

REPUBLICA DE COLOMBIA

Canal de Panamá

Documentos

RELACIONADOS CON ESTE ASUNTO, QUE SE PUBLICAN
POR ORDEN DEL
SENADO DE LA REPUBLICA



BOGOTÁ
IMPRESA NACIONAL
1903



CANAL DE PANAMA



INFORME SOBRE EL TRATADO HERRAN-HAY

Honrables Senadores :

Hemos estudiado atenta y detenidamente la Convención firmada el 22 de Enero último por sendos Plenipotenciarios de la República de Colombia y de los Estados Unidos de América, para la construcción de un Canal interoceánico en el Istmo de Panamá, y pasamos á informar, para primer debate y del modo más sucinto posible, sobre el particular, en desempeño de la Comisión para que fuimos designados por el Presidente del Senado.

Para presentar este informe habría sido suficiente un término más corto que el que media entre aquella designación y la fecha del mismo; y se debe lo ocurrido á que el Honorable Senador á cuyo cargo quedó la Presidencia de la Comisión y la redacción del proyecto de informe sobre las bases acordadas por la misma, se vio obligado, por su mala salud, á retardar su trabajo, y además, cuando lo presentó á la Comisión, ésta, con excepción de dos de sus miembros, halló que era necesario redactar en otra forma el documento en cuestión, y eso en los momentos mismos en que expiraba el término concedido para ello. Acordadas las restricciones que debían proponerse, que era lo substancial del asunto, creyó vuestra Comisión que no convenía en manera alguna pedir el otorgamiento de un nuevo término, ya que el de que se dispone para el canje de la Convención está tan avanzado.

Vuestra Comisión ha sido de parecer que debe dejarse para el segundo debate la consideración de las modifica-

ciones que no se refieran á puntos de Derecho, sin por eso pretender que ellas sean de menor importancia práctica: esta resolución, que simplificará, en general, los debates y facilitará el trabajo, ha ayudado al acuerdo de los miembros de aquélla para este informe.

Orea vuestra Comisión que la referencia á la ley de los Estados Unidos de 28 de Junio de 1902 (Ley Spooner), hecha en el texto mismo de la Convención, y sin que esta referencia sea necesaria, puede ser inconveniente, tanto más, cuanto hay en la Convención cláusulas ambiguas que, interpretadas según el espíritu de aquella ley, resultarían de un alcance inaceptable. Es dicha ley una de autorizaciones que da el Congreso de los Estados Unidos al Presidente de aquella República, y no debe figurar en el Tratado ó Convención pactado entre ambos países.

La necesidad de que á este Tratado preceda un arreglo entre el Gobierno de Colombia y las Compañías del Canal y del Ferrocarril es obvia; y no es menos evidente la importancia y trascendencia de esa condición. Si dichas Compañías obtuvieron permiso ó consentimiento de nuestro Gobierno para iniciar negociaciones con el de los Estados Unidos para el traspaso de sus concesiones, no lo tienen todavía y lo necesitan imprescindiblemente para cerrar dichas negociaciones, y en tal sentido fueron debidamente notificadas antes de la firma del Tratado. No puede negarse que el autorizar aquel traspaso sin el arreglo previo de que se trata, sería no sólo inconveniente sino peligroso para Colombia.

Conceptúa vuestra Comisión que en acatamiento á disposiciones legales en vigor y á preceptos constitucionales debe evitarse que los derechos que la Convención concede á los Estados Unidos dentro del territorio de Colombia aparezcan en aquélla como otra cosa que como el de servicio de la zona del Canal y partes del territorio adyacentes, excluyendo la idea de dominio en cuanto éste afecte la soberanía del país. Y juzga que es preferible, por ser más fiel y leal expresión de la realidad de las cosas, establecer de una manera franca y parentónica la perpetuidad de tal derecho, cuya adquisición en esa forma bien valdrá la pena de efectivas compensaciones de otro orden por parte de los Estados Unidos, á mantener sobre el particular una fórmula al parecer elástica, pero en puridad de verdad fatalmente inexorable, que no disimula siquiera el alcance de la concesión, pero sí disimula en una negociación tan seria y trascendental como ésta y sería perjudicial en la práctica.

No ha de escapar á vuestra penetración la conveniencia de que, según reza la última parte de la tercera restricción, quede establecido " que la garantía del Tratado de 1846-48 no se modifica en modo alguno y seguirá aplicándose á todo el Departamento de Panamá, inclusive la zona de la concesión."

En la manera como está redactado el artículo 7.º de la Convención hay redundancia y vaguedad inconvenientes, si no es que se ha querido formular esa parte con una ambigüedad y amplitud excesivas que no suena bien tratándose de establecer las facilidades para la realización de una obra bien determinada y precisa en sí misma. Es claro que si en un contrato con alguna Compañía para el mismo objeto, semejante forma podría sin vacilación atribuirse al propósito de sacar el mayor provecho posible de la negociación, el hecho de tratarse de una convención con un Gobierno ha de alejar aquel temor; pero por lo mismo que no puede ó debe pensarse que se trate de que la cláusula quede al fin diciéndose más de lo que á primera vista parece decir, es lo mejor precisar su alcance. Eso ha querido vuestra Comisión al redactar la restricción marcada con el número 4, segura de que con ello en nada se afectarán, en la práctica, las facilidades que los Estados Unidos desean y necesitan y que Colombia debe conceder con generosa amplitud.

Esta solución tendrá la ventaja adicional de tranquilizar la susceptibilidad y suspicacia de muchos espíritus y acaso de la mayoría de nuestras poblaciones, que de seguro no acertarán fácilmente á darse cuenta de las diferencias esenciales entre el espíritu y las posibles derivaciones de la negociación con un Gobierno y las de la que se hubiera celebrado con una Compañía explotadora.

La restricción sexta se refiere á puntos delicados por excelencia y que son los que más han detenido la consideración de vuestra Comisión. Ella hubiera deseado poder resolverlos correcta y lealmente de otro modo que negándose á aceptar lo que sobre el particular reza el artículo 13 de la Convención; pero confiesa que no halló otro camino. Al mismo tiempo tiene la convicción de que con buena voluntad de una y otra parte, y prescindiendo los Estados Unidos de prejuicios y temores que han de resultar infundados en la ejecución y desarrollo de los propósitos á que la Convención se refiere y esforzándose Colombia por ayudar prácticamente á este resultado,

como es de esperarse que se hará en cuanto del Gobierno dependa y es evidente que sucederá en cuanto dependa de los colombianos, las dificultades que se preven quedarán de hecho resueltas. Considerada la situación con ese espíritu, y dado que se quiera tomar el trabajo de estudiar el punto de vista colombiano de la cuestión y las razones y factores morales, sencillos pero perentorios, que determinan nuestra actitud, es natural que se acabe por respetar éstos y resolver aquélla de un modo satisfactorio para ambos países, de suerte que los Estados Unidos queden seguros de que la administración de justicia en la zona del Canal será correcta y eficaz y de que las leyes de Colombia, que en lo general armonizan con las de aquel país, serán aplicadas con rectitud y pureza, sin que para ello haya de imponerse al nuestro un sacrificio de decoro inaceptable para nosotros, dada la actual legislación de la República, é innecesario para la ejecución y éxito completo del propósito de la Convención.

Las demás restricciones contenidas en el proyecto de ley se explican por sí mismas y tienen por objeto precisar ó aclarar algunas otras cláusulas del Tratado ó subsanar omisiones de éste que vuestra Comisión ha juzgado conveniente llenar.

El carácter mismo, la importancia y trascendencia de esta Convención; las circunstancias en que se ha pactado y los antecedentes del asunto; la situación actual de nuestro país y otros factores especiales que no hay para qué enumerar en esta ocasión, hacen que la negociación revista caracteres excepcionales y que en concepto de vuestra Comisión conviene tener muy en cuenta al resolver sobre ella, á fin de que en cuanto á la misma se refiera funcione un criterio levantado, sereno, en que no sólo obren el más amplio espíritu de equidad y justicia y el más puro y bien entendido amor á la Patria, sino también las consideraciones superiores que tienen como perspectiva el bienestar, el progreso, la paz y la armonía del mundo civilizado. Sólo así mostrará á este nuestro país que tiene conciencia de sus destinos y merece ser, en estos momentos de indecible interés para la humanidad entera, el árbitro de una situación tan excepcional.

Como, según el espíritu del artículo 315 de los Reglamentos del Senado, el objeto principal de la Comisión que se nombra para que proponga el decreto respectivo referente, en cada caso, á los Tratados públicos celebrados por el Poder Ejecutivo y sometidos por éste á aquella

Cámara, es que la Comisión los presente en forma de ley, pues se prescinde de aquélla cuando en esta forma son propuestos por algún Ministro del Despacho ó llegan de la Cámara de Representantes, vuestra Comisión cree haber llenado su deber con esta presentación y la anotación de las restricciones que, en su concepto, conviene introducir á la Convención y por haberlas reducido y formulado de esa manera ha logrado compactar y concentrar en ese terreno las opiniones de casi todos los miembros de la misma, todos los cuales, como es natural, se reservan el derecho de introducir nuevas modificaciones ó desistir en parte de las restricciones apuntadas ó atenuar ó acentuar éstas según el giro que tomen los debates y las ideas y razones que en el curso de ellas se expongan.

En pliego separado presenta vuestra Comisión el proyecto de ley relativo á este asunto; y ella se permite, al terminar este informe, proponeros respetuosamente:

“Dése primer debate al proyecto de ley ‘por la cual se aprueba con restricciones el Tratado entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América para la construcción de un Canal interoceánico entre los océanos Atlántico y Pacífico.’”

Honorables Senadores.

Bogotá, Julio 31 de 1993.

PEDRO NEL OSPINA—J. D. DE OBALDÍA—J. M. URICOEHEA—LUIS F. CAMPO—EDUARDO B. GERLEIN—J. M. RIBAS GROOT—JOSÉ M. GONZÁLEZ VALENCIA—A reserva de presentar informe por separado, agregando otras razones, JOAQUÍN M. URIBE B.—Firmo á reserva de informar por separado, JUAN B. PÉREZ Y SOTO.

PROYECTO DE LEY

por la cual se aprueba con restricciones el Tratado entre la República de Colombia y los Estados de América para la construcción de un Canal interoceánico entre los océanos Atlántico y Pacífico.

El Congreso de Colombia,

Visto el Tratado celebrado el veintidós de Enero del presente año entre el Encargado de Negocios de Colom-

bia ante el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Secretario de Estado de aquella República, Tratado que á la letra dice :

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 por navios que ponga en comunicaci6n á los Océanos Atlántico y Pacífico, y habiendo el Congreso de los Estados Unidos expedido una ley para tal objeto, que fué 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 actualidad, 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 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 períodos 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 capacidad 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 períodos 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, conservación 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, Noas, 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 acaesorias, 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 disposición 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 de 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 furos 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 ó islas adyacentes que sean necesarias para este objeto, incluyendo la construcción y conservación de tajamares, diques, muelles, maldrones, 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 depósitos, 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 Panama, 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, ú otras obras, sin impuestos ni cobros de clase alguna ; incluyendo el derecho de alzar ó bajar el nivel de las aguas y desviarlas, encerrarlas é 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 construyan 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, fano, 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, desem-

barque, 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 mismo Canal, ó sobre los ferrocarriles y trabajos auxiliares, sus almacenes, talleres, oficinas, habitaciones de obreros, fábricas de cualquiera naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras, propiedades ó efectos que pertenezcan 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 cargas 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 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 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 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 concurren 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.

1. 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 exclusiva jurisdicción dentro de dicha zona de todas las controversias que se susciten entre ciu-

dadanos 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 toda las contraversias que se susciten entre ciudadanos de los Estados Unidos, y entre ciudadanos de éstos 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, cap-

tura, 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 expropiados 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 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 aquéllos 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 trans-

porte de las personas al servicio de la República de Colombia ó del Departamento 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 transacción 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 Es-

tados Unidos, para la indemnización ó arreglo a 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 adquieran 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 Ca-

nal, 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 Washington, 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 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 luego 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 ó 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

DECRETA:

Artículo único. Apruébase el preinserto Tratado, con las restricciones que en seguida se expresan:

Primera

En el preámbulo se suprimirá la referencia á la Ley de los Estados Unidos de 28 de Junio de 1902 (Ley Spooner).

Segunda

En el artículo primero debe introducirse la condición de que las Compañías del Canal y del Ferrocarril de Panamá han de celebrar previamente con el Gobierno de Colombia un arreglo en que se establezcan las condiciones mediante las cuales éste otorga el consentimiento necesario para que tales Compañías puedan traspasar sus derechos á los Estados Unidos. Se expresará que Colombia recobra la propiedad de todos los baldíos que están actualmente en poder de las citadas Compañías, sin exceptuar ninguno, á fin de que las ciudades de Panamá y Colón queden, de modo efectivo, excluidas por completo de la zona materia de la concesión.

Tercera

Los términos de los artículos segundo y tercero serán modificados en el sentido de expresar claramente que Colombia otorga á los Estados Unidos solamente el derecho de servirse de la zona del Canal y partes del territorio adyacente, en cuanto sea necesario para la obra; debe expresarse con precisión que los derechos concedidos á los Estados Unidos son á manera de servidumbre, excluyendo toda idea de traspaso de dominio y estableciendo de manera franca y perentoria la perpetuidad de la concesión. Se indicarán con la mayor precisión posible los límites de la zona y se determinarán claramente las propiedades accesorias á que se extiende la concesión, excluyendo de ésta, por modo inequívoco, las ciudades de Panamá y Colón. Se expresará, además, que la garantía del Tratado de 1846-48 no se modifica en modo alguno y seguirá aplicándose á todo el Departamento de Panamá, inclusive la zona de la concesión.

Cuarta

En el artículo 7.º se limitará claramente la concesión al derecho de usar gratuitamente de las aguas de los lagos, lagunas, ríos y otras corrientes, ya sean naturales ó artificiales, que se destinen á la alimentación del Canal ó de los Canales auxiliares ó que deban aprovecharse en su construcción, sostenimiento y explotación, pudiendo derivar el curso de ellas ó subir ó bajar sus niveles, ó convertirlos en lagos ó ensanchar ó reducir éstos, si así conviniera para dichos objetos; y se establecerá que ese derecho es exclusivo en cuanto se refiera al empleo de dichas aguas en la alimentación y sostenimiento del Canal ó de los Canales auxiliares, sin que esa concesión pueda impedir que las aguas de que se trata sean por otros utilizadas en virtud de derechos legítimos para objetos que no sean la navegación y que no estorben, dificulten ó perjudiquen el empleo que de las mismas quieran hacer los Estados Unidos para los objetos dichos. El uso de aguas ó vías de agua fuera de la zona del Canal para transporte de materiales, etc., no será derecho exclusivo de los Estados Unidos; pero si se les concederá sin impuestos ni exacciones de ninguna clase en cuanto se trate de la construcción, sostenimiento y explotación de la obra.

Se determinarán con la mayor precisión posible los elementos naturales de propiedad pública que los Estados Unidos pueden tomar para la obra, limitando esta concesión al Departamento de Panamá y estableciendo que las expropiaciones á que haya lugar conforme á este

artículo (7.º) estarán en un todo sujetas á lo establecido en el artículo 14.

Quinta

En el artículo octavo se corregirá la vaguedad de la cláusula conforme á la cual no se podrá cobrar impuesto alguno en las ciudades de Panamá y Colón, excepto sobre las mercancías destinadas á ser introducidas para el consumo del resto de la República de Colombia, etc.

Sexta

En el artículo trece se suprimirá, por contrario al artículo 10 de la Constitución, todo lo relativo al establecimiento de Tribunales de los Estados Unidos y á la aplicación de las leyes de aquel país en territorio colombiano, y se establecerá que los reglamentos de policía y sanidad que han de regir en la zona del Canal deben ser materia de acuerdo entre los dos Gobiernos.

Séptima

Las indemnizaciones que señale la Comisión de que trata el artículo catorce de la Convención por las expropiaciones que hayan de hacerse en los casos que en el mismo artículo se determinan, serán pagadas por los Estados Unidos, y el avalúo debe hacerse con arreglo, en un todo, á lo dispuesto en el artículo 9.º de la Ley 119 de 1890.

Octava

En el artículo veinticuatro se introducirá la cláusula de caducidad, señalando un término, pasado el cual, si no se ha ejecutado la obra, quedan iusubsistentes todas las concesiones y vuelven á Colombia todos los derechos y propiedades de la Empresa.

Se suprimirá el último aparte del artículo xxv, aparte que comienza: " Pero ninguna demora, etc. . . . "

Novena

En cláusula adicional se indicará el tribunal que debe decidir acerca de las diferencias que sobre el cumplimiento del Tratado se susciten entre las partes contratantes.

Dada etc.

Presentado al Honorable Senado, en desempeño de Comisión especial, por los infrascritos Senadores, en la sesión del lunes 3 de Agosto de 1903.

PEDRO NEL OSPINA—J. D. DE OBALDÍA—J. M. URICOECHEA—LUIS F. CAMPO—EDUARDO B. GERLEIN—J. M. RIVAS GREGOT—JOSÉ M. GONZÁLEZ VALENCIA—A reserva de presentar Informe por separado, JOAQUÍN M. IRIARÉ R.—JUAN R. PÉREZ Y SOTO

Honorables Senadores.

Como miembro de la Comisión á la cual pasó para su estudio la Convención entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, tengo el honor de rendir mi informe por separado, porque á pesar de que he opinado con la mayoría de la Comisión en el estudio que del dicho documento ha hecho, en las restricciones que presenta á vuestra decisión para que pueda ser ley de la República aquella Convención, faltan muchas que, teniendo la misma gravedad que las enunciadas, debieran, á mi juicio, figurar en el proyecto de resolución.

Pero como al repasar para mi estudio todos los artículos de la referida Convención hallara que, cual más, cual menos, vulneran los derechos, prerrogativas, soberanía é integridad de la República de Colombia, y hasta su decoro como pueblo civilizado, no he creído indispensable restringir una á una las frases que, desde el preámbulo hasta el fin de la dicha Convención ó Tratado, adolecen de ilegalidad y desprecio por la dignidad de la República.

He creído un deber mío, al cumplir con la obligación de informaros sobre el asunto, declararos que la Convención, íntegra, es inconstitucional é ilegal, pues vulnera los artículos 2.º, 3.º, 6.º, 10, 18, 32 y 58 de la Constitución nacional y, además, la Ley 2.ª de 1886. La soberanía, la jurisdicción, la integridad del territorio y límites de la República, el sometimiento á las leyes y á las autoridades de Colombia, la indemnización previa, según la ley, la potestad legislativa y la de establecer impuestos, la facultad de mantener el orden público y la prohibición de enajenar propiedades raíces á Gobiernos extranjeros; todo esto, que no se respeta en la Convención, contraría los artículos citados.

En cuanto á no presentaros el proyecto de ley en *términos aprobatorios*, de que habla el artículo 314 del Reglamento del Senado, os manifiesto mi opinión de que, según el tenor del mismo artículo, la mencionada Convención no tiene las condiciones que en el dicho artículo 314 se establecen con aquel fin.

En consecuencia, termino este informe pidiéndoos *resolváis que es inconveniente, ilegal y depresiva de la dignidad nacional la rememorada Convención.*

Honorables Senadores.

JOAQUÍN M. URIBE B.

Bogotá, 1.º de Agosto de 1903.

Honorables Senadores.

Al disponer el Reglamento del Senado en capítulo aparte el trámite especial que debe darse á la discusión de los proyectos de leyes aprobatorias de los Tratados públicos celebrados por el Poder Ejecutivo y sometidos por éste á la aprobación del Congreso, se denota claramente la necesidad de un detenido estudio anterior al primer debate, y al efecto se nombra una Comisión para que formule el proyecto de ley aprobatoria del Tratado, con restricciones ó sin ellas; lo que no se requiere para los demás proyectos de leyes, sobre los cuales no recae Informe de Comisión sino para segundo debate. Por manera que siendo todo primer debate un estudio de conjunto para juzgar de la conveniencia ó inconveniencia del proyecto, este examen debe extenderse y profundizarse más al referirse el debate á los Tratados públicos, para determinar con más tiempo y atención la conveniencia ó inconveniencia de lo pactado.

Se comprende muy bien este mayor cuidado en el legislador, porque los daños que causaría una ley inconsulta no son comparables con los que pueden sobrevenir á la Nación por un Tratado inconveniente. Las leyes de nuestro Derecho Interno pueden derogarse ó modificarse de una Legislatura á otra; pero las leyes aprobatorias de Tratados públicos, siendo éstos solemnemente compromisos internacionales, no está en el arbitrio de la Nación derogarlas por sí sola, al convencerse, por la experiencia, de sus daños y peligros. De aquí que se nos recomienda el pensarlo mucho más.

En cumplimiento de esta formalidad especial, y en cierto modo excepcional y extraordinaria, se nos ha nombrado en Comisión para un examen concienzudo previo, acerca del gravísimo tratado Herrán-Hay, celebrado por orden del Poder Ejecutivo con el Gobierno de los Estados Unidos, en Wáshington, el 22 de Enero del presente año.

Habiéndose discutido en demasía por la prensa todas las facetas de esta Negociación, y hecho el estudio más completo de la obra del Canal de Panamá, por su historia y la historia del territorio por donde debe pasar, por la composición del terreno por donde debe cavarse, por los trabajos de ingeniería requeridos, por el cómputo de gastos y probables rendimientos de la Empresa; examinada hasta la saciedad su importancia comercial, política y militar, no queda ya nada que agregar en estas

materias, ni nos parecen adecuadas á este Informe, debiendo recaer toda nuestra atención sobre consideraciones de orden muy superior.

No entraremos, pues, en ningún estudio de esta especie acerca de la magna obra del Canal por nuestro Istmo de Panamá.

Anticipamos los suscritos un deseo muy sincero por su realización, como factor de gran progreso, y aun nos permitimos asegurar que deseo igual anima á todo el Senado, á todo el Congreso y aun á la Nación entera. Pero una obra tan colosal, de resultados incalculables, en la cual se muestran interesados todos los pueblos del orbe, no es, por lo mismo, cuestión de poco momento, para ir resolviéndola así, de ligero, por las impresiones, los temores, las ventajas ó las necesidades del día. Debemos fijarnos en el mundo entero, que contempla hoy al Senado de Colombia; dirigir la vista al porvenir y levantarnos algo sobre nosotros mismos, para no aprobar nada de que tengamos que arrepentirnos y sonrojarnos mañana, para no aprobar nada que no sea digno de la posteridad.

El examen en que vamos á entrar será una exposición razonada y fría de la Negociación Herrán-Hay, por su aspecto constitucional y legal, antes de elevarnos á consideraciones de orden moral imperiosas.

Por el Artículo 1.º se “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 sus acciones, etc.”

Desde este punto de partida se nota un vicio radical de nulidad que, si no se corrige, vicia de muerte la Negociación.

La Compañía Francesa del Canal, ó la Compañía Nueva, que la subrogó legalmente, es poseedora de un privilegio otorgado por Ley de Colombia, primero por la ley de la concesión, y posteriormente por una ley de prórroga.

Estas leyes no conceden á secas un privilegio á la dicha Compañía, sino que en ellas se establecen derechos y obligaciones recíprocos entre el Gobierno de la Nación colombiana y una Compañía comercial extranjera; es, pues, un contrato bilateral de arrendamiento el que hay pendiente entre nuestro Gobierno, por una parte, y una Empresa particular, por otra, para que ésta pueda ejecutar á su costa una obra en territorio colombiano, mediante condiciones y gabelas precisas, y usufructuarla por cierto tiempo.

Estas obligaciones y derechos recíprocos, subordinados por naturaleza al Código Civil, no pueden cancelarse por una sola de las partes con simples autorizaciones negociadas por la vía diplomática con nación ninguna, la que no viene á ser sino tercera persona en un pacto privado. En estos pactos no se cancela una escritura sino por otra escritura con las mismas formalidades y requisitos de aquélla que creó la recíproca obligación. También en el mecanismo de las leyes, ninguna ley se deroga sino por otra ley; pero ni aun así, con todo el derecho soberano que asiste á la Nación para hacer sus leyes y reformarlas como mejor le plazca, no podría Colombia, en este caso, dictar una ley derogatoria de otra que concede privilegios, que no han caducado, é impone y se impone diferentes obligaciones; pues no necesita demostración que un contrato bilateral no puede ser anulado ni modificado por una sola de las partes.

Así, pues, sin el juicio previo de caducidad del privilegio, al tenor de la Ley de su concesión, ó sin previo arreglo de cualquier género con la contraparte, por un nuevo contrato de rescisión ó de transacción, pero arreglo escrito, extendido en documento legal, en nueva escritura, con las mismas formalidades y requisitos de aquélla de donde nacieron tales derechos y obligaciones, no se ha podido ni debido pactar nada con tercera persona acerca de la cosa comprometida.

Repetimos que este arreglo con el concesionario es diligencia previa á todo; á lo más debe ser simultánea, de manera que al mismo tiempo que se cancela una obligación se contraiga otra. Esta última acción puede cumplirse, si mucho apura, en el mismo día que la primera de cancelación, inmediatamente después, por ningún motivo antes; puesto que pretermitiendo los términos aparecería Colombia en la anómala situación de enajenar dos veces la misma cosa, ó ceder lo que no le pertenece, por no haberlo recobrado aún.

Colombia queda así tanto más fuera del derecho, cuanto fue condición terminante en la Ley primitiva de concesión del privilegio á la Compañía francesa, condición reiterada en la ley posterior de prórroga, que la Compañía concesionaria no pudiera en ningún caso traspasar su privilegio á Gobierno alguno, estableciéndose que la sola tentativa de traspaso era causa de caducidad. ¿Podría Colombia por sí y ante sí, antes de recobrar el dominio de la cosa, disponer de ella para obligar á cualquiera autorizar á que pase de la segunda á una tercera

mano, esto es, podría ejecutar la Nación sobre lo ajeno lo que tiene tan terminantemente prohibido sobre lo propio ?

Ni vale decir que se tiene conocimiento privado de que la Compañía concesionaria acepta de buen grado esta negociación nuestra con tercera persona, que afecta sus derechos; y hasta se presume que la dicha Compañía se apresuraria á servirse de la autorización de Colombia para traspasar á Estados Unidos todos sus derechos y obligaciones; pero ni el mismo consentimiento expreso de la Compañía, siendo privado, bastaría; porque ninguna diligencia privada, ni ofertas ó aceptaciones orales equivalen al instrumento público, que es el único que surte efectos legales. Mientras no se instituya este instrumento público en completa forma legal, tangible, esto es, en la escritura de rescisión, está Colombia en incapacidad jurídica para pactar nada con nadie, sobre lo mismo.

Por otra parte sabemos que la Compañía Nueva del Canal fue notificada por alguno de nuestros Agentes diplomáticos en Washington de que le era preciso arreglarse primero con Colombia para obtener la autorización del traspaso antes de negociar el privilegio con los Estados Unidos; y que la Compañía se desentendió del aviso, y no ha hecho ante nuestro Gobierno ni siquiera manifestación privada de su deseo de arreglo con Estados Unidos, juzgando que esta reserva le sería más provechosa á sus intereses fiscales. Lo pudo ser, en efecto, porque así podría recibir íntegro el precio de la venta del privilegio; pero como el todo no está en vender lo más caro y al mejor postor, sino en vender con legítima propiedad con las prescripciones legales para ponerse á cubierto de nulidad, una venta anticipada, ilegal, con el pensamiento de salvar íntegro el valor del trato, era errado cálculo, porque esto invalidaba el trato mismo, y entonces no es menoscabo de ganancia sino pérdida total el resultado.

Falta, pues, á esta Negociación un trámite indispensable. Sin arreglo previo con la Compañía concesionaria, no hay proyecto de concesión á tercero, que sea viable. Lo pactado con Estados Unidos ha debido ser posterior, ineludiblemente posterior, á la cancelación de un privilegio, en forma cualquiera, por arreglo directo con su poseedor. De no ser así, carece de validez, porque lo que no es en tiempo no es en derecho.

Con este vicio de generación, el Tratado Herrán-Hay es nulo de toda nulidad.

Podríamos detenernos aquí, y basados en esto solo, pedir su negación si no se subsana la falta.

Mas este vicio de que adolece el Tratado, con ser de tánta consideración, no es el más grave. Lo señalado hasta aquí, es vicio de forma; lo violado es la ley de procedimiento, ley adjetiva—secundaria pero imprescindible—mientras que los otros vicios que vamos á señalar son de muy otra magnitud, como que por ellos son las leyes sustantivas las violadas, vicios consustanciales que afectan la esencia misma de la Negociación.

