

DOCUMENTO NUMERO 6.

NOTA Nº 160, que el Cónsul español en Santo Domingo, envía el 8 de noviembre de 1880, al Excmo. Sr. Ministro de Estado español, exponiendo las razones de las posibilidades que Cuba y Puerto Rico, territorios españoles, se conviertan -al igual que Santo Domingo- en Puertos Franceses para la Compañía Interoceánica.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid, nº 160, Santo Domingo, 8 de noviembre de 1880. Dirección de Comercio y Consulados. Leg. 12, Flio. 399.

N.º 160. Santo Domingo 8 de Noviembre de 1880
Derección de
comercio y consulados



Al Excmo Sr. Ministro de Estado

Consejal de S. M.

4 de L. 12 F. 399

Remite la "Gaceta Oficial" que publica la ley por la cual se declara puesto franco para la compañía internacional el que elija la empresa del istmo de Panama.

2. de 1880

et leg. aut. de la...

Dre No. 6

CONSULADO DE ESPAÑA
SANTO DOMINGO.

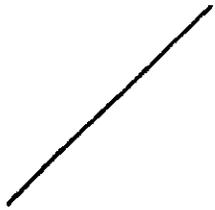
24

Número 160.

Excmo. Sr. D. ...

rección de comercio y consulados.

Muy Señor mío: entiendo que tengo la honra de pasar de un mes de haber en "Gaceta Oficial" de esta República, en el número 13 de Octubre, que se refiere al Decreto hecho por el que se declara de utilidad pública el número 22 de la de febrero de 1900, y por el cual se declara que el terreno que se encuentra en la zona de ...



En este despacho ... la importancia que ...

Las Telas de Cuba y Puerto Rico, que
representa un más concepto de los mejores
condiciones que esta de Puerto Rico
y para constituirlo en un país de
cultura y la vida navegando
que dará lugar cuando se opere
la apertura del istmo.

El día que se da a V.E. muchos
años, Santa Gertrudis y de San
Antonio de 1880.

Encom. Sr. D.

Sr. J. M. de V.

con un interés y seguro corrido.

se, Conde de S. M.

Francisco de Vera

Señor Ministro de Estado

etc,

etc,

etc.

Madrid.

DOCUMENTO NUMERO 7.

NOTA Nº 16, fechada en Guatemala el 14 de junio de 1880, enviada por el Cónsul General de España en Centroamérica al Excmo. Sr. Ministro de Estado español en Madrid, informándole que el gobierno de Nicaragua ha publicado en la "Gaceta Oficial", la concesión de explotación y construcción de un canal por Nicaragua.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884. Nota Nº 16, fechada en Guatemala el 14 de junio de 1880, enviada por el Cónsul General de España en Centroamérica al Excmo Señor Ministro de Estado.

Nº 16 I.

27

1912

Guatemala, 14 de Julio 1912



Al Sr. Sr. Sr. Ministro de Estado.

El Comité General de España en Centro America,

Remite la "Guerra de Nicaragua" en sustando el decreto por el cual se le concede a una Compañia Norte-Americana la explotación del Canal -

19 Julio 1912

Atentamente

[Signature]

Doc N. 7

Como Señor

N.º 16

Muy Señor mío: Tengo la
honra de remitirle a V.º la "Ga-
zeta oficial de Mensajera" de
29 de Mayo último, la cual
llega en este instante a mis manos,
conteniendo una disposición im-
portante, la que trata de la con-
cesion que el Gobierno de aquella
hace a una Compañía nort-
Americana, representada por
el Sr.ª Menocal, del Canal
interoceánico.

Verdadero Sr.ª, según V.º

29

tendra á bien observar, las bases
de ese contrato; permitiéndome ma-
nifestar á V. E. que en las Repu-
blicas de Centro-América halla
mejor acogida el proyecto de Me-
morial que el publicado por
M. de Espartero.

Y habiéndome las buelvas de tan
trascendental asunto, propo-
niéndome atrevidas de cerca las
consecuencias mercantiles y polí-
ticas que en pro ó en contra de
los intereses de nuestro país re-
sultan de la proyectada nave-
gación del Canal de Nicaragua,
a donde si fuera preciso me
trasladaré luego que empiecen
sus obras -

Sic

DOCUMENTO NUMERO 8.

NOTA N° 38, fechada en Guatemala el 11 de noviembre de 1880, y en la cual el Cónsul General de España en Centroamérica da cuenta al Excmo. Señor Ministro de Estado español en Madrid, del curso que sigue el proyecto del Canal por Nicaragua.

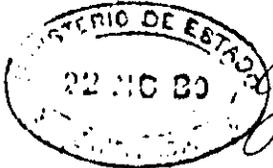
FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política-Comercio. Legajo número 2335. Años 1883-1884. Nota N° 38, fechada en Guatemala el 11 de noviembre de 1880, enviada por el Cónsul General de España en Centroamérica al Excmo. Señor Ministro de Estado en Madrid.

20038

31

12/1/89

III



Guatemala, 11 Nov. del 1891

Comercio

Al Sr. Ministro de Estado

El C. de España,
La minuciosa cuenta del curso
que sigue el proyecto del Canal
de Nicaragua.

