCULO XXVI

Si se propone restablecer la cláusula de confiscación del artículo XXVI del Tratado de 18 de Abril de 1902, los Estados Unidos no pueden acceder á ello.

Por el artículo XXIV los Estados Unidos se obligan á construir y terminar el Canal, y respetuosamente se hace presente que el compromiso formal de los Estados Unidos basta. Además, aquella

cláusula podría contravenir la Ley de 18 de Junio de 1902.

#### ARTÍCULO ADICIONAL

Ni el proyecto de 18 de Julio ni el de 18 de Abril, tratan de especificar la manera como hayan de arreglarse las dudas que surjan en la interpretación del Tratado. No concebimos nosotros ninguna dificultad que estas dos naciones amigas, unidas por cincuenta años con los vínculos de un Tratado nunca desatados, no puedan arreglar felizmente por el camino que sugieran las peculiaridades del caso en los años venideros. Cualquiera método que se pudiese adoptar ahora, es probable que resultaría inconveniente en los casos futuros y sería embarazoso para ambas partes.

Departamento de Estado

Noviembre 18 de 1902.

Traducido por el suscrito,

J. V. CONCHA

#### TRADUCCION

CONVENCIÓN concluída entre los Estados Unidos de América y la República de Colombia.

(Proyecto del Departamento de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos).

*Noviembre 18 de 1902*

Los Estados Unidos de América y la República de Colombia, desearios 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 1892, 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:

#### ARTÍCULO 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 que 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 tarapoco la asumen por esta cláusula.

La Compañía del Ferrocarril (y los Estados Unidos como dueños de la Empresa), quedará libre 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.

#### ARTÍCULO II

Los Estados Unidos tendrán el derecho exclusivo por el término de cien años, renovables á opción única y absoluta de su Gobierno, por períodos de similar duración, hasta cuando ese Gobierno lo desee, 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 arqueo 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 y ferrocarriles.

#### ARTÍCULO 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, por el término de cien años, renovables á opción única y absoluta de los mismos Estados Unidos, por períodos de similar duración hasta cuando ese Gobierno lo desee, 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 aquélla los canales auxiliares que 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 millas marinas, medidas 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 entender 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 alterará

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 poseídos por la expresada Compañía del Canal y por la referida Compañía del Ferrocarril; pero todas las estipulaciones contenidas en el artículo 35 del Tratado de 1846 á 1848 entre las partes contratantes subsistirán y se aplicarán en todo su vigor á las ciudades prenombradas, á las tierras comunales accesorias y á las demás propiedades dentro de dicha zona. El territorio de aquellas 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.

#### ARTÍCULO 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.

#### ARTÍCULO 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 señalada por esta Convención, aquellas partes de la línea costanera y 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 manteni-

miento 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 y hará dotar 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 vengan á ser focos de infección. El Gobierno de Colombia proveerá á la adquisición para los Estados Unidos ó para sus representantes de los terrenos y de los derechos necesarios en las ciudades de Panamá y Colón para la realización de las mejoras antes citadas, y el Gobierno de los Estados Unidos ó sus representantes quedan autorizados para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de aguas durante cincuenta años; pero á la expiración de ese plazo, el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y Colón, excepto en lo que fuere necesario para la explotación y conservación de fontanería, inclusive los depósitos, acueductos, obras hidráulicas, provisión ó suministro de agua, avenamiento y otros trabajos.

#### ARTÍCULO 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 facilitar á Colombia el cumplimiento de esta estipulación, el Gobierno de los Estados Unidos prestará mano fuerte al de Colombia, llegado el caso, para impedir la ocupación de las mencionadas islas ó puertos, garantizando allí la soberanía, independencia é integridad de Colombia.

#### ARTÍCULO VII

La República de Colombia incluye en la precedente concesión el derecho sin obstáculo, costo ni impedimento alguno, al dominio, consumo y utilización general de la manera que los Estados Unidos juzgue necesaria para el ejercicio del privilegio á ellos otorgado y de los derechos á ellos conferidos por este Tratado, de las aguas del río Chagres y otros arroyos, lagos y lagunas, de todas las aguas no navegables, ya naturales, ya artificiales, y de navegar todos los ríos navegables, arroyos, lagos y otras vías acuáticas dentro de la jurisdicción y dominio de la República de Colombia, en el Departamento de Panamá, dentro ó fuera de dicha zona, como ello fuere necesario ó conveniente para la construcción, conservación y administración del Canal y de sus canales auxiliares y otras obras,

y sin contribuciones ni pechos de ningún género, y para levantar ó bajar los niveles de las aguas y desviar éstas ó encerrarlas y anegar los terrenos como fuere necesario para el propio ejercicio de las concesiones y derechos otorgados á los mismos Estados Unidos; así como para rectificar, establecer (*construct*) y mejorar la navegación de los expresados ríos, arroyos, lagos y lagunas, á costa de los Estados Unidos exclusivamente. Mas las vías acuáticas abiertas de esa suerte por ellos podrán usarse por los ciudadanos de Colombia libres de contribuciones ú otras cargas. Los Estados Unidos tendrán el derecho de usar gratis las aguas, la piedra, la arcilla, tierra común ú otros minerales pertenecientes á Colombia en los terrenos públicos en que fuere ello menester.

Todos los daños que se causen á los dueños de propiedades particulares con la inundación ó con la desviación de las aguas ó de otra manera, provenientes de la construcción ó explotación del Canal, se determinarán y evaluarán en cada caso por una comisión mixta nombrada por los Gobiernos de los Estados Unidos y de Colombia; pero el valor de las indemnizaciones así estimado será de cargo de los Estados Unidos únicamente.

ARTÍCULO 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 cobrarán por el Gobierno de Colombia de-

rechos de aduanas, tonelaje, anclaje, fardo, muelle, pilotaje, cuarentena ni ningún 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 empleados por él directa ó indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y administración 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 ni derechos que á los que fije el Gobierno de los Estados Unidos por el uso del Canal y de sus dependencias; siendo entendido que esos impuestos ó derechos habrán de ajustarse á las estipulaciones del artículo XVI.

Asimismo quedarán libres para el comercio del mundo los puertos que conducen al Canal, inclusive los de Panamá y Colón, sin que allí puedan imponerse derechos ni contribución alguna, excepto sobre las mercancías destinadas á ser introducidas para el consumo del resto de la República de Colombia ó del Departamento de Panamá y sobre los buques que toquen en los puertos de Colón y Panamá sin pasar por el Canal.

Aunque tales puertos queden libres y abiertos para todos, el Gobierno de Colombia podrá establecer en ellos las aduanas y resguardos que juzgue necesarios para cobrar los derechos sobre las im-

portaciones destinadas á otras partes de Colombia y para colar el contrabando. Los Estados Unidos podrán servirse de los puertos situados en los dos extremos del Canal, incluyendo los de Panamá y Colón, para anclaje, para reparaciones, carga, descarga, depósito ó trasbordo, ya que vayan en tránsito ó que se destinen al servicio del Canal y de otras obras.

Las concesiones ó privilegios otorgados por Colombia para la explotación de faros en Colón y Panamá quedarán sujetos á expropiación, indemnización y pago de la manera prescrita por el artículo XIV respecto de las propiedades de esos puertos. Colombia, sin embargo, no otorgará nuevo privilegio ni cambiará las estipulaciones de las concesiones existentes.

#### ARTÍCULO IX

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, ni 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 situados dentro de las ciudades de Panamá y de Colón, ó en cualquier otro lugar autorizado por las disposi-

ciones 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.

#### ARTÍCULO XI

El Gobierno de Colombia permitirá la inmigración y el libre acceso á los terrenos y talleres de la empresa del Canal y sus dependencias, de todos los empleados y obreros, sea cual fuere su nacionalidad, contratados para trabajar allí, ó que soliciten empleo ó que de otra manera tengan que ver 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.

## ARTÍCULO XII

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo á la zona del Canal, libres de derechos aduaneros, de impuestos, de contribuciones, pechos ni otras cargas, y sin limitación alguna, los buques, dragas, locomotoras, carros, maquinaria, herramientas, substancias explosivas, materiales de construcción, elementos y demás artículos necesarios y convenientes para la excavación, conservación y administración del Canal y de sus obras auxiliares, así como todos los bastimentos, medicinas, vestidos, útiles y demás artículos necesarios y convenientes para los oficiales, mecánicos y obreros empleados en servicio de los Estados Unidos, y para sus familias. Si algunos de esos artículos se destinaren al consumo fuera de la zona, exceptuando á Panamá y Colón, y dentro del territorio de la República, quedarán sujetos á los mismos derechos de importación y otros gravámenes que los artículos similares, conforme á las leyes de Colombia y á las Ordenanzas del Departamento de Panamá.

## ARTÍCULO XIII

Los Estados Unidos tendrán autorización para proteger y dar seguridad al Canal, á los ferrocarriles y otras obras auxiliares y dependencias; para conservar el orden y la disciplina entre los obreros y otras personas que se acumulen en aquella región; para dictar y ejecutar los reglamentos de policía y de higiene que juzguen necesarios para el mantenimiento del orden y de la salud pública 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:

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

Tales tribunales judiciales establecidos con tal fin por la República de Colombia, tendrán jurisdicción exclusiva en esa zona para decidir las controversias entre ciudadanos de la República de Colombia ó entre éstos y ciudadanos de naciones extranjeras diferentes de los Estados Unidos;

2.º 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 controversias 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 controversias originadas de la construcción, conservación y explotación del Canal, del ferrocarril y de las otras propiedades y obras;

3.º Los Estados Unidos y Colombia se comprometen mutua-

mente á establecer en dicha zona tribunales judiciales que tengan jurisdicción civil, criminal ó de marina, compuestos de juristas nombrados por los dos gobiernos, como en seguida se estipula, los cuales tribunales tendrán jurisdicción para decidir las controversias que luégo se mencionan y todos los crímenes, delitos y faltas cometidos dentro de la propia zona, así como las causas marítimas, conforme á las leyes y procedimientos que luégo 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 ciudadanos 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;

4.° 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 persecu-

ción, aprehensión, encarcelamiento, arresto y entrega dentro de la misma zona de personas acusadas de crímenes, delitos y faltas cometidos dentro de ella.