Esta nulidad esencial es la de pugnar el Tratado Herrán-Hay con la Constitución y leyes de la República.

La enajenación de parte del territorio nacional—no por disimulada menos efectiva—y el conceder dominio sobre la propiedad raíz á Gobierno extranjero alguno son cosas vedadas por nuestro Código fundamental y por ley expresa. Sería también asunto previo reformar la Constitución y derogar leyes especiales antes de aprobar un Tratado en que se consienta lo uno ó lo otro, pues el Congreso mismo en sus actuales sesiones nunca podría, ó mejor, no tendría potestad para autorizar la enajenación del territorio que implica una reforma constitucional, no pudiendo verificarse ésta sino en dos Legislaturas, en el transcurso de un bienio.

Pero hay más todavía, porque en este Tratado es más que enajenación de territorio lo que se concede, es también abdicación de la soberanía.

La venta franca de una porción del patrio suelo en una de nuestras fronteras es, con toda su franca inconstitucionalidad y lo deshonroso de toda mutilación, menos grave que la abdicación de la soberanía, por la concesión más mínima. Lo primero es disminución de tierras, restricción en el dominio material, como amputación obligada, por una causa ó por otra, hecha en cuerpo enfermo, para salvar lo sano; mientras que lo segundo es lesión enormísima, que afecta no á una parte sino al todo, en la esencia misma del sér.

Con menos tierras puede la Nación que enajena una Provincia, quedar, aunque más debilitada, tan independiente como antes; pero con la menor concesión que haga en lo que atañe á su soberanía, á su derecho á gobernarse por sí y dirigir sus destinos sin sujeción á influencia extraña, se afecta de tal modo irremediable la esencia de su sér, que lo deja herido de muerte.

Francia cedió dos Provincias al enemigo que lo había vencido en buena lid, y ese gran pueblo quedó en 1871,

más débil pero tan soberano como antes. Si dejándole el dominio nominal de Alsacia y Lorena, hubiera exigido Alemania, en cambio del reservado título irrisorio, el derecho á intervenir en el Gobierno de Francia por el lado más insignificante, ó siquiera la facultad de entrar en algún sentido remoto su acción de pueblo libre é independiente, en caso tal, Francia estaba perdida sin remisión, porque ceder en un solo punto de la soberanía es la más funesta de las abdicaciones: es suscribir el vasallaje, la esclavitud—la muerte civil.

Se dice que la soberanía de Colombia sobre el Istmo queda á salvo en el Tratado Herrán-Hay por el reconocimiento expreso que de ella hace allí el Gobierno de los Estados Unidos. ¿De qué sirve sino de irrisión el reconocimiento de la soberanía, sobre el papel, cuando en el hecho, el Gobierno extraño es el que entra en el mando con todos sus atributos, el que gozará del dominio real y efectivo sobre aquella parte de nuestro patrimonio nacional, dominio á perpetuidad y tan completo y absoluto, que venimos en renunciar á su favor la más augusta de las funciones de la soberanía, la de administrar justicia?

La irrisión del teórico reconocimiento contra la abrumadora enseñanza de los hechos, no es sino afrenta mayor.

Y esta irrisión no es solitaria; no es uno solo el rasgo de esta naturaleza que encontramos en el Tratado, sino que es una larga serie ó cadena de irrisiones la que se colgaría al cuello de la Patria: el Tratado todo es un solo sarcasmo.

¿Pues no se estipula muy seriamente en el Artículo 3.º que la *concesión* que hacemos *no embarazará los derechos de paso por las vías públicas del Departamento*? Es esta una gracia particular que se dispensa al propietario del territorio cuya *soberanía se reconoce en un todo y se rechaza toda pretensión de menoscabarla de manera cualquiera*, como se dice en seguida en el Artículo 4.º Ciertamente que debemos quedar muy reconocidos por el favor de que á los nativos del lugar se nos deje atravesar la zona de la concesión para ir de un punto á otro del Departamento. Mas, no se crea tampoco que esto es siquiera definitivo, como gracia que no tenga sus restricciones, pues sigue en el mismo inciso II del Artículo 3.º un *entendiéndose sin embargo que nada de lo aquí contenido obrará para minorar, debilitar ó coartar los derechos concedidos á los Estados Unidos*. Es decir que hasta el uso libre de las vías públicas del Departamento queda sujeto á que el concesionario lo juzgue perjudicial á sus derechos.

Otras tantas irrisiones contiene el Artículo 5.º Por él “quegan los Estados Unidos 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, malecones, estaciones carboneras, dársenas y otras obras apropiadas.” Como en realidad de verdad la zona de la concesión no será fija en los diez kilómetros de anchura, sino que por la red de los canales auxiliares puede extenderse hasta una longitud de quince millas, por banda, se entiende, porque los canales auxiliares se formarán á los dos lados de la gran arteria, y la longitud del canal auxiliar del Sur no puede ser la longitud del canal auxiliar del Norte, sin contar con que los mismos canales auxiliares necesitarán á su vez del auxilio de otros canales más subalternos, y que de estos canalitos pueda empezarse á medir otras quince millas adelante; tenemos que por lo menos en una extensión de treinta millas sobre cada mar, quince para el Norte y quince para el Sur de cada extremidad del Canal en el Atlántico y en el Pacífico, pueden los Estados Unidos en la línea costanera, en las tierras é islas adyacentes (hasta las importantes islas de Taboga, Otoque y todo el archipiélago de las Perlas, compuesto de 43 islas, entre éstas la de San Miguel, de gran consideración, todo queda comprendido en lo adyacente del inmenso radio), pueden en toda esa extensión del litoral construir grandes obras marítimas, como tajamares, diques, muelles y hasta malecones, es decir, que pueden construir verdaderos puertos, en islas y tierra firme, en treinta millas de la costa del Istmo sobre el Pacífico y otras treinta sobre el Atlántico. Son otros tantos puertos, sin número ni extensión, fuera de los dos puertos expresamente autorizados que pueden *construir y mantener en cada una de las bocas y términos del proyectado Canal.*

Todos estos puertos, los expresos y los tácitos, los que se dicen y los que no se dicen, *se declararán libres.* Pero la libertad que se les concede no debe entenderse sino como *libres* del dominio de Colombia, pues por lo demás, los Estados Unidos, que los construyen para su servicio y provecho, se reservan el derecho de mandar allí como dueños absolutos hasta con la prerrogativa de fijar impuestos de tránsito como á bien tengan.

Pero en cambio se estipula, con amplia generosidad,

que los dichos puertos y todas las obras apropiadas á ellos, que van á necesitar los Estados Unidos, *serán de su cargo y cuenta.*

Mucha gracia es en verdad que no sea Colombia la que haga el costo.

Lo que viene en seguida á la mente es el preguntar qué suerte se les depara á los puertos de Panamá y de Colón exceptuados de la concesión. Aun esto también es nominal é irritito, porque hay una excepción de dominio *en cuanto á los terrenos y otras propiedades pertenecientes á ó en posesión de dichas Compañías del Ferrocarril y del Canal* en las ciudades de Panamá y de Colón, dominio reservado, que es total casi respecto de la última ciudad, que está edificada sobre terrenos de la Compañía del Ferrocarril, la que se hace pagar un censo por los propietarios de las casas. Por esta excepción el Gobierno de los Estados Unidos obtiene la propiedad raíz en las dichas ciudades, en parte considerable, y respecto de Colón el Gobierno extranjero sería dueño real hasta de sus calles, como lo es en la actualidad la Compañía del Ferrocarril.

Esta es la parte efectiva del penúltimo inciso del Artículo 3.º del Tratado. Para que resulte cierto que es más lo que no se ve que lo que se ve.

Dígasenos qué vida van á llevar estos puertos de Panamá y Colón, primero asentados en suelo extraño, y luego enrolados ó confundidos entre otros tantos puertos á lo largo de una extensa costa, incrustaciones exóticas en el dominio del Canal, entre esos otros puertos nuevos construídos exprefeso para el tráfico, destinados á satisfacer todas las necesidades y conveniencias del Gobierno extranjero concesionario? Lo probable es que se queden aislados y vacíos, porque desde que el Gobierno americano éntre en posesión de la zona, pondrá casa aparte; en dos meses habrá improvisado puertos en los sitios más cómodos para sus trabajos y convenientes para *lo demás*; allí en provisionales carpas de madera se alojarán el enorme tren de empleados y todos los operarios; allí se establecerá el comercio, porque será allí en donde resida la gente que paga bien en relucientes águilas americanas; para allá acudirán todos los productores de consumo, hasta los ganaderos, hasta los vivanderos; para allá acabarán por emigrar las familias de los lugares circunvecinos; porque todo el movimiento y la vida y la riqueza van á centralizarse en las nuevas poblaciones americanas, por ley de absorción.

Así recogerían el primero y cruel desengaño muchos

incautos que hoy están creyendo que por efecto de este Tratado iban á correr los ríos de oro por las ciudades de Panamá y de Colón, y que sería caso de aprovechar, aunque después viniera el diluvio.

Aquellas ciudades serían informes ruinas muy pronto por el abandono de sus moradores; si no es que las declararían lugares apestados.

Este peligro se anuncia tanto más cuanto por este mismo Artículo 5.º, inciso II, se viene en conferir á los Estados Unidos la suprema inspección sanitaria de la zona, sin excluir las ciudades de Panamá y de Colón, en donde el Gobierno concesionario puede ejecutar las obras de sanidad necesarias, "con el objeto de impedir que dichas ciudades, por su proximidad á la ruta del Canal, vengan á ser focos de infección."

A este propósito, se patentiza la munificencia del Gobierno concesionario no ya para Colombia sino para la propia región del Istmo que le toca en gaje. Como se concede á los Estados Unidos la facultad de dotar á las ciudades de Panamá y Colón de acueductos y obras de desagüe, en vía de sanearlas para que no se vuelvan focos de infección que perjudiquen á la obra y provecho del Canal, se compromete Colombia (inciso final, Artículo 5.º) á conseguir para los Estados Unidos en las dichas ciudades los terrenos y derechos necesarios para verificar las mejoras de saneamiento. Estas expropiaciones á que se verá obligada Colombia no serán por cuenta del Gobierno concesionario, pues se guarda silencio sobre quien debe pagar las indemnizaciones; pero por el agua que salga de esos acueductos, para beneficio común, inclusive el del usufructuario del Canal, si queda autorizado expresamente el Gobierno de los Estados Unidos para fijar y cobrar derechos equitativos por su servicio durante el término de cincuenta años. Es un adicional privilegio en toda forma el que se nos arranca, para la venta de agua en aquellas ciudades del Istmo traspasado. Nosotros suministramos lo más costoso de la obra; de nuestro mísero Tesoro debe salir el valor de los terrenos y derechos necesarios á los acueductos, para que el opulento Gobierno americano se ponga á vender agua en Panamá y en Colón durante media centuria. En esto, en oficio tan singular en un Gobierno, ejecutado en ajenas tierras, viene á parar el destino manifiesto. No se dice que también habrá que pagar por los desagües, lo que no deja de ser gran favor.

Cierto es que pasados los cincuenta años, concederá el Gobierno americano uso gratuito del agua á los habitan-

tes de Panamá y de Colón, “*excepto* (hay una pequeña excepción) en cuanto á los gastos necesarios para la explotación y conservación del dicho servicio, inclusive los depósitos, acueductos, llaves de encañado, distribución, drenaje y otras obras.” Lo verdaderamente exceptuado aquí no es sino el agua: es decir, que el servicio gratuito después de los cincuenta años de explotación, consistirá en comprar la empresa de los dos acueductos, con todas sus obras, enseres y útiles, sin olvidar ni llaves y lo demás. Siempre la incógnita pavorosa!

Beneficio habrá, si se paga. El pródigo Gobierno americano cuando haga abandono gracioso de este privilegio por añadidura, nos hará pagar el último centavo empleado en la obra de saneamiento general, de salvación común. Ni en cincuenta años de monopolio del agua, con tarifa á su capricho, habrá saciado su sed de lucro la Gran República que nos arrolla con su civilización; y para más civilizar á las nativas poblaciones istmeñas, las condenará á la sed de agua hasta que le compren los acueductos: el sentido práctico que ha obrado tantas maravillas en aquella raza, se despertará en la nuestra por el tormento de la sed.

Por el Artículo 6.º no se deja á Colombia isla de qué disponer ni para un simple arriendo á ningún Gobierno extranjero, pues se le prohíbe absolutamente hacerlo *sobre la Costa atlántica*, con ninguna isla *entre el río Atrato y el límite occidental del Departamento de Panamá* (esto es, todo lo que Colombia posee en islas sobre el Atlántico, pues del Atrato para el Oriente no poseemos ninguna de importancia); y sobre la costa del Pacífico *ninguna de las islas ó puertos que estén dentro de la bahía de Panamá ó en lugares adyacentes*. Bien sabido es lo elástico que es el término *adyacente*, sin precisión ni medida, y con este subterfugio se puede estirar la cuerda para que alcance á todas las islas del Istmo sobre el Pacífico, y aun á Gorgona, y aun á Tumaco. De manera que usando de un lado toda claridad, y del otro el disimulo, el resultado es que se nos deja sin islas.

En el límite occidental del Departamento de Panamá, sobre la Costa atlántica, es donde se hallan las islas de San Andrés y Providencia, las islas Mangles y otras más, á distancia muy considerable para que se las dejara fuera de cuenta en lo relacionado con el Canal de Panamá, *pues ni en ruta transitada están, sino enteramente á un lado*. Sin embargo se ha creído necesario incluirlas en la prohibición, para que ningún Gobierno extranjero, ni

por paso transitorio que haga por allí, " pueda entorpecer la construcción, conservación, explotación, protección, seguridad y libre uso del Canal y de sus obras auxiliares." En islas cercanas, y al paso de las grandes vías marítimas, pase la precaución; pero en la latitud de las islas de San Andrés y Providencia, la exigencia es más por lo que no se ve que por lo que se ve.

Con esta cláusula así, puesta al descuido, se ha querido como echar las bases y establecer fundamento para la explicación, complemento y confirmación del Artículo siguiente, el 7.º, en donde además de la concesión de las aguas del río Chagres, se agrega: " 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 ú otras obras."

Con esta emboscada de las otras obras, que no se conoce cuáles puedan ser después de la extensa nomenclatura vista acerca de todo lo que diga relación con el Canal; y con la facultad que por añadidura se deja al concesionario para apreciar él lo conveniente, bastándole en todo evento hacer valer su conveniencia, nada de raro fuera que los Estados Unidos consideraran también incluido en la concesión que hace este Artículo 7.º el goce absoluto, sin *obstáculo, costo ó impedimento*, de todas las aguas del Atrato. A este río, fronterizo con el Departamento de Panamá, con poco esfuerzo geográfico se le hace panameño, para que sea comprendido dentro de la letra de la estipulación; y como él es el nudo de la red fluvial de otros ríos de la parte sudeste del Istmo, de la región propiamente llamada el *Darién*, á la verdad que respecto de las aguas del Atrato no sería pretensión infundada el querer adueñárselas en quien tenga el privilegio del Canal de Panamá y esté facultado para proveer por encima de todo á la conservación, explotación, protección y seguridad de su empresa. Recuérdese que existe un proyecto de Canal por el *Darién* y otro por el *Atrato*; además de otro proyecto combiando las dos vías. Es evidente que las aguas de aquella región prestan facilidades para el tráfico de un mar al otro; y es seguro así, que por temor á la competencia, con el pretexto de que por allí se puede abrir otro Canal, el Gobierno concesionario, apoyado en este Artículo 7.º podría apoderarse del Atrato.

Lo que sí se ve ineludible desde ahora es que caerán bajo la tutela, uso y disfrute del Gobierno concesionario, todos los ríos, corrientes, lagos y cualesquiera vías fluviales del Istmo, hasta los ríos y la laguna de Chiriquí, hasta el Bayano y el Tuira, hasta la bahía del Almirante y Bocas del Toro, porque ningunas aguas escapan á la amplitud de la concesión.

Cuanto á la objeción, por razones de distancia, que se hiciera en nuestra defensa, para que no se tomaran, por ejemplo, las aguas de los ríos de Chiriquí, por no verse en qué se puedan necesitar para la obra del Canal, ya se ha preparado de antemano la respuesta y que está en el antecedente del Artículo anterior, diciéndose que si se ha concedido la exclusiva ó el derecho de vigilancia sobre las islas de San Andrés de Providencia, á tan apartada distancia, por cuanto de allá no es improbable que pueda salir algo que entorpezca por alguno de mil modos el libre uso del Canal, con más razón se hace indispensable apoderarse de aquellas aguas, en tierra firme, á distancia tanto menor. Hay una marcada conexión entre los Artículos 6.º y 7.º, para que el uno sirva de premisa al otro.

Lo que se aparenta tener en mira y procurar á cualquier costo para el progreso y la civilización del mundo es un Canal al través del Istmo, es decir, abrir una zanja que divida aquella garganta de tierra, lo más recta que se pueda, de cierta anchura y profundidad de aguas suficientes, para el paso de los buques de mayor calado, de un mar al otro. Siendo esto así, y el paso de un mar al otro siendo lo único en mira y la materia única del privilegio, ¿qué significa todo aquello del mismo Artículo 7.º de conceder al Gobierno extranjero contratante "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?" Por aquí asoman esas otras obras que no se expresan pero que apuntan como esfinje, y que van á pesar sobre la suerte del Istmo. Fuera de la zanja y del mantenimiento en ella de las aguas suficientes para el paso de los buques en travesía directa y rápida; fuera del servicio del Canal y para el Canal, ¿cómo entienden los Estados Unidos que se puedan derivar otros derechos y privilegios ajenos al propósito de procurar la travesía en buques de un mar al otro, dere-

chos innominados para cuyo debido ejercicio les sea permitido á los Estados Unidos inundar terrenos, levantar ó bajar el nivel de las aguas y desviarlas, rectificar la corriente de los ríos y mejorar la navegación de cualesquiera de ellos en el Istmo? Tomemos uno de estos, cualquiera, el río David: si sus aguas no han de dirigirse á la zanja del Canal para aumentar su volumen; si sus aguas no han de vaciarse en esclusas para alimentar el caudal de la zanja; si sus aguas no van á desparramarse por los canales auxiliares de la zanja para engrosar el Canal principal; si sus aguas no van á concluir en el mar en una de las bocas ó extremos de la zanja para ahondar la entrada, ¿ por qué se acomoda la concesión del uso de todas las aguas del Istmo con mafia tal, que pueda usarse el río de David, y deje facultad para desbaratarlo y rehacerlo por el curso arbitrario de sus aguas, cuando esto es enteramente extraño al objeto de pasar los buques de un mar al otro? Abrirse un paso franco, recto, rápido, es lo que se ha pedido y es lo que se concede; pero paso al *través* del Istmo, ¿ de dónde nace el querer estar autorizado el concesionario para abrirse uno ó infinitos más pasos *dentro* del Istmo en todas direcciones?

Y no se diga que hay exceso de recelo en suponer que alguna exigencia en estas concesiones no tienda por alguna manera al fin primordial, fin único de comunicar los dos mares entre sí; porque en este mismo Artículo ya se hace el Gobierno concesionario la ilusión de que va á *construir* en el Istmo *vías* fluviales, tanto, que con su no desmentida generosidad, nos ofrece desde ahora á los *ciudadanos de Colombia* su libre uso. Esto no deja lugar á dudas. ¿ Qué *vías* fluviales son aquéllas sino conductos independientes del Canal? Y si duda alguna cupiera, deberíamos fijarnos en que en toda la serie de nomenclaturas del Tratado y en particular de este Artículo 7.º, cuantas veces se determina y puntualiza toda operación, acto ó accidente que diga referencia al Canal principal y sus auxiliares, como *construcción, conservación, explotación, protección, seguridad y libre uso de la empresa*, siempre se agrega Y OTRAS OBRAS, lo que no tiene cabida en la nomenclatura ya completa: *etcétera* inconducente, apéndice exótico, reticencia fuera de lugar, un *más allá* obscuro que obliga á suponerlo todo y á temerlo todo.

Con el mismo arte de redacción, para que las estipulaciones de este Tratado sean unas veces tan claras y absolutas como convenga, y otras lo suficientemente ambiguas, se dice en el mismo Artículo 7.º que: “ Los Estados

Unidos tendrán derecho al gratuito uso de agua, piedra, greda, tierra ó de otros minerales que puedan necesitarse y que se hallen en los terrenos públicos pertenecientes á Colombia.”

Lo que es *piedra, greda, tierra*, lejos de faltarles para las diferentes obras del Canal, les va á sobrar, y el trabajo estará no en buscar, sino en salir de estos materiales, pues tratándose de una excavación, la dificultad mayor está en extraer y deshacerse de piedra y tierra. La misma agua no les faltará, porque aparte que ella es abundante en la región, tanto que se ha tenido por desfavorable la corriente del Chagres, suponemos que el agua principal que formará el Canal será la de los dos mares, comunicado el uno con el otro. Quedan únicamente los *otros minerales* de qué hacer mérito en esta concesión. En clase de minerales sólo el carbón podría ser necesario á los trabajos del Canal, y no habría inconveniente en ceder gratuitamente la explotación y el uso de las minas que se encontraran dentro de la zona del privilegio. En este caso, ¿por qué no expresarlo así sencillamente?

Conceder el uso gratuito de otras minas que no sean las de carbón, y que el carbón regalado no sea únicamente el que el Concesionario encuentre en la zona del privilegio, es demasia de nuestra parte. Y sin embargo, con la generalidad y ambigüedad de la concesión, no sólo á perjuicios sino á grandes peligros quedamos expuestos, pues al hablarse, sin determinar, de los otros minerales que se hallen en terrenos públicos pertenecientes á Colombia, no estamos libres de que se pretenda el uso gratuito de todas nuestras minas, de la clase que fueren, en los demás Departamentos de la República. Muy cerca y muy á la mano y muy codiciables son las carboneras de Sierra Nevada, para que no tentaran el extender hasta allá la concesión.

Por el Artículo 8.º “ 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, cuarentenas 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, tri-

pulacion ó pasajeros de tales buques; por ser la intencion 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.”

Tenemos por esto que al Gobierno de Colombia se le prohíbe en absoluto todo género de impuestos, de la naturaleza que se fuere, aun dentro de sus propias ciudades de Panamá y de Colón; pero el Gobierno americano si se reserva el derecho de imponerlos todos. Al soberano del lugar se le despoja de este otro atributo de la soberanía—el derecho de establecer impuestos y contribuciones—y el Gobierno extranjero se lo arroga, reconociendo en todo, eso sí, solemnemente, que la soberanía de Colombia sobre aquel territorio sigue siendo sagrada cosa.

Como circunstancia agravante del burlesco atropello de nuestra soberanía, es de notarse que el aparte citado concluye así: “entendiéndose que tales impuestos y derechos se fijarán de acuerdo con las estipulaciones contenidas en el Artículo 16.”

Parece que fuera á decirse, por atemperar algo la exigencia, resto de algún miramiento por el dueño del territorio, que los impuestos se fijarian de acuerdo con el Gobierno de Colombia; nada de esto. Verifiquemos la referencia al Artículo 16, el cual dice esto:

“El Canal, una vez construído, y las bocas que le dan entrada, serán perpetuamente neutrales, y estarán abiertas en conformidad con las condiciones de la sección I del Artículo 3.º, y en conformidad con las estipulaciones del Tratado celebrado el 18 de Noviembre de 1901 entre los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña.”

De las dos *conformidades* de referencia en este Artículo, la primera, ó sea la que se refiere á la sección I del Artículo 3.º, se recordará que es el derecho á perpetuidad, por simulación de arriendo de cien en cien años, á la absoluta opción del Gobierno concesionario. La segunda y expresa *conformidad* á que atenderán los Estados Unidos para ejercer la potestad de fijar los derechos ó impuestos en el Istmo, es con las estipulaciones de un Tratado entre el Gobierno concesionario y el... de la Gran Bretaña.

Significa esto que por cuanto la soberanía real y efectiva sobre el Istmo ya no reside en Colombia—aunque se diga lo contrario sobre el papel—por efecto de la

sección I del Artículo 3.º (y para no decirlo con todas sus letras se apela al disimulo de las citas de un Artículo para otro), ya desde entonces pueden los Estados Unidos atender solamente á las estipulaciones de su Tratado con la Gran Bretaña, para cumplirse en tierras de Colombia. De esta Nación, ni por miramiento á la soberanía irrisoria que se le deja, se hace el menor caso.

Estos pactos de las Potencias para que se cumplan en cabeza de tercero es lo que se llama en el lenguaje de las Cancillerías, *Protectorado*; pero hasta ahora no era permitido aplicar el expediente sino en tierra de bárbaros.

Un Protectorado sobre el Egipto lo está ejerciendo actualmente el Imperio Británico. Inglaterra no era dueña, sino á título comercial, de la mayor parte de las acciones de la Empresa del Canal de Suez, que había comprado en el mercado; y con este título meramente mercantil, se ha apoderado de Suez, ocupando militarmente no sólo el Istmo de ese nombre, sino el mismo Egipto, del cual depende.

¿Qué se le espera á Colombia concediendo á Estados Unidos títulos y derechos de tal otra magnitud, y si principia por consentir en que las grandes Potencias celebren pactos que debemos cumplir nosotros? En esto no se debe consentir jamás, porque es situarnos de hecho en la condición de pueblo bárbaro.

No parece obra seria que después de prohibirse á Colombia la fijación de ningún gravamen, del género que se fuere, en aquella parte de su territorio, se diga en el mismo Artículo 8.º que “aunque los mencionados puertos (los de Panamá y Colón) 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 por que no se haga contrabando.” Esto es otra burla, porque aparte de que no se concilian *puertos LIBRES y abiertos para todos* con aduanas y resguardos, ¿sobre qué efectos destinados á otras partes de la República se podrían cobrar derechos de introducción? Si ahora mismo con el Istmo cerrado no se introduce de allá ningún artículo para el resto de Colombia, pues por las condiciones locales de aquel Departamento, las mercancías que pasen por allí para el interior de la República tienen que arribar á otros puertos de nuestro litoral en donde están establecidas nuestras aduanas y resguardos, siendo desde ahora

puertos libres Panamá y Colón, ¿ cómo se piensa que mañana con el Istmo abierto, y más aislados que nunca los dichos puertos puedan implantarse allí aduanas que hoy no pueden existir, que no tienen razón de existir, y esto sin dejar de ser puertos libres ?

La burla se palpa más con lo que se sigue leyendo :

“ Los Estados Unidos podrán servirse de los puertos situados en las extremidades del Canal, *inclusive* los de Panamá y Colón, para anclajes, reparación de buques, embarque, desembarque, depósitos y trasbordo de mercancías que vayan de tránsito ó que se destinen al servicio del Canal ó de OTRAS OBRAS.”

Esto también se explica y complementa por el Artículo 9.º, que conviene reproducir íntegro :

“ Art. 9.º *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 mismo Canal, ó sobre los ferrocarriles y trabajos auxiliares, sus almacenes, talleres, oficinas, habitaciones de obreros, fábricas de cualquiera naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras, propiedades ó efectos que pertenezcan al Canal ó ferrocarril, y que se necesiten para el servicio del mismo Canal ó ferrocarril y sus dependencias, ya estén situados dentro de las ciudades de Panamá y de Colón ó en cualquiera 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.”

De paso es de advertir que por este último inciso del Artículo 9.º pierde Colombia la potestad civil sobre muchos de sus hijos, pues como no se especifica nacionalidad en la gracia que revestirá de cierta inmunidad á los empleados del Canal, los colombianos que quisieran desligarse de vínculo ó carga para con la Patria, para verse libres de molestias, no tendrían más que buscarse arrimo á la Empresa extranjera, y quedaban convertidos en personas sagradas para nosotros.

Personas, cosas, los materiales, los útiles, los elementos, lo animado y lo inanimado, cuanto de cerca ó de lejos, por remoto que sea, diga relación, y aunque no diga, con el Canal y sus dependencias, y otras obras, todo queda exento de contribución de especie ninguna, las posibles y conocidas y hasta las imaginables. Por este Artí-

culo 9.º se viene á saber que aquel servicio exigido en el Artículo anterior, en el último fragmento que hemos producido, será servicio enteramente gratuito y sin la menor cortapisa ni intervención por parte del Gobierno de Colombia. Por él puede el Gobierno de Estados Unidos embarcar ó desembarcar, depositar y trasbordar mercancías de TRÁNSITO, etc., todo libremente, ¿ cómo se concilia la amplísima exención con la facultad de establecer aduanas y resguardos en los mismos lugares ? ¿ Qué oficinas sino de burlas podrían montarse allí donde el que hace el tránsito único posible, el monopolista del tráfico, lo transporta todo sin que nadie pueda preguntarle ni qué es aquello ?