Aprobado

11 de Noviembre de 1891



Doc N. 8

Señor Señor

no 38

Muy Señor mío: Como juzgo de
sumo interés para el progreso del co-
mercio de nuestro país cuanto tiene re-
lación con las dos importantes vías de
comunicación fluvial que en estos con-
toros se intenta llevar a cabo, una
por Nicaragua y atravesando el
Istmo de Panamá la otra, tengo por
tanto la honra de informar a V. E.
que el ingeniero Sr. Alvarado que
se ocupa del estudio de la primera,
ha empleado los últimos meses de su
estacion para inspeccionar aquella vía,
reformando después el anterior pro-
yecto y modificando también el

plan anterior, el que exhibió el año pasado en Paris

Como consecuencia de este nuevo trabajo resulta ahora cambiado el cauce de un río, haciéndolo desaguar en el lago de Nicaragua para aumentar el caudal de este; acortándose la distancia en algunas millas por otras por modificaciones que aquel introduce, siendo la extensión total del Canal ~~propuesta~~ en aquella República de 53 millas. El presupuesto anterior que era de 52 millones de pesos queda ahora reducido a 41 millones.

Se propone también como más conveniente la vía llamada de "Las Lajas", en lugar de la del Medio aprobada anteriormente, previniéndose de una manera sencilla de la construcción

34

del Canal por el río de San Carlos, pro-
yecto en que se pensó por los años últimos.

Créase que separándose de las in-
mediaciones del río San Juan, que atra-
viesa una región totalmente ignorada
hasta hoy aun para los indigenas
de aquella República y tomando siete le-
guas al Sur de la desembocadura del
San Carlos, se llega al puerto de Gay-
torre, por una ruta desconocida.

Aliviando esta vía se economiza
algunas millas de Canal, sino que también
se evitan las repetidas curvas que ofrece
el tortuoso curso del río. La longitud
total de la vía que hoy se propone, desde
el Atlántico al Pacífico: desde el lago de
Nicaragua al Pacífico, es de 17 millas;
navegacion por el lago $5\frac{1}{2}$ millas; na-
vegacion por el río 6 millas; Canal

35

Desde el río San Juan hasta Graytown
36 millas, o sea un total de $113\frac{1}{2}$ millas,
de las cuales solo 53 son de navegación
por canales.

Continuación, siempre que V.E.
se digna aprobar mi propósito, dando
detallada cuenta del curso que siga
esta bastísima empresa, al frente de la
cual se ha puesto mi ingeniero en
cargo, bien que por debida muestra
de mió entendido que esta materializado
en los Estados Unidos.

Sin acordar a V.E. muchos años,
Guatemala, 11 de noviembre de 1780

Señor Sr. Sr.

B. L. M. de V.E.

En mas atento S.

Miguel de la Cruz

Señor Sr. Sr. Ministro de Estado

DOCUMENTO NUMERO 9.

NOTA Nº 50, de 11 de marzo de 1880, remitida por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, informándole de la llegada de Lesseps a los Estados Unidos; la opinión existente en ese país y comentarios del Mensaje del presidente Hayes a la Cámara de Representantes de los Estados Unidos.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política. Colombia. Legajo número 2332; Años 1883-1884. Nota Nº 50 fechada en Washington el 11 de marzo de 1880. Enviada por el Ministro Plenipotenciario de España al Excmo. Ministro de Estado en Madrid.

en
Washington.

Dirección de Asuntos

Políticos.

N.º 50

Exmo. Señor,

Muy Señor mío: La política, la administración, todos los asuntos importantes parece que se han olvidado en este país desde la llegada de Mr. de Lesseps, para no ocuparse más que de éste y de su proyecto de canal por el istmo de Panamá. De la atención que se hacía a este proyecto en el Congreso, en la prensa y en los círculos políticos tiene V. E. conocimiento por mi despacho n.º 34, y aunque algo ha perdido

con la presencia del habil diplomático e ingeniero francés, del calor y de la exageración con que antes se discutía, no puede decirse que en el fondo ha disminuido.

— La acogida que a Mr. de Lesseps se le ha dispensado en Nueva York no ha podido ser mas lisonjera, pues gran número de personas y casi todas las sociedades allí establecidas se han esforzado en manifestarle las mayores muestras de deferencia y simpatía. En todas esas sociedades se le ha invitado a hablar para explicar su proyecto y en todas lo ha hecho con gran extensión, dando toda clase de explicaciones. Su discurso mas notable fue el que pronunció ante la de los Ingenieros Civiles, en la que fue recibido con grandes aplausos. Empezo diciendo

que su carrera había sido en un principio la de diplomático, no siendo conocido como Ingeniero hasta que emprendió las obras del Canal de Suez: hizo una descripción de estas obras, de las dificultades que había tenido que vencer para llevarla a cabo, y comparándolas con las que ahora proyecta en el istmo de Panamá procuró demostrar que estas eran muy inferiores. Dijo que el primer canal proyectado para cruzar el istmo americano lo fue en tiempos de Felipe 2.^o, pero que este Monarca, que en un principio se mostró favorable a la idea, temiendo que otras naciones pudieran ser dueñas del Canal, decidió que fuera abandonado el proyecto, publicando un edicto por el que se condenaba a muerte por impíos a los que propus-