#### ARTÍCULO XIV

Las obras del Canal, los ferrocarriles y sus auxiliares serán declaradas 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 señale 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 sobre el valor que tenían antes de empezar los trabajos del Canal.

#### ARTÍCULO 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 empresa del Canal y para todas las naves que hallándose en conflicto tengan derecho á pasar por el Canal y deseen anclar en tales puertos. Esas embarcaciones estarán exentas de derechos de anclaje y de tonelada por parte de Colombia.

## ARTÍCULO XVI

El Canal que se construya y las bocas que le den entrada serán perpetuamente neutrales y estarán abiertas según los términos establecidos en el número 1 del artículo III del Tratado concluido por los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña el 18 de Noviembre de 1901, y con forme á todas las estipulaciones de este pacto.

## ARTÍCULO XVII

El Gobierno de Colombia tendrá derecho de transportar por el Canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo y sin pagar derecho alguno.

También tendrán derecho á libre tránsito 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.

## ARTÍCULO XVIII

Los Estados Unidos tendrán plena facultad y autorización para dictar y hacer efectivos los reglamentos necesarios para el uso del Canal, de los ferrocarriles y de las obras auxiliares y de los puertos de entrada, así como también para fijar las tarifas correspondientes, atendiendo á las limitaciones prescritas por el artículo XVI.

## ARTÍCULO 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 con el traspaso de los derechos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y de la Compañía del Ferrocarril de Panamá que queden fuera de la citada zona del Canal.

## ARTÍCULO XX

Si en virtud de algún tratado vigente entre la República de Colombia y una tercera potencia hubiere algún privilegio ó concesión relativa á los medios interoceánicos de comunicaciones que especialmente favorezca á esa tercera potencia y que en alguna de sus estipulaciones pueda ser incompatible con los términos de la presente Convención, la República de Colombia se compromete á cancelar ó modificar ese tratado en debida forma, á cuyo efecto hará á la tercera potencia la notificación del caso dentro del término de cuatro meses contados desde la fecha de la presente Convención; y si el tratado existente no contuviere cláusula alguna que permita su modificación ó anulación, la República de Colombia se compromete á procurar la modificación ó anulación en tal forma que no haya lugar á conflicto con las estipulaciones de la presente Convención.

## ARTÍCULO 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.

#### ARTÍCULO XXII

La República de Colombia renuncia y cede á los Estados Unidos la participación á que pudiera tener derecho en los futuros rendimientos del Canal, al tenor del artículo xv del Contrato de concesión celebrado con Lucien N. B. Wyse, concesión de que hoy es dueña la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y cualesquiera otros derechos ó reclamaciones de carácter pecuniario originados de esa concesión ó relativos á ella, ú originados de las concesiones á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ó á cualquiera prórroga ó modificación de ellas ó relativos á ellas. Asimismo, renuncia, ratifica y cede á los Estados Unidos, hoy y en lo porvenir, todos los derechos y propiedades reservadas en tales concesiones, que de otra suerte hubieran de pertenecer á Colombia al expirar el plazo de noventa y nueve años de las concesiones otorgadas al individuo y á las compañías prenombradas ó poseídas por ellas, del propio modo que todos los derechos, títulos y participación que hoy tiene la República, ó que en lo sucesivo adquiriera, en los terrenos, en el Canal, en las fincas, en las obras y en los derechos de que son dueñas aquellas compañías, conforme á las expresadas concesiones ó por otro motivo, y adquiri-

das, ó que hayan de adquirirse, por los Estados Unidos, de la Compañía Nueva del Canal, ó por medio de ella, inclusive las propiedades y derechos que pudieran en lo porvenir, ora por el transcurso del tiempo, por caducidad ó por otro motivo, volver al poder de la República de Colombia, al tenor de contratos de concesiones con el referido Wyse, con la Compañía Universal del Canal de Panamá, con la Compañía del Ferrocarril de Panamá ó con la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Los mencionados derechos y propiedades serán y quedarán libres y descargados de toda acción actual ó ulterior ó de toda reclamación de Colombia, y el título de los Estados Unidos á ellos, consumada que sea la compra que se tiene en mira por los Estados Unidos á la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluta en lo que toca á la República de Colombia, salvo los derechos que esta Nación tiene específicamente asegurados, al tenor de esta Convención.

#### ARTÍCULO 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 ferro-carriles 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 pudiese 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 Wáshington, 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 dicho Canal, ferrocarriles ú otras obras, ó para las vidas ó propiedades de las personas empleadas en el Canal en los ferrocarriles ú otras obras, queda autorizado el Gobierno de los Estados Unidos para proceder, en interés de ellos, sin necesidad de obtener consentimiento previo del Gobierno de Colombia, y dará inmediato aviso de las medidas adoptadas con tal objeto; y tan luego como lleguen fuerzas colombianas suficientes para atender á ese propósito, las de los Estados Unidos se retirarán.

#### ARTÍCULO 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 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, dificultades y obstáculos que al presente es imposible prever, apreciando la buena fe con que hayan procedido los Estados Unidos, la gran suma de dinero hasta entonces

empleada en los trabajos y la naturaleza de las dificultades que puedan haber surgido, el Gobierno de Colombia prorrogará por doce años más los plazos estipulados en este artículo para dar remate á la obra del Canal.

Mas en caso de que, en cualquier tiempo, los Estados Unidos determinaren hacer el Canal efectivamente nivelado con el mar, entonces aquel período se prolongará diez años más.

#### ARTÍCULO 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 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 \$ 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 (dóllars) en moneda de oro de igual especie, empezando catorce años después de la indicada fecha. Además, dejando á la Re-

pública 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 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 estas 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 conforme á este artículo afectará ni estorbará la plena ejecución y efecto de la presente Convención bajo todos los otros respectos.

#### ARTÍCULO XXV

(Alternativa B)

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 dólares 250,000 oro que Colombia deja de cobrar del mismo Ferrocarril, así como en compensación de los demás derechos, privilegios y exenciones otorgados al Gobierno de los Estados Unidos y en consideración al aumento de gastos de Administración pública en el Departamento de Panamá, ocasionada por los

trabajos de apertura del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos se obliga á pagar al de Colombia la suma de diez millones de pesos (\$ 10,000,000), oro americano, al canjearse esta Convención, una vez aprobada por los Cuerpos Legislativos de ambos países, y además una renta anual á perpetuidad de \$ 10,000, también en oro americano, empezando el pago de esa renta catorce años después de la indicada fecha.

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

Mas ningún retardo ni divergencia de opinión en orden á este artículo afectará ni estorbará la plena ejecución y efecto de la presente Convención bajo todos los otros respectos.

#### ARTÍCULO 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 adquieren 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 de ese Gobierno, unión ó Confederación, los derechos de los Estados Unidos con-

forme á esta Convención no serán menoscabados ni perjudicados bajo ningún respecto.

#### ARTÍCULO XXVII

La Comisión mixta de que tratan los artículos III, VII y XIV se compondrá así:

.....  
y el Presidente de Colombia nombrará dos personas, quienes procederán á dictar una decisión. En caso de desacuerdo en la Comisión—por hallarse divididos en opinión los miembros—se nombrará por los dos Gobiernos un tercero, el cual decidirá definitivamente. En caso de muerte, ausencia ó incapacidad de algún comisionado ó de un tercero, ó de que alguno de ellos omita, rehuse ó deje de funcionar, su puesto se llenará nombrando otra persona de la manera antes indicada. Todas las decisiones de la mayoría de la Comisión ó de un tercero serán definitivas.

#### ARTÍCULO XXVIII

Una vez firmada la presente Convención por las partes contratantes, se someterá á ratificación al tenor de las leyes de los respectivos países, y será canjeada dentro de ocho meses contados desde esta fecha.

#### NOTA

de la Legación Colombiana al Departamento de Estado.

Washington, D. C., Noviembre 22 de 1902

Sr. Secretario:

He tenido el honor de recibir la nota de fecha 18 del presente, en que V. E. se sirve acusar recibo de mi comunicación oficial y

apuntamiento y esquela confidenciales del 11 último. Asimismo he recibido el *Memorándum* y proyecto de Tratado que acompañan á la expresada nota.

Antes de dar respuesta á la parte substancial de dicha comunicación, me permito hacer presente á V. E. que no es imputable á mi Gobierno demora en las negociaciones. El 18 de Abril tuve el honor de presentar al Departamento de Estado el *Memorándum* que contiene las bases del Tratado. El Congreso de los Estados Unidos tuvo necesidad de discutir varios meses la ley de autorizaciones al Gobierno Ejecutivo, y fue el 18 de Julio cuando V. E. me hizo conocer su proyecto de modificaciones. Era indispensable entonces que el Sr. Procurador General de los Estados Unidos estudiase la validez del título de la Compañía del Canal, para lo cual también se necesitaron algunos meses; pero el mismo día que el Sr. Procurador general de los Estados Unidos presentó su informe al Gobierno, tuve el honor de comunicar á V. E. que estaban en mi poder las instrucciones para adelantar el negociado, y que sólo esperaba de mi Gobierno una orden complementaria, por telégrafo, para proceder. Toda gestión de mi parte mientras que el Sr. Procurador general no hubiese concluido su estudio, era inoficiosa y estéril, como es obvio.