En el Artículo 10 se habla de líneas telegráficas y telefónicas, produciendo un cierto enredo, como de hilos, estudiado para que redunde en otro beneficio y mayor prerrogativa del concesionario, sin decirlo muy claro.

No se concede á Colombia el favor de extender el alambre telegráfico dentro de la zona, ni porque pueda necesitar de este elemento de gobierno en su territorio continuo, y ya se sabe que la zona no será solamente la anchura de la zanja . . . y esto á pesar de este esmero exquisito con que en todo se quiere dejar á salvo la soberanía general que sigue ejerciendo Colombia en dicha zona.

Actualmente la Compañía del Ferrocarril, que no es más que simple arrendataria, no ha permitido á nuestro Gobierno el establecimiento de una línea telegráfica de Panamá á Colón, ¿ cómo sucedería en adelante con los mismos señores dueños de la zona que dicen comprar !

Lo más á que se avienen los futuros amos del Istmo es á que sus líneas telegráficas y telefónicas puedan usarse para el servicio público y privado, mediante paga, por supuesto ; “*pero* los despachos oficiales del Gobierno de Colombia y de las autoridades del Departamento de Panamá no pagarán precios por el servicio de dichas líneas . . . más altos que los que se cobren á los empleados del Gobierno de los Estados Unidos.”

Este *pero*, la conjunción adversativa, resulta una chuscada. Cuando del *pero* se espera oír que Colombia como soberano del territorio tendría franquicia telegráfica por las líneas del Canal, para que su Gobierno no quedara en inferior condición que el Gobierno concesionario, lo que se oye es que no se le cobrará más que lo que se cobre á los *empleados* del Gobierno de los Estados Unidos.

Estos empleados no son el propio Gobierno america-

no, pues nadie se cobra á sí mismo. Lo que se promete es que para el caso de que los dependientes de la Empresa tengan alguna rebaja de tarifa cuando para uso particular se sirvan de la línea telegráfica, entonces nuestro Gobierno, equiparado con estos empleados subalternos, podrá acogerse á igual rebaja.

Los Artículos 11 y 12 son redundantes, de una redundancia necia, porque después de haber estipulado hasta el cansancio en los Artículos anteriores, de la manera más minuciosa que permite el lenguaje, la exención más absoluta de impuestos, gabelas, gravámenes, en favor de cuanta gente dependa del Canal, aun remotísimamente; después de establecer en situación privilegiada al último sirviente del Canal, no había para qué repetir esa larga enumeración de personas, cosas y objetos de libre introducción al Istmo, y recalcar sobre el pleno goce de ocupantes en tierra conquistada.

Viene el famoso Artículo 13, el más grave de todos, porque es aquí en donde se hace la más lastimosa abdicación de la soberanía, por donde un intruso Poder asume la facultad de administrar justicia en nuestro territorio con legislación exótica. Se siente la garra del león sobre el cuello. Aquí es donde el sacrificio recibe la impresión honda y definitiva con sello humillante; porque Nación que renuncia á la sagrada función de administrar por sí la justicia en sus dominios, que no pretenda jamás llamarse independiente, y menos soberana.

Como es superfluo disertar sobre las grandes manchas del Tratado, que siendo tan grandes y fenomenuales, saltan á la vista, las percibe el más indocto y con su sola nudez determinan la mayor repugnancia en el digno ciudadano de una República digna, creemos que basta apuntarlas para su condenación. Nuestro especial propósito en este Informe es aplicar el análisis á lo pequeño, á lo escondido, á lo recóndito para descubrir las emboscadas de la Negociación.

Este Artículo 13 es por sí solo un Código con artículos subsidiarios, precedidos de un preámbulo que abarca una legislación completa para "proteger de interrupción ó daños la navegación y el tráfico del Canal, de LOS ferrocarriles ó de OTRAS OBRAS y dependencias." Por el numeral primero se permite á Colombia establecer dentro de la zona tribunales judiciales propios, en conformidad con sus leyes y procedimientos, para que funcionen en los casos que se *especificarán adelante*. Por el numeral segundo se instituyen tribunales judiciales ame-

ricos, “de acuerdo con las leyes y procedimientos judiciales de los Estados Unidos,” también para los casos que se *especificarán adelante*. Por el numeral tercero se establecen de común acuerdo entre Colombia y Estados Unidos tribunales judiciales mixtos, y las funciones de estos tribunales quedan igualmente por especificarse adelante. Y por el cuarto numeral se deja francamente el todo para el futuro. Andando “*el tiempo, según lo exijan las circunstancias*, los dos Gobiernos acordarán y fijarán las leyes y procedimientos que debeu regir á dicho tribunal judicial mixto.”

Esto es, en el futuro, cuando quede consumada la colonización del Istmo ó impere en todo sentido la influencia americana, es cuando debe resolverse la definitiva organización de todos estos tribunales. Hasta entonces no sabremos la parte de justicia que se nos deja: así será ella.

Por lo pronto lo que sabemos es que habrá tres especies de tribunales: unos, netamente colombianos, establecidos dentro de la zona, por concesión del nuevo dueño; otros, netamente americanos, por derecho propio; y otros, con jueces colombianos y americanos, según legislación y procedimientos que no se determinan y para los casos que se establezcan en lo *futuro*. Desde ahora se nos indica que los tribunales colombianos conocerán de los asuntos entre colombianos; los tribunales americanos, de los de sus nacionales; y los tribunales mixtos, de los litigios entre los de una nacionalidad con los de la otra; pero estas distintas artificiales jurisdicciones quedan muy de propósito en límites inciertos. Hasta los demás extranjeros, que no sean americanos, cuando litigien entre sí, verbigracia, franceses con ingleses, gozan de la prerrogativa de que los juzgue el tribunal mixto; pero los colombianos quedamos en la eventualidad de que nos juzguen los tribunales exclusivos americanos. En el parágrafo final del numeral segundo se estatuye que los tribunales netamente americanos “*tendrán exclusiva jurisdicción en dicha zona, de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de los Estados Unidos, y entre ciudadanos de éstos y los de otros países, con excepción de los de la República de Colombia.*” Mas ¿de qué nos servirá la excepción, cuando se continúa diciendo: “*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!*”

Hasta allá se extenderá la jurisdicción americana, bastando que de cualquiera manera un litigio se roce por algún lado con el Canal, el Ferrocarril y las otras obras, para que lo declare de su competencia, aunque uno de los litigantes sea colombiano, porque la disposición general amplísima prima sobre la particular. Y será difícil que dentro de la zona cualquier litigio no roce de alguna manera con el Canal, el Ferrocarril y sus dependencias, y lo demás incógnito; por lo cual es seguro que el colombiano tendrá que mendigar allí la justicia de tribunales americanos. Supongamos que un obrero colombiano demande el pago de su trabajo personal en alguna de aquellas empresas, que el jefe de talleres le niega. Como esto se roza con las empresas, no consentirán éstas que falle la demanda un Juez colombiano, porque esto atacaría sus prerrogativas. En todo caso, quien resuelva la duda será el monopolista, y quien falle el pleito, el león.....

En el Artículo 14 aparece otra irrisión para nosotros y contiene clamorosa injusticia. Declaradas de utilidad pública las obras del Canal, ó mejor los canales, los ferrocarriles y sus auxiliares, quedan los empresarios americanos autorizados para expropiarlo todo; y ya se ha visto cómo con este pretexto pueden aprovecharse de los ríos distantes, inundar terrenos, causar daños (como éstos sean necesarios al debido ejercicio de sus derechos, Artículo 7.º); pueden, en fin, permitírselo todo en el Istmo, mediante indemnización, eso sí, después de un juicio cabal de expropiación, *de conformidad con las leyes de Colombia*, como se establece categóricamente en este Artículo 14; “pero... la indemnización será determinada definitivamente y sin apelación por una Comisión mixta...” Esta Comisión mixta, que no es siquiera el Tribunal Judicial mixto anterior, sino una Comisión *ad hoc*, es la llamada á señalar el monto de las indemnizaciones; “pero... (otro pero más) 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.”

¿A qué papel irrisorio se relegan las leyes colombianas, diciendo sujetarse á ellas, si la última instancia judicial establecida por nuestra legislación para fallar las apelaciones en los juicios de expropiación, no sólo queda suprimida sino suplantada por una Comisión *ad hoc*? ¡Buen acatamiento á nuestras leyes prescindir de sus terminantes disposiciones acerca de avalúo y estimación de daños y perjuicios de la cosa expropiada; y

admirable principio de justicia no reconocer el valor real de la cosa al tiempo de la expropiación, sino en época arbitraria, para que resulte de todo en todo caprichoso ! El riquísimo Gobierno americano, que náda en la abundancia de millones, y que adquiere de modo impensado el dominio eminente de un territorio precioso, anda viendo cómo le cuesten algunos pocos miles menos las pequeñas porciones del suelo, de propiedad particular: otro desengaño que se les espera á los individuos que cuentan con el subido precio que van á tener sus tierras con la obra del Canal, y á quienes este argumento en favor del Tratado les parece que debe ser tan decisivo para la Nación como lo es para ellos; razón poderosa para que en aras de su conveniencia, Colombia se inmole.

El espíritu que informa esta Negociación es, de parte de los Estados Unidos, de una absorción, de un exclusivismo aberrante, porque es de marcada hostilidad á Colombia, cuando lo natural era suponer en la Gran República el deseo más vivo y fraternal de propender á la prosperidad y dicha de un pueblo que busca su alianza, de cuyo engrandecimiento nada tiene que recelar, y al cual debe brindarle protección eficaz y no de título vano. Muy al contrario, cuando no se nos humilla, se nos perjudica en los intereses materiales.

No contento el Gobierno de los Estados Unidos con acapararlo todo para sí, despliega más previsión y celo por los intereses del resto del mundo que por los nuestros en lo que nos atañe de cerca. De tal modo es así, que las naciones todas de la tierra pueden sacar más ventajas de la obra del Canal que el dueño del territorio, y hasta en ocasiones esas ventajas serán en detrimento nuestro.

Prueba de esto es el Artículo 15, en donde se exige de Colombia que *conceda 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. Por este uso de nuestros puertos, fuera del Istmo, en cualquier puerto de la República, aun el más distante, *no se cobrará derecho alguno de tonelaje ó de anclaje sobre dichos buques.*

Surgen de aquí muchas observaciones. La obra, la Empresa del Canal, no necesitará propiamente buques de larga travesía; no se ve por qué tenga flota que movilizar. Para el transporte de maquinarias y materiales durante los trabajos, no necesita montar escuadra, y en todo caso esta necesidad es transitoria; y después de concluidos los trabajos, sólo va á necesitar de dragas

para limpiar los canales, y de remolcadores para auxiliar á los buques de tránsito; todas aquéllas serán embarcaciones menores que no podrán salir de los puertos del Istmo. La extensión de la franquía á los demás puertos de la República, franquía á perpetuidad para todos los buques del Canal, tiende á asegurarse el derecho de que puedan entrar como á su casa, á cualquier puerto de Colombia, sin pagar el menor impuesto, los buques todos del Gobierno concesionario y de la Nación americana.

Si es un acto de indecible mezquindad en el opulento aliado el cercenar nuestras rentas, queriendo regatear á nuestra pobreza los insignificantes impuestos de anclaje que debieran pagar sus buques en el caso de arribada á cualquier puerto nuestro; sin embargo, que pase esto y se perdone, porque al fin va en provecho propio: es un ahorro de cuartillos que las inflexibles leyes económicas mandan tener en cuenta al Gobierno que más sometido está á sus inspiraciones. Pero que se haga extensiva la gracia á buques de cualquiera bandera, para que la más apartada Nación de la tierra pueda sacar más ventajas del Canal que nosotros, es lo que hemos calificado de aberrante.

Por ese mismo Artículo 15 se exige que sean también *libres de derecho alguno todos aquellos otros buques, que hallándose en las mismas circunstancias de arribada forzada vayan destinados á atravesar el Canal y necesiten anclar en dichos puertos.* Como no se ve ninguna excepción, no habrá buque, de la bandera que fuere, que en camino para el Canal no se crea autorizado para arribar á cualquier puerto nuestro, exento del menor gravamen.

Esta exigencia es irritante en su misma pequeñez.

Supongamos que algún vapor de la poderosa Compañía *Cunard*, en viaje de Nueva York para el Callao, por causa de temporal se vea obligado á arribar á Cartagena. ¿ Por qué este vapor en su servicio comercial ha de usar de nuestro puerto y aprovecharse de él á título gratuito? Si el mal tiempo le ocasiona retardos y exceso de gastos en la travesía, entre lo cual nada viene á ser un misero impuesto de anclaje, todo sale del negocio, y quien viene á pagar el exceso es siempre el consumidor. Pero aunque fuera gasto excedente sin indemnización, la Compañía de Vapores de esa línea es muy rica para reparar en esa pequeñez.

Aun tratándose de considerable avería, y de que el vapor de la *Cunard* llegara á Cartagena destrozado por el temporal, ¿ por qué habríamos de pagar nosotros en

alguna forma el caso fortuito, y nó la Empresa comercial de que es elemento el vapor? Sin estipularlo en Tratado alguno, todo buque en desastre puede recalar al puerto más inmediato aunque éste no esté abierto al comercio, y si ese puerto es de nación civilizada, encontrará allí auxilio de todo género de parte de las autoridades y de la población; se le facilitará enanto necesite para reparar sus daños y proseguir su marcha, materiales de construcción y operarios, aparejos, carbón, víveres, pero mediante su justo precio. El favor consistirá en proveer de lo necesario, aunque no gratuitamente, porque no es el caso de ejercitar la caridad: el buque no es individualidad menesterosa de una limosna, sino factor de una empresa comercial sometida á las contingencias de ganancias y pérdidas; y si en el caso fortuito uno de sus buques perdió una ancla, el valor de la cosa repuesta debe costearlo ella y no el que se la suministra, pues de otro modo el comerciante de tierra auxiliador sería el que viniera á pagar los daños del temporal, lo que no es equitativo.

Faltando á esta ley de equidad se exige una filantropía novísima, que elevada á canon de Derecho Internacional, será aplicado á Colombia solamente; pues el Gobierno que trata de imponérselo, está muy lejos de practicarlo.

Sería de ver si la Empresa del Canal de Panamá, abierta la vía y en explotación, perdonara un sólo centavo de la tarifa de derechos ó impuestos á los buques de tránsito, por consideraciones de caso fortuito de ninguna especie. Si se establece, por ejemplo, un turno para regularizar el tráfico, al vapor que no llegue á tiempo, sea por temporal ó descomposición en su máquina, ó por el accidente que se fuere, le cobrarán el último centavo de multa por el retardo, alegando con exactitud mercantil, que la perturbación producida en el tráfico por el turno interrumpido tiene su precio estimativo en dinero, que debe indemnizar la Compañía de Vapores á la cual pertenece el buque retardado, y no la Empresa del Canal que ha hecho tan enorme gasto para facilitar las operaciones comerciales de la misma Compañía.

Se deja ver el rigor de tarifas que se prepara á emplear el Gobierno americano, cuando se reserva por una de las cláusulas de este Tratado el derecho de gravar el tránsito de buques por el Canal con toda clase de impuestos, sin perdonar ni . . . el de enaurentenas.

Nada es más lastimoso que un buque apestado, y, sin

embargo, el implacable aduanero del Canal no está dispuesto á guardarle conmiseración. Y el Gobierno americano, que pecaría con esto contra la caridad verdadera, pretende someternos á filantropía universal, sólo obligatoria para nosotros.

Tal es la justicia que debe esperar Colombia del poderoso hermano del Norte.

Del Artículo 16 ya hablamos cuando hicimos ver que por él se nos asimilaba á tierra de Berbería.

Por el Artículo 17 se establece que Colombia tendrá derecho á transportar por el Canal sus buques, tropas, elementos de guerra, empleados, etc. sin pagar derecho alguno. También la Compañía del Ferrocarril, Empresa particular y simple arrendataria, está en la misma obligación, y no há mucho le negó al Gobierno colombiano el transporte de tropas y bagajes de guerra de Colón á Panamá.

El Artículo 18 es otra redundancia, pues sus estipulaciones están más ampliamente comprendidas en los Artículos 13 y 16.

El Artículo 19 está ligado con el 22, y ambos son una acumulación de concesiones, que no se alcanzan á determinar, para que el Gobierno americano se subrogue en un todo á los dueños de cualesquiera privilegios que Colombia haya podido conceder á individuos ó á empresas particulares; y en donde Colombia hace renuncia absolutísima de todos sus derechos hasta sobre la propiedad raíz que le está prohibido conceder, y hasta de los derechos de reversión que le corresponden en su contrato con la Compañía francesa del Canal. Tampoco esto se concilia con el recobro que se permite á Colombia por el Artículo 1.º de las tierras baldías situadas fuera de la zona, concedidas en los contratos de privilegio á las dos Empresas del Ferrocarril y la francesa del Canal.

En el Artículo 20 anotamos que se impone á Colombia la obligación de cancelar ó modificar en el sentido suficiente, cualesquiera privilegios que tuviere concedidos á una tercera Potencia, privilegios que en alguna manera sean incompatibles con las concesiones de esta Convención Herrán-Hay; y al efecto se conviene en que la notificación de caducidad, dirigida á la tercera Potencia poseedora del privilegio, debe hacerse dentro del término de cuatro meses, contados desde la fecha de esta Convención. Pero como esto que ahora apenas vamos á entrar á discutir en el Senado no surte efectos legales, y no pueden empezar á correrse términos, sino desde su sanción defini-

tiva, esto es, después de la aprobación de los Congresos de los respectivos países, de la ratificación por las Altas Partes contratantes y después del canje de los ejemplares ratificados; y como para la consumación de estos actos el plazo estipulado es de OCHO meses, no se explica el término de CUATRO meses, contados desde la fecha de esta Convención, ó sea desde el 22 de Enero del presente año, para dirigir las dichas hipotéticas notificaciones de caducidad, cuando esta condición está impedida por simples razones de tiempo; á no ser que se pretendiera el cumplimiento anticipado de las estipulaciones de un Tratado, sin saberse todavía si adquirirá validez.

Sabe muy bien el Gobierno de los Estados Unidos que un privilegio ó concesión cualquiera, otorgados á la tercera Potencia, no sería sencillo asunto de cancelar con una nota, porque según se deja establecido, los compromisos internacionales no los puede declarar fenecidos una sola de las partes por sí y ante sí. De modo que en el caso de que tuviéramos pendiente algún compromiso de esta clase, si para cumplir el Artículo 20 de este Tratado, fuéramos por nuestra sola cuenta á darlo por cancelado, sobrevendría inevitablemente la reclamación de la Potencia lesionada.

Previendo esto y suponiéndolo como seguro, se precave en tiempo el Gobierno de los Estados Unidos dictando esta condición en el siguiente Artículo 21: “y, en consecuencia, si ocurriere una reclamación cualquiera, de 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.”

Colombia cede al poderoso Gobierno amigo lo más preciado de su territorio, que es la codicia del mundo entero; cesión á perpetuidad, gratuita (el Artículo 25 en que se habla de precio ó canon, no vale siquiera el tomarlo en cuenta); para esto Colombia se impone mil sacrificios hasta pecuniarios, pues no sólo hace abandono de valores efectivos que representan más de lo que se le deja, sino que verá cercenadas sus rentas naturales; Colombia concede al Gobierno amigo todo lo que puede conceder de imaginable en ventajas y facilidades de todo género para la mejor y más segura explotación de su privilegio; Colombia mutila su territorio en provecho de los Estados Unidos, y, en fin, ante esta omnipotencia avasalladora abdica de su soberanía; mas, cuando por causa, efecto y razón de aquello mismo que concede con espíritu irreflexivo, 6

sea, cuando para poner en manos de los Estados Unidos este privilegio hubiera que arrancarlo del poder de algún otro legítimo poseedor, y por esto se nos acarrearan reclamaciones de la parte despojada, entonces el grande y poderoso amigo beneficiado se hace á un lado, ninguna indemnización le toca; y si para ello, por servir y complacer á los Estados Unidos, llueven sobre Colombia las reclamaciones más onerosas y humillantes, de nuestra cuenta exclusiva será.

Imaguemos que Francia se llamara lesionada por este Tratado, porque dijera tener algún derecho á intervenir en el destino del Istmo, por algún aspecto del privilegio primitivo concedido á la Compañía Francesa, y que no se diera por satisfecha con la notificación de caducidad de que habla el Artículo 20, sino que más bien, en virtud del Artículo 21, entablara su reclamación. Recobrar lo perdido, no podría ya Francia, porque ahí sí estarían los Estados Unidos para defender su Istmo; pero entonces vendría el capítulo de las indemnizaciones ó compensaciones, y como no nos podrían arrancar dinero, ni sería esto lo que buscara Francia, el cobro se haría en tierras. Imaginemos que Francia dijera: "Yo tenía en cierta manera la mano puesta sobre el Pacífico; necesito tierras á la proximidad del Canal; me compensa Tamaco, venga para mí esa isla."

¿Qué se cree que dijera entonces el amigo poderoso en favor de quien nos expondríamos á las medidas violentas de un duro acreedor?

La respuesta á la angustiosa pregunta está contenida con sobrada elocuencia en el Artículo 21.

Hé aquí la gran protección con que algunos cuentan para que nos arrojemos inconsideradamente en los brazos del Gigante. Si á la sola idea de conflictos y peligros internacionales en que pudiéramos vernos envueltos, y en los que sea causa la Nación del Norte, nos previene ésta desde ahora que nos abandonará, ¿qué protección podremos esperar ante otras reclamaciones y otros peligros?

Podríase deducir del Artículo 23.º un homenaje á nuestra soberanía por el hecho de que tropas colombianas hagan el servicio de guarnición en el Canal; pero esto sólo servirá para escarnio de nuestro Ejército; y lo que por allí se saca en limpio es la conveniencia material del concesionario. Nótese en primer lugar que no es reconocimiento de un derecho, sino *compromiso* que Colombia contrae para proveer con sus tropas "á la seguridad ó protección del Canal ó de los buques que de él

se sirvan ó de los ferrocarriles y de OTRAS OBRAS (que aquí serán fortalezas)." Pero cuando el Gobierno de los Estados Unidos se convenza de que por dificultades insuperables *no pueda Colombia atender eficazmente á este compromiso*, entonces acudirá el Gobierno concesionario con sus propias tropas, con solicitud ó sin solicitud de nuestro Gobierno, aun sin aviso previo, pues quedan los Estados Unidos *autorizados para obrar en el sentido de su protección*, según las circunstancias.

Lo que se descubre en esto es que el Gobierno concesionario quiere que le hagamos con nuestras tropas el servicio gratuito de guarnición, hasta el de fortificaciones, mientras no apunte serio peligro, con lo cual no sólo se libra de un gasto, sino de los inconvenientes de movilizar sus tropas y mantenerlas de permanencia en climas mortíferos. Si el peligro se presentare, valdrá la pena emplear sus propias tropas; en el intertanto, que les guarde la preuda Colombia á su costa.

Vista la cosa por otro lado, ¿cómo se pretende que nuestras tropas queden dentro de la zona del Canal bajo la autoridad de funcionarios americanos y tribunales americanos, que retienen allí el mando y serán los que administren justicia?

Podríamos continuar señalando otras particularidades del Tratado Herrán-Hay; pero lo dicho basta para que juzguéis, Honorables Senadores, acerca de la conveniencia ó inconveniencia del proyecto de ley que deba aprobarlo, sobre lo cual versará este primer debate.

Al analizar la conveniencia ó inconveniencia de todo asunto, lo natural, por ley de equidad, es contemplarlo por todos sus aspectos, para buscar, como en las medallas, anverso y reverso. Señaladas las inconveniencias de este Tratado, estábamos en el caso forzoso, ineludible, de pasar á señalar también sus conveniencias; y si no hemos cumplido con esta obligación, si no os hemos presentado á la vista una sola conveniencia, es por la razón única y sencilla de que en el Tratado Herrán-Hay no hemos encontrado ni una sola.

De conformidad con el Reglamento os presentamos para primer debate el proyecto de ley aprobatoria de este Tratado, con pliego de restricciones, donde se sintetizan las principales objeciones que haremos al Tratado y que están llamadas á su corrección; restricciones que esperamos se tomarán en cuenta en el segundo debate.

Aquí terminaba el Informe que el Senador suscrito como miembro y Presidente de la Comisión especial del

Canal presentó á la consideración de ésta para su estudio; pero no llegándose al acuerdo perfecto entre los nueve miembros de la Comisión, decidiósse presentar dos ó más Informes, formulando los demás Honorables Senadores los suyos por separado.

En tal virtud, el Senador que suscribe pudiendo hablar ya por su sola cuenta y razón, entra en consideraciones de otro género que había dejado de un lado, para reforzar la idea de la inconveniencia del Tratado, y prosigue así:

Como veis, Honorables Senadores, un conquistador, y sólo después de haber vencido y postrado á un pueblo, pudiera imponer condiciones tan onerosas como las impuestas á nosotros para quitarnos el Istmo. Aquí no ha habido negociaciones propiamente: vemos tan sólo á un poderoso señor que dicta condiciones hasta la saciedad á un infeliz que, olvidado de quién es, firma enanto le ponen por delante.

No hay una cláusula de este Tratado que no sea una abdicación de nuestra parte: todo es á la libre y absoluta opción del concesionario, hasta la obra misma del Canal, que viene á quedar en estado problemático.

¿Qué trato es éste, donde el que recibe la gracia se lo toma todo despóticamente, y el que la concede no reserva nada para sí, para su resguardo, ni aun la garantía de su propia existencia?

No se concibe que la Nación, independiente y soberana, de tradiciones heroicas, á la cual no es extraño ningún sacrificio, salga por la vecindad á buscarse un amo para entregarle el dominio y usufructo de su parte más valiosa, y quedarle sujeta y en vasallaje á perpetuidad. Esto no es ya aberración sino irracionalidad rematada, porque ha hecho nulo el instinto de la propia conservación: es el suicidio de un demente.

En efecto, Honorables Senadores, para nosotros esta es cuestión de ser ó de no ser. Trátase en estos solemnes momentos de establecer y comprobar si Co'ombia es, ó puede llegar á ser, un pueblo independiente y dueño de sus destinos; si es que hay siquiera esperanza de que esto sea una Nación verdaderamente constituida, consciente de sus deberes y derechos, ó si solamente es una agrupación de pueblos destinados á dispersión, para ir á refundirse á otros pueblos. Vamos á demostrar, por lo que ahora resolvamos, si es que poseemos realmente la acción clara y firme de la nacionalidad.

Esto es lo que va á discutirse en primer lugar, porque

las voces desapasibles que se han oído en defensa de la Negociación de Washington, si algo lograran probar, es que no tenemos elementos constitutivos de nación, que no tenemos elementos apropiados á la vida independiente y soberana. Las razones alegadas hasta aquí, se resumen todas en una sola : que no somos dignos de poseer el Istmo de Panamá, pues que si hasta ahora no hemos podido fundar allí ni el orden material, y los americanos del Norte lo necesitan y hay el peligro de que, abusando de la fuerza, se lo tomen como conquistadores, vale más entregárselo nosotros espontáneamente para merecer su buena gracia y protección.

Preciso es no poseer ni la conciencia del sér para expresarse así.

¿ Por qué dictado insensato va una nación, ó individuo, ó entidad ninguna, á ceder graciosamente á otro un beneficio que le ha concedido la suerte, por cuanto le parece superior á sus fuerzas ó á sus méritos ?

A esto, que es de simple y elemental razón, de sentido práctico y positivo, lo llaman los hombres del positivismo, ¡ oh sarcasmo ! lo llaman *romanticismo de patriotía*. ¿ Quiénes más románticos ó ilusos que ellos, si es que en verdad sienten lo que dicen ? ¿ Pues no se extasían tontamente hablando de la civilización del mundo, de las leyes ineludibles del progreso, de la solidaridad de la familia humana, y basta de filantropía, para persuadirnos de que debemos entregar nuestro Istmo de un modo más que gracioso, para beneficio de todos, menos del nuestro ?

El mundo comercial—y únicamente el comercial—necesita abrirse una vía más corta para ensanchar y simplificar su tráfico, y nosotros, pobrecitos, que en lo comercial pesamos poco, vamos á desprendernos del factor de comercio por donde nos puede venir la importancia en el mundo de los negocios. No poseemos sino el Istmo en la dotación comercial, y lo vamos á ceder para que las grandes potencias comerciales hagan sus negocios con más vuelo y ganancias, á nuestro costo : para que éstos hagan sus transacciones por vía más corta y rápida y más cómoda, nosotros, no sólo ni exigimos retribución ninguna, sino que nos reducimos á mayor mendicidad ! una mendicidad que no inspirará ni lástima, por ser voluntaria y espiritual, vamos á esclavizarnos !