Hieran semejante canal. Habló de la
 Conferencia que tuvo lugar en Paris
 en 1879, donde fue elegido Presidente:
 en ella se discutieron los varios proyectos
 presentados, votando 72 de sus miembros
 por la vía de Panamá y 8 en contra,
 con 12 abstenciones. Refiriéndose a los
 gastos que habría que hacer, dijo
 que los evaluaba en 168.000.000 de
 pesos, de los cuales 20.000.000 son para
 la gran presa de Chagres, pero no
 sería necesario haber concluido la obra
 para que empezaran a transitar
 buques, lo que se conseguiría con un
 gasto de 120.000.000 de pesos. En el Congreso
 de Paris se calculó que pasarían por
 el canal seis millones de toneladas
 al año, pero él creía que serían más.
 En el canal de Suez se pagaban dos
 pesos por tonelada: en el de Chagres

Washington.

se pagarían tres pesos, lo que produciría diez y ocho millones de pesos para un capital de 200.000.000 que es mucho más de lo que se ha de gastar, aun incluyendo el interés del dinero. Refiriéndose a la suscripción, dijo que el capital primero será de 120.000.000 de pesos, del cual ha de estar cobrada la cuarta parte para organizarse la compañía, y que la mitad de las acciones se darían a los Estados Unidos, considerando que estos tienen más interés en la empresa que todo el resto del mundo, como lo prueba el que llevan ya gastados 5.000.000 de pesos en tratar de determinar un plan que facilite el comercio sobre el istmo.

El 5 se trasladó a Washington donde visitó al Presidente y al Secre-

torio de Estado, habiendo quedado muy satisfecho, según me manifestó, de las conferencias que con esos personajes tuvo.

El día 8 la Cámara de Representantes recibía el Message del Presidente que acompaño a este despacho, en el que, como podrá ver V. E., Mr. Hayes sin nombrar la doctrina Monroe se declara decidido partidario de ella tal como ahora se entiende, negando toda autoridad a las naciones de Europa para proteger cualquier canal interoceánico. Los documentos a que el Message se refiere tienden a probar que los Estados Unidos en sus relaciones con los países de Centro América han observado siempre una política amistosa, interesándose en todas ocasiones por su independencia y pros-

pendencia; que este Gobierno ha manifestado su deseo de que las ventajas que se deriven de un canal cualquiera en el istmo sean repartidas equitativamente entre todo el comercio del mundo; que el importantísimo interés que tiene para los Estados Unidos un canal en Centro América ha sido reconocido por los Gobiernos europeos; que este país ha intervenido en el istmo todas las veces que lo ha creído necesario para la protección del ferrocarril de Panamá; que los intereses de los Estados Unidos son los mismos que los de los otros Estados de América; y, por último, que los cambios extraordinarios que la construcción de un canal ha de ocasionar son de importancia vital para este país. De estos precedentes se deduce,

en concepto del Secretario de Estado, que el Gobierno de Colombia no puede concluir contrato alguno con compañías particulares sin someterlo antes a la aprobación de los Estados Unidos.

Mr. de Lesseps era recibido este mismo día y el siguiente por el Comité de la Cámara de Representantes encargado de todo lo concerniente al Canal interoceánico, y a él expuso su proyecto en términos familiares y con la claridad que le es propia, sosteniendo las ventajas de la vía de Panamá en contra de las demás que se han estudiado, entrando en detalles y datos que tendían a probar su fácil ejecución en un periodo de ocho años, abrigando la esperanza de reunir el Capital suficiente. H.

en
Washington.

Terminar dijo que no había ido a hablar de política, pero que, sin embargo, no podía menos de expresar su satisfacción por el Mensaje presidencial, porque ciertamente sería muy ventajosa para su proyecto la protección de los Estados Unidos. A los dos o tres días salió para Filadelfia, de donde irá a San Francisco, proponiéndose volver a Nueva York a embarcarse para Inglaterra a fines de este mes.

En resumen, creo que Mr. de ~~Spain~~ al expresar esa satisfacción se ha hecho muchas ilusiones, que su viaje no ha producido ninguna ventaja material ni moral para su empresa, recibiendo solo muestras de simpatía y de deferencia hacia su persona; por otro lado si el Mensaje presidencial

designa la oposicion que los Estados Unidos deben hacer a todo proyecto que se intente llevar a cabo bajo la influencia europea, se abstiene de mencionar cuál es el proyecto al que este país ha de prestar la ayuda. Es muy problemático, si no imposible, que la compañía que Mr. de Senepo representa pueda, sin el apoyo de ninguna Potencia, reunir los fondos inmensos que requiere esa obra gigantesca, y en los Estados Unidos, si bien la prensa y el público se ocupan de esta cuestión, es lo probable que no encontrará ninguna ayuda.

Dios.

Quarde a V. E. muchos años.

Washington, 11 de Marzo de 1880.

Excmo. Señor,

Por el Sr. Secretario

de los Estados Unidos me ha sido honrada

con la recepción de una copia

" Washington, 8 de marzo 1880.