También debo insinuar que en la nota de observaciones que envié á V. E., aparte de mi comunicación oficial del 11, no formulé proposiciones en nombre de mi Gobierno, sino que, para satisfa-

cer un desec personal de V. E., indiqué en un *Memorándum* los puntos que serían materia de objeción, dado el caso de que se resolviese favorablemente el punto que debía discutirse como previo, según las órdenes de mi Gobierno. De esta manera se explica que ese apuntamiento se presentase desnudo de las necesarias razones, puesto que no se proponía para la discusión inmediata. Además, en el último párrafo de ese apuntamiento se advirtió, expresamente, que no eran las contenidas allí todas las objeciones que el Gobierno de Colombia haría á las enmiendas propuestas por el Gobierno de los Estados Unidos, y que, llegado el tiempo de discutirse el negocio en su conjunto, se harían las restantes.

Según se sirve expresar V. E., el deseo de acelerar la negociación obliga á tratar de una vez las cuestiones todas que se han señalado, sin separar de las demás lo relativo al artículo XXIII, que, por el contrario, se liga con aquéllas en la nota que tengo el honor de contestar.

Para acceder, pues, á los deseos manifestados por V. E., y para mostrar una vez más el propósito de Colombia de facilitar, en cuanto esté en su poder, la terminación de las negociaciones, acepto el método adoptado por V. E., aunque no sea el mismo que tuve el honor de proponer.

La condición de mantener, en el Tratado que se haya de celebrar, el artículo XXII, en la forma en que fue redactado en el *Memorándum* de 18 de Abril, se ha señalado, en las instrucciones escritas

que he recibido de mi Gobierno, como perentoria, y, de consiguiente, no me es dado subordinarla á otras condiciones mientras mi mandante no revoque ó modifique de un modo expreso las órdenes que me ha comunicado.

A este respecto merece observarse que el Gobierno de Colombia no ha introducido ninguna novación en la materia, ni ha hecho solicitud de nada que no estuviese aceptado con anterioridad por el Gobierno de los Estados Unidos, como aparece en la nota que V. E. me hizo el honor de dirigirme el 18 de Abril último, y en la posterior de 18 de Julio, en que V. E. se sirvió expresar que las modificaciones propuestas en este último día no afectan los compromisos contraídos por la aceptación del primitivo *Memorándum*, "que continuarán en toda su fuerza mientras no se acuerde otra cosa." El asentimiento del Sr. Presidente de los Estados Unidos á la conservación del primitivo artículo XXIII en el proyecto de Tratado, no puede llamarse quizá, exactamente, una concesión que ponga á Colombia en el caso de hacer por equidad otras solicitadas por los Estados Unidos.

Ni es inútil recordar á este respecto que, en la conferencia que tuve el honor de celebrar con V. E. el día 4 del presente, V. E. tuvo á bien manifestarme que la modificación del artículo XXII, propuesta entre las reformas de 18 de Julio, no había surgido de la iniciativa misma del Gobierno Ejecutivo porque la juzgase indispensable, sino de la sugestión

de algunos miembros del Senado de los Estados Unidos, que la creían oportuna; pero desde entonces tuve el honor de manifestar á V. E. que para Colombia era aquél un punto capital, puesto que, relacionándolo con las disposiciones de los artículos IV y XVII, venía á precisar y afirmar los derechos de soberanía de la República y las cuestiones de garantía y libertad de tránsito, en conformidad con el artículo 35 del Tratado vigente de 1846-1848, que formalmente se incorpora en la Convención que va á celebrarse. Cuál sea la importancia de esa aclaración, basta á demostrarlo el que, aun sin interrumpirse ni entibiarse, en más de cincuenta años de vigencia del Tratado, las cordiales relaciones entre Colombia y los Estados Unidos, en diversas épocas y por diversos motivos se han suscitado dudas y discusiones, que, si bien terminaron por resolverse ú olvidarse, sería muy deseable no se presentasen en lo futuro, cuando se aspira á estrechar aún más las relaciones existentes entre las dos Repúblicas, en el pie de perfecta igualdad que les da la Ley Internacional y sus propias tradiciones.

En Memoria adjunta á esta nota, respondo al *Memorandum* de V. E., á que me referí al principio, y expongo las razones en que se apoya mi Gobierno para sostener en su tenor primitivo, en las partes substanciales, el *Memorandum* de 18 de Abril del presente año, como base del Tratado.

Por calograma he transmitido, además, á mi Gobierno, en resumen, la comunicación y *Memo-*

*rándum* de V. E., para que determine en definitiva lo que juzgue más conveniente.

Acepte V. E. las expresiones de mi más alta y distinguida consideración.

(Firmado) JOSÉ VICENTE CONCHA

Incluso: Memoria — Copia del Memorial.

A S. E. el honorable John Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos, Departamento de Estado.

### MEMORIA

en respuesta al *Memorandum* de 16 de Noviembre de S. E. el Secretario de Estado de los Estados Unidos.

#### A

a) La condición de que vuelvan á Colombia todos los baldíos adjudicados á las Compañías del Ferrocarril y del Canal que no estén dentro de la zona de la concesión que se haga á los Estados Unidos, está de acuerdo con el primitivo pensamiento y texto del *Memorandum* de 18 de Abril. No se aparta el suscrito de que aquellas propiedades puedan tener un precio considerable; pero debe tenerse presente, por una parte, que el Gobierno de Colombia no se ha ingerido ni se ingerirá en forma alguna en la estipulación del precio que los Estados Unidos hayan de pagar á las Compañías nombradas por la cesión de sus derechos; y, por otra, que todas esas propiedades que hoy usufructúan tales Compañías, debían volver á la República á la expiración de los respectivos privilegios (condición 7.<sup>a</sup> del artículo 1.<sup>o</sup> del Contrato para la apertura del Canal, de 18 de Mayo de 1878; artículo 17 del Con-

trato del ferrocarril de 17 de Abril de 1850, y artículo 23 del Contrato adicional de 5 de Julio de 1867 sobre el mismo Ferrocarril). Limitado como está el tiempo por el cual las Compañías han de usufructuar esas propiedades, es claro que, si éstas tienen un gran precio, él pertenece á Colombia, y no hay razón ó motivo para que se les pague é. las Compañías, ó para que su dueño las ceda gratuitamente. Ya Colombia ha ejercido un acto de liberalidad excepcional prorrogando á la Compañía del Canal e. término para la construcción de la obra, lo cual ha dado por único efecto que aquélla quede en posibilidad de recuperar una parte de su capital, que, sin esa circunstancia, hubiera pasado en pocos meses á Colombia.

El suscrito no exige ni insinúa que los Estados Unidos intervengan en las cuestiones que hayan de ventilarse entre el Gobierno de Colombia y las expresadas Compañías; pero sí señala esas cuestiones para que se vea palpablemente la equidad con que procede Colombia en sus peticiones. Ahora, si faltase alguna muestra de la liberalidad de ésta en las concesiones de tierras, bastaría para demostrarlo el ensanche de la zona del Canal, de doscientos metros concedidos á la Compañía, á cinco mil metros que ofrece á los Estados Unidos;

b) Las razones que preceden sirven en parte, también, para demostrar la necesidad que existe de que el Gobierno de Colombia celebre un contrato especial con las Compañías que van á ceder sus derechos; pero á ello se agrega

que el solo Tratado entre Colombia y los Estados Unidos no puede tener el efecto jurídico de resolver ó cancelar los vínculos de derecho que existen entre la República de Colombia y aquellas Sociedades, vínculos nacidos de contratos perfectos que no pueden desligarse, conforme á principios de jurisprudencia universal, porque una de las partes celebre un pacto, sobre la misma materia, con un tercero, que en este caso serian los Estados Unidos. Así como éstos necesitan celebrar un contrato para adquirir los derechos de las Compañías mismas, y esa negociación no podría incluirse en el Tratado que han de celebrar los dos países, así tampoco la resolución de las obligaciones entre Colombia y las dos Compañías puede verificarse en el Tratado. De otra suerte resultaría que Colombia, desprendiéndose de todos sus derechos en relación con esas entidades, ó privándose de los medios de hacerlos efectivos, dejaría vigentes sus obligaciones para con ellas. El mismo pago de las acciones privilegiadas que Colombia posee en la Compañía del Canal, no tendría ninguna garantía, de prescindirse de un contrato especial, tanto más cuanto en la reforma propuesta por el Departamento de Estado al artículo 1, del *Memorandum* de Abril, se advierte expresamente que los Estados Unidos no contraen ninguna obligación á tal respecto ("*no obligation under this provision is imposed upon or assumed by the United States*").

El que los Estados Unidos hayan de construir acueductos en

Panamá y Colón, siendo éstos centros cuya población y movimiento han de acrecentarse debido exclusivamente á la obra del Canal, son los mismos Estados Unidos quienes derivan de ello una grande utilidad, obteniendo condiciones sanitarias favorables para sus empleados y operarios que residirán allí en gran número. Aun suponiendo que dicha estipulación no existiese en el Tratado—y no es esencial—los Estados Unidos se verían en la necesidad de ejecutar esas obras.

Por más sincero y vehemente que sea, pues, el deseo del Gobierno de Colombia de allanar las dificultades de la negociación, no podría, sin causar irreparables perjuicios á los intereses del pueblo colombiano, desistir de las condiciones que se han expresado respecto del artículo 1.

## B

Dado que los Estados Unidos aceptan la supresión del término *á perpetuidad* en los artículos II y III del proyecto del Tratado, es inoficioso discutir este punto, y sólo conviene advertir que en la Constitución de Colombia *territorio* no es sinónimo de *bienes nacionales*, como lo demuestra el artículo 4.º de la misma Constitución; que la enajenación de una parte del territorio exigiría el cambio de límites de la Nación, y que, como tales límites están señalados en el artículo 3.º de la misma Carta fundamental, su cambio exigiría la reforma de la Constitución misma.