En cambio, no habrá gloria igual á la gloria de Colombia, según estos hombres prácticos y positivistas, como la de la posibilidad de que algún hijo de la Nación

desprendida, cuando envuelto en harapos se aventure con timidez—si lo deja pasar el nuevo año—hasta la orilla del Canal, en el momento de surcarlo un majestuoso vapor trasatlántico diga con orgullo: “Esta grandiosidad, si puede pasar por aquí, es porque Colombia consintió en abrirse sus entrañas para facilitar el tráfico del mundo; esto fue tierra colombiana y lo cedimos gratuitamente en beneficio de la humanidad!”

¿No es así como hablan con el genuino y consumado, propio ó apropiado lenguaje del romanticismo? Este romanticismo, si existiera en verdad, sería pernicioso y merecería especial tratamiento, porque raya en demencia.

Pues nó, Honorables Senadores, la apariencia es de eso, pero en el fondo hay otra cosa, muy diferente, muy opuesta. Es que los extremos se tocan.

So capa de esa filantropía, de ese humanitarismo estafalario, por el cual se nos quiere persuadir que debemos sacrificar no sólo nuestros intereses materiales, nuestra integridad, nuestra independencia y soberanía, sino hasta nuestra dignidad nacional y personal, para servir á los intereses comerciales del mundo, únicamente, se oculta muy cierto y verdadero un negro, negrísimo, un infame positivismo. Dolor da decirlo, pero si lo dicho causa horror, culpa será del hecho y no de quien lo denuncia en solicitud de sanción, y lo grita como más alto puede desde la tribuna del Senado, para que tenga más resonancia. Como se nos presenta por delante una pitanza, adelante de lo propio nuestro—esa miseria de los diez millones—hay gentes en acecho para repartírsela en cualquiera forma. Hay un contado sonante que aprovechar, y lo demás es nada. Sáciase el apetito del momento, aunque se venda la Patria. Replétense ellos, aunque la madre perezca!

No hay estigma suficientemente candente para estos mercaderes sin Dios ni ley!

No se ve ni se percibe ni se columbra, ni es dable adivinar otro móvil, como explicación única de un pacto tan monstruoso.

Confusión de ideas tan pasmosa no se volverá á ver jamás. Quiéresenos arrebatat el Istmo para beneficio común del mundo, para que todas las naciones de la tierra tengan un medio más rápido y fácil de comunicarse entre sí, y acertamos á entregar la llave de ese paso á la nación única de quien hay el temor de que no quiera, de que no le convenga dejar el paso libre. Acertamos á hacer la dona-

ción á aquella Potencia absorbente y exclusivista, única también por excepcionales condiciones, en capacidad de hacer de la gracia universal un monopolio particular.

Por averiguar está todavía si es que realmente los Estados Unidos quieren abrir el Canal. Muchas dudas hay en contrario. El Tratado no los obliga á la obra con modo positivo, perentoriamente. Dispone el Gobierno concesionario de un plazo muy largo, con diferentes prórrogas—cerca de 40 años—para hacer la obra; pero si al cabo de plazo tan dilatado no ha podido ó no ha querido abrir el Canal, nada habrá que lo obligue al cumplimiento de lo estipulado, y no habiéndose establecido siquiera lo condicional de la concesión, ésta queda siempre consumada sin lugar á reclamo.

Lo probable es que los Estados Unidos no quieran el privilegio sino para no usarlo, para impedir que otra Potencia lo tome y contrarie sus planes. Atravesarse allí, y, antes, por el contrario, cerrar el paso á la competencia de las demás naciones, hasta adquirir el suficiente desarrollo comercial, industrial y marítimo, hasta adquirir la preponderancia política y naval, para medirse de igual á igual con cada una de las naciones europeas, ó con todas es el propósito transparente de la gran Nación del Norte. Antes de llegar á esta madurez, tengamos por seguro que no habrá Canal.

Y esta madurez tarda algo en llegar. Todavía no pueden los Estados Unidos competir en productos de canjes manufacturados con las naciones europeas, ni su marina mercante está á la altura de sus pretensiones. Baste decir que no tienen los Estados Unidos, á la hora que es, una línea de vapores bien organizada de sus puertos á Europa. De Nueva York salen semanalmente para el otro lado del Atlántico vapores con todas las insignias, menos la americana. Hay tres ó cuatro líneas inglesas, alemanas, holandesa, española; solamente los americanos no han conseguido fundar una respetable línea de vapores trasatlánticos. En este camino, lejos de progresar, se han atrasado. Fundaron una línea de vapores de Nueva York al Brasil, recorriendo varios puertos del Atlántico meridional (en la que me tocó viajar y por cierto con trato pésimo) línea que fue decayendo hasta que la suprimieron.

Y en el Pacífico ¿qué tienen? Con ese emporio de riqueza, que es California, les tienen abandonado todo el tráfico de la costa occidental de la América del Sur á compañías europeas, y últimamente hasta una Compañía

chilena extendió su itinerario á San Francisco de California, para disputarles á los americanos el tráfico en sus propios puertos. Cuanto á las dos líneas de vapores americanos que hacen el servicio de Panamá á San Francisco y de Colón á Nueva York, son líneas que tienen merecida fama de detestables. Los vapores que usan son los de ahora treinta años, inseguros y pesados, de modo que no han adelantado ni en tiempo de marcha, siendo hoy más demorado, incómodo y peligroso un viaje por esa línea que ahora un cuarto de siglo.

Puédese, por tanto, juzgar sin temeridad, que la Nación del Norte no querrá, porque no le convendrá todavía, que se abra la ruta de Panamá, mientras no se desarrolle, por lo menos su marina mercante, para poder competir con el movimiento europeo, pues de otro modo daría ello mayor auge á los rivales contra los propios intereses comerciales. Estados Unidos no quiere el Istmo para abrirlo en la actualidad, sino por miras estratégico-político-comerciales. Mas, ábrase cuando se abriere el Canal, en esta centuria ó en la otra, si los Estados Unidos son los dueños de la Empresa, no será esto sino en provecho principal de ellos, aunque se perjudiquen los demás pueblos. Es de toda evidencia que el Canal de Panamá será un *trust* ó monopolio americano.

Por manera que el acto de nuestro heroico desprendimiento en obsequio de la humanidad, de entregar el Istmo para beneficio común de los pueblos de la tierra entera, será de nuestra parte sacrificio vano, porque la prenda caerá en manos de un acaparador, precisamente de aquella nación que está en adecuadas condiciones y posee los medios eficaces para que el Canal sea de su exclusivo provecho.

A estos resultados írritos conduce el atolondramiento, pues la idea más noble y la intención más honrada pueden dar frutos de perdición cuando el buen juicio no preside.

¡Qué empeño, qué afán, qué abinco es aquel de que ha de hacerse Canal á todo trance, cueste lo que costare, así nos vaya en ello la vida misma de pueblo soberano, así nos vaya el honor colectivo y hasta el individual? Y esto urgentísimamente, este año, ahora mismo, porque si nó, se acaba el mundo, sobreviene el juicio final.

Se dice bajo este apremio ó pánico, que siendo Estados Unidos la única nación que puede hacer el Canal, y no cediendo ésta nada de sus duras condiciones, pareciendo por lo demás natural que ella quiera dominar como dueño absoluto, no nos toca más que resignarnos y convenir con cuanto nos exija el Potentado del Norte.

¿ Pero, qué nos puede mover á tamaña resignación ?
¿ Qué necesidad forzosa, ineludible, cosa de vida ó muerte, para Colombia y el resto del mundo, es que se abra el Canal y que se abra por Panamá indefectiblemente ?
¿ De dónde nace la obligación imperiosa, sagrada como de precepto divino, que nos imponga todos los sacrificios que apareja nuestro desprendimiento ?

Bien puede el mundo seguir existiendo sin este Canal más. Y si el comercial tráfico, que es el principal interesado en el asunto necesita de una vía más para ensancharse, que se la busque enhorabuena por donde pueda, siempre que la costee y retribuya en transacción honrada ; pero que no sea con nuestra inmolación, porque la justicia está primero que el comercio.

No seríamos Nación digna de serlo si no supiéramos plantarnos en el terreno de la justicia que nos asiste por entero ; ó si de nuestro seno salieran voces que sirvieran de aliento al interés material extraño contra la justicia nuestra.

Queremos el Canal, cómo nó ? ¿ qué colombiano hay que no lo quiera y qué hombre civilizado no aplaudirá una obra grandiosa, orgullo de la ciencia humana ? Pero si el Canal no ha de ser de Colombia y para Colombia, en justa proporcionalidad, ¿ en qué va á consistir nuestra satisfacción ? Si el Canal después de quedar en dominio ajeno humillante, no va á remediar ni una sola de nuestras dolencias, ni siquiera acrecentará nuestras rentas sino que las va á disminuir, ¿ cómo explicar esas ansias de mutilación ?

Si Colombia no puede hacer la obra por sí, no faltará quien la haga bajo su dominio, algún día. Y si no, nó. Si el mundo realmente necesita la obra, el mundo la hará, y á ella contribuirán los Estados Unidos como parte del mundo y no como dueños del mundo. Cuestión de tiempo y nada más. Tratándose de la eternidad no se comprende esta precipitación. Ni diez, ni veinte años son nada en la vida de las naciones cuando se va á resolver el porvenir en siglos de siglos.

Es la hora y el lugar de hablar en doblones, de contar los escudos. Por repugnancia que cause, hay que vencerla para entrar en el análisis del famoso Artículo 25 del Tratado.

Cuando á esta parte de la Negociación se llega por primera vez, todo lector se imagina que por fin va á encontrar en el Artículo 25 la explicación, en el sentido positivista, en el terreno del *negocio* y con la elocuencia

de los números, que allí va á encontrar siquiera la excusa á tan inauditas concesiones ; y espera ver correr los chorros de oro que equivalgan, para algunos, en sonante valor, á los otros valores... sin cotización.

Mas ¿qué ven nuestros ojos y qué palpan los sentidos, preparado el ánimo por un instante para no apreciar sino las especies metálicas, para contar el dinero, y sólo contar....?

Se resumen en el Artículo 25, 6 se inventarían, las partidas que Colombia pone en el *negocio* como factores de una suma total, que deben figurar en línea, así:

- 1.ª { La zona concedida por Colombia (El pedazo del territorio con todo lo que se ha visto que ese territorio supone: valor en globo que llevado al mercado produciría millones).
- 2.ª { Los derechos de propiedad del Ferrocarril. (Que Colombia hará efectivos dentro de sesenta años, entrando en la completa posesión de esta Empresa, que vale millones).
- 3.ª { La anualidad de doscientos cincuenta mil dólares en oro, que Colombia "DEJA" de cobrar del mismo Ferrocarril. (Esto sí está claro, como que es una renta segura de que Colombia se desprende para entrar en este negocio).
- 4.ª { Los demás derechos, privilegios y exenciones otorgadas á los Estados Unidos. (Esta es la gruesa partida más en globo, como que en ella entra el privilegio mismo para hacer el Canal, y los rendimientos de un tanto por ciento en esta Empresa, si la Compañía Francesa lo realiza, ó el valor íntegro de la misma Empresa, si se vence el plazo próximo para su realización, todo lo cual representa millones en metálico).

En estas cuatro partidas, que sumadas dan cierto producto en especies sonantes, está el haber material que Colombia lleva al negocio.

Veamos ahora qué colocan los Estados Unidos frente á frente de estos valores numéricos, en especies equivalentes, para que el negocio no parezca leonino. Esta contrapartida se esperaba gruesísima, como que el Artículo 25 comienza hablando del *PRECIO* ó *canon* de todo lo concedido por Colombia, que se enumera, sigue reconociendo *compensación* por lo demás, y concluye muy equitativamente el Gobierno de Estados Unidos, en su alta liberalidad, abriendo sin medida la bolsa, habida *consideración al aumento de gastos de la Administración pública en el Departamento de Panamá, ocasionado por los trabajos de construcción del Canal.*

Se anunciaban, pues :

1.º Un *pago*, el justo precio de enseres ;

2.º Una *compensación*, el valor aproximado de lo que Colombia deja de recibir de la Compañía Francesa, y *lo demás*, y

3.º Una *indemnización*, por las erogaciones extras que en el servicio público le acarrearán los trabajos del Canal.

¿ Se concibe ahora que después de la promesa del pago real de la cosa, después de la promesa de las compensaciones, después de la promesa de las indemnizaciones, cuando el mísero negociador colombiano tiende la mano para recibir el monto en águilas americanas de la retribución *TOTAL*, le diga el amado ídolo al cual ha ofrecido todos los holocaustos : “ Me traéis tierras, montañas, minas, ríos, mares, islas ; me traéis los títulos de propiedad de un ferrocarril de que entraréis en posesión dentro de poco tiempo, y renunciáis por mí á la renta que en el intertanto os paga ese ferrocarril ; me traspasáis el privilegio, que está al expirar, que concedisteis á la Compañía Francesa para abrir el Canal de Panamá, y con este privilegio me entregáis la llave del comercio del mundo ; por servirme disminuís vuestras contribuciones, borrando todo impuesto ; en obsequio á mí os imponéis gastos extraordinarios. Como es lo más justo que os lo recompense todo, todo, todo, recibid por pago, compensaciones é indemnizaciones, esta cantidad de lo propio que me traéis : los doscientos cincuenta mil dólares de la renta del Ferrocarril que actualmente recibís. El donativo supremo que os hago es no recibiros también esta cantidad : os la dejo, os la abandono ! ”

Petrificado de espanto se queda uno de que puedan proponerse negocios de esta clase, y de que sean aceptados ni bajo la punta de la espada.

¿Qué son los diez millones de contado sino el adelanto de los doscientos cincuenta mil en nueve años que no recibiremos lo que hoy estamos recibiendo sin este Tratado? ¿Y qué son los doscientos cincuenta mil sino la renta que hoy nos paga el Ferrocarril? ¿Qué nos dan, pues, que no sea nuestro ya? ¿Dónde está en todo el Tratado el centavo más que recibimos en retribución de los valores reales que entregamos?

¡Lindo negocio para Colombia! En sólo las especies sonantes y contantes entrega infinitamente más de lo que recibe, y da, además, su territorio, de llapa; su independencia, de llapa; su soberanía, de llapa; y hasta la dignidad nacional, de llapa!

Colombia habrá pasado por todos los sacrificios imaginables, para quedar más empobrecida que antes, porque hasta sus contribuciones se rebajarán.

Y todavía, para consumación de tan horrenda burla, se estatuye al final del Artículo 25:

“Pero ninguna demora ni *diferencia de opinión*, con referencia á este Artículo, afectará ó *interrumpirá* la plena operación y efecto de esta Convención por otros respectos.”

Es decir, que hasta nuestra actual renta de los doscientos cincuenta mil dólares, que se nos deja, puede sernos retirada ó demorada, por diferente opinión del concesionario, sin que por esto la Negociación deje de seguir surtiendo invariablemente sus efectos á perpetuidad. El comprador ó arrendatario queda en libertad plena de sustraerse al canon sin devolver la cosa.

Tal es el Tratado Herrán-Hay visto como negocio; y siquiera lo contempléis, Honorables Senadores, por este aspecto de los intereses materiales, desentendiéndoos de lo principal, ya podréis juzgar de su conveniencia.

Cuanto á ventajas de otro orden, observad lo siguiente:

Que si sobrevendrá en el Istmo un gran movimiento comercial que hará circular mucho oro por algunos años, esto, además de ser muy transitorio, sólo aprovechará á una gran masa de obreros importados de fuera, probablemente de esa masa de negros de los Estados americanos del Sur, masa de población excedente allá, inasimilable, que la patria de Washington no sabe á dónde arrojar,

como un estorbo. El país no da brazos para esos trabajos y será forzoso llevarlos de fuera.

El provecho mayor de este movimiento artificial corresponderá á otros de fuera también, á los que acudirán de todas partes del mundo á colocar sus artefactos ó los productos naturales que le saquen á la tierra. Los nacionales y los istmeños poco medrarían del comercio.

¿Qué industrias ó qué agricultura hay en el Istmo para esperar que éstas reciban gran incremento?

Sucedería lo que ya se ha visto cuando el auge de California ó en el apogeo de la Compañía Francesa del Canal. Pasados los trabajos, curada la fiebre de los negocios, no queda absolutamente nada en el país. Apenas uno que otro ricacho ha podido guardar algo.

¿Pues no estamos, además, viendo el ejemplo del Istmo de Suez? Puerto Said á la entrada de aquel Canal es hoy tan miserable como antes, y ni siquiera ha adelantado en población en treinta y cinco años!

Para concluir estas consideraciones acerca de las ventajas materiales de la negociación, conviene agregar que hasta la retribución en dinero, está en la forma más inadecuada para nosotros.

Diez millones son nada para nuestras angustias fiscales, y más cuando se ve que esta suma se quedaría por allá embargada para pago de reclamaciones de extranjeros. Pero cien millones que fueran, entrados de golpe al país, acaso nos iban á causar más estrago que provecho. No profundicemos en estos abismos. Ni esta suma ni aun la más fabulosa puede sernos de utilidad sana, sino cuando sean parte de un ordenado plan de Hacienda, donde queden regularizados entradas y gastos, sobre la base de honradez y economías. Por esto, los proventos que derivemos, hoy ó mañana, de la obra del Canal, deben fijarse en un tanto por ciento de los rendimientos de la Empresa. Esto, además de ser lo más decoroso para mantener en el Istmo nuestra situación de condeño comercial ó socio será á la vez lo más seguro y saludable.

Para terminar es lo más pertinente al caso dar acogida en este Informe á una de las conclusiones que encontramos en una conferencia leída ante la *Sociedad Colombiana de Jurisprudencia*, por un notable abogado de la capital, á propósito de un estudio jurídico de la Negociación que nos ocupa. Héla aquí:

"1.ª La Convención Herrán-Hay viola, y modifica substancialmente, las disposiciones siguientes:

"1.ª, 3.ª, 4.ª, 6.ª, 10, 11, 19, 31, 37, 57, 58, 60, 76, in-

ciso 2.º, 202, 204 de la Constitución Nacional; la Ley 2.ª de 1886; Ley 62 de 1887, artículo 4.º; artículo 1.º, Ley 57 de 1887; artículo 26, Ley 83 de 1881; Ley 153 1887, artículos 81 y 17; artículos 38, 59, 139, Ley 147 de 1888; artículo 25, Ley 83 de 1888; artículos, 7, 8 y 9, Ley 145 de 1888; artículos 43, 44 y 45, Ley 83 de 1888; artículo 9.º, Ley 86 de 1888; artículo 1.º, Ley 141 de 1888; Ley 145 de 1888; Ley 74 de 1888; Ley 56 de 1890; Ley 119 de 1890; Ley 106 de 1892, inciso 1.º; Ley 98 de 1892; Ley 64, artículo 3.º, de 1892; Ley 117 de 1892; artículo 1.º, Ley 100 de 1892; Ley 41 de 1892; Ley 24 1892; Ley de 7 de Junio de 1856; 24 de Mayo de 1856; Ley de 10 de Junio de 1871; Ley 84 de 1871; Ley 80 de 1871; Ley 22 de 1871; Ley 56 de 1867; artículos 669, 675, 687, 1981 del Código Civil; Ley 35 de 1875; 99 de 1875; artículos 18, 17, 19, 920, 974, 677, 683, 962, 963, 878, 224, 5.º, inciso 1.º; 878, inciso 2.º y 4.º, 8 y 963 del Código Fiscal; capítulo XII de la Policía Marítima Fiscal; 1359 á 1363, Código Judicial; artículo 20, Código Penal;

“Decreto Ejecutivo número 92, de Febrero de 1881; Resolución de 5 de Septiembre de 1888; Reglamento de la Junta Central de Higiene, aprobado en 16 de Junio de 1886; Decreto número 1,296, de 1896.”

En suma, Honorables Senadores, por donde se mire este Tratado resalta su absoluta inconveniencia.

Por sujeción al Reglamento del Senado, que exige en el Artículo 314 que los proyectos de leyes que formulen las Comisiones encargadas de estudiar los Tratados públicos para primer debate, deben *extenderse siempre en términos aprobatorios*, y únicamente en *medecimiento* á esta prescripción para que este Informe sea admisible, el Senador que suscribe concluye proponiéndolos lo siguiente que en vuestra sabiduría y conciencia veréis si debéis aceptar:

“Dése primer debate al adjunto proyecto de ley que aprueba un Tratado.”

Honorables Senadores.

JUAN B. PÉREZ Y SOTO

Bogotá, Agosto 4 de 1903.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo. Apruébase el Tratado sobre apertura del Canal de Panamá, celebrado en Washington el 22 de

Enero del presente año, entre el Plenipotenciario de la República Tomás Herrán y John Hay, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de los Estados Unidos del Norte; Tratado que á la letra dice:

(AQUI EL TRATADO)

Bogotá, Agosto 4 de 1903.

Presentado por el suscrito Senador por Panamá, en desempeño de una Comisión,

JUAN B. PÉREZ Y SOTO

PROYECTO DE LEY

por la cual el Congreso niega su aprobación á la Convención internacional firmada en Washington el 22 de Enero de 1903

El Congreso de Colombia,

Vista la Convención firmada en la ciudad de Washington, á 22 de Enero del corriente año, por los Sres. Tomás Herrán, Plenipotenciario de Colombia *ad hoc*, y John Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, la cual Convención es del tenor siguiente:

Vista también la orden dada por el Gobierno de Colombia para que fuese firmada la preinserta Convención, por su Agente diplomático, orden que á la letra dice:

“ CALOGRAMA

Ministro Colombia—Washington.

“ He recibido su calograma del 3. Suponemos que han sido admitidas últimas condiciones de Concha José Vicente. Trabaje usted por obtener mayores ventajas pecuniarias y por reducir el tiempo de comenzar á percibir renta. Si esto no es posible, y usted ve que se puede perder todo por el retardo, firme el Tratado.

“ MARROQUIN—PAÛL.

“Enero 10, 1903.”

Y CONSIDERANDO:

1.º Que las negociaciones diplomáticas que condujeron á la celebración de la Convención Herrán-Hay,

fueron iniciadas y seguidas por el Gobierno colombiano durante la última guerra civil de Colombia, y que la Convención fue firmada por el dicho Plenipotenciario en virtud de la orden superior de que se ha hecho mérito, cuando aún no bien terminada la guerra el país se hallaba todavía en estado de sitio, sin que hubiera ley preexistente de autorizaciones para negociar en tal forma, y sin que la Nación hubiera podido deliberar por medio de sus representantes en todo aquel espacio de tiempo;

2.º Que siendo materia de la Convención Herrán-Hay la ejecución de obras públicas en grande escala, y la ocupación á perpetuidad de una porción del territorio de Colombia por el concesionario, y que no siendo éste una persona jurídica cuyos actos hayan de regirse por el derecho civil y por las leyes colombianas, sino un cuerpo político soberano, si la Convención hubiese de llevarse á efecto, quedaría establecida la coexistencia de dos poderes públicos, uno nacional y otro extranjero, expuestos permanentemente á colisiones, y forzosamente limitada la jurisdicción de la Nación colombiana dentro de su propio territorio, situación incompatible con las leyes constitucionales y con la tradicional organización de la República; por manera que sólo por un cuerpo constituyente ó bien por una Legislatura constitucional, mediante en este caso, un acto reformativo de la Constitución, expedido con los requisitos que la Constitución misma previene, podría aprobarse un Tratado internacional de la naturaleza del que se tiene á la vista,

DECRETA :

Art. 1.º No se aprueba la preinserta Convención.

Art. 2.º La precedente declaración del Congreso no implica por parte de él el menor desvío respecto del Gobierno de los Estados Unidos; antes bien, por medio de la presente ley el Congreso confirma solemnemente los sentimientos de confraternidad americana que animan al pueblo colombiano, y la confianza en que las amistosas y nunca interrumpidas relaciones que felizmente existen entre Colombia y los Estados Unidos de América, se mantendrán inalterables al través de los tiempos.

Dada etc.

Presentado al Honorable Senado, en la sesión del 12 de Agosto de 1903, por el infrascrito Senador,

M. A. CARO.

Secretaría del Senado.—Agosto 13, 1903

Por resolución de la Presidencia, confirmada por el Senado, esta Corporación se abstiene de considerar el anterior proyecto.

Peñaredonda.

NOTA

*Colombia—Cámara del Senado—Secretaría—Número 116.
Bogotá, 13 de Agosto de 1903.*

Sr. Ministro de Relaciones Exteriores

En cumplimiento del artículo 322 del Reglamento del Senado, tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. que esta Corporación, en sesión de ayer, rechazó en primer debate el proyecto de ley “por la cual se aprueba el Tratado sobre la apertura del Canal de Panamá, celebrado en Washington el 22 de Enero de 1903.

El Secretario, *Miguel A. Peñaredonda.*

PROPOSICION

aprobada unánimemente por el Senado, en la sesión de esta fecha

El Senado de la República

En vista de la desaprobación dada al Tratado firmado en Washington el 22 de Enero del presente año, entre el Encargado de Negocios de Colombia y el Secretario de Estado de la Unión Americana; y teniendo en cuenta que el pueblo de Colombia desea mantener las más cordiales relaciones con el de los Estados Unidos de América, y considera la terminación del Canal interoceánico, al través del Istmo de Panamá, como un hecho de la mayor importancia para el comercio y adelantamiento del mundo, así como para el desarrollo y progreso de las Naciones americanas,

“ DISPONE:

“ 1.º Que una Comisión de tres Senadores, nombrados por el Presidente del Senado, consultando en lo posible la opinión de la Cámara de Representantes, estudie la manera de satisfacer el anhelo del Pueblo colombiano

tocante á la excavación del Canal de Panamá en armonía con los intereses nacionales y el respeto á la legalidad que han sido en esta solemne ocasión la norma del Senado, y

“2.º Que se dé la mayor publicidad posible, dentro del país y fuera de él, á esta determinación, á las modificaciones que respecto de dicho Tratado propuso la Comisión del Senado y á los demás documentos que han servido de antecedente de esta providencia.”

El Secretario, *Miguel A. Peñaredonda*



CANAL DE PANAMA

Varios documentos concernientes al Tratado entre
Colombia y los Estados Unidos *

—
CALOGRAMA

Herrán—Legación Colombia—Washington

Como Encargado de Negocios es usted Ministro Diplomático. El Gobierno de Colombia le confiere plenos poderes para adelantar negociación Canal de Panamá. Haga lo posible por obtener diez millones dólares de contado y seiscientos mil renta anual, y todas las ventajas posibles, de acuerdo con instrucciones anteriores. Exija declaración por escrito de que el Gobierno de los Estados Unidos no mejora propuesta, si ésto fuere el caso, y firme Tratado con cláusula indispensable de que éste queda sometido á lo que determine el Congreso de Colombia. El próximo correo llevará ratificación poderes. Córdoba continúe Legación.

MARROQUÍN—PAÚL

Diciembre 11, 1902.

—
CALOGRAMA

Ministro Colombia—Washington

He recibido su calograma del tres. Suponemos que han sido admitidas últimas condiciones de Concha José Vicent. Trabaja usted por obtener mayores ventajas pecuniarias y por reducir el tiempo de comenzar á percibir renta. Si esto no es posible, y usted ve que se puede perder todo por el retardo, firme el Tratado.

MARROQUÍN—PAÚL

Enero 10, 1903.

—
Legación de Colombia—Washington, D. C.—Enero 29, 1903.

En la tarde del día 22 del presente mes, después de haber despachado la nota que con esa fecha dirigí á S. S., recibí el *ultimatum* que en copia acompaño. **

* Véase el Tratado en el número 11,842 del *Diario Oficial*, correspondiente al 18 de Mayo de 1903.

** El *ultimatum* se presentó al Senado de Colombia con el Tratado.

Esa misma tarde tuve una entrevista con el Secretario de Estado, en su casa particular, y allí firmé el Tratado, aceptando las últimas condiciones definitivas propuestas por él.

Este asunto ya no admitía otro aplazamiento, y tuve que tomar uno de los dos caminos que se me presentaban: ó aceptar un Tratado que no satisfacía, ó abandonar toda esperanza de que por territorio colombiano se abriera el Canal Interoceánico. Apoyándome en las órdenes categóricas que S. S. me ha comunicado y reiterado sobre la aceptación de *ultimátum* en un caso como el que se me presentó, me decidí por la primera alternativa.