" Al Senado :

Adjunta envío la memoria del Secretario de Estado con los documentos que la acompañan, en respuesta á la resolución del Senado del 11 de febrero próximo pasado, pidiendo "copias de toda la correspondencia entre este gobierno con otros extranjeros, desde febrero de 1869, referente á un canal de navegación en el Istmo entre el Norte y el Sur de América, y copias de todo proyecto de tratados relativos al mismo punto, que el departamento de Estado haya propuesto desde la fecha expresada á cualquiera nacion extranjera ó á sus representantes diplomáticos."

" En cumplimiento de la resolución del Senado creo conveniente exponer brevemente mi opinion acerca de la política de los Estados Unidos en lo tocante á la construcción de un canal interoceánico por cualquier punto del Istmo americano, que consiste en tener un canal bajo la dirección de los Estados Unidos. Los Estados Unidos no pueden consentir en entregar esta dirección á ninguna potencia europea, ni á ninguna combinación de potencias europeas. Si los tratados existentes entre los Estados Unidos y las demás naciones, ó si los derechos de soberanía ó propiedad de las otras naciones fueren obstáculos á esta política—lo cual no es de creerse—se tomarán las medidas necesarias por medio de negociaciones justas y liberales para promover y establecer la política americana, en lo que se refiere á este punto, de un modo compatible con los derechos de las naciones á quienes afecte. El capital que suscriban las corporaciones ó ciudadanos de los Estados Unidos en una empresa de esta índole tiene que buscar la protección, en alto grado, de una ó más de las grandes potencias del mundo. Ninguna potencia europea puede intervenir para esa protección sin adoptar medidas en este continente, medidas que los Estados Unidos juzgan totalmente inadmisibles. Si se cuenta con la protección de los Estados Unidos, es indispensable que estos ejerzan una dirección tal que

Estados

V. E.

1880

49

tencia europea puede intertercer para esa protección sin adoptar medidas en este continente, medidas que los Estados Unidos juzgan totalmente inadmisibles. Si se cuenta con la protección de los Estados Unidos, es indispensable que estos ejerzan una dirección tal que ponga á esta nación en disposición de proteger sus intereses nacionales y de mantener los derechos de aquellos que hayan empleado en la obra sus capitales.

"Un canal interoceánico que corte el istmo americano ha de cambiar esencialmente las relaciones geográficas entre las costas de los Estados-Unidos en el Atlántico y en el Pacífico, y el resto del mundo. Será la gran vía oceánica entre nuestras costas del Atlántico y del Pacífico, y virtualmente una parte de la línea de costa de los Estados Unidos. Solamente nuestros intereses puramente comerciales en esta empresa, son mayores que los de todos los demás países; al mismo tiempo que sus relaciones con nuestro poder y prosperidad como nación, con nuestros medios de defensa, con nuestra unidad, paz y seguridad, son asuntos de sin igual consideración para el pueblo de los Estados Unidos. Ninguna otra potencia, en análogas circunstancias, dejaría de tomar la dirección de derecho sobre una obra que tan íntima y vitalmente afectase su bienestar y sus intereses. Sin insistir más en los fundamentos de mi opinión, concluyo repitiendo que los Estados-Unidos tienen el derecho y el deber de tomar y mantener la superior dirección y autoridad sobre cualquier canal interoceánico que corte el istmo entre la América del Norte y la del Sur, para proteger nuestros intereses nacionales. Estoy seguro de que esto no sólo será compatible con las más amplias y permanentes ventajas del comercio y de la civilización, sino que contribuirá á hacerlas mayores.

RUTHERFORD B. HAYES.

Casa ejecutiva, 8 de marzo de 1880."

DOCUMENTO NUMERO 10.

NOTA Nº 113, fechada el 27 de junio de 1879 y enviada desde Nueva York por el Ministro Plenipotenciario de S.M. española al Excmo. Señor Ministro de Estado español, donde da cuenta de la opinión general de los Estados Unidos a la construcción de un canal por el Istmo del Darién, bajo la protección y dominación europea.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid, Legación de España en Washington. Nº113. Nueva York. 27 de junio de 1879.

Nº 113. Nueva York. 27 de Junio de 1879.

Política

71281

11 JUL 79
ENTRADA

Al Excmo Señor Ministro de Estado.

etc.

11 JUL 79

etc.

etc

El Ministro Plenipotenciario de S. M.

Da cuenta de la opinion general del pais contraria a la construccion de un canal en el Istmo de Darien bajo proteccion y dominacion Euro.

Doc No. 10

Legacion de España?

Washington.

Nº 113.

Asuntos Políticos.

Excmo Señor.

2 / Muy Señor mio: Los acuerdos del Congreso reunido en Paris bajo los auspicios de la Sociedad de Geografía de aquella ciudad y direccion inmediata de Mr de Lesseps, para llevar á cabo un canal interoceanico, estan siendo causa de preocupacion general en este pais y objeto principal de las discusiones de la prensa.