## C

El artículo III del primitivo *Memorandum* no fue objetado por el

Gobierno de los Estados Unidos, cuando éste se presentó, ni se dijo, como se hace ahora, que con él se “embarazase ó limitase la acción de los Estados Unidos para la construcción del Canal,” cosa que de cierto no hubiese pasado inadvertida al Departamento de Estado entonces. No se ha formulado en esto una enmienda, como se dice en el *Memorandum* que se contesta, y sólo se pide que se conserve un artículo del proyecto primitivo.

De consiguiente, Colombia no está dispuesta á hacer ningún cambio en el artículo III del *Memorandum* de 18 de Abril.

Otro tanto se dice respecto del artículo VII, puesto que existen las mismas razones para ello.

## D

Aunque lo relativo á faros está allanado, debe hacerse presente que, cuando se publicó el *Memorandum* de 18 de Abril, algún concesionario de faro, en el Departamento de Panamá, presentó al Gobierno de Colombia un memorial (que se adjunta en copia) en guarda de sus derechos. Aunque hay un artículo del Tratado en que, tácitamente, quedaría comprendida esa indemnización, se ha querido poner en claro el asunto, y á tal respecto tampoco se innova. Merece advertirse que al suprimir Colombia el derecho de faros en Panamá, pierde una renta relativamente cuantiosa para su Erario, y que no hubiera sido equitativo que, por renunciar á esos proventos en lo futuro, hubiese de quedar también gravada con el pago de los derechos de los cesionarios.

## E

Al hablar el *Memorándum* que se contesta de lo relacionado con el artículo xxv del proyecto de Tratado, expresa que la oferta de pago por parte de los Estados Unidos, de una suma total de siete millones de pesos, "no tiene ninguna relación con asunto de anualidad por los primeros catorce años."

Los términos textuales y muy claros del artículo xxv del *Memorándum* de 18 de Abril, bastan para contestar esa observación. Allí claramente se dijo, después de mucha insistencia, para que constase, que los siete millones que había de recibir Colombia eran una "anticipación," anticipación por los catorce primeros años de uso de la zona y demás concesiones que recibirían los Estados Unidos del Gobierno de Colombia. Antes de terminar esos catorce años, debería acordarse, conforme al citado artículo, el canon de uso de las demás anualidades, y para ello se señalaron los datos en que debía fundarse la apreciación, empezando por el monto de la anualidad correspondiente á ese primer período. Pero si todavía en esto quedase alguna duda, podría hacerse presente, atentamente, que desde que el anterior Ministro de Colombia en Washington inició la discusión de preliminares del Tratado con los miembros de la Comisión ístmica, de una manera clara, expresa ó insistente, manifestó que Colombia pediría un canon anual por el derecho de uso de la zona del Canal, como propietario de ella, y el precio equitativo de las demás

concesiones. En esto, como en el resto del proyecto de Tratado, la conducta de Colombia ha sido absolutamente franca desde sus principios, y hubiera carecido de objeto razonable cualquier otro proceder.

El Gobierno de los Estados Unidos ha creído conveniente modificar el texto del artículo xxv del *Memorándum*, aceptado en sus dos notas de 15 de Abril y 18 de Julio, y ha propuesto á Colombia una alternativa entre el pago de diez millones de conato y diez mil pesos de canon anual, ó el pago inicial de siete millones de pesos y una renta anual, descontable, de cien mil pesos. El suscrito Ministro no tiene autorización escrita de su Gobierno para aceptar ninguno de los dos términos de la susodicha alternativa.

Si la indemnización que hubiere de darse á Colombia por sus vastísimas concesiones se hubiera de reducir á los dos términos de la alternativa propuesta por los Estados Unidos, se llegaría á la conclusión de que, cediendo Colombia primero el usufructo y luego la plena propiedad del Ferrocarril de Panamá; concediendo á los Estados Unidos una zona para el Canal veinticinco veces mayor que la de que disfruta hoy la Compañía concesionaria; renunciando á la expectativa de que en noventa y nueve años entrase á ser del dominio de la República el Canal construído; absteniéndose de pedir el ocho por ciento de los proventos de la empresa, como estaba pactado en el contrato con la Compañía; obligándose á suprimir en considerable terri-

torio todo impuesto ó contribución que ayudasen á sobrellevar los crecientes gastos del servicio público; dando el libre uso de todas las aguas navegables y muchos bienes públicos de Panamá, viniera, en cambio, á recibir tan sólo en el primer periodo de cien años una suma que, distribuída entre todos ellos, no alcanza á representar la mitad siquiera de lo que hoy reciben la República y el Departamento de Panamá con sólo la renta del Ferrocarril de este nombre.

Los Estados Unidos han dado en distintas ocasiones ante el mundo, y á los gobierno mismos, ejemplos de alta y noble equidad, para que, parando un poco la atención sobre la realidad de la indemnización que se ofrece á Colombia, no echen de ver que esa oferta se aparta en mucho de lo que indica la misma equidad.

F

Respecto del artículo xxvi del primitivo *Memorandum*, no tiene autorizaciones el suscrito para suprimirlo del texto del Tratado.

G

No se ha hecho ninguna propuesta formal sobre la redacción de un artículo en que se establezca la manera de resolver las dudas ó diferencias que pudieran presentarse en la aplicación del Tratado, caso de perfeccionarse; pero siendo ésta la última disposición del pacto, pueda posponerse su examen.

Washington, D. C., Noviembre 22 de 1902.

(Firmado) JOSÉ VICENTE CONCHA

## CONVENCION

entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América para la construcción de un Canal Interoceánico entre los Océanos Atlántico y Pacífico.

Enero 22 de 1903

La República de Colombia y los Estados Unidos de América, deseando asegurar la construcción de un Canal para navíos que ponga en comunicación á los Océanos Atlántico y Pacífico, y habiendo el Congreso de los Estados Unidos expedido una ley para tal objeto, que fue aprobada el 28 de Junio de 1902, una copia de la cual se acompaña, las altas partes contratantes han resuelto celebrar un Convenio con este fin, y, en consecuencia, han nombrado como sus Plenipotenciarios:

El Presidente de la República de Colombia á Tomás Herrán, especialmente autorizado por dicho Gobierno con este objeto,

El Presidente de los Estados Unidos á John Hay, Secretario de Estado, quienes, después de haber canjeado sus plenos poderes en buena y debida forma, han acordado los siguientes artículos:

### ARTÍCULO 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 actua-

lidad, las cuales volverán á poder de la República de Colombia, exceptuando las propiedades en Panamá ó Colón, ó en los puertos terminales de estas poblaciones, que pertenezcan á dichas Compañías, ó que se hallen actualmente en su poder. 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 IV del contrato del 10 de Diciembre de 1890, las cuales acciones le serán pagadas por su valor nominal, por lo menos; pero como Colombia tiene este derecho únicamente como accionista en dicha Compañía, esta estipulación no impone obligación alguna sobre los Estados Unidos ni la asumen ellos.

La Compañía 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 del Ferrocarril, de los bonos emitidos por la misma y que se hallen en circulación.

#### ARTÍCULO II

Los Estados Unidos tendrán derecho exclusivo durante el término de cien años, prorrogables á la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por periodos de igual duración, mientras así lo deseen, para excavar, construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el Canal marítimo, con ó sin exclusas, del Atlántico al Pacífico, al través del territorio colombiano, y el dicho Canal tendrá la suficiente profundidad y capaci-

dad para los buques de mayor tonelaje y calado que se usan hoy en el comercio, ó que puedan razonablemente anticiparse; también tendrán los mismos derechos para construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el Ferrocarril de Panamá y los ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, canales, diques, represas, depósitos de agua y demás obras auxiliares que sean necesarias y convenientes para la construcción, conservación, protección y explotación del Canal y de los ferrocarriles.

#### ARTÍCULO III

Para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda ejercer los derechos y privilegios concedidos por este Tratado, la República de Colombia concede á dicho Gobierno el uso y dirección por el término de cien años prorrogable á la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por periodos de igual duración mientras así lo deseen, 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, incluyendo los canales necesarios auxiliares, los cuales en ningún caso podrán exceder la longitud de quince millas, medidas desde el Canal principal y otras obras, como también hasta la profundidad de diez brazas en la bahía de Limón, á continuación del Canal, y por lo menos tres millas marinas desde el punto de baja marea en cada término del Canal, en el mar Caribe y en el Océano Pacífico, respectivamente. En cuanto sea necesario para la construcción, conserva-

ción y explotación del Canal, los Estados Unidos tendrán el derecho de usar y ocupar el grupo de pequeñas islas en la bahía de Panamá, denominadas Perico, Naos, Culebra y Flamenco; pero dichas islas no se considerarán incluidas en la zona aquí definida, ni serán regidas por los reglamentos especiales aplicables á la referida zona.

Esta concesión no invalidará en manera alguna los títulos ó derechos de los propietarios territoriales particulares en la dicha zona de terreno, ni embarazará los derechos de paso por las vías públicas del Departamento; entendiéndose, sin embargo, que nada de lo aquí contenido obrará para minorar, debilitar ó coartar los derechos concedidos á los Estados Unidos en otras partes de esta Convención.

Esta concesión no incluye á las ciudades de Panamá y de Colón, excepto en cuanto á los terrenos y otras propiedades en ellas situados, pertenecientes á ó en posesión de dichas Compañías del Ferrocarril y del Canal; pero todas las disposiciones del artículo 35 del Tratado de 1846-48, celebrado entre las partes contratantes, seguirán rigiendo y se aplicarán en toda su fuerza á las ciudades de Panamá y de Colón y tierras comunales accesorias, y otras propiedades situadas dentro de la dicha zona, y el territorio comprendido en éstas será neutral, y el Gobierno de los Estados Unidos continuará garantizando aquella neutralidad y la soberanía de Colombia, según el citado artículo 35 del mencionado Tratado.