Corresponde ahora al Congreso de Colombia dar resolución definitiva á este grave asunto; pues sin su aceptación, ningún valor tiene el Tratado celebrado, y en completa libertad queda el Congreso para aprobarlo ó para rechazarlo.

A las muchas dificultades que me han rodeado en el curso de estas arduas negociaciones, se agregaron embarazos adicionales provenientes de recientes calogramas del Ministro Americano en Bogotá y del Agente de la Compañía del Canal. Ambos aseguraban y reiteraban que me había ordenado el Gobierno de Colombia que aceptara el *ultimátum* que se me presentara, aunque no se aumentara la anualidad de \$ 100,000.

Esto me comunicó el Secretario de Estado: le contesté que no eran fidedignos los datos que le habían transmitido, y agregué que persistiría en mi resolución de rechazar tan exigua anualidad. Esta contestación dio por resultado el *ultimátum* que acompaño, en el cual la anualidad se eleva á \$ 250,000. Por las razones que ya he apuntado, acepté esta final propuesta, aunque no le di mi aprobación.

Acompaño ejemplares originales de las versiones castellana é inglesa del Tratado, y una copia impresa de la inglesa.

Tengo el honor de suscribirme de S. S. atento y obsecuente servidor,

TOMÁS HERRÁN

A S. S. el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Felipe F. Paúl—Bogotá.

Incluso:

Ultimátum del Sr. Hay, del 22 de Enero de 1903.

Ejemplar original de la versión castellana del Tratado.

Ejemplar original de la versión inglesa del Tratado.

Copia impresa de la versión inglesa del Tratado.

—
CALOGRAMA

Washington, 26 (5.15). Buenaventura, 26 Febrero, 1903.

Exteriores.

Continúa tenaz oposición al Tratado en Senado; propónense muchas modificaciones substanciales que rechazo, situación crítica.—HERRÁN

CALEGRAMA

1903. Washington, 3. Buenaventura, 3 Marzo.

Exteriores—Bogotá.

Continúa oposición Tratado; terminan sesiones Senado, pero convocáronse hoy extraordinarias para resolver urgentes asuntos importantes pendientes; luchamos contra introducción muchas substancias modificaciones Tratado.

HERRÁN

CALEGRAMA

Ministerio Colombia—Washington.

Persiste abstenerse aceptar reformas Tratado. Informe usted cable clave frecuencia curso asunto Senado.—RICO.

Marzo 12 de 1903.

CALEGRAMA

1903. Washington, 17 (8 y 10). Buenaventura, 17 Marzo.

Exteriores—Bogotá

El Senado discute reformas Tratado sobre absoluta jurisdicción Estados Unidos y renta anual solamente durante sesenta años. Rechazo toda reforma. Situación difícil; pero esperamos suceso. El Presidente de los Estados Unidos practicable. Cumpliránse órdenes contenidas cable del doce.—HERRÁN.

MEMORANDUM

He recibido instrucciones de mi Gobierno, por cable, en el sentido de que el Gobierno de Colombia, según las apariencias, no aprecia la gravedad de la situación. Las negociaciones del Canal de Panamá fueron iniciadas por Colombia y fueron enérgicamente olicitadas de mi Gobierno por varios años. Las proposiciones presentadas por Colombia, con pequeñas modificaciones, fueron finalmente aceptadas por nosotros. En virtud de este Convenio, nuestro Congreso revocó su decisión anterior y se decidió por la vía de Panamá. Si Colombia ahora rechazara el Tratado ó indebidamente retardara su ratificación, las relaciones amigables entre los dos países quedarían tan seriamente comprometidas, que nuestro Congreso en el próximo invierno podría tomar pasos que todo amigo de Colombia sentiría con pena.

Presentado por el Sr. Ministro de los Estados Unidos, personalmente, el 13 de Junio de 1903.

El Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia,

LUIS CARLOS RICO

CONTRA MEMORIA

Ministerio de Relaciones Exteriores—Bogotá, 18 de Junio de 1903

En el *Memorandum* presentado á este Despacho, personalmente, por el Sr. Ministro de los Estados Unidos el 13 de los corrientes, lica haber recibido por cable instrucciones de su Gobierno para manifestar que, según las apariencias, el de Colombia no aprecia la gravedad de la situación; que las negociaciones para la apertura del Canal de Panamá fueron iniciadas por Colombia y enérgicamente activadas durante varios años; que las proposiciones presentadas por esta República fueron finalmente aceptadas con ligeras modificaciones; que en virtud del Convenio, el Congreso de los Estados Unidos revocó su decisión anterior y se decidió por la vía de Panamá; y que si Colombia rechazara el Tratado ó demorara indebidamente su ratificación, las relaciones amistosas entre los dos países quedarían seriamente comprometidas, y que el Congreso de los Estados Unidos podría tomar en el próximo invierno medidas que serian penosas para todo amigo de Colombia.

Este Ministerio juzga indispensable hacer las siguientes observaciones, que presenta muy respetuosamente al Sr. Ministro, para conocimiento de su Gobierno.

El haber iniciado Colombia la negociación, no exime á su Gobierno del deber de someterla, para poder ratificarla, á la aprobación del Congreso, al cual corresponde la facultad constitucional de aprobar ó desaprobar los Tratados que el Gobierno celebra. Esta formalidad fue reconocida inicialmente por el Gobierno de la Unión Americana en el curso de las negociaciones, como se ve en los artículos 25, 26 y 28 de su proyecto de Convención, fechado el 28 de Noviembre de 1902. Uno de esos artículos, el 25, dice textualmente que aquélla se caujeará "una vez aprobada por los Cuerpos Legislativos de ambos países;" y esa condición se estipuló en los artículos 25 y 28 de la Convención suscrita en Washington el 22 de Enero de 1903, el último de los cuales, en la parte pertinente, es así:

"Art. 28. Una vez firmada esta Convención por las Partes Contratantes, será ratificada en conformidad con las leyes de los respectivos países, y se caujeará en Washington dentro del término de ocho meses, contados desde su fecha, ó antes si fuere posible."

El Gobierno de los Estados Unidos pasó la Convención al Senado en solicitud de su concepto respecto á la ratificación, y en aquel Cuerpo el debate fue tan largo y vehemente, que no vino á ser aprobada sino en las subsiguientes sesiones extraordinarias; y ha podido ser negada sin menoscabo de ningún derecho de Colombia, como puede ser negada aquí sin menoscabo de ningún derecho de los Estados Unidos.

El haber propuesto una negociación no implica necesariamente el que la apruebe, ni en todo ni en parte, el Cuerpo Legislativo del país que la inició. Entre las prácticas internacionales que comprueban esta afirmación pudiera citarse el incidente ocurrido entre los mismos Estados Unidos de América y Su Majestad Británica acerca del proyecto de Tratado para abrogar el conocido con el nombre de Clayton-Bulwer, de 1850, el cual proyecto, si no estoy mal informado, fue iniciado por el Gobierno de la Unión Americana y, no obstante eso, el Senado propuso que se modificara con estos términos:

“Es entendido, sin embargo, que ninguna de las precedentes estipulaciones y modificaciones en los parágrafos 1, 2, 3, 4 y 5 de este artículo (el 2.º) se aplicará á las medidas que los Estados Unidos crean necesario tomar para asegurar con sus propias fuerzas la defensa de los Estados Unidos y el mantenimiento del orden público.”

Su Majestad Británica no aceptó esta modificación, y su negativa diferió por algún tiempo la aprobación y ratificación del Tratado.

Si el iniciar la negociación de un convenio implicara la correlativa obligatoria aprobación del Cuerpo Legislativo, el someterlo á su decisión sería un requisito ilusorio, por cuanto la facultad de hacer tratados con las potencias extratjeras sería en realidad atribución exclusiva del Poder Ejecutivo; lo que pugna abiertamente con el espíritu y la letra de la Constitución de esta República.

El Gobierno de Colombia ha atribuido á la negociación toda la importancia que le corresponde, por los grandes intereses políticos y comerciales á ella vinculados. Así aparece de modo inequívoco en la nota que el Jefe de este Ministerio, honorable Sr. Paúl, dirigió el 25 de Septiembre de 1902 á los Gobernadores de los Departamentos, en la cual los invita á procurar que por la prensa se estudien con toda libertad el proyecto de Tratado y otros documentos que se publicaron, á fin de que “cuando se reúna el Congreso, el país se halle suficientemente instruido de lo que sobre el particular convenga á los intereses patrios, y sus representantes en las Cámaras Legislativas puedan fácilmente llegar á la solución que más armonice con los derechos y la conveniencia de la República.”

Hay muy notable diferencia entre algunas de las proposiciones presentadas por Colombia y las respectivas modificaciones introducidas por los Estados Unidos. Esa diferencia aparece cotejando el *Memorandum* presentado el 31 de Marzo de 1902 por la Legación Colombiana, con las bases propuestas por el Ministerio de Estado, especialmente las referentes al dominio de la zona, jurisdicción judicial en ella y precio ó compensación por el uso de la misma, por la nuda propiedad del Ferrocarril de Panamá, y por la renta de \$ 250,000 que Colombia deja de cobrar del mismo Ferrocarril, así como por los demás derechos, privilegios y exenciones que otorga. Basta observar que en el *Memorandum* de la Legación no se mencionó el establecimiento de tribunales en la zona, y que el Ministerio de Estado lo propuso en un proyecto enviado con nota de 18 de Noviembre de 1902, dividiéndolos en tres clases: colombianos, americanos y mixtos; como también que en el *Memorandum* colombiano se fijaban \$ 7,000,000 en oro americano y una cantidad anual que se determinaría, por precio del usufructo del Ferrocarril, fuera del canon del uso de la zona, y en atención á otras circunstancias. El Ministerio de Estado no ofreció sino \$ 7,000,000 de contado y una renta anual de \$ 100,000, ó, si se prefería, \$ 10,000,000 de contado y una renta anual de \$ 10,000. El Gobierno autorizó á la Legación para pedir \$ 10,000,000 de contado y una anualidad de \$ 600,000. El Ministerio de Estado, en nota que tiene el alicne de un *ultimátum*, redujo la renta á \$ 250,000. La disminución de \$ 350,000, en un período de sólo cien años representa la diferencia de \$ 35,000,000; y como el Convenio puede regir más de un siglo, es claro que la diferencia no sólo no es ligera sino de mucha consideración.

Conviene también hacer constar que fue motivo de substancial diferencia el que las Compañías del Canal y del Ferrocarril no podrían traspasar sus privilegios sin la autorización del Gobierno de Colombia y sin previo arreglo de asuntos pendientes. La amplia manera como el Gobierno de los Estados Unidos ha interpretado las estipulaciones del proyecto de Convenio á este respecto, ha ocasionado la abstención de las Compañías para entrar en arreglos que deben preceder á la ratificación y canje; entre otros, el relativo á las acciones que Colombia tiene en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá; abstención que puede dificultar la aprobación legislativa del pacto.

No tenía este Ministerio conocimiento de que en los Estados Unidos se hubiera revocado alguna ley para que fuera posible hacer el Tratado con Colombia. El Gobierno de esta República dispuso que su Representante en Washington suscribiera el pacto en la inteligencia de que, conforme al artículo 4.º de la Ley aprobada el 28 de Junio de 1902 (*bill Spooner*), si el Gobierno de

los Estados Unidos no puede obtener del de Colombia el dominio sobre el terreno necesario para la obra, ni los derechos mencionados en los artículos 1.º y 2.º de dicha Ley, ni un título satisfactorio á las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, el Excmo. Sr. Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, hará excavar y construir un Canal para buques por la ruta de Nicaragua. En consecuencia, el Gobierno de Colombia, que ha tenido en cuenta esa Ley, por haber sido base del Tratado por parte de los Estados Unidos, según se expresa en la introducción, agregando que se acompaña, deriva de ella la conclusión correcta de que el único resultado que puede afectar verdaderamente los intereses de esta Nación si su Congreso desaprueba el proyecto de Tratado, es el de que el Gobierno de los Estados Unidos desista de la negociación y adopte la vía de Nicaragua para construir el Canal.

¿Cuándo hay demora indebida en la ratificación de un Tratado hasta el extremo de que las relaciones amistosas con la otra parte contratante queden seriamente comprometidas? En esta República existiría la demora indebida si habiendo sido ordenada la ratificación por la Ley, el Poder Ejecutivo desatendiera esa disposición con el evidente propósito de causar perjuicio á su propia patria ó á la otra Nación interesada en el pacto; pero como ya se ha expresado, al requisito previo de la aprobación legislativa es indispensable para el canje de las ratificaciones; y antes de que ésto se efectúe, el Tratado no es sino un proyecto que, según la ley de las naciones, no produce derechos ni deberes, y, por lo mismo, conforme á esa ley, omitir ó demorar la ratificación, no aparece la adopción de medidas que hayan de alterar las relaciones amistosas entre los dos países. Si hubiera de aparejarla, el pacto sería ocasionado á serios peligros en vez de ser elemento de bienestar y de progreso, lo cual no teme Colombia que esté en la política de la gran República que ofrendó la sangre de sus hijos para libertar á Cuba, después de haber impedido que se desintegrara á Venezuela como resultado de su cuestión de límites con la Gran Bretaña; acta con los cuales ha hecho notorio ante el mundo, del modo más solemne, su levantado propósito de procurar y afianzar la independencia, la soberanía, la integridad y el engrandecimiento de las nacionalidades de América.

Si el Congreso, usando de una prerrogativa inherente á la soberanía nacional, no aprobara el pacto en referencia, porque, á su juicio, no es conveniente para la República, lo hará, estoy cierto, sintiendo no acceder á los deseos del Gobierno y del Congreso de los Estados Unidos; pero confiando, por razón de justicia, en que ese acto no ha de alterar en nada las amistosas relaciones que afortunadamente existen entre las dos Repúblicas, y á cuya conservación de Colombia la más alta importancia.

El Ministro, LUIS CARLOS RICO

NOTAS

Legación de los Estados Unidos—Bogotá, 10 de Junio de 1908.

Señor:

Refiriéndome á la nota que tuve el honor de dirigir á V. E., relativa á las peticiones del Gobierno colombiano hechas á la Compañía del Canal de Panamá y á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, para que nombrasen agentes encargados de negociar la cancelación de las actuales concesiones, etc., incluyo hoy á V. E. copias de las notas pasadas por el Ministro de Hacienda á esas Empresas.

Observaré V. E. que, al tenor de esas comunicaciones, el Gobierno colombiano considera necesaria la concesión formal á esas Compañías hecha por el Congreso colombiano, de un permiso adicional (further) para traspasar sus contratos á los Estados Unidos, además de la que se contiene en el Tratado que ha de ratificarse por aquella Corporación. Asimismo observaré V. E. que, como hecho que debe preceder á la aplicación de ese permiso, se espera que las Compañías entren en arreglos con Colombia, que tengan por objeto la autorización y cancelación de todas las obligaciones de este país para con cada una de esas Empresas, contraídas por la República al tenor de esas concesiones.

Tal proceder de parte de Colombia ó de parte de las Compañías sería incompatible con los contratos ya celebrados entre mi Gobierno y la Compañía del Canal, con la Ley de 28 de Junio de 1902, conforma á la cual se concluyó el Tratado, y con los términos expresos del pacto mismo.

Al tenor de la citada ley, el Presidente de los Estados Unidos quedó autorizado para adquirir por un precio que no excediese de cuarenta millones de dólares, "los derechos, privilegios, franquicias, concesiones" y otras propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá; y á ese efecto se celebró un Convenio entre aquel Magistrado y la Compañía. Desde luego era sabido del Presidente de la Compañía y del Gobierno colombiano que, según el artículo 21 y el artículo 22 de la Concesión Salgar-Wyse, de 1878, la Compañía no podía traspasar á los Estados Unidos sus "derechos, privilegios, franquicias ni concesiones" sin el consentimiento de Colombia. En consecuencia, y antes de entrar en negociaciones con la Compañía Nueva del Canal de Panamá, se ajustó y firmó el actual Tratado con Colombia.

El primer artículo de aquel documento dispone lo siguiente:

"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 esa Compañía."

Obsérvese que la autorización así dada abraza expresamente los derechos, privilegios...y concesiones de la Compañía, así como sus demás propiedades.

Hoy indica Colombia en las comunicaciones citadas un propósito no solamente de hacer caso omiso de la autorización así explícitamente dada (asunto al cual habré de volver inégu más extensamente), sino de destruir una gran parte de la sujeta materia á que ella se refiere. Ella manifiesta la intención de requerir á la Compañía á que cancele todas las obligaciones de Colombia para con ella, privando así á los Estados Unidos de los derechos, privilegios y concesiones para cuyo traspaso á ellos explícitamente autorizó á la Compañía y que la Compañía del Canal ha convenido en vender y traspasar á los Estados Unidos.

Mi Gobierno no puede aprobar semejante transacción, ora se celebre por Colombia, ora por la Compañía. Si ésta hubiese de acceder á la petición de Colombia, el Presidente de los Estados Unidos se hallaría en incapacidad de llevar á efecto la proyectada compra; porque habría entregado á Colombia una parte importante de las propiedades que él tiene autorización de pagar; ni podría tampoco cumplirse el Tratado, en atención á que los pagos que á Colombia se hiciesen conforme á lo que en él se estipula al tenor de la letra expresa del artículo xxv de ese pacto, habrían de efectuarse como compensación no solamente del derecho á usar de la zona del Canal y como indemnización á la misma República por la anualidad de que se desprende y por los mayores gastos en que pueda incurrir, sino también "en compensación de otros derechos, privilegios y exenciones otorgados á los Estados Unidos." Entre esos otros derechos y privilegios, uno de los más importantes es el de adquirir los derechos, privilegios y concesiones de la Compañía Nueva del Canal de Panamá asegurado por el artículo 1 del Tratado; y si esos derechos, privilegios y concesiones hubiesen de caducar, ello cambiaría fundamentalmente los términos de la compra.

La Ley de 28 de Junio de 1902, antes mencionada, exige que el Presidente de los Estados Unidos, si hiciere la compra de aquella Compañía, adquiriera los derechos, privilegios, franquicias y concesiones de ella. Esa ley está agregada al Tratado; y las disposiciones del artículo 1 de ese pacto se hallan redactadas expresamente para que pueda ejecutarse esa parte de la ley. El expediente que Colombia propone habría de constituir, en consecuencia, la anulación de dicho artículo, haría imposible el cumplimiento de la ley, y es, á todas luces, inadmisibile. E igualmente inadmisibile habría de ser cualquier paso de la Compañía del Canal en ese sentido que destruyese unos derechos que ella ha convenido en traspasar á los Estados Unidos.

Ni puede admitirse—tratándose de una autorización por Co-

lombia de los proyectados traspasos—que se necesite ó fuese conveniente una facultad ulterior ó diferente de la que se contiene en el enunciado artículo 1 del Tratado.

En lo que toca á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, basta llamar la atención á que los artículos 28 y 29 de su contrato con Colombia, que contienen las únicas estipulaciones restrictivas de las enajenaciones de propiedad conexonadas con esa Empresa, no tienen que ver con las transacciones que hoy se proyectan. Esos artículos declaran que “ el presente privilegio no puede cederse ni traspasarse á ningún Gobierno extranjero,” so pena de caducidad. No se pretende hacer por la Compañía traspaso alguno de este privilegio, ni á la verdad hay propósito de que ella haga cesión de cosa alguna. La compra por los Estados Unidos á la Compañía Nueva del Canal de Panamá de ciertas acciones de la Compañía del Ferrocarril es la única operación que hoy se propone; lo cual no afecta á esta última Empresa en sí misma, pues la Compañía del Ferrocarril no es parte en el traspaso de las acciones, ni tiene participación en él; ni ella lo hace ni puede evitar que se haga. Dada esta circunstancia, es claro que las estipulaciones del contrato de esa Compañía con el Gobierno de Colombia no pueden aplicarse á la transacción de que se trata; lo cual no tiene relación con los derechos vinculados á la propiedad y á las concesiones del Ferrocarril que los Estados Unidos adquieren al tenor y en cumplimiento de las cláusulas del Tratado mismo.

En orden á la Compañía Nueva del Canal de Panamá, la situación es diferente á ese respecto; porque la Compañía habrá de hacer un traspaso directo de todas sus propiedades y concesiones á los Estados Unidos, traspaso que originalmente quedó prohibido por los artículos XXI y XXII de la Concesión Salgar-Wyse, de 1878.

Dejando aparte por un momento los términos del Tratado, conforme á los cuales se otorga el consentimiento, el Gobierno de Colombia lo ha dado para la proyectada venta tan iterativamente y de tantas maneras diferentes, y tan frecuente y oficialmente se ha puesto en conocimiento de mi Gobierno por los Ministros Plenipotenciarios de esta República acreditados en debida forma en los Estados Unidos, que se hace imposible para el Poder Ejecutivo el retirarlo. Todos los actos de mi Gobierno han descansado en la seguridad del asentimiento de Colombia; y cualquier retiro ó limitación de ese asentimiento se hallaría en abierta contradicción con aquella seguridad.

En un *Memorandum* presentado por el Dr. Martínez Silva, entonces Ministro Plenipotenciario de este país en los Estados Unidos, al Departamento de Relaciones Exteriores de Washington, el 27 de Marzo de 1901, se garantizó oficialmente á mi Gobierno que la República de Colombia autorizaría á la Compañía

del Canal para traspasar sus concesiones á los Estados Unidos, siempre que éstos últimos ajustasen con Colombia los términos según los cuales se ha de excavar y beneficiar el Canal por los Estados Unidos.

El 29 de Abril de aquel mismo año escribió el Ministro colombiano al Sr. Maurice Hutin, á la sazón Presidente de la Compañía del Canal, pidiéndole que expusiera en general las bases sobre las cuales traspasaría la Compañía sus propiedades á los Estados Unidos, en la hipótesis de que para ello se otorgase el consentimiento por Colombia.

El Sr. Hutin contestó esa nota el 1.º de Mayo siguiente, y copia de su respuesta se entregó por el Ministro al Almirante Walker, Presidente de la Comisión del Canal Istmico. Incontinenti, el Sr. Hutin entabló negociaciones directas con el Almirante Walker, lo cual hizo saber al Ministro en nota de 6 del mismo mes de Mayo. En respuesta á esa nota, el Ministro se dirigió al Sr. Hutin al siguiente día aprobando su procedimiento y manifestándole el hecho de que en el *Memorándum* pasado por él al Departamento de Relaciones Exteriores "no se hallaba formulada condición alguna relativa á la venta de los derechos é intereses privados de la Compañía."

Confando en estas protestas, hechas ya directamente á mi Gobierno por el Ministro de Colombia, ya comunicadas á él por conducto de ese representante suyo, fue como se procedió para llegar al actual Tratado. E imponer nuevas condiciones ó formular nuevos términos sobre el consentimiento así ofrecido, ó declarar caducadas las estipulaciones de los contratos, equivaldría á un completo desconocimiento de aquellas protestas. El Gobierno de Colombia inició las negociaciones, y no es dable concebir que hoy rechace sus propias proposiciones, ni puede mi Gobierno convenir en que de tal suerte se proceda.

Además, es de notarse que el Gobierno de Colombia es el segundo tenedor de acciones de la Compañía Nueva del Canal. En la Asamblea de Accionistas de esa Empresa, reunida el 21 de Diciembre de 1901, en la cual se autorizó á la Junta Directiva para hacer la propuesta de venta á los Estados Unidos, que éstos han aceptado, la República se hallaba representada por el Sr. Uribe, su Cónsul en París, especialmente acreditado al efecto, quien era uno de los empleados de la Asamblea, y votó, representando las acciones de Colombia, en favor de la venta. De un modo semejante, en la Junta Directiva de la Compañía el 28 de Diciembre de ese mismo año, el Sr. Samper, que en ella representaba al Gobierno Colombiano, votó en favor de la venta.

No es de suponerse que los representantes de Colombia procediesen sin instrucciones ó contra las instrucciones que tuviesen, ni su modo de obrar ha sido repudiado por su Gobierno.

Las anteriores consideraciones están mostrando que la República de Colombia se halla enteramente comprometida para con los Estados Unidos, independientemente de su expreso compromiso contenido en el Tratado, á consentir absoluta y libremente en la adquisición de las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá por los Estados Unidos, sin más término ni condiciones que los contenidos en el Tratado. Ni es menester considerar aquí las cuestiones de buena fe en relación con esa Empresa que á causa de las nuevas exigencias de esa Compañía hubieran de suscitarse.

Aunque son suficientes en sí mismas esas consideraciones, sin embargo, para justificar á mi Gobierno en cuanto á rehusar el reconocimiento de todo derecho de Colombia para limitar el consentimiento dado por el artículo 1 del Tratado, con términos ó condiciones de cualquiera especie, ellas son menos importantes que otras que surgen de las actuales negociaciones enlazadas con la celebración del mismo Tratado. Esas otras consideraciones hacen imposible el que cualesquiera limitaciones nuevas hubieran de ser consideradas, y dan á cualquier paso de Colombia en ese sentido el carácter de un serio desconocimiento del convenio á que se llegó entre los Gobiernos Ejecutivos de ambas naciones.

El Tratado, en su forma actual, es resultado de ciertas modificaciones introducidas en un proyecto original presentado al Departamento de Relaciones Exteriores por el Sr. José Vicente Concha, Ministro Plenipotenciario de Colombia en los Estados Unidos; y este señor lo presentó poco después de haber sido retirado el anterior Ministro Dr. Martínez Silva. En ese borrador, los términos del artículo 1, por el cual autoriza Colombia la venta por la Compañía Nueva del Canal de Panamá para traspasar sus propiedades á los Estados Unidos, son idénticos á los del actual Tratado. En realidad, ese artículo no ha sufrido cambio en ninguna de las negociaciones y hoy expresa la proposición original de Colombia.

Ni siquiera se sugirió alteración alguna por Colombia en ninguna de las discusiones que se siguieron á la presentación del Tratado original hasta el 11 de Noviembre de 1902, día en que el Sr. Concha presentó al Departamento de Relaciones Exteriores un *Memorándum* de ciertos cambios que él deseaba se hiciesen en el Tratado entonces existente. En ese *Memorándum* se proponía una modificación al artículo 1 en los términos siguientes:

“Este mismo artículo deberá indicar claramente que el permiso otorgado por Colombia á la Compañía del Canal y á la del Ferrocarril para traspasar sus derechos á los Estados Unidos, se regule en un Convenio especial previo, celebrado por Colombia con la expresada Compañía, para lo cual han sido notificadas aquellas de que deben nombrar un apoderado en Bogotá.”

A tal proposición, el Departamento de Relaciones Exteriores contestó que "los Estados Unidos consideran absolutamente inadmisibles aquella indicación," y ésta fue abandonada por Colombia; y el Tratado, como queda dicho, se firmó por autorización de este Gobierno, sin modificación alguna de la autorización absoluta para vender, otorgada á la Compañía.

Véase, pues, que no es nueva esta idea de hacer depender el asentimiento de Colombia de un convenio entre este país y la Compañía del Canal; que ya ella fue expuesta á mi Gobierno y rechazada; y que solamente por haber sido abandonada, esa idea, fue firmado el Tratado.

Es imposible que mi Gobierno discuta siquiera por más tiempo el asunto, ni que permita que la proposición rechazada y abandonada haya de ponerse en vigor bajo cualquiera otra forma.

Al argumento que según se comprende ha sido aducido por Colombia para sustentar sus pretensiones sobre este punto (que la concesión de la Compañía del Canal, mediante su aprobación por el Congreso colombiano, ha venido á ser ley de Colombia, y debe obedecerse tal cual existe, mientras no se modifique por otra ley), no se le puede atribuir fuerza alguna. El contrato de concesión fue aprobado por el Congreso colombiano en cumplimiento de las disposiciones del Título VI, artículo 76 de la Constitución de Colombia. Del propio modo el presente Tratado debe ratificarse por el Congreso de esta República, al tenor de lo que los mismos Título y artículo prescriben. Si ha de darse completo valor á la Constitución de Colombia, no puede admitirse que la aprobación del Tratado por el Congreso no fuera tan efectiva como la sanción por ese Cuerpo de un nuevo contrato entre la Compañía y Colombia.

Mas las consideraciones que condujeron á rechazar la propuesta del Ministro colombiano hecha en su *Memorandum* ya citado, son en sí mismas decisivas.

El consentimiento de Colombia para la venta de las propiedades y concesiones de la Compañía del Canal á los Estados Unidos, es materia de convenio entre las dos Naciones; y ese consentimiento no se otorgó por Colombia á la Compañía únicamente, sino también á los Estados Unidos. En ese Convenio no puede ser parte ninguna de las dos Compañías; ni pueden permitir los Estados Unidos que sus pactos internacionales dependan en grado alguno de la acción de una asociación privada. Semejante proceder no sería compatible con la dignidad de ninguna de las dos Naciones ni con los intereses de ellas.