En un principio, cuando se reunió el Congreso para tratar de la mejor direccion del canal, todos los periódicos Americanos se mostraron favorables á esta idea, creyendo prevaleceria el plan que sus Comisionados

tenian estudiado é iban á presentar. 53
Estos Comisionados eran el almirante Am-
nen, el Comodoro Selfridge y Mr Menocal
los cuales han defendido con gran entereza
su proyecto, pero como V. G. sabe, no ha sido
aceptado y se ha dado preferencia al plan
de Mr Wise Teniente de Navio francés. Tan
luego como aqui se tuvo noticia de este acuerdo
cambió la opinion general y se ha levantado
una gran cruzada contra el Congreso de
Paris procurando demostrar que, Europa no
debe mezclarse en los asuntos de America,
que á los Estados Unidos solos, de confor-
midad con las Naciones del Sur de America,
corresponde ocuparse de este asunto, y que
ya es tiempo de que prevalezca la politica
Monroe evitando que las Naciones Europeas
bajo cualquier pretexto intervengan ó se
mezclen en lo que principalmente interesa
á los Americanos. Las Cámaras se han
ocupado de este asunto, y adjunto remito á

V.º B. un ejemplar de cada uno de los Mensajes que á excitacion de las mismas les ha dirigido el Presidente, remitiendo el informe del Secretario de Estado en que se da cuenta de las gestiones que desde 1846 viene practicando el Gobierno de los Estados Unidos para promover la construccion de un canal inter-oceánico por el istmo de Darien, y el de la Comision facultativa nombrada por el Presidente en Marzo de 1872 para el estudio y construccion de dicho canal.

En el primero, como vera V.º B., se da cuenta de los diferentes Tratados que este Gobierno ha realizado ó intentado realizar con Nueva Granada, Méjico y otros Estados para obtener en su favor, y en el de sus Nacionales y su comercio todas las ventajas posibles en el paso por el canal, siendo su propósito no emprender la construccion del mismo por su cuenta, pero sí asegurar la proteccion mas decidida por medio de Tratados

á los Capitales Americanos que se comprometiesen en la empresa.

En el segundo informe da cuenta la Comisión de sus trabajos y dice que la vía conocida con el nombre de vía de Nicaragua que empieza en el Atlántico y termina en el puerto de Brito en el Pacífico es la mejor.

Hace cuatro días que el General Burnside ha presentado al Senado la siguiente proposición; "En vista de que desde hace 50 años el pueblo de la Union" adoptó la doctrina Monroe por la que las "Naciones de América han sabido conseguir" y mantener su independencia, sin consentir "que pueda considerárselas capaces de sufrir" otra vez ser ocupadas por ninguna Potencia "Europea, el Senado y la Cámara de los Es- "tados Unidos declaran que venian con gran "inquietud toda tentativa de las Potencias "Europeas para establecer bajo su protección y "dominacion un canal marítimo por el istmo "

Legacion de España.

56

Washington.

"de Darien y que este acto no podria menos
"de ser considerado como una manifestacion
"de deseos poco amistosos hacia los Estados
Unidos."

Esta proposicion ha pasado al Comité de Negocios Extranjeros y no es probable que presente su informe ó que si lo presenta pueda discutirse en esta Sesion, pues lo probable es que las Cámaras se cierren dentro de pocos dias.

El General Burnside cree que este es el momento de advertir á la Europa que los Estados Unidos no permitirán que el canal se construya ni se administre por otras Naciones, pues si se dejan empezar los trabajos seria ya tarde.

Dios

DOCUMENTO NUMERO 11.

NOTA Nº 34, fechada el 21 de febrero de 1880, en Washington y que remite el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, informándole de la inicial y negativa actitud que se siente en la opinión pública norteamericana a las posibilidades de construcción de un canal francés en Panamá.

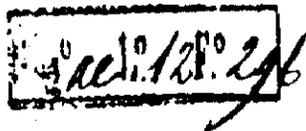
FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Nueva Granada. Legajo 12. Folio 296.

58

Política.

Washington, 21 febrero 1880

N.º 34.



Al Excmo. Sr. Ministro de Estado,
etc, etc, etc,

El Ministro Plenipotenciario de S. M.,

Da cuenta de la oposición
suscitada en este país contra el
proyecto de canal interoceánico por
el istmo de Panamá.

21 Mayo 1880.

Intendant



Plus en 11 Avril,

Doc No 11

Washington.

59

Dirección de Asuntos
Políticos.

N.º 34

Exmo. Señor,

Muy Señor mío: Por mi despacho n.º 220, fecha 24 de Diciembre último, tiene V. E. conocimiento de lo alarmada que se hallaba la opinión pública de este país y de las discusiones habidas en el Senado a consecuencia del proyecto de Mr. de Lesseps, de abrir un canal de navegación en Isthmus que ponga en comunicación los dos océanos. Este proyecto se consideró desde el primer

momento como ateutatorio a' los derechos de los Estados Unidos sobre todo el continente americano, y de mucha más difícil ejecución que otro propuesto por el Almirante Ammen y patrocinado por los americanos, de hacer el canal por la vía de Nicaragua, bajo la dirección exclusiva de los Estados Unidos. Mientras los partidarios de este último se esforzaban en organizar una compañía imaginaria que no ha podido formarse, y mientras la prensa en general proclamaba las ventajas del canal de Nicaragua, Mr. de Lesseps, con la decisión y energía que le es característica, abandonaba la Francia y llegaba a' los Estados de Colombia con un pequeño ejército de obreros e ingenieros, dispuesto a' llevar a' cabo personalmente la inspección preparatoria de la gran obra que se propone realizar.