Para dar desarrollo á esta dis-

posición se creará una Comisión mixta por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, que dictará y hará cumplir los reglamentos sanitarios y de policía.

#### ARTÍCULO 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 manera cualquiera, ó de aumentar su territorio á expensas de Colombia ó de cualesquiera de las Repúblicas hermanas de Centro ó Sur América; pues desea, por el contrario, robustecer el poder de las Repúblicas en este Continente y promover, desarrollar y conservar su prosperidad é independencia.

#### ARTÍCULO V

La República de Colombia autoriza á 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 faros adecuados y otros auxiliares para la navegación; y los Estados Unidos quedan autorizados 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, diques, muelles, male-

cones, estaciones carboneras, dársenas y otras obras apropiadas. La construcción y conservación de dichas obras serán de cargo y por cuenta de los Estados Unidos; y los puertos, una vez establecidos, cuyos límites se demarcarán con toda precisión, se declararán libres.

Para dar efecto á este artículo los Estados Unidos darán 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 invasión de epidemias y de promover su pronta cesación en caso de que aparezcan. A este efecto los Estados Unidos organizarán hospitales en la línea del Canal y dotarán de un modo adecuado 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 conseguirá para los Estados Unidos, ó sus representantes, en las ciudades de Panamá y Colón los terrenos y derechos necesarios para verificar las mejoras á que se ha hecho referencia, y queda autorizado el Gobierno de los Estados Unidos ó sus representantes durante el término de cincuenta años, para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de aguas, pasados los cuales, el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y de Colón, excepto en cuanto á los gastos necesarios para la explotación y conservación de dicho servicio, inclusive los depó-

sitos, acueductos, llaves de encañado, distribución, drenaje y otras obras.

#### ARTÍCULO 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, explotación, protección, seguridad y libre uso del Canal y de sus obras auxiliares. A fin de que Colombia pueda cumplir con esta obligación, el Gobierno de los Estados Unidos prestará mano fuerte, llegado el caso, para impedir la ocupación de las mencionadas islas y puertos, garantizando allí la soberanía, independencia é integridad de Colombia.

#### ARTÍCULO VII

La República de Colombia incluye en la precedente concesión el derecho, sin obstáculo, costo ó impedimento, á la dirección, consumo y utilización general de las aguas del río Chagres y otras corrientes, lagos y lagunas y de todas las aguas no navegables, ya sean naturales ó artificiales, para aprovecharlas de la manera que hallen necesario los Estados Unidos, para el disfrute de las concesiones y derechos que este Tratado les concede; como también á

la navegación de todos los ríos, corrientes, lagos y otras vías fluviales que, en el Departamento de Panamá, bajo la jurisdicción y dentro del dominio de la República de Colombia, situados dentro ó fuera de la zona mencionada, puedan ser necesarios ó convenientes para la construcción, conservación ó explotación del Canal principal y de sus auxiliares, ó otras obras, sin impuestos ni cobros de clase alguna; incluyendo el derecho de alzar ó bajar el nivel de las aguas y desviarlas, encerrarlas ó inundar los terrenos que sean necesarios para el debido ejercicio de los derechos y privilegios concedidos á los Estados Unidos; así como de rectificar, construir ó mejorar la navegación de cualesquiera de dichos ríos, corrientes, lagos y lagunas. Todo el costo será por cuenta única de los Estados Unidos, pero los ciudadanos de Colombia harán libre uso de las vías fluviales que constituyan los Estados Unidos sin pagar derechos ó impuestos de clase alguna. Los Estados Unidos tendrán derecho al gratuito uso de agua, piedra, grada, tierra ó de otros minerales que puedan necesitarse y que se hallen en los terrenos públicos pertenecientes á Colombia.

Todos los daños que se causen á propietarios particulares por inundaciones, ó por desviaciones de las aguas ó de cualquiera otra manera, provenientes de la construcción y explotación del Canal, se apreciarán y ajustarán en cada caso por una Comisión mixta, nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos,

pero el valor de las indemnizaciones que se fijen se pagará únicamente por los Estados Unidos.

#### ARTÍCULO VIII

El Gobierno de Colombia declara libres y francos en todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del Canal, incluyendo los de Panamá y Colón y las aguas de éstos; de manera que no se cobrarán por el Gobierno de Colombia derechos de aduana, tonelaje, anclaje, fero, muelle, pilotaje, cuarentena ó cualquier otro impuesto ó derecho de ninguna clase sobre los buques que usen ó atraviesen el Canal, ó que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos y que sean empleados por él, directa ó indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y explotación 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 á su carga, tripulaciones ó pasajeros se les permita el uso y tránsito del Canal y de los puertos que á él conduzcan, sin estar sometidos á otros impuestos y derechos que los que fijen los Estados Unidos por el uso del Canal y de sus dependencias, entendiéndose que tales impuestos y derechos se fijarán de acuerdo con las estipulaciones contenidas en el artículo xvi.

Los puertos que conduzcan al Canal, incluyendo á Panamá y á Colón, también serán libres para el comercio universal y no se podrá cobrar en ellos derecho ó impuesto alguno, excepto sobre las

mercancías destinadas á ser introducidas para el consumo 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 atraviesen el Canal.

Aunque los mencionados puertos serán libres y abiertos para todos, el Gobierno de Colombia podrá establecer en ellos las aduanas y resguardos que juzgare conveniente para cobrar los derechos de introducción de los efectos destinados á otras partes de la República, y para velar porque no se haga contrabando. Los Estados Unidos podrán servirse de los puertos situados en las extremidades del Canal, inclusive los de Panamá y Colón, para anclaje, reparación de buques, embarque, desembarque, depósitos y transbordo de mercancías que vayan de tránsito ó que se destinen al servicio del Canal ó de otras obras.

Las concesiones ó privilegios concedidos por Colombia para la explotación de faros en Colón y en Panamá quedarán sometidos á la expropiación, indemnización y pago, de acuerdo con lo estipulado en el artículo XIV, referente á las propiedades allí situadas; pero Colombia no hará concesiones adicionales á tales privilegios ni modificará las condiciones de las concesiones que hoy existen.

#### ARTÍCULO IX

No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el Canal, los buques que sobre él transiten, los remolcadores y otros buques al servicio del mis-

mo 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 al Canal ó Ferrocarril, y que se necesiten para el servicio del mismo Canal ó Ferrocarril y de sus dependencias, ya estén situados 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 en el servicio del Canal y de sus dependencias.

#### ARTÍCULO X

Queda 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 de 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 de los que se cobran á los empleados del Gobierno de los Estados Unidos.

#### ARTÍCULO XI

El Gobierno de Colombia per-

mitirá la inmigración y el libre acceso á los terrenos y talleres del Canal y de sus dependencias, de todos los empleados y obreros con sus respectivas familias, cualquiera que sea la nacionalidad, contratados para la obra, en busca de trabajo, ó de cualquiera manera relacionados con el dicho Canal y sus dependencias, y todas estas personas estarán libres y exentas del servicio militar en la República de Colombia.

#### ARTÍCULO XII

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo, á dicha zona del Canal, sin pagar derechos de aduana, impuestos ó contribuciones de cualquiera otra especie y sin limitación alguna, los buques, dragas, locomotoras, carros, maquinaria, herramientas, explosivos, materiales de construcción, provisiones y otros artículos necesarios y convenientes para la construcción, conservación y explotación del Canal y de otras obras auxiliares; así como de todos los abastos, medicinas, vestidos y demás artículos necesarios y convenientes para los empleados, oficiales, trabajadores y obreros al servicio de los Estados Unidos, y para sus respectivas familias. Si algunos de dichos artículos se destinaren al consumo fuera de la zona, con la excepción de Panamá y Colón, y dentro del territorio de la República, quedarán sometidos á los mismos derechos de importación ó de otra clase que se cobren conforme á las leyes de Colombia, ó á las ordenanzas del Departamento de Panamá, sobre artículos semejantes ó iguales.

#### ARTÍCULO XIII

Los Estados Unidos tendrán autoridad para proteger y dar seguridad al Canal, así como á los ferrocarriles y demás obras auxiliares y dependencias y para conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y otras personas que concurran á aquella región y para dictar y hacer cumplir los reglamentos de policía y de sanidad que se juzguen necesarios para la conservación del orden y de la salud pública, así como para proteger de interrupción ó daños la navegación y el tráfico del Canal, de los ferrocarriles ó de otras obras y dependencias.

I. La República de Colombia podrá establecer tribunales judiciales dentro de dicha zona, para decidir, en conformidad con sus leyes y procedimientos judiciales, las controversias que en adelante se especificarán.

Los tribunales así establecidos por la República de Colombia tendrán exclusión jurisdicción dentro de dicha zona de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de la República de Colombia y extranjeros que no sean ciudadanos de los Estados Unidos.

II. Salvo la soberanía general que ejerce Colombia en dicha zona, los Estados Unidos podrán establecer en ella tribunales judiciales que tendrán jurisdicción en ciertas controversias, que en adelante se especificarán, y las cuales se determinarán de acuerdo con las leyes y procedimientos judiciales de los Estados Unidos.

El Tribunal ó los Tribunales así

establecidos por los Estados Unidos tendrán exclusiva jurisdicción en dicha zona de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de los Estados Unidos, y entre ciudadanos de estos y los de otros países, con excepción de los de la República de Colombia; así como de toda controversia que de cualquiera manera provenga de la construcción, sostenimiento y explotación del Canal, del ferrocarril ó de otras propiedades y obras.