El hacer depender la efectividad del Convenio entre Colombia y los Estados Unidos de la voluntad de la Compañía del Canal para celebrar arreglos con Colombia de un carácter satisfactorio

para ese país, no solamente daría á esa Compañía una influencia cuyo ejercicio no puede permitirse nunca en los negocios diplomáticos, sino que también la pondría en capacidad de intervenir en la adquisición por los Estados Unidos de los derechos otorgados por Colombia y en el goce por este país de las ventajas equitativas que á él aseguran los Estados Unidos.

Puede observarse, además, que tal procedimiento anularía prácticamente el artículo 1 del Tratado, por el cual se otorga un consentimiento incondicional para la venta. Mas si hubiera de agregarse la condición de un Convenio entre Colombia y la Compañía del Canal, el consentimiento sería á todas luces nugatorio. No puede llegarse á tal Convenio, y en tal caso el artículo 1 del Tratado nunca se pondría en efecto. Semejante contingencia hace por sí sola del todo imposible ese plan.

Es, por tanto, completamente inadmisible, en todo terreno, que las propuestas del Gobierno de Colombia para que su consentimiento para la venta á los Estados Unidos de las propiedades y derechos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, contenido en el artículo 1 del presente Tratado, dependan de Convenios entre él y la Compañía del Canal ó la del Ferrocarril; y los Estados Unidos no pueden aprobar negociación alguna entre ninguna de esas dos Compañías y Colombia, relativas sea al consentimiento, sea á la venta.

Con tal motivo ofrezco nuevamente á V. E. los sentimientos de mi más alta consideración.

A. M. BEAUPRÉ

A Su Excelencia D. Luis Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores.

República de Colombia—Ministerio de Relaciones Exteriores—Bogotá,
Junio 27 de 1903.

Sr. Ministro :

He tenido el honor de recibir la atenta nota que V. E. se sirvió dirigirme el 10 del actual, junto con la versión inglesa de las notas en que el Ministerio de Hacienda de Colombia excitó á la Compañía del Ferrocarril y la Compañía Nueva del Canal de Panamá para que nombrasen agentes que las representen en las negociaciones relativas al permiso que necesitan para traspasar sus respectivas concesiones al Gobierno de los Estados Unidos.

Estando reunido el Congreso, al cual corresponde determinar acerca de la aprobación del Tratado entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América para la construcción de un Canal Interoceánico entre los océanos Atlántico y Pacífico, se le pasará la referida nota de V. E. á fin de que conosca la inteligencia que el Gobierno de los Estados Unidos da al artículo 1.º de aquel pacto.

Al fijar el Congreso de Colombia el sentido y, por lo mismo, el alcance del artículo 1 del Tratado, habrá de consultar los antecedentes de la negociación, entre los cuales se encuentran las mencionadas notas del Ministerio de Hacienda, que están fechadas el 25 y el 27 de Diciembre de 1902, respectivamente; en tanto que el Tratado para la apertura del Canal Interoceánico fue suscrito el 22 de Enero de 1903; por lo cual no eran interpretativas del pacto, sino que estaban destinadas á prevenir eventualidades previstas en el curso de la negociación, como se ve en lo que expuso el Ministro de Colombia en su *Memoria* dirigida á S. E. el Secretario de Estado en Washington, el 22 de Noviembre de 1902. En el párrafo b, Sección A, dice:

“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 univereal, porque una de las partes celebre un pacto, sobre la misma materia, con un tercero, que en este caso serían 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 á 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.”)

Las afirmaciones de V. E. en cuanto á la legitimidad de la venta á Gobiernos extranjeros de las acciones del Ferrocarril de Panamá, para de esa manera traspasar el dominio de la Empresa, me imponen el deber de llamar la atención de V. E. á la circunstancia muy importante de que la necesidad del consentimiento de Colombia para esa venta está reconocida en el artículo 1 del Tratado; así como el de manifestarle que representando cada acción una cuota parte del valor del privilegio, ó sea de la Em-

preas del Ferrocarril, y estando prohibido el traspaso de aquél á Gobiernos extranjeros, no se les pueden vender acciones; porque con ellas se harían coparticipes en la propiedad del privilegio, lo cual es jurídicamente inadmisibile. La condición restrictiva de los contratos de 1850 y 1887 no excluye de la pena de caducidad la venta de porciones del privilegio. Este es indivisible en cuanto á los derechos que concede y á los deberes que impone; y si no fuera así, el resultado sería que si un Gobierno extranjero comprase la totalidad ó la mayor parte de las acciones, se haría, por ese medio, propietario del Ferrocarril, ó, á lo menos, de una parte tan grande de su valor, que le daría la administración de la Empresa; y de este modo resultaría eludida la prohibición de vender el privilegio á Gobiernos extranjeros. V. E. sabe bien que se debe desechár toda interpretación que haga ilusorio lo estipulado; y en este caso se hallaría la condición en referencia, si se admitiera algún procedimiento por el cual se pudiera traspasar el privilegio para construir y explotar el Ferrocarril á una potencia extranjera.

Aprovecho esta oportunidad para ofrecer á V. E. las reiteradas protestas de mi alta consideración.

LUIS CARLOS RICO

A Su Exce'encia el Sr. A. M. Beaupré, Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos, etc. etc. etc.

Legación de los Estados Unidos—Bogotá, 24 de Abril de 1903.

Señor :

Refiriéndome á la entrevista que tuve con V. E., en la cual se trató de las negociaciones para la cancelación de las actuales concesiones de las Compañías del Canal y del Ferrocarril de Panamá y de otros asuntos, me es honroso informar á V. E. que á ese respecto he recibido instrucciones de mi Gobierno.

Se me ha ordenado informar á V. E., si el punto llegare á suscitarse, que todo lo referente á esa materia queda incluido en la Convención recientemente firmada entre Colombia y los Estados Unidos el 22 de Enero último, y que, además, cualquiera modificación sería violatoria de la Ley Spooner, y por tanto inadmisibile.

Válgome de esta circunstancia para reiterar á V. E. las manifestaciones de mi más alta consideración.

A. M. BEAUPRÉ

A Su Exce'encia Dr. Luis Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Colombia, etc., etc., etc.

República de Colombia—Ministerio de Relaciones Exteriores—Bogotá,
21 de Julio de 1903.

Sr. Ministro :

En su atenta nota del 24 de Abril postrero, V. E. se ha dignado manifestarme, con referencia á instrucciones de su Gobierno, que todo lo relativo á la cancelación de las actuales concesiones de las Compañías del Canal y del Ferrocarril de Panamá, queda incluido en la Convención entre Colombia y los Estados Unidos, suscrita el 22 de Enero último para la apertura del Canal.

Agradeceré á V. E. se sirva decirme, á la brevedad posible, si las modificaciones que—según la parte final de la nota mencionada—se considerarían como violatorias de la Ley Spooner, son únicamente las que puedan referirse á las respectivas concesiones de cada una de tales Compañías, ó si son las que puedan adoptarse respecto á la Convención expresada. *

Con este motivo reitero á V. E. las protestas de mi alta consideración.

LUIS CARLOS RICO

A Su Excelencia A. M. Beaupré, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos, etc., etc., etc.

Legación de los Estados Unidos—Bogotá, Julio 22 de 1903.

Señor:

Tango el honor de avisar recibo de la atenta nota de V. E. de 21 del presente, referente á mi nota de 24 de Abril de 1903, respecto de las solicitudes del Gobierno colombiano á las Compañías del Canal y del Ferrocarril de Panamá para que nombren agentes que negocien la cancelación de las presentes concesiones, etc., su la cual informé á V. E. que mi Gobierno considera que el Tratado abarca toda la materia, y que cualquier cambio sería violatorio de la Ley Spooner, y no se podría consentir en él.

V. E. me pregunta si cualquiera modificación en el Tratado mismo se consideraría violatoria de la Ley Spooner, de la propia

* Como S. E. al Sr. Hay, para terminar la negociación, le presentó un *ultimatum* al Sr. Herrán; como en la nota de 10 de Junio manifiesta la Legación de los Estados Unidos que cualesquiera limitaciones nuevas habrían de ser consideradas, y darían á cualquier paso de Colombia en ese sentido el carácter de un serio desconocimiento del Convenio; y como el *Memorandum* del 13 de Junio dice que si Colombia rechaza el Tratado ó indubitablemente *retarda su ratificación*, las relaciones amistosas entre los dos países quedarían seriamente comprometidas, y las ya entonces probables modificaciones motivarían retardo en la ratificación, porque el Congreso de los Estados Unidos, que se reúne en Diciembre, esto es, vencidos los ocho meses para efectuar el canje, tendría que tomarlas en consideración, el Ministerio juzgó conveniente que S. E. el Sr. Beaupré explicara el alcance de la parte final de su nota del 24 de Abril, para conocimiento del Congreso.

manera que mi Gobierno ha considerado que lo es el propósito de que se cancelen las concesiones de las Compañías.

Tengo el honor de decir á V. E. que, una vez aprobado por el Senado de los Estados Unidos el Tratado entre Colombia y aquel país, quedó cumplido del todo, en concepto del Senado, por lo tocante á la vía de Panamá, el objeto de la Ley Spooner, que autorizó la celebración del Tratado. Así, pues, cesó el vigor de dicha ley en cuanto á Panamá se refiere, y no puede volver á ser tema de discusión, y ello tan sólo respecto de la vía de Nicaragua, sino en el caso de que Colombia impruebe el Tratado.

Por supuesto que ésta es mi opinión particular, que, por desgracia, no puedo hoy confirmar consultando por cable á mi Gobierno; mas creo de mi deber manifestar á V. E. que no tengo razón alguna que me induzca á suponer que mi Gobierno haya de volver á considerar ó discutir el Tratado tal como hoy existe. Este convencimiento me lo han hecho formar la lectura y el estudio atentos de las notas que están ya en manos de V. E., pues que, si tratándose de las concesiones de las Compañías mi Gobierno consideraría las modificaciones como violatorias de la Ley Spooner, con mucho mayor razón, según parece, no puede en manera alguna modificarse el Tratado mismo, que es la interpretación oficial de la ley.

Someteré, naturalmente, la nota de V. E. á la consideración de mi Gobierno tan luego como se restablezca la comunicación por el cable.

Acojo esta oportunidad, etc.

A. M. BEAUPRÉ

A Su Excelencia Dr. Luis Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Colombia.

Legación de los Estados Unidos—Bogotá, Agosto 5 de 1903.

Señor:

Tengo el honor de informar á V. E. que he observado con pesar los términos en que la Comisión del Senado ha creído conveniente elaborar su Informe con relación al Tratado pendiente sobre el Canal de Panamá, y ruego á V. E. tome en consideración la desgraciada circunstancia de estar interrumpida la comunicación por el cable, lo cual ha impedido el consultar inmediatamente á mi Gobierno, y ello es lo que me ha decidido á dirigir otra nota á V. E. como ulterior interpretación de las instrucciones que he recibido de mi Gobierno, según lo he expresado en mis notas precedentes.

Paréceme que la Comisión no ha estado bastante bien informada del contenido de mis notas de 24 de Abril y de 10 de Junio de 1903, ó que no les ha dado la importancia que requieren,

como que son la expresión definitiva de la opinión ó intenciones de mi Gobierno.

De ellas aparece claramente que la modificación que la Comisión propone que se introduzca en el artículo I equivale por sí sola á desachar absolutamente el Tratado. Juzgo de mi deber el repetir la opinión que ya expresé á V. E. de que mi Gobierno no considerará ni discutirá en manera alguna semejante modificación.

Hay otra modificación importante que la Comisión cree que debe introducirse en el artículo III, consistente en que se supriman los Tribunales de que en él se trata. Considero de mi deber el expresar nuevamente mi opinión de que esto tampoco lo aceptará en modo alguno mi Gobierno.

Las demás modificaciones, aunque no igualmente serias en principio, son con todo de tan poco valor para los intereses de Colombia, que no merecen la pena de que las discuta el Senado de los Estados Unidos, aun en el supuesto, que considero más que dudoso, de que mi Gobierno las someta á aquella Corporación; ya que tales modificaciones podrán hacerse igualmente ó bien por medio de declaraciones del Gobierno mismo ó bien podrán ser objeto de legislación especial, tan luego como comience á funcionar la Comisión mixta mencionada en el Tratado.

Sin tener en cuenta por ahora la exactitud de mis convicciones, hay un punto acerca del cual quiero llamar especialmente la atención de V. E., cual es que el Senado debería fijarse en las peligrosas consecuencias que para las negociaciones debe sin duda producir en la actitud de mi Gobierno la indebida demora que hasta hoy se ha notado en adoptar una determinación concluyente.

Si las actuales modificaciones de la Comisión constituyen realmente la decisión definitiva á que habrá de llegar el Congreso de Colombia, el asunto debería votarse sin tardanza, á fin de dar de tal suerte una ligera oportunidad á mi Gobierno de tomar en consideración el punto antes de expirar el tiempo fijado para el caje de las ratificaciones. Nada menos puede esperar mi Gobierno, quien de buena fe firmó el Tratado pendiente, más de seis meses há, y prontamente lo ratificó sin modificaciones.

Aprovecho esta oportunidad para repetir respetuosamente lo que ya significó á V. E., que si Colombia de veras desea mantener las amistosas relaciones que al presente existen entre los dos países, y al propio tiempo asegurarse las extraordinarias ventajas que habrá de producirle la construcción del Canal en su territorio, en caso de ser respaldada por una alianza tan íntima de los intereses nacionales como la que hubiera de sobrevenir con los Estados Unidos, *el tratado pendiente deberá ratificarse exactamente en la forma actual, sin modificación alguna.* Digo esto porque

estoy profundamente convencido de que mi Gobierno no aceptará modificaciones en ningún caso.

Acojo esta oportunidad para reiterar á V. E. las protestas de mi distinguida consideración.

A. M. BEAUPRÉ

A Su Excelencia Dr. Luis Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Colombia.

Legación de los Estados Unidos—Bogotá, Agosto 6 de 1903.

Señor:

Tengo el honor de informar á V. E. que en el asunto del Tratado pendiente para la construcción del Canal de Panamá, me ha sido hasta hoy imposible hacer otra cosa que significar á V. E. la interpretación que he dado á las instrucciones recibidas de mi Gobierno en términos más ó menos generales, por no haberse dado solución definitiva á las varias cuestiones que la negociación implica.

Refiriéndome ahora á las diversas notas sobre la materia, me es en alto grado satisfactorio el haber recibido hoy, al propio tiempo que el informe de la Comisión del Senado sobre el Tratado, instrucciones precisas de mi Gobierno que me permiten, no solamente confirmar del todo, sino ampliar los términos de mis precedentes notas antes referidas.

En virtud de los datos oficiales que se hallan en poder de mi Gobierno, puedo afirmar que las circunstancias que mediaron en toda la negociación del Tratado del Canal son de tal naturaleza, que autorizan plenamente á los Estados Unidos para considerar como una violación de lo pactado cualquiera modificación de las condiciones en el Tratado estipuladas, de tal suerte, que acarrearía grandísimas complicaciones en las relaciones amistosas hasta hoy existentes entre los dos países.

He recibido instrucciones para manifestar que mi Gobierno no tiene derecho de entrar en arreglos con Colombia á fin de imponer nuevas obligaciones financieras á la Compañía del Canal, y que el Presidente no someterá á la consideración del Senado de los Estados Unidos ninguna modificación en tal sentido, sino que la reputará como tendiente á invalidar la negociación y como un obstáculo para concluir un Tratado satisfactorio con Colombia.

La modificación del artículo 1 del Tratado, propuesta por la Comisión, se halla evidentemente en ese caso.

Tengo asimismo instrucciones de manifestar que no es de esperarse reciba la aprobación del Senado de los Estados Unidos ningún pago adicional que ellos hubieran de hacer. En vista de mis instrucciones, puedo confirmar lo que es mi nota de esta mañana dije á V. E., en cuanto á las modificaciones secundarias pro-

puestas por la Comisión, en el sentido de que cualquiera modificación que hubiera de requerir que se sometiera á la consideración del Senado, pondría en el mayor peligro la adopción del Tratado. Ni el Gobierno de V. E., ni el Congreso deben perder de vista el grave riesgo de que la negociación se malogre por motivo de modificaciones imprudentes.

Me es imposible expresar á V. E. de manera más enfática la actitud de mi Gobierno en esta importante materia, ni implorar de manera más encarecida al que Colombia considere cuidadosamente las razones que, en concepto de mi Gobierno, debieran inducir al de V. E. á excitar al Congreso al efecto de que ratifique el Tratado en su forma actual.

Es sensible que la referencia que en el informe de la Comisión del Senado se hace á la necesidad de que se declare la efectividad del Tratado de 1846-48, envuelva casi una duda de la buena fe de las intenciones de los Estados Unidos en el cumplimiento de aquél. Debo asegurar á V. E. que, á menos que se denuncie el Tratado de acuerdo con la cláusula que proyecta la manera de efectuarlo, mi Gobierno no es capaz de violarlo ni en su letra ni en su espíritu; ni Colombia debería temer que, en caso de ratificarse el Tratado pendiente, hubiera el Gobierno de los Estados Unidos de descuidar el cumplimiento de las cláusulas que garantizan la soberanía de ella, concebidas como se hallan en términos todavía más precisos y solemnes que los de 1846.

Acojo esta oportunidad para reiterar á V. E. las protestas de mi distinguida consideración.

A. M. BEAUPRÉ

A Su Excelencia Dr. Luis Carlos Ríco, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Colombia.

República de Colombia—Ministerio de Relaciones Exteriores—Bogotá,
Agosto 8 de 1908.

Sr. Ministro:

Una de las dos atentas comunicaciones que V. E. tuvo á bien dirigirme el día 5 del corriente mes, en relación con el asunto del Canal Interoceánico de Panamá, contiene el aparte que me permito traducir en seguida, á saber:

“En virtud de los datos oficiales que se hallan en poder de mi Gobierno, puedo afirmar que las circunstancias que mediaron en toda la negociación del Tratado del Canal son de tal naturaleza, que autorizan plenamente á los Estados Unidos para considerar como una violación de lo pactado cualquiera modificación de las condiciones en el Tratado estipuladas, de tal suerte, que acarrearía grandísimas complicaciones en las relaciones amistosas hasta hoy existentes entre los dos países.”

Deseando dar á V. E. lo más pronto posible la debida contestación á las dos comunicaciones á que me refiero en la presente, le estimaré se digne manifestarme si entre las circunstancias á que alude el párrafo, cuya versión dejo transcrita, existen algunas otras no mencionadas en las notas que V. E. se ha servido dirigirme sobre el particular.

Con este motivo reitero á V. E. las protestas de mi más alta consideración.

LUIS CARLOS RICO

A Su Excelencia A. M. Beaupré, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos, etc. etc. etc.

Legación de los Estados Unidos—Bogotá, 8 de Agosto de 1903.

Señor:

Esme honroso avisar recibo de la atenta nota de V. E., de fecha de hoy, en la cual cita V. E. un párrafo de la mía, del día 5 anterior, y pregunta si lo que en él se contiene se apoya en informes no mencionados en mis comunicaciones precedentes.

En respuesta, tengo el honor de manifestar á V. E. que las circunstancias antecedentes á que me referí se hallan plenamente determinadas en mis oficios anteriores, y particularmente en el de 10 de Junio próximo pasado.

Si V. E. me permite unas pocas palabras más sobre este negociado, me referiré á los extraordinarios esfuerzos hechos por mi Gobierno para mantener la confianza en Colombia, después de haber llegado á un convenio entre los Gobiernos Ejecutivos de los dos países.

Como no lo ignora V. E., cuando se presentó la Convención del Canal al Senado de los Estados Unidos, encontró allí la más violenta oposición. No solamente se hicieron tenaces esfuerzos para dar carpetazo al Tratado en su conjunto, sino que se propusieron muchas modificaciones más ó menos importantes para su inmediata discusión. Durante todo aquel período los amigos del Gobierno permanecieron firmes en su determinación de sostener la acción del Ejecutivo y de conservar intacto el Convenio celebrado con Colombia. Fue aquél un debate de consecuencia; y la final y definitiva victoria se aseguró al cabo, mediante únicamente los asombrosos esfuerzos de parte de los amigos de la Administración, penetrados, como se hallaban, de la idea de que ese pacto, concluido después de una madura y prolija consideración por los Departamentos Ejecutivos de ambos Gobiernos, debía ratificarse como estaba.

Visto lo que precede, se cree sin vacilación alguna por mi Gobierno que ningunas modificaciones al Tratado podrían cometerse, para ser aceptadas, al actual Senado.

La opinión vehemente en muchas secciones de los Estados Unidos en favor de la ruta de Nicaragua, por una parte, y por otra, intereses hostiles á todo proyecto de Canal en absoluto, y especialmente á la vía de Panamá, son circunstancias que temo yo que el Gobierno de V. E. ni el pueblo colombiano hayan pesado suficientemente para atribuirles la importancia que merecen.

Aunque mis anteriores despachos puedan haber expresado un deseo casi exagerado de poner de manifiesto ante V. E. los peligros que traería consigo un aplazamiento ó modificación de cualquier género, esos despachos estaban inspirados por un pleno conocimiento de las cosas en mi país, y que yo recelo no sean debidamente apreciadas en Colombia.

En mi propio nombre deseo vivamente asegurar á V. E. que fuera de cumplir las instrucciones de mi Gobierno, tengo el interés personal más profundo en el honor y gloria de la Nación ante la cual estoy acreditado y en la cual se me han dispensado tanta benevolencia y consideración. Todas las convicciones de mi espíritu me conducen á creer que Colombia habrá de recibir un considerabilísimo engrandecimiento si se excavara un Canal Interoceánico al través de su territorio, al mismo tiempo que siempre me asiste el deseo de fomentar de una manera más estrecha y duradera la amistad entre las dos Repúblicas. Profundo como es en mí este sentimiento, todo esfuerzo que yo haya podido hacer ó que haga á ese propósito, tiene ó habrá de tener como incentivo el mayor bien, no solamente del país que represento, si también el de aquél en el cual tengo el privilegio y el placer de residir.

Acojo esta oportunidad para hacer á V. E. nuevas manifestaciones de mi profunda consideración.

A. M. BEAUPRÉ

A Su Excelencia D. Luis Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores.

República de Colombia—Ministerio de Relaciones Exteriores—Bogotá,
11 de Agosto de 1903.

Sr. Ministro :

En su atenta comunicación suscrita el día 8 de actual, y con referencia á la que tuve el honor de dirigirla en la propia fecha, V. E. se ha servido manifestarme que en sus oficios anteriores se hallan plenamente determinadas las circunstancias que, como aparece de una de las dos notas de V. E., de fecha 5 del corriente "mediaron en toda la negociación del Tratado del Canal," y, según la misma nota, "son de tal naturaleza, que autorizó plenamente á los Estados Unidos para considerar como una violación de lo pactado cualquiera modificación de las condiciones en el Tratado estipuladas, de tal suerte que acarrearía grandísimas complicaciones en las relaciones amistosas hasta hoy existentes entre los dos países."

En dicha comunicación se cita especialmente la nota de V. E. del 10 de Junio próximo pasado, que trata del permiso que necesitan la Compañía del Canal y la del Ferrocarril de Panamá para hacer el traspaso de sus respectivas concesiones. A la mencionada nota se dio contestación con fecha 27 de aquel mes, y entonces manifesté á V. E. que para fijar el sentido del artículo 1 del Tratado, habría de consultar el Congreso los antecedentes de la negociación, entre los cuales se encuentran las notas del Ministerio de Hacienda, fechadas el 25 y el 27 de Diciembre de 1902, y un fragmento de la Memoria dirigida á S. E. el Secretario de Estado, el 22 de Noviembre del mismo año, por la Legación de Colombia en Washington.

En sentir del Gobierno colombiano, el concepto emitido por el Gobierno de V. E. de que las circunstancias que mediaron en toda la negociación del Tratado del Canal son de tal naturaleza que autorizan plenamente á los Estados Unidos para considerar como una violación de lo pactado cualquiera modificación en las condiciones del Tratado, no se compadece con las prácticas diplomáticas ni con lo expresamente estipulado en el artículo 28 de la misma Convención.

Con efecto, en la celebración de los Tratados públicos, los Plenipotenciarios proponen y aceptan condiciones, con el designio de acordar una negociación que no es definitiva sino mediante ratificación, la que en las Repúblicas corresponde al Poder Ejecutivo con el concurso directo ó indirecto de algún otro de los altos Poderes del Estado.

Esta doctrina está expresamente reconocida en el citado artículo 28, que dice: "Una vez firmada esta Convención por las partes contratadas, 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 tal virtud, el Gobierno de los Estados Unidos la pasó al Senado para su aprobación, y el Gobierno de Colombia, á su vez, ha tenido que hacer lo mismo, respecto del Congreso. El primero procedió en obediencia de una disposición constitucional, y el segundo adoptó análogo procedimiento, porque, conforme al inciso 10 del artículo 120 de la Constitución, la facultad que tiene de celebrar tratados con potencias extranjeras está restringida por el deber de someterlos á la aprobación del Congreso; de manera que la Convención para la apertura del Canal necesita, para que sea ratificada de conformidad con las leyes de Colombia, como se estipula en el artículo 28 citado, que sea aprobada por el Congreso; y el obtener esta aprobación, con ó sin modificaciones, no pudo haber sido materia de arreglo en ninguna de las circunstancias que mediaron en la negociación y á las cuales se refiere

V. E. cuando dice que toda modificación de lo pactado ó la demora en el canje, implicaría violación de las condiciones estipuladas. Si mi Gobierno hubiera contraído ese compromiso, V. E. me lo diría en su nota del 8 del corriente, en la que se sirvió aclarar el párrafo en que hace mérito de aquellas circunstancias.

Me dice V. E. que cuando se presentó la Convención del Canal al Senado de los Estados Unidos encontró allí la más violenta oposición; que no solamente se hicieron tenaces esfuerzos para rechazarla en su conjunto, sino que se propusieron muchas modificaciones más ó menos importantes para su inmediata discusión; y que la final y definitiva victoria se aseguró mediante únicamente á los asombrosos esfuerzos de parte de los amigos de la Administración, penetrados como se hallaban de que debía ser ratificada sin alteración alguna.

El procedimiento de los Honorables Senadores que propusieron las modificaciones pone de manifiesto que usaban del derecho, propio de sus atribuciones constitucionales, de proponer cambios en las condiciones del pacto, sin que por motivo alguno consideraran que el Gobierno de los Estados Unidos estaba comprometido á que el Tratado fuera aprobado sin variaciones, como se pretende respecto del de Colombia.

Supongo que el Gobierno de V. E. no ha negado nunca al Senado el derecho de introducir modificaciones en los pactos internacionales, y que él es tan legítimo como el de aprobar ó desaprobado los Tratados públicos; y entiendo que el Senado ha usado no sólo en esta vez del derecho de proponer modificaciones sino también en otros casos, como lo recordé á V. E. en mi Contramemoria del 18 de Junio, á propósito del proyecto de Convención fechado el 28 de Noviembre de 1902, entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña, para abrogar el Tratado conocido con el nombre de *Clayton Bulwer*, de 1850.

El Gobierno colombiano, que está seguro de que la justicia y la equidad presiden los actos del Gobierno de los Estados Unidos en sus relaciones con todas las potencias, y de que su respeto á la autonomía de los pueblos de la América española es una sólida garantía para la estabilidad é independencia de estas nacionalidades, confía en que los fundamentos que he aducido en favor de la libertad que tiene el Congreso de Colombia, tanto para proponer modificaciones á la Convención sobre apertura del Canal, como para negarle su aprobación, habrán de convencer al Gobierno de V. E. de que el uso de esa facultad no deberá en modo alguno acarrear complicaciones grandes ni pequeñas en las relaciones entre los dos Estados, las cuales es de esperarse que continuarán sobre el mismo pie de igualdad y en la misma buena inteligencia que felizmente las han informado hasta ahora, y que facilitarán el allanamiento de las dificultades que

vienen retardando el final acuerdo que ha de dar por resultado la ejecución de aquella obra, de tan valiosa importancia para las Altas Partes contratantes, como para el comercio universal.

Me ha llamado especialmente la atención un párrafo de la nota de V. E., fechada el 8 de este mes, según el cual las resistencias que hubo en el Senado de los Estados Unidos para la aprobación del Tratado le hacen creer al Gobierno de V. E., sin vacilación alguna, que ningunas modificaciones á ese pacto podrán someterse al mismo Senado, porque no serían aceptadas.