Recibido con el mayor entusiasmo por el pueblo y Gobierno de Colombia, obtiene de este el permiso necesario y empieza sus trabajos con gran vigor y confianza, hallando la ejecución de la empresa mucho mas facil de lo que de antemano esperaba.

La sorpresa y el orgullo con que se recibieron estas noticias no pudieron ser mas unánime, ni mas exagerado. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes, en la prensa, en los círculos políticos, en todas partes estalló un grito de indignación; no se hablaba mas que de sostener la sabia política de Monroe, especie de escudo invulnerable con el que los políticos de este país se creen armados siempre para defender su independencia y atacar la de los

demás, y en vez de considerar el proyecto de Mr. de Lesseps como una obra de utilidad general intentada por una empresa particular, parecía que todas las Naciones de Europa se habían coaligado para apoderarse, no ya de una parte de los Estados de Colombia o' cualquiera otra del Continente americano, sino del territorio de los Estados Unidos. La mayoría de la prensa excitaba al Gobierno a' prepararse para una guerra extranjera a' fin de defender sus derechos y hacer respetar la tan manoseada y elástica doctrina Monroe. El Senado y la Cámara de Representantes, el partido republicano y el demócrata, todos sentían del mismo modo. El Sr. Bayard, uno de los hombres mas sensatos e' ilustrados de este pais, poco amigo siempre de exhibirse, candidato demócrata.

en
Washington.

a la futura Presidencia, en un discurso sobre la redención del papel moneda, dijo: "Por ahora, no hay nubes en el horizonte político que presagien una guerra; pero quin puede predecir cuando se levantarán? El proyecto de unir los dos grandes océanos por un canal a través del istmo es de importancia universal, y el corazón de todo americano proclama que ese proyecto ha de ser realizado bajo la salvaguardia del gobierno de los Estados Unidos. Nuestro derecho puede ser puesto en tela de juicio, pero ha de ser mantenido. Todos los consejos de la previsión y de la prudencia nos exhortan a aprovechar el día y prepararnos para la guerra como medio más seguro de evitarla." Estas palabras

pronunciadas por un hombre tan des-
 pasionado y de tan levantado caracter
 como Mr. Hayward produjeron gran
 sensacion y merecieron la aprobacion
 unanime del Senado, el cual, a pro-
 puesta del General Gordon, nombro' un
 comite' que pidiera al Gobierno todos
 los antecedentes que existen acerca
 de un proyecto de Canal por la via de
 Nicaragua e' informase a la Camara
 de cuanto ocurriese respecto al de Panama'.

Uno de los periodicos mas hostiles
 a la empresa de Mr. de Lesseps, el
 "World" de Nueva York, aprobando la
 formacion de dicho comite' se puso
 a ayudarle dando cuenta a sus lectores
 de todo cuanto se hiciese en el istmo
 de Darien y en Europa para suplantar
la influencia de los Estados Unidos en
la America Central, asi como de todo

cuanto haga o deje de hacer el Gobierno de la Union para impedirlo. El "Evening Post", el "Post", el "Tribune", el "Star" y otros se expresaban en el mismo sentido, evocando siempre la doctrina Monroe, y diciendo habia llegado el momento de aplicarla. Todos han dirigido fuertes censuras por su inaccion al Honorable Secretario de Estado, tratando de presentarlo en oposicion con el Presidente de la Republica al que se considera como defensor decidido de dicha doctrina. Pero el habil hombre de Estado, Mr. Evarts, ha sido de los pocos que no se han dejado llevar de la corriente, acionandose a limitandose a interrogar al Representante de Francia, Mr. Coray, acerca de las miras del Gobierno francés en este asunto, y quedando

con la declaracion que obtuvo de que aquel consideraba la empresa de Mr. de Lesseps como una empresa particular, en la que para nada se mezclaria. Estas seguridades de Mr. Dutey dadas en nombre de su Gobierno fueron acogidas favorablemente como una prueba de buena amistad de la Republica francesa, pero sin embargo no satisfacia, porque aun sin palabras sinceras no eran una garantia de que el mismo Gobierno francés por la fuerza de las cosas no se viese mas adelante en el caso de quebrantarlas contra su voluntad.

La sintesis del pensamiento de los Americanos, en cuanto se refiere a cualquier ingerencia europea en este continente, se encierra en estas frases. "La intervencion de una Potencia europea

en
Washington.

por limitada que sea pondría en peligro los intereses americanos. Todo Estado de la América Central, de Colombia o de Méjico, puede trazar sobre su propio territorio los canales que le convenga, pero estos no pueden ser ejecutados por una Potencia extranjera en condiciones que puedan poner obstáculo a la prosperidad o al engrandecimiento de los Estados Unidos. Esto no deben tolerar ningún embargo europeo que paralizará el progreso de la Unión hacia el Sur." Ya V. E. con cuanta razón dijo al principio de este despacho que la doctrina Monroe, tal como se interpreta, es el arma de que aquí se valen para defender su independencia atacando a la de las demás Naciones de América.