III. Colombia y los Estados Unidos, de común acuerdo, establecerán y conservarán en dicha zona tribunales judiciales que tengan jurisdicción civil, criminal y de almirantazgo, y que se compondrán de juristas nombrados por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, de la manera que más tarde acuerden los dos Gobiernos, y estos tribunales tendrán jurisdicción en las controversias que en adelante se especificarán y de todos los delitos, crímenes y faltas que se cometan dentro de la zona y de todas las cuestiones de almirantazgo, en conformidad con las leyes y procedimientos que más tarde se acordarán y fijarán por los dos Gobiernos.

Este Tribunal judicial mixto tendrá exclusiva jurisdicción dentro de la dicha zona, de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de Colombia y de los Estados Unidos, y entre otros ciudadanos que no sean de Colombia ni de los Estados Unidos; como también de todos los delitos, crímenes y faltas que se cometan dentro de la dicha zona y de todas

las cuestiones de almirantazgo que en ella se susciten.

IV. En lo futuro, y de tiempo en tiempo, según lo exijan las circunstancias, los dos Gobiernos acordarán y fijarán las leyes y procedimientos que deben regir á dicho tribunal judicial mixto, y que han de ser aplicables á todas las personas y cuestiones, bajo la jurisdicción de este tribunal; y también crearán los funcionarios y empleados que en dicho tribunal se requieran, y determinarán su autoridad y deberes; y, además, dictarán medidas adecuadas, de común acuerdo, para la persecución, captura, prisión, detención y entrega, dentro de la mencionada zona, de las personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes ó faltas fuera de la zona; y para la persecución, captura, prisión, detención y entrega, fuera de la dicha zona, de personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes y faltas dentro de la zona.

#### ARTÍCULO XIV

Las obras del Canal, los ferrocarriles y sus auxiliares, se declaran 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 señale la comisión, por tales expropia-

ciones, 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.

ARTÍCULO 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 necesiten anclar en dichos puertos. El Gobierno de Colombia no cobrará derecho alguno de tonelaje ó de anclaje sobre dichos buques.

ARTÍCULO XVI

El Canal, una vez construído, y las bocas que le dan entrada, serán perpetuamente neutrales, y estarán abiertos en conformidad con las condiciones de la sección I del artículo III, y en conformidad con todas las estipulaciones del Tratado celebrado en 18 de Noviembre de 1901 entre los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña.

ARTÍCULO XVII

El Gobierno de Colombia tendrá derecho de transportar por el Canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo y sin pagar derecho alguno. Esta exención se extiende al ferrocarril auxiliar para el transporte de las personas al servicio de la República de Colombia ó del Depar-

tamento de Panamá, y de la policía encargada de la conservación del orden público fuera de dicha zona, así como para sus equipajes, pertrechos y provisiones.

ARTÍCULO XVIII

Los Estados Unidos tendrán 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 den entrada y de sus obras auxiliares y para fijar tarifas y derechos, conforme á lo estipulado en el artículo XVI.

ARTÍCULO 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 translación de los derechos de la Compañía nueva del Canal de Panamá y la Compañía del Ferrocarril de Panamá que estén fuera de la zona referida.

ARTÍCULO XX

Si en virtud de cualquier tratado existente entre la República de Colombia y una tercera potencia, hubiera privilegios ó concesiones relativos á una vía interoceánica que favorezca á dicha tercera potencia, y que sean incompatibles en cualesquiera de sus términos con los 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 del término de cuatro meses, contados

desde la fecha de esta Convención, y si tal Tratado no tuviere cláusula de modificación ó anulación, la República de Colombia se compromete á procurar su modificación ó anulación, de modo que no exista conflicto alguno con las estipulaciones aquí establecidas.

#### ARTÍCULO XXI

Se entiende que los derechos y privilegios concedidos por la República de Colombia á los Estados Unidos en los precedentes artículos, quedan 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, ó de otro modo, los reclamantes acudirán al Gobierno de Colombia y no al de los Estados Unidos, para la indemnización ó arreglo á que hubiere lugar.

#### ARTÍCULO XXII

La República de Colombia renuncia y cede á los Estados Unidos la participación que pudiera corresponderle en los productos futuros del Canal, fijados en el artículo xv del contrato de concesión con Lucien N. B. Wyse, del cual hoy es dueña la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y todos los derechos ó reclamaciones de naturaleza pecuniaria provenientes de dicha concesión, ó que provengan de las concesiones á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ó de cualquiera prórroga ó modificación de dichas concesiones; igualmente renuncia, confirma y cede á los Estados Unidos,

desde ahora y para el futuro, todos los derechos y propiedades reservados en las mencionadas concesiones y que de otro modo habrían de corresponder á Colombia antes ó á la expiración del término de los noventa y nueve años de las concesiones otorgadas al interesado y á las Compañías arriba mencionadas, y todo derecho, título y participación que tenga ahora ó que en lo futuro puedan corresponderle en las tierras, en el Canal, en las obras, propiedades y derechos pertenecientes hoy á dichas Compañías en virtud de las citadas concesiones, ó de otra manera, y los que los Estados Unidos hayan adquirido ó adquirieran de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, ó por su conducto, incluyendo cualesquiera propiedades y derechos que en lo futuro correspondan á Colombia en virtud de lapso, multa ó de otra manera, bajo las condiciones de contratos de concesiones celebrados con el dicho Wyse, la Compañía Universal del Canal de Panamá, la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Los arriba mencionados derechos y propiedades quedarán libres de todos los derechos actuales ó de reversión que correspondan á Colombia, y el título que adquieran los Estados Unidos, cuando se verifique la proyectada compra por los Estados Unidos á la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en cuanto toca á la República de Colombia, pero sin perjuicio de los derechos de Colombia expresamente asegurados bajo este Tratado.

## ARTÍCULO 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 de otras obras, la República de Colombia se compromete á hacer uso de la necesaria para tal objeto, según las circunstancias; pero si el Gobierno de Colombia no pudiere atender eficazmente á este compromiso, el de los Estados Unidos, con el consentimiento ó á solicitud del de Colombia, ó del Ministro de ella en Wáshington, ó de la autoridad local, civil ó militar, empleará la fuerza necesaria para este solo objeto; y tan pronto como cese la necesidad, se retirará la fuerza así empleada. En casos excepcionales, sin embargo, de peligro no previsto ó inminente para el dicho Canal, ferrocarriles y otras obras 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 tomadas para el objeto indicado, y tan pronto como acudan fuerzas colombianas suficientes para atender al objeto indicado, se retirarán las de los Estados Unidos.

## ARTÍCULO XXIV

El Gobierno de los Estados Unidos se compromete á completar los trabajos preliminares necesarios 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 las ratificaciones 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 la obra y á la naturaleza de las dificultades con que se hubiere tropezado, el Gobierno de Colombia prorrogará los términos señalados en este artículo, hasta por doce años más para la terminación del Canal.

Pero si los Estados Unidos en cualquier tiempo determinaren construir el Canal virtualmente á nivel del mar, en tal caso el plazo se extenderá por diez años más.

## ARTÍCULO XXV

Como precio ó canon del derecho de uso de la zona concedida en esta Convención por Colombia á los Estados Unidos, para la construcción del Canal, así como por los derechos de propiedad del Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de doscientos cincuenta mil dólares en oro, que Colombia deja de cobrar del mismo Ferrocarril, así como en compensación de los demás derechos, privilegios y exenciones otorgadas á los Estados Unidos, y en consideración al aumento de gastos de la administración pública en el Departamento de Panamá, ocasionado por los trabajos de construcción del

Canal, el Gobierno de los Estados Unidos se obliga á pagar al de Colombia la cantidad de diez millones de dólares, en oro americano, al canjearse las ratificaciones de esta Convención, una vez aprobada en conformidad con las leyes de los dos países respectivamente, y luégo la cantidad anual de doscientos cincuenta mil dólares, en oro americano, durante la vida de esta Convención, á contar después de transcurrir nueve años de la fecha últimamente citada.

Las estipulaciones de este artículo son adicionales á los demás derechos asegurados á Colombia por esta Convención.

Pero ninguna demora ni diferencia de opinión, con relación á este artículo, afectará ó interrumpirá la plena operación y efecto de esta Convención por otros respectos.

#### ARTÍCULO XXVI

Ningún cambio en el Gobierno, las leyes ó tratados de Colombia podrá afectar, sin el consentimiento de los Estados Unidos, los derechos que correspondan á los Estados Unidos en virtud de esta Convención, ó en virtud de estipulaciones en tratados que actualmente existan entre los dos países ó que en lo futuro se negocien, en lo relativo á las disposiciones de esta Convención.

En caso de que Colombia más tarde llegue á ser parte constituyente de otro Gobierno ó forme unión ó confederación con otros Estados, confundiendo así su actual soberanía é independencia con la de otro Gobierno, unión ó confederación, los derechos concedidos á los Estados Unidos por esta

Convención no serán de manera alguna minorados ó restringidos.

#### ARTÍCULO XXVII

La Comisión mixta á que se refieren los artículos III, VII y XIV, se establecerá de la manera siguiente:

El Presidente de Colombia nombrará á dos personas y el Presidente de los Estados Unidos nombrará otras dos personas, y juntas todas procederán á determinar; pero en el caso de que no pudieran ponerse de acuerdo, por haber de cada lado igual número de votos, los dos Gobiernos, de común acuerdo, nombrarán un tercero en discordia, cuya decisión será definitiva. En el caso de muerte, ausencia ó incapacidad de algún comisionado ó del tercero, ó en caso de que no funcione ó se abstenga ó se excuse de hacerlo, su lugar se llenará con el nombramiento de otra persona de la manera arriba indicada. Toda decisión dictada por la mayoría de la Comisión ó por el tercero será definitiva.