Pudiera observar que la opinión general que ha venido desarrollándose en favor de la ruta de Panamá, acaso decidiría al Senado en Washington á aceptar algunas ó todas las reformas que pudiera adoptar el Congreso colombiano; pero como el Gobierno de V. E. no estima posible la presentación de modificaciones al pacto, el de Colombia llamará la atención del Congreso hacia esta gravísima circunstancia.

Agradezco la explicación de V. E. acerca de que en sus notas relativas á la aprobación del Tratado no ha hecho sino cumplir las instrucciones de su Gobierno, y aprecio debidamente el interés personal que V. E. manifiesta por el honor y la gloria de la Nación ante la cual está acreditado, así como la declaración de que procura el mayor bien posible no sólo del país que representa, sino también el de aquél en que reside; lo cual es de esperarse que ejerza benéfica influencia en el mantenimiento de la más cordial amistad entre las dos Repúblicas.

Dígoese V. E. aceptar las reiteradas protestas de mi alta y muy distinguida consideración.

LUIS CARLOS RICO

A Su Excelencia A. M. Beaupré, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos.

LEY 97 DE 1870

(DE 8 DE JULIO)

aprobatoria del tratado para la construcción y arreglo de un Canal interoceánico.

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia,

Visto el Tratado para la construcción y arreglo de un Canal interoceánico al través del Istmo de Panamá ó del Darién, acordado en la ciudad de Bogotá el día 26 de Enero último por los Sres. Justo Arosemena y Jacobo Sánchez, Plenipotenciarios de los Estados Unidos de Colombia, por una parte, y Stephen A. Hurbult, Plenipotenciario de los Estados Unidos de América y Ministro Residente de los mismos Estados, por la otra, y cuyo tenor es el siguiente :

Por cuanto la construcción de un Canal entre los océanos Atlántico y Pacífico, al través del Istmo que une las dos Américas y que se halla ubicado dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, es esencial para la prosperidad y bienestar así de los Estados Unidos de Colombia como de los Estados Unidos de América, y también para los intereses comerciales y civilización del mundo, los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América han convenido en celebrar un tratado con el fin de facilitar y asegurar los grandes objetos antes expresados ; y al efecto han nombrado sus respectivos Plenipotenciarios, á saber : el Presidente de los Estados Unidos de Colombia, á los Sres. Justo Arosemena y Jacobo Sánchez, y el Presidente de los Estados Unidos de América, al Sr. Stephen A. Hurbult, Ministro Residente de los Estados Unidos de América en los Estados Unidos de Colombia ; los cuales, después de haber canjeado sus respectivos plenos poderes, que hallaron en debida forma, han convenido en los artículos siguientes :

Art. I. Los Estados Unidos de Colombia consienten y convienen en que los Estados Unidos de América hagan ó manden hacer las exploraciones necesarias para determinar la practicabilidad de dicho Canal ; y los Estados Unidos de América convienen en hacer dichas exploraciones, y, si la obra resultare practicable, levantarán los respectivos planos, con todas sus dependencias,

accessorias y demás construcciones de cualquiera clase que sean, necesarias para su mejor servicio, ora sean en tierra ó en agua, dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia; adoptando un plan de construcción y haciendo al efecto los Presupuestos completos y detallados; y para ello emplearán, dentro de los límites territoriales de los Estados Unidos de Colombia, todos y cualesquiera oficiales civiles y militares, agentes, empleados y trabajadores, así como los buques de guerra y transportes, que para ese objeto necesiten. Las fuerzas terrestres, sin embargo, no excederán de quinientos hombres, fuera de oficiales, sin que primero se haya obtenido el expreso consentimiento de los Estados Unidos de Colombia. Y todas las personas empleadas en aquellos trabajos, ya sean militares ó civiles, observarán, mientras se hallen dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, las leyes de este país.

Art. II. Tan luego como se hayan completado los reconocimientos detallados, y se haya establecido la línea del Canal, el Presidente de los Estados Unidos de América lo hará saber al de los Estados Unidos de Colombia, y le remitirá por duplicado los mapas, planos y descripciones anexas, que se depositarán en los archivos de ambos Gobiernos. La ruta que se escoja y los planos que se propongan podrán ser variados después, si fuere necesario, por los Estados Unidos de América, con tal que éstos den desde luego noticia completa de dicha variación al Gobierno de Colombia. Queda, sin embargo, expresamente estipulado que no se construirá el Canal en la ruta del Ferrocarril de Panamá sin que se haya obtenido antes el consentimiento de la Compañía á quien dicho Ferrocarril pertenece.

Art. III. Por lo establecido en los dos artículos que preceden no se entiende que los Estados Unidos de Colombia impedirán otras exploraciones en su territorio, emprendidas con igual fin de averiguar la practicabilidad de un Canal interoceánico; pero sí se abstendrán de hacer concesión alguna para la excavación de tal Canal, si no es á los Estados Unidos de América, mientras no hayan éstos manifestado que consideran impracticable la obra, ó haya transcurrido el plazo de tres años señalado en el artículo 24, sin que el Gobierno de dichos Estados manifieste su determinación de emprenderla ó nó.

Art. IV. Los Estados Unidos de Colombia convienen en conceder, separar y destinar para la obra del Canal y sus dependencias ó anexidades todo el territorio, incluyendo mar y aguas tributarias, que sea designado para ese objeto por la Empresa y resulte necesario, pudiendo, al efecto, los Estados Unidos de América tomar, mediante plena indemnización y siguiéndose los trámites legales, aquellos terrenos de particulares que fuere necesario expropiar; pero para fijar el precio de la indemnización no se ten-

drá en cuenta el mayor valor que pueda provenir á los terrenos expropiados, de la apertura del Canal.

Art. V. También conceden los Estados Unidos de Colombia, para fomento de la obra proyectada y á favor de la Empresa, doscientas mil hectáreas (ó sean 494,220 acres) de tierras baldías de la Nación, que se hallen despobladas ó incultas, y que los Estados Unidos de América podrán designar donde á bien lo tengan y hubiere tales tierras, dentro de los límites del Estado por cuyo territorio se abra el Canal.

Las tierras baldías nacionales que se escojan en una ú otra orilla del Canal serán medidas y divididas en lotes iguales, cuyo frente sobre el Canal ó sus anexidades no exceda de tres kilómetros (ó sean 3 280,7899 yardas), y entre uno y otro se dejarán lotes de la misma extensión, que se reserva el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia. Dichos lotes se distribuirán con igualdad entre las dos partes contratantes, de manera que á ninguna de ellas correspondan dos lotes contiguos, ni los dos primeros lotes de cualquiera de las extremidades del Canal. Ambos Gobiernos podrán disponer libremente de los lotes que les correspondan, pero con la condición de que éstos tendrán la servidumbre de tránsito para el Canal y sus anexidades. El Gobierno de los Estados Unidos de América tendrá derecho á escoger el primer lote para empezar la distribución. Todas las tierras que no se hubieren vendido á individuos particulares ó retenido como necesarias para el Canal veinte años después de terminada la obra, volverán al dominio y propiedad absoluta del Gobierno de Colombia, sin que se le exija suma alguna por mejoras ó por cualquier otro motivo.

Las tierras baldías comprendidas en la zona en que se abra ó pueda abrirse el Canal, quedan concedidas de preferencia á los objetos de este tratado; y el Gobierno de Colombia se abstendrá de hacer adjudicaciones de tierras baldías en los lugares por donde pase ó pueda pasar el Canal, hasta que se haga la distribución prevenida en este artículo.

Art. VI. Mientras subsista el presente Tratado, los Estados Unidos de Colombia se obligan á no abrir ni permitir que se abra ninguno otro Canal interoceánico, ni otro ferrocarril, al través de su territorio, desde el océano Atlántico hasta el Pacífico, sin haber obtenido antes el expreso consentimiento de los Estados Unidos de América.

Art. VII. Todos los gastos que hayan de hacerse en la exploración, trazado, apertura y conservación del proyectado Canal y de sus puertos, esclusas, obras, bahías, depósitos, muelles, diques, y en general de todas las anexidades y pertenencias que para su uso se requieren, incluyendo las indemnizaciones que hayan de pagarse por las propiedades particulares y la que hubiere de hacerse

se á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, si llegare el caso, conforme al contrato celebrado con dicha Compañía por el Gobierno de Colombia y aprobado por el Congreso el 15 de Agosto de 1867, serán de cargo de los Estados Unidos de América y satisfechos por ellos. Las concesiones que se expresan en los artículos 4.º y 5.º quedarán á favor de los Estados Unidos de América, pero exclusivamente para los objetos de este Tratado.

Art. VIII. Los Estados Unidos de América construirán ó harán construir el proyectado Canal, si fuere practicable, junto con sus dependencias, de manera que se adapte al paso de toda clase de buques que no excedan de cinco mil toneladas, y emplearán el número de superintendentes, ingenieros, mecánicos, operarios y demás empleados que para tal efecto se requieran. Podrán también mantener la fuerza naval y militar que juzguen necesaria para proteger los trabajos del Canal; pero la fuerza militar en ningún caso excederá de mil hombres, sin que primero se haya obtenido el expreso consentimiento de los Estados Unidos de Colombia. Dicha fuerza será retirada por los Estados Unidos de América tan luego como el Canal esté en servicio, si así lo exigiere el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia. Los Estados Unidos de América prometen que los superintendentes, ingenieros, mecánicos, artífices, operarios y demás empleados, así como la fuerza naval y militar destinada á proteger los trabajos, observarán las leyes que rijan en los Estados Unidos de Colombia.

Si los Estados Unidos de América prefirieren y solicitaren que alguna parte de la fuerza de tierra empleada para proteger los trabajos del Canal sea suministrada por los Estados Unidos de Colombia, se hará así; pero el costo de dicha fuerza será de cargo de la Empresa, tomando por base el gasto que en tropas de igual clase hiciere de ordinario el Gobierno de Colombia, según sus leyes.

Art. IX.—Los Estados Unidos de América podrán construir y mantener arsenales y diques para el reparo y abastecimiento de sus buques, en las puertos que queden á uno y otro extremo del Canal, y podrán mantener dentro de los límites de dichos arsenales y diques un reguardo, que no pasará de noventa hombres, sin el permiso del Gobierno de Colombia, para proteger los objetos que allí se encuentren.

Art. X. Tan pronto como el Canal con sus dependencias ó anexidades esté construido, la inspección, posesión, dirección y manejo de él pertenecerán á los Estados Unidos de América, y serán ejercidos por ellos, sin ninguna intervención extraña, pero sin jurisdicción ni manejo 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 la 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 mayor seguridad pública extraordinaria, la proporcionará el Gobierno de Colombia á costa de la misma Empresa.

Art. XI. Por su parte el Gobierno de los Estados Unidos de América garantiza al Gobierno de Colombia que el Canal, con sus dependencias y anexidades, será inmune y estará exento de toda hostilidad por parte de otra nación ó potencia extranjera; y al efecto, los Estados Unidos de América se hacen aliados de los Estados Unidos de Colombia para ayudarles á rechazar cualquier ataque ó invasión á las obras y propiedades que arriba se garantizan; bien entendido que los gastos que esta defensa ocasionen á los Estados Unidos de América serán á cargo suyo exclusivamente, y que los Estados Unidos de Colombia defenderán, hasta donde les fuere posible, al dicho Canal y sus dependencias como parte de su territorio.

Ambas partes contratantes se reservan el derecho de pasar por el Canal sus buques de guerra y tropas y municiones de guerra en todo tiempo, libre de todo gravamen, impuesto ó derecho; pero dicho Canal estará cerrado á la bandera de las naciones que se hallen en guerra con una ú otra de las partes contratantes. Tampoco podrán pasar armadas por el Canal otras tropas que no sean las de los Estados Unidos de Colombia al servicio de su Gobierno constitucional, y las de los buques de guerra de naciones que se hallen en paz con ambas partes contratantes.

Con las excepciones que aquí se expresan, el uso del Canal será libre para todas las naciones y para toda clase de objetos, sin distinción.

Art. XII. Los Estados Unidos de América podrán establecer, y de cuando en cuando cambiar y alterar, una tarifa de derechos para los buques mercantes cargados ó descargados, y para los buques de guerra de otras naciones que no sean los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América, que pasen por el Canal, según su tonelaje, y sobre la base de la más perfecta igualdad en todo tiempo y para todas las naciones, sin otra restricción que la que se contiene en el artículo precedente. El tonelaje de dichos buques se determinará conforme á las reglas establecidas por las leyes de los Estados Unidos de América para la medida de toneladas.

Los Estados Unidos de Colombia participarán en ese derecho ó impuesto de tonelaje, recibiendo una fracción de peso por cada tonelada que midan las embarcaciones que pasen por el Canal,

exceptuando los buques empleados en servicio del mismo Canal, y los buques de guerra de los Estados Unidos de Colombia y de los Estados Unidos de América, en la forma que en seguida se expresa: diez centavos por cada tonelada durante los diez primeros años después de abierto al tráfico el Canal; y cinco centavos adicionales por cada cinco años que transcurran, hasta completar el máximo de cuarenta centavos por tonelada; con tal, sin embargo, de que en ningún tiempo exceda la dicha cuota perteneciente á los Estados Unidos de Colombia, del diez por ciento del derecho ó impuesto de tonelaje con que en provecho del Canal se hallen gravadas las embarcaciones que pasen por él.

También podrán los Estados Unidos de América establecer, y de cuando en cuando cambiar y alterar, un derecho sobre los pasajeros que transiten por el dicho Canal; y los Estados Unidos de Colombia recibirán, como participación en este derecho, la suma de dos pesos por cada pasajero de cámara y de un peso por cada pasajero de cubierta, que sea transportado por el dicho Canal.

Las cantidades específicas que arriba quedan señaladas como cuota proporcional de los Estados Unidos de Colombia, serán pagadas al tiempo y en la forma que determine con la debida anticipación el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia; reservándose este Gobierno el derecho de establecer y mantener los empleados correspondientes, con autoridad bastante en la línea del Canal para que perciban de la Empresa los impuestos específicos que arriba quedan señalados, pero sin que intervengan en el manejo del Canal.

Art. XIII. Los Estados Unidos de América también podrán establecer, y de cuando en cuando cambiar y alterar, una tarifa de derechos sobre los cargamentos de los buques que pasen ó hayan de pasar por el Canal; así como por el uso de los diques, muelles, depósitos, puertos y demás obras anexas á él, debiendo calcularse dicha tarifa sobre los cargamentos *ad valorem*, es decir, sobre el valor de los efectos y mercancías en el puerto de embarque, y á un mismo precio ó en una misma proporción para toda clase de mercancías y para todas las naciones. Y si no pudiere averiguarse claramente el valor en el puerto de embarque, ó no hubiere puerto de embarque, se hará sobre el valor que tuvieren los objetos á la entrada del Canal. Podrán establecerse sin embargo, derechos especiales sobre el oro, la plata, la pátina y las piedras preciosas, pero sin hacer distinción alguna en favor de una nación ó en contra de otra. Las valijas y la correspondencia de todos los países pasarán por el Canal libres de todo costo.

Del producto total de las cantidades que se reciben procedentes de los impuestos y derechos de transporte por el Canal (fuera de los derechos de tonelaje y de pasajeros que quedan estipulados en el artículo anterior), recibirán los Estados Unidos de Colombia

una cuota y participación de un cinco por ciento, durante los primeros veinte años, y de tres por ciento durante los primeros veinte años, y de tres por ciento durante los años siguientes hasta la conclusión del privilegio, que las será pagada en los términos en que lo disponga el Gobierno de Colombia con la debida anticipación.

Los Estados Unidos de América, ó su cesionario conforme á este Tratado, tendrán pleno poder y autoridad para determinar el tiempo, el lugar y el modo en que deba hacerse el pago de los varios impuestos y derechos establecidos en provecho del Canal, y para hacer efectivo el cobro y pago de ellos de la manera que á bien tengan.

Los libros y demás comprobantes de lo que se recaude en el precitado Canal, estarán en todo tiempo á la disposición de los respectivos empleados del Gobierno de Colombia, quienes recibirán plenos y completos informes de lo que en él se recaude según las reglas que con anticipación establezca dicho Gobierno. Todos los pagos que conforme á este Tratado habrá de hacer la Empresa á los Estados Unidos de Colombia, se efectuarán en la oficina principal de la línea del Canal, sin deducción de ninguna clase, exceptuándose las expresadas en el artículo xvii.

Art. XIV. Si el proyectado Canal se construyere al Oriente de la línea que determina el artículo ii de la concesión hecha á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, fechada el 15 de Julio de 1867, y por razón de la apertura del Canal, y sin ninguna otra causa, los negocios y productos de la dicha Compañía del Ferrocarril de Panamá disminuyeren de tal manera que ésta se hallare en incapacidad de pagar á los Estados Unidos de Colombia la suma de doscientos cincuenta mil pesos, que ahora les paga, después de cubrir sus gastos y reparos necesarios, así como el dividendo del cinco por ciento sobre diez millones de pesos, en que se calcula el costo del Ferrocarril, entonces la empresa del Canal abonará la diferencia entre la dicha suma de 250,000 pesos y la cantidad que efectivamente reciba el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia de la dicha Compañía del Ferrocarril, ó pedirá, si quisiere, pagar el monto total y sustituirse en lugar de los Estados Unidos de Colombia para cobrarlo de la dicha Compañía del Ferrocarril. Queda, sin embargo, bien entendido, que la dicha Empresa del Canal no habrá de asumir una ú otra de las obligaciones arriba mencionadas, á menos que el Tribunal de árbitros, establecido por el artículo xxii, haya decidido que en realidad han llegado los casos de que dependen las obligaciones que en este artículo se contraen.

Art. XV. En caso de que se construya el Canal al Occidente de la línea expresada en el artículo anterior, los Estados Unidos de Colombia conceden á los Estados Unidos de América dere-

cho y poder para convenir ó nó en la suma que exija como indemnización la dicha Compañía del Ferrocarril de Panamá, lo mismo que para nombrar el árbitro por parte de Colombia, según lo previsto en el antes citado artículo II del contrato con dicha Compañía; y declaran que aceptan desde ahora lo que hagan los Estados Unidos de América, tanto en convenir ó nó en la suma que exija la expresada Compañía, como respecto del nombramiento del árbitro, llegado el caso.

Lo estipulado en este tratado no exime de modo alguno á la expresada Compañía del Ferrocarril de Panamá de las obligaciones que se impuso por el dicho contrato á favor de los Estados Unidos de Colombia.

Art. XVI. Para la mejor inteligencia de los artículos de este Tratado, que enuncian sumas de dinero ó se refieren á la conclusión del Canal, se declara:

1.º Que la moneda en que deberán estimarse dichas sumas será la de los Estados Unidos de Colombia, ó su equivalente, cuya unidad es el peso, igual á la moneda francesa de cinco francos;

2.º Que se considerará como concluido y acabado el Canal desde el momento en que pase de un Océano á otro el primer buque al cual se cobren derechos, aun cuando no esté completa ó perfeccionada alguna parte de la obra ó sus anexidades.

Art. XVII. Siendo la intención del Gobierno de Colombia ceder, como cede, una cuota parte de lo que le corresponda recibir en dinero según los artículos anteriores, á beneficio del Estado ó Estados por cuyo territorio pase el Canal interoceanico, el Gobierno de dicho Estado ó Estados podrá percibir directamente de los administradores de la empresa del Canal esa porción que, como queda dicho, se les cede. La cuota consistirá, en todo caso, en la décima parte de lo que perciba Colombia, y su otra décima ó sea una quinta parte del total del Estado ó Estados cediesen á la Unión, para que lo administre conforme al artículo 78 de la Constitución colombiana, el territorio comprendido dentro del Canal y una zona de quince kilómetros de fondo á cada lado por toda su extensión.

En la misma proporción se dará al Estado de Panamá la parte correspondiente en la indemnización que toca á Colombia, en el caso de abrirse el Canal dentro de la zona privilegiada para la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Art. XVIII. Los Estados Unidos de Colombia no impondrán derechos ó contribuciones nacionales, ni permitirán que se impongan derechos ó contribuciones por los Estados, municipalidades ú otra autoridad cualquiera, sobre los buques, pasajeros, mercancías, dinero y demás objetos que pasen por el Canal de uno á otro Océano, fuera de los que anteriormente quedan estipulados en este tratado; pero los objetos que se destinan para la intro-

ducción y consumo en el territorio de la Unión Co'ombiana, estarán sujetos á los derechos y contribuciones establecidos ó que se establezcan por sus leyes.

Art. XIX. Las máquinas y demás objetos de cualquiera clase que sean, que se necesiten para la construcción y conservación del Canal y sus dependencias, no pagarán ninguna clase de derechos ó impuestos de introducción, y el dicho Canal con todos sus accesorios, dependencias y anexidades estará libre de todo gravamen, impuesto ó contribución nacional, del Estado ó municipal, durante el término de la concesión hecha por el presente tratado.

Ni por las leyes ó decretos de la Nación, ni por los del Estado ó las autoridades municipales, se impondrá derecho, contribución ú otro gravamen sobre las personas empleadas en dicho Canal, ni sobre sus propiedades particulares, que difiera en proporción, manera ó cantidad de los derechos, contribuciones ú otros gravámenes impuestos sobre las demás personas ó propiedades dentro de las respectivas jurisdicciones.

Art. XX. Los derechos y privilegios que aquí se especifican continuarán por el espacio y término de cien años, contados desde la fecha en que el Canal quede abierto al comercio, conforme al artículo xv. Y á la expiración de este término el dicho Canal, con todos sus accesorios, dependencias y anexidades, vendrá á ser de la absoluta propiedad y dominio de los Estados Unidos de Colombia, sin que para ello tengan que pagar indemnización de ningún género. El Canal se mantendrá en el mejor orden y condición hasta que se entregue como queda dicho; y los Estados Unidos de América retendrán cualesquiera provechos ó productos que hayan recibido durante el mismo término.

Art. XXI. Los Estados Unidos de América podrán transferir por medio de una ley todos sus derechos, privilegios, franquicias, deberes, propiedades y obligaciones referentes á la exploración, trazado, construcción y conservación del expresado Canal, á cualquiera persona particular ó á cualquiera asociación legalmente establecida, y en tal caso dicha persona ó asociación gozará de todos los derechos, propiedades, franquicias y privilegios civiles concedidos en este Tratado á los Estados Unidos de América, y estará sujeto á todos los deberes y obligaciones que los Estados Unidos de América se comprometen á llenar y ejecutar por el presente Tratado; pero este traspaso no será bastante á efectuar la completa sustitución de dicha persona ó asociación en el lugar y reemplazo de los Estados Unidos de América. Este Gobierno se obliga, como garante en favor de los Estados Unidos de Colombia, á hacer efectivo el cumplimiento de las estipulaciones de este Tratado por parte de la persona ó asociación que adquiera sus derechos en virtud de dicho traspaso, en cuanto las estipulaciones sean aplicables á dicha persona ó asociación.

La persona ó asociación á quien se haga el mencionado traspaso tendrá y gozará de las propiedades, derechos, inmunidades y privilegios que arriba se expresan, en el dicho Canal y sus anexidades, sujetos, sin embargo, á las reservas que quedan especificadas en favor de los Estados Unidos de Colombia, por el término de que se ha hecho mención. Las obligaciones políticas contraídas por los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América en los artículos xi y xv de este Tratado, serán permanentes é irrevocables.

Art. XXII. Si entre la dicha persona ó asociación y los Estados Unidos de Colombia se suscitaren diferencias de opinión sobre el verdadero sentido ó la debida ejecución y cumplimiento de alguna de las cláusulas de este Tratado, dichas diferencias serán decididas por un Tribunal compuesto de la manera siguiente: cada una de las partes nombrará un árbitro, y los dos árbitros nombrarán un tercero en discordia, que decida en los casos en que ellos no estén de acuerdo. El Tribunal se instalará en la ciudad de Bogotá, y contra su decisión no quedará recurso á ninguna de las dos partes.

Si requerida una de las dos partes por la otra para que haga el nombramiento de árbitro, no lo verificare dentro de treinta días, ó si la persona nombrada para árbitro no puiere ó no quisiere aceptar el nombramiento, entonces se hará éste por el Gobierno de los Estados Unidos de América. Los gastos del expresado Tribunal los pagarán ambas partes por mitad.

Si los dos árbitros nombrados no se convinieren en un tercero que esté dispuesto á aceptar, las dos partes contratantes someterán la decisión de las cuestiones que se susciten al arbitramento de algún Gobierno amigo, en la fórmula estipulada en la cláusula siguiente.

Si por desgracia se suscitaren diferencias entre los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América, respecto del verdadero sentido é inteligencia de las estipulaciones de este Tratado, dichas diferencias se someterán al arbitramento de alguna potencia amiga é imparcial, cuya decisión será definitiva y deberá cumplirse.

Art. XXIII. En caso de que los Estados Unidos de América hicieren el traspaso de que trata el artículo xxi, los privilegios que en el presente Tratado se conceden cesarán y caducarán, y el Gobierno de Colombia entrará en la posesión y goce gratuito del Canal y sus anexidades, concurriendo algunas de las circunstancias siguientes:

1.^a Si la persona ó asociación en favor de la cual se hubiere hecho el traspaso, enajenare ó arrendare la Empresa en favor de algún Gobierno extranjero;

2.^a Si la dicha persona ó asociación cooperare á algún acto

de rebelión contra el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, que tenga por objeto sustraer de su autoridad y dominio el territorio en que se halla situado el Canal, y

3.º Si después de construído y puesto en servicio el Canal se suspendiere en él el tránsito de buques por más de tres años continuados, salvo los casos fortuitos ó de fuerza superior, independientes de la voluntad de dicha persona ó asociación.

Queda bien entendido que los casos enumerados, de caducidad de la concesión, pertenecan á los que se hallan dentro de la jurisdicción del tribunal establecido conforme á la primera parte del artículo xxii. Dicho tribunal juzgará de los hechos y del derecho en todo caso.

Art. XXIV. Además de los casos expresados en el artículo precedente, este Tratado terminará, y los derechos en él concedidos caducarán :

1.º Si los Estados Unidos de América no ejecutaren ó hicieren ejecutar las exploraciones y trazados á que se hace referencia en el artículo i del mismo Tratado, en el término de tres años contados desde la fecha del canje de sus ratificaciones ;

2.º Si no se comenzare la obra de la excavación del Canal dentro del término de cinco años, contados desde la fecha del referido canje, con tal que resulte que la obra es practicable, y

3.º Si no se concluyere la obra dentro de quince años, contados desde la fecha en que se comience.

Los periodos arriba mencionados se considerarán como interrumpidos y prorrogados, si interviniera algún caso de fuerza mayor ó fortuito que impide llenar las obligaciones respectivas, contra la voluntad de los que están encargados de la Empresa.

Y en atención á que los Estados Unidos de Colombia quedarían privados de hacer otras concesiones análogas, y sufrirían el consiguiente perjuicio de que la obra del Canal no se emprendiese y ejecutase dentro de los términos expresados, los Estados Unidos de América indemnizarán este perjuicio con la suma de trescientos mil pesos, moneda colombiana, si la presente convención caducare por cualquiera de las causas expresadas en este artículo.

Art. XXV. Los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América se comprometen mutuamente á hacer todos los esfuerzos posibles para obtener la garantía de las demás naciones en favor de las estipulaciones sobre inmunidad y neutralidad que se mencionan en el artículo xi; así como en favor de la soberanía de los Estados Unidos de Colombia sobre el territorio de los ríos de Paramá y Darién. Y los Estados Unidos de América, por su parte, admiten y renuevan las estipulaciones relativas á la mencionada garantía de soberanía, que se contienen en el artículo xxxv del tratado de 10 de Junio de 1848 entre las dos naciones.

Las naciones que por tratados con las partes contratantes se comprometan á conceder la garantía de neutralidad del Canal y de la soberanía del territorio, tal como se ha expresado antes y concedido por los Estados Unidos de América, serán eximidas del derecho de tonelaje y cualesquiera otros sobre sus buques de guerra que pasen por el Canal, ya sea en el todo ó en la parte que se exprese en el tratado respectivo.

Art. XXVI. El presente Tratado se aprobará y ratificará por el Presidente de los Estados de Colombia, con anuencia y consentimiento del Congreso colombiano; y por el Presidente de los Estados Unidos de América, con acuerdo y consentimiento del Senado de los mismos; y las ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Bogotá, dentro de veinte meses contados desde el día de la fecha.