Nada parecía que podría calmar la excitación de los ánimos, y sin embargo nada más notable que el cambio que se ha operado en pocos días, rectificando la opinión pública que se hallaba tan extravariada. Los periódicos de los más importantes, el "Herald" y el "Times", son los que han hecho este mutagro. El primero empezó a predicar la calma, diciendo que hasta el presente la obra de Mr. de Lesseps no pasa de ser un proyecto y que éste no puede realizarse sin capital, que no será invertido sin la garantía de los Estados Unidos; que el Gobierno francés no patrocina la obra y que hasta ahora no existe más que una concesión hecha por el débil Gobierno de Colombia; que la Francia mejor que otro país ha tenido una experiencia instructiva de lo fútil que es querer

sobreponerse a la doctrina Monroe; y que es bien seguro que no abraza tal pensamiento. Aun dado caso que el canal se construya, será declarado neutro, lo que no puede hacerse sino se garantiza que un considerable trayecto de mar a partir de cada extremo sea agua neutro, pues si los buques y cargamentos fueran protegidos solo mientras pasaran el canal quedarían enseguida sujetos a ser capturados. La neutralidad de las aguas adyacentes sería indispensable y no hay nación de Europa que pueda garantizarla, por lo tanto los Estados Unidos nada tendrían que temer, y el canal se vería virtualmente cerrado en tiempo de guerra.

Con mas resolución y valentía el "Times" ha planteado la cuestión.

en su verdadero terreno, ridiculizando las diferentes ediciones que para fines particulares se inventan de la doctrina Monroe, cuya historia hace y explica perfectamente. Manifiesta los grandes beneficios que el comercio del mundo obtendrá de la construcción de un canal interoceánico y muy especialmente el de los Estados Unidos. Esto, ha dicho, hace más de 20 años que sienten la necesidad de esa gran vía de comunicación, han hecho los esfuerzos posibles para llevarla a cabo, no han podido adelantar un solo paso, se presenta un hábil ingeniero francés que ofrece garantías de realizarla, que pide a los Estados Unidos se interesen en su empresa, la cual es puramente comercial y por lo tanto los Estados Unidos deben acudir

en
Washington.

con sus capitales á la ejecución de la obra, seguros de que la Nación que mas se interese será la que tenga mayor influencia.

Este lenguaje y la publicación de cartas de un ingeniero americano que acompaña á Mr. de Lesseppe, dando cuenta del buen resultado de los trabajos y del deseo de aquel de que los Estados Unidos se interesen principalmente en su empresa, han modificado completamente la opinión, y sin poder decirse que la han cambiado, es lo cierto que hoy se discute con calma y sensatez la conveniencia de la empresa, que ésta cuenta con muchos partidarios y que en la ciudad de Nueva York, á donde en breve debe llegar Mr. de Lesseppe, se le prepara un gran recibimiento.

binientos y mas de dos personas se han suscrito a la comida conque ha de obsequiársele, entre las que se cuentan varios de los principales banqueros de aquella ciudad.

En estos últimos dias se asegura que este Gobierno ha comprado en Chiriquie Colombia, una gran estension de terreno, perteneciente a un súbdito americano, y otra en Porto Dulce, con objeto de establecer en ambos puntos grandes depósitos de carbón.

Siendo distraer la atención de V. E. con la lectura de este ya tanto despacho, pero he creído deber extractar los hechos mencionados, porque ellos demuestran cómo apesar de la facilidad conque en este país se acogen los mas absurdos principios y las mas falsas teorías, siempre por lo regular triunfa y se

sobreponer ese instinto práctico que, unido a la gran actividad y amor al trabajo de estas gentes, forma la base del desarrollo y prosperidad de la Nación Norte-americana.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Washington, 21 de febrero de 1880

Exmo. Señor,
B. L. Indet. C.

Con muy atento seguro servicio
Felipe Mendez de Viga

Exmo. Señor
Ministro de Estado,
etc,

etc,

etc,

DOCUMENTO NUMERO 12.

NOTA Nº 78, fechada en Washington el 1 de mayo de 1880, que envía el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, informándole sobre lo poco factible que se considera en los Estados Unidos el proyecto del Canal Francés, luego de la visita de Lesseps a Washington.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884. Nota Nº 78, fechada en Washington el 1º de mayo de 1880, enviada por el Ministro Plenipotenciario de España al Excmo. Señor Ministro de Estado en Madrid.

Nº 78. Washington. 1º de Mayo de 1880.

Politica.



Reg. No. 12 249

Al Excmo Señor Ministro de Estado.

etc.

etc.

etc.

El Ministro Plenipotenciario de S. M.

Remite informe del Secretario de Estado sobre el proyecto de canalización del istmo de Panama.

22 de Mayo 1880

W. H. ...

... 26 Mayo



Doc No 12

Washington.

Nº 78.

reccion de
untos Politicos.

Excmo Señor.

do por conducto de la Embajada en Paris.

Muy Señor mio: Tengo la honra de pasar a manos de V. S. adjunto el informe del Secretario de Estado, y los documentos que en el mismo se citan, sobre el proyecto de canalizacion del istmo de Panama, remitidos al Senado por el Presidente de los Estados Unidos en su Message de 8 de Marzo último.