#### ARTÍCULO XXVIII

Una vez firmada esta Convención por las partes contratantes, será ratificada en conformidad con las leyes de los respectivos países, y se canjeará en Washington dentro del término de ocho meses, contados desde su fecha, ó antes si fuere posible.

En fe de lo cual los respectivos Plenipotenciarios firman la presente Convención y la sellan con sus sellos.

Hecha en la ciudad de Washington, á veintidós de Enero del año del Señor de mil novecientos tres.

(L. S.) TOMÁS HERRÁN.

(L. S.) JOHN HAY.

## CONVENCIÓN

entre los Estados Unidos de América y Su Majestad Británica, celebrada el 18 de Noviembre de 1901, por la cual se abroga el Tratado Clayton-Bulwer, de 1850.

Los Estados Unidos de América y Su Majestad Eduardo VII, Rey del Reino Unido de Gran Bretaña é Irlanda, etc., etc., deseando facilitar la construcción de un Canal para buques que una los océanos Atlántico y Pacífico por la vía que se considere más conveniente, y á ese fin remover cualquier obstáculo que pudiera surgir del Convenio de 19 de Abril de 1850, comúnmente llamado Tratado Clayton-Bulwer, para la construcción de dicho Canal, bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, sin menoscabo del "principio general" de neutralización establecido en el artículo 8.º de aquel Convenio, han nombrado como Plenipotenciarios al efecto:

El Presidente de los Estados Unidos á John Hay, Secretario de Estado, y Su Majestad Eduardo VII al muy honorable lord Julián Pauncefote, G. C. B. G. C. M. G., Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Su Majestad en los Estados Unidos, quienes, habiéndose comunicado mutuamente sus plenos poderes y halláolos en propia y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

Art. 1.º Las Altas Partes contratantes convienen en que el presente Tratado abroga el mencionado Convenio de 19 de Abril de 1850.

Art. 2.º Se conviene en que el Canal pueda ser construído bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, ya directamente ó á sus propias expensas, ó por

donación ó empréstito de dinero á individuos ó corporaciones, ó por suscripción ó compra de bonos ó acciones, y en que, con arreglo á las prescripciones del presente Tratado, dicho Gobierno tendrá y disfrutará todos los derechos incidentales á dicha construcción, así como el derecho exclusivo de proveer á la reglamentación y administración del Canal.

Art. 3.º Los Estados Unidos adoptan como base para la neutralización de dicho Canal las siguientes reglas, que en substancia son las mismas incorporadas en el Convenio de Constantinopla, firmado en 28 de Octubre de 1888 para la libre navegación del Canal de Suez, es decir:

I. El Canal será libre y abierto á la navegación por buques mercantes y de guerra de todas las naciones que observen estas reglas, en condiciones de entera igualdad, de modo que no habrá distinción en perjuicio de ninguna nación ni de sus ciudadanos ó súbditos por lo que respecta á condiciones ó tarifas de tráfico ni de otra clase. Esas condiciones y tarifas serán justas y equitativas.

II. Jamás será bloqueado el Canal, ni dentro de él se ejercerá ningún acto de guerra ni se cometerá ningún acto de hostilidad. Los Estados Unidos, sin embargo, estarán en libertad de mantener á lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de la ley.

III. Ningún buque de guerra perteneciente á nación beligerante se aprovisionará ni pertrechará en el Canal, excepto en caso y cantidad estrictamente necesarios,

y el tránsito de dichos buques de guerra por el Canal se efectuará con la menor dilación posible, de acuerdo con los reglamentos vigentes y con sólo aquellas intermisiones que pudieran resultar de las necesidades del servicio. Las presas quedarán sujetas en todo á las mismas reglas que los buques de guerra beligerantes.

IV. Ningún beligerante podrá embarcar ni desembarcar tropas, municiones ni materiales de guerra en el Canal, excepto en caso de obstáculo accidental en el tráfico, y en tal caso el tránsito se reasumirá con la mayor prontitud posible.

V. Las disposiciones de este artículo se aplicarán á aguas adyacentes al Canal, por un radio de tres millas marítimas de cada extremo. Buques de beligerantes no podrán permanecer en dichas aguas más de veinticuatro horas seguidas cada vez, excepto en caso de situación precaria, en cuyo caso deberán partir con la prontitud posible; pero un buque beligerante no podrá partir hasta pasadas veinticuatro horas de la partida del buque contrario.

VI. El establecimiento, edificios, talleres y todas las obras necesarias para la construcción, mantenimiento y operación del Canal serán considerados como partes del mismo para los propósitos de este Tratado, y en tiempo de guerra, como en tiempo de paz, gozarán completa inmunidad de ataque ó daño por parte de ocupantes y de actos que pudieran dañar su utilidad como parte del Canal.

Art. 4.º Queda acordado que ningún cambio de soberanía territorial ó relación internacional en

el país ó países por donde haya de atravesar el Canal afectará el principio general de neutralización ó de obligación de las Altas Partes contratantes bajo el presente Tratado.

Art. 5.º El presente Tratado será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos, por y con el consejo y consentimiento del Senado de los mismos, y por Su Majestad Británica, y las ratificaciones serán canjeadas en Washington ó en Londres, á la mayor brevedad posible, dentro de tres meses, á contar desde esta fecha.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios respectivos han firmado este Tratado y selládolo con sus sellos.

Dado por duplicado en Washington, el 18 de Noviembre de 1901.

JOHN HAY—PAUNCEFOTE

Ley por la cual se dispone la construcción de un Canal que ponga en comunicación las aguas del Océano Atlántico con las del Océano Pacífico

(TRADUCCIÓN)

El Senado y la Cámara de Representantes de los Estados Unidos de América, reunidos en Congreso, decretan:

#### ARTÍCULO I

Autorízase al Presidente de los Estados Unidos para que, en nombre de ellos, adquiera, mediante el pago de una suma que no exceda de cuarenta millones de dólares, los derechos, privilegios, franquicias, concesiones, cesiones de tierras, derechos de tránsito, obras inconclusas, maquinarias y otras propiedades raíces, muebles y de ambas clases combinadas, sea cual

fuere su naturaleza y su nombre, que la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, posea en el Istmo de Panamá, con todos los mapas, planos, dibujos y archivos en el propio Istmo y en París, inclusive el capital suscrito que no sea inferior, sin embargo, á sesenta y ocho mil ochocientas sesenta y tres acciones de la Compañía del Ferrocarril de Panamá que la enunciada Compañía del Canal posea, siempre que pueda obtenerse un título satisfactorio á todas esas propiedades.

#### ARTÍCULO II

Autorízase asimismo al Presidente para adquirir de la República de Colombia, en nombre de los Estados Unidos, en los términos que él juzgue razonables, el dominio perpetuo de una faja de tierra, en territorio colombiano, de diez millas de ancho, medidas del mar Caribe al Océano Pacífico, y el derecho á usar y disponer de las aguas de esa región, y de excavar, construir, mantener perpetuamente, beneficiar y proteger en aquella zona un Canal de profundidad y capacidad suficientes para que por él pasen buques del mayor arqueo y calado que hoy navegan desde el mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual dominio deberá comprender el derecho perpetuo para conservar y beneficiar el Ferrocarril de Panamá, si la propiedad de esta Empresa ó la mayoría de derechos y acciones en ella (*controlling interest*) se adquirieren por los Estados Unidos, así como también la jurisdicción sobre la misma faja y los puertos ex-

tremos de ella, para dictar las providencias y reglamentos de policía y de higiene que fueren necesarios para conservar el orden y la salubridad pública y para establecer los Tribunales Judiciales que se convenga establecer allí y que fueren necesarios para la ejecución de tales providencias y reglamentos.

El Presidente podrá adquirir de Colombia los demás terrenos y derechos que á su juicio faciliten la realización del objeto de que se trata.

#### ARTÍCULO III

Una vez que el Presidente haya adquirido un título satisfactorio á las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá conforme al artículo I que antecede, y haya obtenido de la República de Colombia, mediante convenio, el dominio sobre las tierras necesarias, conforme al artículo II, queda autorizado para pagar por aquellas propiedades cuarenta millones de pesos á la misma Compañía, y á la República de Colombia, la suma que se hubiere ajustado. Para llenar estos dos objetos, se destina la cantidad suficiente de los fondos que existen en la Tesorería de los Estados Unidos que no se haya destinado á otros fines, la cual cantidad se pagará á la presentación de la cédula ó cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

El Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, Comisión de que adelante se tratará, hará excavar, construir y llevar á término, utilizando á ese efecto, hasta donde ello fuere practicable, la obra que hasta la

fecha se tiene ejecutada por la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, y por la Compañía anterior á ésta, un Canal desde el mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener la capacidad y profundidad suficientes para dar fácil paso á buques del mayor arqueó y de la mayor cala que hoy navegan, y á los que puedan razonablemente preverse para lo futuro, provisto de las esclusas y demás aparatos para atender á las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno á otro Océano. Asimismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que fueren convenientes en los extremos del Canal, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de ellos y del mismo Canal. A los efectos anteriores, queda autorizado el Presidente para emplear las personas que fueren necesarias y para fijar su remuneración.