En fe de lo cual, nosotros los arriba expresados Plenipotenciarios, hemos puesto aquí nuestra firma y sello, hoy día veintiséis de Enero de mil ochocientos setenta.

(L. S.) JUSTO AROSEMENA.—(L. S.) JACOBO SÁNCHEZ.

(L. S.) STEPHEN A. HURBULT.

Poder Ejecutivo de la Unión.—Bogotá, 27 de Enero de 1870.

Apruébase el presente Tratado. Dése cuenta de él al Congreso en sus próximas sesiones, para los efectos del inciso 12 del artículo 49 de la Constitución.

SANTOS GUTIÉRREZ

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores,

ANTONIO MARÍA PRADILLA.

DECRETA :

Artículo único. Apruébase el Tratado preinserto, con las modificaciones siguientes :

(Aquí las modificaciones).

Dada en Bogotá, á treinta de Junio de mil ochocientos setenta.—El Presidente del Senado de Plenipotenciarios, MANUEL DE J. QUIJANO.—El Presidente de la Cámara de Representantes, J. DEL C. RODRÍGUEZ.—El Secretario del Senado de Plenipotenciarios, *Eustasio de la Torre N.*—El Secretario de la Cámara de Representantes, *Jorge Isaacs.*

Bogotá, 8 de Julio de 1870.—PUBLÍQUESE Y EJECÚTESE.

(L. S.) EUSTORGIO SALGAR.

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores,

FELIPE ZAPATA.

TEXTO DEL ANTERIOR TRATADO

COMO QUEDÓ REDACTADO CON LAS MODIFICACIONES DEL CONGRESO (1)

ARTÍCULO I

Los Estados Unidos de Colombia consienten y convienen en que los Estados Unidos de América hagan ó manden hacer las exploraciones necesarias para determinar la practicabilidad de dicho Canal; y los Estados Unidos de América convienen en hacer dichas exploraciones, y si la obra resultare practicable, levantarán los respectivos planos con todas sus dependencias, accesorios y demás construcciones de cualquiera clase que sean, necesarias para su mejor servicio, ora sea en tierra ó en agua, dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia; adoptando un plan de construcción y haciendo al efecto los presupuestos completos y detallados; y para ello emplearán dentro de los límites territoriales de los Estados Unidos de Colombia todos y cualesquiera oficiales civiles y militares, agentes, empleados y trabajadores, así como los buques de guerra y transportes que para ese objeto necesiten. Las fuerzas terrestres, sin embargo, no excederán de quinientos hombres, fuera de oficiales, sin que primero se haya obtenido el expreso consentimiento de los Estados Unidos de Colombia, y todas las personas empleadas en aquellos trabajos, ya sean militares ó civiles, observarán, mientras se hallen dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, las leyes de este país.

* ARTICULO II

Tan luego como se hayan completado los reconocimientos detallados, y se haya establecido la línea del Canal, el Presidente de los Estados Unidos de América lo hará saber al de los Estados Unidos de Colombia, y le remitirá por duplicado los mapas, planos y descripciones anexas, que se depositarán en los archivos de ambos Gobiernos. La ruta que se escoja y los planos que se propongan, podrán ser variados después, si fuere necesario, por los Estados Unidos de América, con tal que éstos den desde luego noticia completa de dicha variación al Gobier-

(1) Los artículos modificados van señalados con un asterisco.

no de Colombia. Queda, sin embargo, expresamente estipulado que no se construirá el Canal en la ruta del Ferrocarril de Panamá, sin que se haya obtenido antes el consentimiento de la Compañía privilegiada de dicho Ferrocarril.

ARTÍCULO III

Por lo establecido en los artículos que preceden no se entiende que los Estados Unidos de Colombia impedirán otras exploraciones en su territorio, emprendidas con igual fin de averiguar la practicabilidad de un Canal interoceánico; pero sí se abstendrán de hacer concesión alguna para la excavación de tal Canal, si no es á los Estados Unidos de América, mientras no hayan éstos manifestado que consideran impracticable la obra, ó haya transcurrido el plazo de tres años señalado en el artículo XXIV, sin que el Gobierno de dichos Estados manifieste su determinación de emprenderla ó nó.

* ARTÍCULO IV

Los Estados Unidos de Colombia convienen en destinar para la obra del Canal y sus dependencias ó anexidades, todo el territorio necesario, incluyendo en el territorio designado mar y aguas tributarias, á pedimento de la Empresa, pudiendo ésta, al efecto, solicitar la expropiación de terrenos de propiedad particular, que también fueren necesarios, la cual se decretará por las autoridades de Colombia, y se llevará á efecto previa indemnización, con arreglo á su Constitución y leyes; pero para fijar el precio de dicha indemnización no se tendrá en cuenta el mayor valor que pueda provenir á los terrenos expropiados de la apertura del Canal.

El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia se reserva expresamente el derecho de establecer ó de permitir que se establezcan cables para comunicaciones telegráficas interoceánicas, con facultad de extenderlas en el lecho mismo del Canal ó en los terrenos adyacentes, pudiendo también usar de los puertos y de los terrenos para los objetos indispensables al servicio de los cables.

* ARTÍCULO V

También conceden los Estados Unidos de Colombia, para fomento de la obra proyectada, y á favor de la Empresa, doscientas mil hectáreas (ó sean cuatrocientos noventa y cuatro mil doscientos veinte acres) de tierras baldías de la Nación, que se hallen despobladas ó incultas, cuyas doscientas mil hectáreas podrá designar la

Empresa donde á bien lo tenga y hubiere tales tierras, dentro de los límites del Estado por cuyo territorio se abra el Canal.

Las doscientas mil hectáreas de tierras baldías ya mencionadas no se concederán en territorio continuo, sino en lotes, cada uno de los cuales no tendrá más de tres kilómetros por lado, si estuviere situado en las orillas del Canal; ni más de diez kilómetros por lado si su situación estuviera distante de dichas orillas. Entre uno y otro lote quedarán lotes de igual extensión, respectivamente, que se reserva el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia. Dichos lotes se distribuirán con igualdad entre las dos partes contratantes, de manera que á ninguna de ellas correspondan dos lotes contiguos, ni dos lotes el uno frente al otro en las orillas del Canal, ni los dos lotes de las extremidades. Ambos Gobiernos podrán disponer libremente de los lotes que les correspondan; pero con la condición de que éstos tendrán la servidumbre de tránsito para el Canal y sus anexidades. El Gobierno de los Estados Unidos de América tendrá derecho á escoger el primer lote para empezar la distribución. Todas las tierras que no se hubieren vendido á individuos particulares, ó retenido como necesarias para el Canal, veinte años después de terminada la obra, volverán al dominio y propiedad absoluta del Gobierno de Colombia, sin que le exija suma alguna por mejoras ó por cualquier otro motivo. La faja de terrenos baldíos por los cuales pase ó pueda pasar la línea del trazado del Canal, queda concedida de preferencia á los objetos de este Tratado: y el Gobierno de Colombia se abstendrá de hacer adjudicaciones de terrenos baldíos en los lugares por donde pase ó pueda pasar la línea de dicho trazado, mientras éste sea fijado en los planos que se comunicarán al Gobierno de Colombia conforme al anterior artículo II.

Parágrafo. Las tierras baldías que se conceden á la Empresa por este artículo, se entregarán á medida que las vaya solicitando, previas las formalidades legales establecidas para estos casos, y siendo de cargo del Concesionario probar su calidad de baldías, practicar la mensura de ellas y levantar los respectivos planos. La República no queda obligada en ningún caso á la evicción y saneamiento de las tierras baldías que se adjudiquen á la empresa.

* ARTÍCULO VI

Mientras subsista el presente Tratado, los Estados

Unidos de Colombia se obligan á no abrir ni permitir que se abra ningún otro Canal interoceánico al través de su territorio, desde el océano Atlántico hasta el Pacífico, sin haber obtenido antes el expreso consentimiento de los Estados Unidos de América. Los Estados Unidos de América se obligan á no abrir otro Canal interoceánico al través del continente americano, ni solicitar, ni admitir, ni apoyar concesión alguna que tenga por objeto abrir dicho Canal en cualquier punto del territorio de América, mientras subsista el presente Tratado, sin haber antes obtenido el expreso consentimiento de los Estados Unidos de Colombia.

ARTÍCULO VII

Todos los gastos que hayan de hacerse en la exploración, trazado, apertura y conservación del proyectado Canal y de sus puertos, esclusas, obras, bahías, depósitos, muelles, diques y, en general, de todas las anexidades y pertenencias que para su uso se requieran, incluyendo las indemnizaciones que hayan de pagarse por las propiedades particulares, y la que hubiere de hacerse á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, si llegare el caso, conforme al contrato celebrado con dicha Compañía por el Gobierno de Colombia y aprobado por el Congreso el 15 de Agosto de 1867, serán de cargo de los Estados Unidos de América y satisfechos por ellos. Las concesiones que se expresan en los artículos IV y V quedarán á favor de los Estados Unidos de América, pero exclusivamente para los objetos de este Tratado.

• ARTÍCULO VIII

Los Estados Unidos de América construirán ó harán construir el Canal, si fuere practicable, junto con sus dependencias, de manera que se adapte al paso de toda clase de buques que no excedan de cinco mil toneladas, y emplearán el número de superintendentes, ingenieros, mecánicos, operarios y demás empleados que para tal efecto se requieran. La fuerza militar que se necesite para proteger los trabajos del Canal sera suministrada por los Estados Unidos de Colombia, á no ser que éstos prefieran que los Estados Unidos de América las 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 Gobierno de los Estados Unidos de Colombia. Los

Estados Unidos de América garantizan que los superintendentes, ingenieros, mecánicos, artífices, operarios y demás empleados, así como la fuerza militar en su caso, cumplirán las leyes que rijan en los Estados Unidos de Colombia, y respecto á esto estarán sometidos á las autoridades civiles. Tanto la fuerza militar como los demás empleados de la Empresa no podrán en ningún caso y bajo pretexto alguno ser destinados á otro objeto distinto del arriba expresado.

* ARTICULO IX

Los Estados Unidos de América podrán construir y mantener arsenales y diques para el reparo y abastecimiento de sus buques en los puertos que queden á uno y otro extremo del Canal, pero sólo en los lotes que les correspondan ó puedan corresponder, conforme al artículo V, y podrán mantener dentro de los límites de dichos arsenales y diques un resguardo que no pasará de doscientos hombres, sin el permiso del Gobierno de Colombia, para proteger los objetos que allí se encuentren.

* ARTÍCULO X

Tan pronto como el Canal con sus dependencias ó anexidades esté construido, la inspección, posesión, dirección y manejo de él pertenecerán á los Estados Unidos de América, y serán ejercidos por ellos sin ninguna intervención extraña, 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 la 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.

Parágrafo. En el caso del presente artículo, así como en el de los artículos VII y IX, la fuerza militar y el resguardo, cualquiera que sea la organización de éste, estarán sometidos á las leyes de Colombia y á la autoridad y jurisdicción de los funcionarios de ella.

* ARTÍCULO XI

Por su parte el Gobierno de los Estados Unidos de América garantiza al Gobierno de Colombia que el Canal con todas sus dependencias y anexidades será inmune y estará exento de toda hostilidad por parte de otra nación ó potencia extranjera: y al efecto los Estados Unidos de América se hacen aliados de los Estados Unidos de Colombia para ayudarles á rechazar cualquier ataque ó invasión á las obras y propiedades que arriba se garantizan; bien entendido que los gastos que esta defensa ocasione á los Estados Unidos de América, serán cargo suyo exclusivamente y que los Estados Unidos de Colombia defenderán hasta donde les fuere posible el dicho Canal y sus dependencias como parte de su territorio.

Los Estados Unidos de Colombia se reservan el derecho de pasar por el Canal sus buques de guerra, tropas y municiones de guerra en todo tiempo, libres de todo gravamen, impuesto ó derecho, y extienden el mismo derecho á los Estados Unidos de América respecto de los buques de guerra, tropas y municiones de guerra pertenecientes á esta Nación; pero dicho Canal estará cerrado á la bandera de las naciones que se hallen en guerra con una ú otra de las partes contratantes, excepto en el caso provisto en la cláusula siguiente.

Siendo la intención y objeto de las partes contratantes que, hasta donde fuere posible, el Canal venga á ser una vía segura y privilegiada para el comercio legítimo de las naciones, queda estipulado que ni los Estados Unidos de Colombia ni los Estados Unidos de América, en caso de guerra con alguna otra nación, ejercerán como beligerantes el derecho de excluir del Canal, capturar, bloquear ó detener los buques mercantes de la nación hostil dentro de los límites del Canal ó en sus puertos, bahías ó dependencias, ni en el mar adyacente dentro de la distancia que posteriormente se determine. Bien entendido que los beneficios de las estipulaciones que en esta cláusula quedan especificados, se harán extensivos solamente á la marina mercante de las naciones que por medio de tratados garanticen la soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá y el territorio en que se excave el Canal, y la inmunidad y neutralidad del Canal, sus puertos, bahías y dependencias y el mar adyacente, y concedan recíprocamente los mismos derechos de exención, de captura, bloqueo y detención dentro de los límites antedichos, con las mismas condiciones y en la

misma extensión á los buques mercantes de los Estados Unidos de Colombia y de los Estados Unidos de América.

§. 1.º Las dos partes contratantes consienten, además, en ofrecer y conceder á las naciones que se unan á ellas para el efecto de prestar las garantías arriba mencionadas, de soberanía de los Estados Unidos de Colombia sobre los istmos colombianos y la neutralidad é inmunidad del Canal, las siguientes bases y condiciones de un arreglo relativo al paso de buques de guerra por el Canal, á saber: en caso de guerra que desgraciadamente llegue á suscitarse entre cualquiera de dichas partes contratantes y alguna ó algunas naciones de las que hayan prestado las garantías expresadas, ó entre algunas de dichas potencias garantes entre sí, el derecho de tránsito por el Canal quedará suspendido para los buques de guerra de tales beligerantes durante la existencia de las hostilidades, y además, no podrá ejecutarse por dichos beligerantes ningún acto de hostilidad, cualquiera que sea su forma, dentro de los límites del Canal, sus puertos, bahías y dependencias, ni en el mar adyacente dentro de los límites que posteriormente se determinarán.

Pero queda expresamente estipulado que de los beneficios y ventajas contenidos en las cláusulas anteriores, disfrutarán únicamente las naciones que presten las garantías arriba expresadas, y que por medio de tratados con las dos partes contratantes acepten los principios arriba expresados y concedan por su parte á los Estados Unidos de Colombia y á los Estados Unidos de América las mismas exenciones aquí estipuladas.

Queda cerrado en tiempo de guerra el paso del Canal para las naves de guerra de las naciones beligerantes que no hayan garantizado la soberanía de Colombia sobre los istmos y territorio mencionados en este artículo, y la inmunidad y neutralidad del Canal, de sus dependencias, anexidades y mares adyacentes.

§. 2.º Las ventajas, derechos y exenciones estipulados en este artículo, y la exención del pago de derechos de tonelada de que trata el artículo XXV, se ofrecerán y concederán con perfecta igualdad, y sin imponer otras condiciones que las estipuladas por este mismo artículo á todas las naciones que presten su garantía en los mismos términos en que lo hacen los Estados Unidos de América, en favor de la soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá y el territorio en que se excave el Canal, y en favor de la inmunidad y

neutralidad del Canal, sus dependencias, auexidades y mares adyacentes.

* ARTÍCULO XII

Los Estados Unidos de América establecerán, y de cuando en cuando podrán cambiar y alterar, una tarifa de derechos para los buques mercantes cargados ó descargados y para los buques de guerra de otras naciones que no sean los Estados Unidos de América, que pasen por el Canal, según su tonelaje, y sobre la base de la más perfecta igualdad en todo tiempo y para todas las naciones, sin otra restricción que la que se contiene en el artículo precedente. El tonelaje se determinará conforme á las leyes que hoy rigen en los Estados Unidos de América para la medida de toneladas, y la cuota del impuesto nunca podrá ser menor que la de la participación que en seguida se concede á los Estados Unidos de Colombia.

Los Estados Unidos de Colombia participarán en este derecho ó impuesto de tonelaje, recibiendo por cada tonelada que midan las embarcaciones que pasen por el Canal, treinta centavos de peso durante los veinte primeros años después de abierto al tráfico el Canal, y cuarenta centavos en el resto de la duración del privilegio.

* ARTÍCULO XIII

Los Estados Unidos de América podrán establecer, y de cuando en cuando cambiar y alterar, un gravamen sobre los pasajeros y también sobre los cargamentos de los buques que pasen ó hayan de pasar por el Canal, así como por el uso de los diques, muelles, depósitos, puertos y demás obras anexas á él. La tarifa del gravamen sobre los cargamentos de los buques deberá calcularse *ad valorem*, es decir, sobre el valor de los efectos y mercancías en el puerto de embarque y á un mismo precio, ó en una misma proporción para toda clase de mercancías. Y si no pudiere averiguarse claramente el valor en el puerto de embarque, se hará sobre el valor que tuvieren los objetos á la entrada del Canal. Podrán establecerse, sin embargo, derechos especiales sobre el oro, la plata, la platina y las piedras preciosas. Todos los gravámenes arriba mencionados serán establecidos sin hacer distinción en favor de una nación ni en contra de otra.

Los Estados Unidos de América, ó su cesionario conforme á este Tratado, tendrán pleno poder para determinar el tiempo, el lugar y el modo en que deba hacerse el pago de los varios gravámenes establecidos en provecho

del Canal; y para hacerse efectivo el cobro y pago de ellos, tendrán la facultad de impedir la entrada ó salida del Canal, ó de sus almacenes, depósitos, puertos y demás anexidades, á los buques, pasajeros, mercancías y efectos que no hayan pagado las cuotas que hayan causado á deber.

Parágrafo. El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia tendrá facultad de mantener una comisión permanente de agentes suyos con el objeto de medir el tonelaje de los buques.

ARTÍCULO XIV

Si por razón de la apertura del Canal se destruyere el Ferrocarril de Panamá, ó los negocios y productos del mismo Ferrocarril disminuyeren de tal manera que la Compañía empresaria se hallare en incapacidad de pagar á los Estados Unidos de Colombia el todo ó parte de la suma de doscientos cincuenta mil pesos que ahora les paga, después de cubrir sus gastos y reparos necesarios, así como el dividendo del cinco por ciento sobre diez millones de pesos en que se calcula el costo del Ferrocarril, entonces la Empresa del Canal abonará: en el primer caso, el todo, y en el segundo, la diferencia entre la dicha suma de doscientos cincuenta mil pesos y la cantidad que efectivamente reciba el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, ó bien el capital correspondiente á la renta de doscientos cincuenta mil pesos, á razón del cinco por ciento anual.

Es entendido que los Estados Unidos de América se sustituyen en el derecho de nombrar el árbitro de que trata el artículo 11 del contrato celebrado el 15 de Agosto de 1867 con la Compañía empresaria del dicho Ferrocarril, así como en el de percibir la mitad de la indemnización que por el expresado artículo se asigna á los Estados Unidos de Colombia.

Parágrafo. Lo estipulado en este Tratado no exime de modo alguno á la expresada Compañía del Ferrocarril de Panamá de las obligaciones que se impuso por el dicho contrato á favor de los Estados Unidos de Colombia.

ARTÍCULO XV

(Suprimido).

* ARTÍCULO XVI

Para la mejor inteligencia de los artículos de este Tratado que enuncian sumas de dinero, ó se refieren á la conclusión del Canal, se declara:

1.º Que la moneda en que deberán estimarse dichas sumas será la de los Estados Unidos de Colombia, cuya unidad es una pieza de plata llamada *peso*, con veinticinco gramos de peso á la ley de novecientos milésimos ;

2.º Que se considerará como concluido y acabado el Canal desde el momento en que pase de un Océano á otro el primer buque al cual se cobren derechos, aun cuando no esté completa ó perfeccionada alguna parte de la obra ó sus anexidades.

ARTÍCULO XVII

(Suprimido).

ARTÍCULO XVIII

Los Estados Unidos de Colombia no impondrán de rechos ó contribuciones nacionales, ni permitirán que se impongan derechos ó contribuciones por los Estados, municipalidades ú otra autoridad cualquiera, sobre los buques, pasajeros, mercancías, dinero y demás objetos que pasen por el Canal de uno á otro Océano, fuera de los que anteriormente quedan estipulados en este Tratado ; pero los objetos que se destinen para la introducción y consumo en el territorio de la Unión Colombiana, estarán sujetos á los derechos y contribuciones establecidos ó que se establezcan por sus leyes.

ARTÍCULO XIX

Las máquinas y demás objetos de cualquiera clase que sean, que se necesiten para la construcción y conservación del Canal y sus dependencias, no pagarán ninguna clase de derechos ó impuestos de introducción, y el dicho Canal con todos sus accesorios, dependencias y anexidades estará libre de todo gravamen, impuesto ó contribución nacional, del Estado ó municipal, durante el término de la concesión hecha por el presente Tratado.

Ni por las leyes ó decretos de la Nación, ni por los del Estado ó las autoridades municipales se impondrá derecho, contribución ú otro gravamen sobre las personas empleadas en dicho Canal, ni sobre sus propiedades particulares, que difiera en proporción, manera ó cantidad de los derechos, contribuciones ú otros gravámenes impuestos sobre las demás personas ó propiedades dentro de las respectivas jurisdicciones.

* ARTÍCULO XX

Los derechos y privilegios que aquí se especifican continuarán por el espacio y término de cien años, contados

desde la fecha en que el Canal quede abierto al comercio, conforme al artículo xvi. Y á la expiración de este término, el dicho Canal con todos sus accesorios, dependencias, anexidades, arsenales y diques vendrá á ser de la absoluta propiedad y dominio de los Estados Unidos de Colombia, sin que para ello tengan que pagar indemnización de ningún género. El Canal se mantendrá en el mejor orden y condición hasta que se entregue, como queda dicho; y los Estados Unidos de América retendrán cualesquiera provechos ó productos que hayau recibido durante el mismo término.

• ARTÍCULO XXI

Los Estados Unidos de América podrán transferir por medio de una ley todos sus derechos, privilegios, franquicias, deberes, propiedades y obligaciones, referentes á la exploración, trazado, construcción y conservación del expresado Canal, á cualquiera persona particular ó á cualquiera asociación legalmente establecida, y en tal caso dicha persona ó asociación gozará de todos los derechos, propiedades, franquicias y privilegios civiles concedidos en este Tratado á los Estados Unidos de América, y estará sujeta á todos los deberes y obligaciones que los Estados de América se comprometen á llenar y ejecutar por el presente Tratado; pero este traspaso no será bastante á efectuar la completa sustitución de dicha persona ó asociación en el lugar y reemplazo de los Estados Unidos de América. Este Gobierno se obliga, como garante en favor del de los Estados Unidos de Colombia, á hacer efectivo el cumplimiento de las estipulaciones de este Tratado por parte de la persona ó asociación que adquiera sus derechos en virtud de dicho traspaso, en cuanto tales estipulaciones sean aplicables á dicha persona ó asociación.

La persona ó asociación á quien se haga el mencionado traspaso, tendrá y gozará de las propiedades, derechos, inmunidades y privilegios que arriba se expresan, en el dicho Canal y sus anexidades, sujetos, sin embargo, á las reservas que quedan especificadas en favor de los Estados Unidos de Colombia, por el término de que se ha hecho mención. Las obligaciones políticas contraídas por los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América en los artículos xi y xv de este Tratado, serán permanentes é irrevocables.

Parágrafo. En el caso de que los Estados Unidos de América, en uso de la facultad que les concede este artí

culo, transfieran sus derechos, privilegios, etc., á cualquiera persona particular ó á alguna asociación legalmente establecida, la persona ó asociación cesionaria está en el deber de mantener en Panamá un representante suyo, con los poderes suficientes para entenderse con el Gobierno de la Unión y del Estado y con los particulares, en todo lo relacionado con los objetos de la Empresa.

ARTÍCULO XXII

Si entre la dicha persona ó asociación y los Estados Unidos de Colombia se suscitaren diferencias de opinión sobre el verdadero sentido ó la debida ejecución y cumplimiento de alguna de las cláusulas de este Tratado, dichas diferencias serán decididas por un Tribunal compuesto de la manera siguiente: cada una de las partes nombrará un árbitro, y los dos árbitros nombrarán un tercero en discordia, que decida en los casos en que ellos no estén de acuerdo. El Tribunal se instalará en la ciudad de Bogotá, y contra su decisión no quedará recurso á ninguna de las dos partes.

Si requerida una de las dos partes por la otra para que haga el nombramiento de árbitro, no lo verificare dentro de treinta días, ó si la persona nombrada para árbitro no pudiere ó no quisiere aceptar el nombramiento, entonces se hará éste por el Gobierno de los Estados Unidos de América. Los gastos del expresado Tribunal los pagarán ambas partes por mitad.

Si los dos árbitros nombrados no se convinieren en un tercero que esté dispuesto á aceptar, las dos partes contratantes someterán la decisión de las cuestiones que se susciten al arbitramento de algún Gobierno amigo, en la forma estipulada en la cláusula siguiente.

Si por desgracia se suscitaren diferencias entre los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América, respecto del verdadero sentido é inteligencia de las estipulaciones de este Tratado, dichas diferencias se someterán al arbitramento de alguna Potencia amiga é imparcial, cuya decisión será definitiva y deberá cumplirse.

ARTÍCULO XXIII

En caso de que los Estados Unidos de América hicieren el traspaso de que trata el artículo XXI, los privilegios que en el presente Tratado se conceden cesarán y caducarán, y el Gobierno de Colombia entrará en la posesión y goce gratuito del Canal y sus anexidades, concurriendo algunas de las circunstancias siguientes:

1.ª Si la persona ó asociación en favor de la cual se hubiere hecho el traspaso, enajenare ó arrendare la Empresa en favor de algún Gobierno extranjero ;

2.ª Si la dicha persona ó asociación cooperare á algún acto de rebelión contra el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, que tenga por objeto sustraer de su autoridad y dominio el territorio en que se halle situado el Canal ; y

3.ª Si después de construído y puesto en servicio el Canal, se suspendiere en él el tránsito de buques por más de tres años continuados, salvo los casos fortuitos ó de fuerza superior, independientes de la voluntad de dicha persona ó asociación.

Queda bien entendido que los casos enumerados de caducidad de la concesión pertenecen á los que se hallan dentro de la jurisdicción del Tribunal establecido conforme á la primera parte del artículo XXII. Dicho Tribunal juzgará de los hechos y del derecho en todo caso.

* ARTÍCULO XXIV

Además de los casos expresados en el artículo precedente, este Tratado terminará, y los derechos en él concedidos caducarán :

1.º Si los Estados Unidos de América no ejecutaren ó hicieren ejecutar las exploraciones y trazados á que se hace referencia en el artículo I del mismo Tratado, en el término de tres años, contados desde la fecha del canje de sus ratificaciones ;

2.º Si no se comenzare la obra de la excavación del Canal dentro del término de cinco años contados desde la fecha del referido canje, con tal de que resulte que la obra es practicable, y

3.º Si no se concluyere la obra dentro de quince años, contados desde la fecha en que se comience.

Los períodos arriba mencionados se considerarán como interrumpidos y prorrogados, si interviniere algún caso de fuerza mayor ó fortuito que impida llenar las obligaciones respectivas contra la voluntad de los que están encargados de la Empresa.

ARTÍCULO XXV

Los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América se comprometen mutuamente á hacer todos los esfuerzos posibles para obtener la garantía de las demás naciones en favor de las estipulaciones sobre inmunidad y neutralidad que se mencionan en el artículo

XXI, así como en favor de la soberanía de los Estados Unidos de Colombia sobre el territorio de los Istmos de Panamá y Darién. Y los Estados Unidos de América, por su parte, admiten y renuevan las estipulaciones relativas á la mencionada garantía de soberanía, que se contienen en el artículo xxxv del Tratado de 10 de Junio de 1848 entre las dos naciones.

Las naciones que por tratados con las partes contratantes se comprometan á conceder la garantía de neutralidad del Canal y de la soberanía del territorio, tal como se ha expresado antes y concedido por los Estados Unidos de América, serán eximidas del derecho de tonelaje y cualesquiera otros sobre sus buques de guerra que pasen por el Canal, ya sea en el todo ó en la parte que se exprese en el Tratado respectivo.

ARTÍCULO XXVI

El presente Tratado se aprobará y ratificará por el Presidente de los Estados Unidos de Colombia, con anuencia y consentimiento del Congreso colombiano; y por el Presidente de los Estados Unidos de América, con acuerdo y consentimiento del Senado de los mismos; y las ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Bogotá, dentro de veinte meses contados desde el día de la fecha.

X