#### ARTÍCULO IV

Si dentro de un plazo razonable y en condiciones aceptables el Presidente no pudiere adquirir para los Estados Unidos un título satisfactorio á las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, ni el dominio sobre el terreno necesario de la República de Colombia, ni los derechos mencionados en los artículos I y II de esta Ley, entonces y adquirido que haya de Costa Rica y de Nicaragua para los Estados Unidos, por tratado, el dominio perpetuo sobre el territorio necesario, en condiciones que puedan tenerse por razonables, para la cons-

trucción, la perpetua conservación y protección de un Canal que comunique el mar Caribe con el Océano Pacífico por la vía que comúnmente se conoce con el nombre de ruta de Nicaragua, el mismo Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, hará excavar y construir un Canal para buques y una vía acuática desde un punto de la costa del mar Caribe, cerca de Greytown, por el Lago de Nicaragua, hasta un punto cerca de Brito, en el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener suficiente capacidad y profundidad para que por él pasen buques del mayor arqueó y calado que hoy navegan y los que de tamaño ó extensión razonables puedan construirse en lo futuro, provisto de las esclusas y demás aparatos para atender á las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno á otro Océano. Asimismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que en los extremos del Canal fueren convenientes para el uso adecuado y eficaz de ellos, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de los mismos puertos y Canal. Destinase de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados á otro objeto, la cantidad ó cantidades de dinero que se convinieren por contrato como indemnización que ha de darse á Nicaragua y á Costa Rica por las concesiones y derechos de que trata esta ley adquiridos por los Estados Unidos, cantidad ó cantidades que se pagarán á la presentación de la cédula ó cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

El Presidente ordenará que la Comisión del Canal Istmico ejecute los trazados que fueren necesarios para la construcción del Canal y los puertos, á cuyo efecto puede emplear las personas que juzgue necesarias y fijar su remuneración.

En la excavación, y construcción del referido Canal se hará uso del río San Juan y del Lago de Nicaragua ó de la parte de ellos que fuere ventajosa.

#### ARTÍCULO V

Destínase la suma de diez millones de dólares de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados á otro objeto, para poner en ejecución el proyecto de que se trata en la presente ley por cualquiera de las rutas que se elija.

Autorízase al Presidente para que ordene que se celebre el contrato ó los contratos que juzgue necesarios para la debida excavación, construcción, conclusión y defensa del mencionado Canal y puertos por la ruta que definitivamente se determine al tenor de esta ley. Para los gastos que la Empresa ocasione se destinarán en su oportunidad las sumas que fueren necesitándose, las que en conjunto no deberán exceder de ciento treinta y cinco millones de dólares, si se adopta la ruta de Panamá, ni de ciento ochenta millones de dólares si se adopta la ruta de Nicaragua.

#### ARTÍCULO VI

En cualquier contrato que se celebre con la República de Colombia ó con las naciones de Nicaragua y Costa Rica, queda autorizado el Presidente para garantizar á aquella República ó á estas

naciones el uso del expresado Canal y puertos en los términos que se convinieren, para todas las naves de que sean dueños esos países ó sus ciudadanos.

#### ARTÍCULO VII

A fin de que el Presidente pueda construir el Canal y las obras dependientes de él, conforme lo dispone esta ley, se crea la Comisión del Canal Istmico, la cual se compondrá de siete miembros nombrados y elegidos por él, con acuerdo y consentimiento del Senado, quienes funcionarán hasta la terminación del Canal, salvo que antes sean removidos por el mismo Presidente. Uno de ellos será nombrado Presidente de la Comisión. De esos siete miembros, cuatro por lo menos deberán ser personas instruidas y versadas en la ciencia de la ingeniería, y de ellos, uno por lo menos deberá ser Oficial del Ejército de los Estados Unidos, y uno por lo menos también deberá ser Oficial de la Marina de la Unión, ora estén en la lista del servicio activo, ora en la de los que tienen letras de retiro del Ejército ó de la Marina. Los comisionados gozarán del sueldo que el Presidente determine, mientras la remuneración se fija por el Congreso.

Además de los miembros de la antedicha Comisión del Canal Istmico, queda autorizado el Presidente para emplear á su arbitrio, por conducto de ella, en los referidos trazados, cualesquiera ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, ó ingenieros civiles, como á bien tenga, y cualesquiera otras personas que fueren menester para la acertada y expedita prose-

cución de la obra precitada. El sueldo de todos esos ingenieros y de las demás personas empleadas conforme á esta Ley, se fijará por la Comisión, con aprobación del Presidente. El sueldo legal de Oficial nombrado ó empleado al tenor de esta Ley, se le deducirá del monto del sueldo ó remuneración que esta misma Ley establece ó que conforme á ella se fije. En todo asunto, la Comisión estará bajo la dirección y orden del Presidente, á quien rendirá anualmente y en cualquiera otra época que se exija, ya por ley, ya por mandato del Presidente, informes minuciosos y completos de todos sus actos y procedimientos y de todas las sumas recibidas y gastadas en la construcción de la obra, y en el cumplimiento de sus deberes en relación con ella, cuyos informes serán transmitidos al Congreso por el Presidente.

La Comisión deberá, además, pasar al Congreso ó á cualquiera de las Cámaras que lo componen los datos que en cualquier tiempo puedan requerirse, ya sea por ley, ya por orden de cualquiera de las Cámaras.

El Presidente dispondrá que se provea á la Comisión de las oficinas, útiles y enseres que á juicio de él fueren convenientes y necesarios para el debido desempeño de las funciones que á ella competan.

#### ARTÍCULO VIII

Autorízase al Secretario de la Tesorería para que oportunamente, conforme fuere menester para sufragar los gastos que la presen-

te ley autoriza—y únicamente para atender á esos gastos—y empeñando el crédito de los Estados Unidos, tome á préstamo la suma de ciento treinta millones de dólares ó la parte de ella que fuere necesaria, y para preparar y expedir por ella bonos de cupones ó registrados de los Estados Unidos, en la forma que él determine, por valor de veinte dólares ó de un múltiplo de esa cantidad, amortizable en moneda de oro, á voluntad de los Estados Unidos, transcurridos diez años, contados desde la fecha de su emisión, y pagaderos treinta años después de esa fecha, los cuales devengarán interés, pagadero por trimestres, en moneda de oro, á la rata de dos por ciento anual. Esos bonos estarán exentos de impuesto ó derechos de los Estados Unidos, así como también de toda contribución decretada por las autoridades del Estado, municipales ó locales; con tal que tales documentos sean colocados por el Secretario de la Tesorería precisamente á la par, conforme á las reglas que él dicte, dando á todos los ciudadanos de los Estados Unidos igual oportunidad para adquirirlos, sin que se permita ni se pague comisión alguna sobre ellos.

Destínase de los fondos del Erario, que no tengan ya otra aplicación, una suma que no exceda de un décimo por ciento del valor de los bonos para sufragar los gastos de su preparación, anuncio y emisión.

Aprobada el 28 de Junio de 1902.

# INDICE

Circular del Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Felipe F. Paúl, á los Gobernadores, por la cual les anuncia el envío de los documentos relativos al Canal.....	1	Gobierno de los Estados Unidos...	59
Nota de 8 de Enero de 1902, dirigida por el Ministro de Colombia en Washington, Dr. Carlos Martínez Silva, al Ministro de Relaciones Exteriores, en la cual le pide instrucciones precisas sobre varios puntos que deben figurar en el Tratado sobre el Canal de Panamá.....	2	Segundo concepto del Sr. D. Francisco Groot.....	67
Nota del Almirante Walker, Presidente de la Isthmian Canal Commission, al Dr. Carlos Martínez Silva, en la cual le transmite la propuesta de la Compañía Francesa sobre traspaso de sus derechos en el Canal.....	4	Concepto del Dr. Antonio José Uribe	79
Concepto de los Sres. Dr. Francisco de P. Matéus, Dr. Antonio Roldán, Dr. José Camacho y D. Alejandro M. Olivares, sobre el proyecto de Tratado con los Estados Unidos...	5	Concepto de los Sres. Dr. Pablo Arosemena, D. Federico Boy y D. José D. Obaldía.....	102
Primer concepto sobre el mismo asunto emitido por el Sr. D. Francisco Groot.....	11	Concepto de los Dres. Oscar Terán y Tomás Arias.....	107
Instrucciones generales dadas por el Dr. Antonio José Uribe al Dr. Carlos Martínez Silva, para iniciar las gestiones diplomáticas relativas al Canal.....	16	Memorándum de la conferencia habida el 4 de Noviembre de 1902 entre los miembros de la Legación Colombiana en Washington y el Secretario de Estado.....	-
Concepto del Dr. Nicolás Esguerra...	26	Observaciones del Dr. José Vicente Concha, Ministro de Colombia en los Estados Unidos, al Contra-proyecto del Departamento de Estado	117
Concepto del Dr. Clímaco Iriarte...	29	Contestación del Secretario de Estado	118
Proyecto de Tratado escrito por el Dr. Carlos Martínez Silva, que no se presentó.....	31	Nuevo Proyecto del Departamento de Estado sobre convenio para la construcción del Canal.....	119
Proyecto de Tratado presentado por el Dr. José Vicente Concha al Departamento de Estado en Washington.	41	Respuesta de la Legación Colombiana	133
Modificaciones presentadas por el Departamento de Estado al Proyecto de la Legación Colombiana.....	51	Convención entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América para la construcción de un Canal interoceánico entre los océanos Atlántico y Pacífico, celebrada en Washington el 22 de Enero de 1903 entre el Representante de Colombia, Sr. D. Tomás Herrán, y Mr. John Jay, Secretario de Estado de los Estados Unidos.....	139
Contra-proyecto presentado por el		Convención entre los Estados Unidos de América y Su Majestad Británica, celebrada el 18 de Noviembre de 1901, por la cual se abroga el Tratado Clayton-Búlwer, de 1850.	151
		Ley expedida por el Congreso de los Estados Unidos de América en 1902 ( <i>bill spooner</i> ), por la cual se autoriza al Presidente de la República para la contratación de un Canal interoceánico.....	152

---

**NOTA—La portada y el apéndice de este folleto, se imprimieron  
en la Imprenta Nacional; lo demás, en la  
Imprenta Nueva.**

---