La cuestion se encuentra actualmente en el mismo estado que cuando tuve la honra de dirigir a V. S. mi Despacho Nº 50, en que incluia el Message citado, y en vista de la

decidida actitud de este Gobierno en contra del proyecto y de la dificultad de reunir los inmensos capitales que requiere tan colosal empresa sin contar con el apoyo de este país, se puede asegurar que la compañía que preside Mr de Lesseps no llevará á cabo, al menos por ahora, la gran obra que se proponia emprender en breve plazo.

Dios guarde á V. S. muchos años.

Washington 10 de Mayo de 1880.

Quedo Señor

B. G. Mr. de S. J.

En mas atento seg. de mió

Leopoldo Brundage de Ligo

Quedo Señor

Ministro de Estado.

etc.

etc.

etc.

DOCUMENTO NUMERO 13.

NOTA Nº 204, con fecha de 15 de diciembre de 1880, enviada por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, reflejando los vaivenes y discusiones que en la opinión pública norteamericana suscitaba el proyecto de construcción del canal francés.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Año 1883-1884. Nota Nº 204, fechada en Washington el 15 de diciembre de 1880, enviada por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado en Madrid.

79
Nº 204. Washington, 15 de diciembre de 1880

Política.



Nº 121 303

Al Excmo Señor Ministro de Estado.
etc. etc. etc.

El Ministro Plenipotenciario de S. M.

15 de Diciembre.

Intendido



Folio 4-1-81

Trata del estado en que se encuentra el proyecto de canalización del Istmo de Panama y de haber aceptado Mr Thompson, Secretario de Marina, el cargo de Presidente de la Comisión Americana de dicha Compañía.

Doc No. 13

Legacion de España.

80

Washington.

Nº 204.

Direccion de
Asuntos Políticos.

Excmo Señor.

Muy Señor mio: A su debido tiempo tuve la honra de dar conocimiento á V. E. de la oposicion tan apasionada que se hacia en este pais al proyecto de canalizacion del Istmo de Panama, de las importantes discusiones que sobre este asunto tuvieron lugar en el Senado Federal, en la pasada legislatura, y de los esfuerzos empleados por el hábil é infatigable ingeniero Francis M^r de Lesseps para desvanecer las prevenciones

que existían contra dicho proyecto, y demostrar las inmensas ventajas que de él reportaría los Estados Unidos.

Insistiendo sin descanso en este empeño Mr de Lesseps, sin arredrarse por la oposición que aquí había encontrado, como no le arredó la que el Gobierno Inglés hizo en un principio al Canal de Suez, organizaba una compañía en Europa de los principales banqueros, procuraba interesar en ella a los capitales de este país y a algunas personas importantes, y anunciaba haber colocado todas las acciones que constituyen el capital necesario para la realización de su empresa.

La prensa Americana mostrábase incrédula del éxito tan satisfactorio que parecían tener los tra-

-bajos de Mr de Lesseps.; pero ya dis-
-cutia con mas templanza la con-
-veniencia del canal de Panamá,
cuya realizacion no le iba pare-
-ciendo tan imposible, si bien con-
-sideraba siempre mas ventajoso
el de Nicaragua.

Poco habian adelantado
los partidarios de éste para organi-
-zar la Compañia que segun dije
a V. S. en uno de los despachos
a que me refiero, intentaron or-
-ganizar poniendo a su frente
al General Grant, hasta que vien-
-do el terreno que iba ganando
Mr de Lesseps, se han reunido hace
pocos dias en esta Capital los prin-
-cipales interesados dispuestos a
llevar a cabo su pensamiento.
Cuando mas satisfechos se halla-
-ban con la llegada de Europa

de Mr Phelps, uno de los mas decididos adversarios del Canal de Panama, que referia haber asistido a un banquete el verano ultimo en que Mr de Lesseps declaro tener colocadas todas sus acciones, cuando a él, Mr Phelps, le constaba no habia colocado una sola, se recibe un telegrama de Mr de Lesseps ofreciendo al actual Ministro de la Marina, Mr. Thompson, que goza de gran autoridad por su talento entre los hombres de Negocios, la Presidencia de la Comision establecida en América para representar el Canal de Panamá, cargo que se ha apresurado aquel a aceptar ~~dejando~~ el que desempeña en el Gabinete de Mr. Hayes.

La conducta de Mr Thompson ha causado gran sensacion, pues nadie se figura que un hom-

Washington.

-bre de su Autoridad; y que por su actual posicion debe estar enterado mas que otro alguno de las probabilidades de éxito de la empresa, prestara su nombre y su concurso á una obra que creyera imaginaria.

Con este motivo los celosos guardadores de la acomodaticia doctrina Monroe han vuelto á dar la voz de alarma, presentando en el Congreso Mr Crapo, de Massachusetts, una proposicion en la que pide la aplicacion de la citada doctrina, y sostiene que la construccion de un Canal Interoceánico por el Istmo bajo los auspicios de un Gobierno extranjero es una violacion patente de los prin-

-cipios de Monroe, y no debe obtener la sanción de los Estados Unidos.

Otro diputado, Mr Cox, dijo que "si llegaba a presentarse ocasión, los Estados Unidos demostrarían a Mr de Lesseps que todavía existen."

Mejor interprete de la tan asendereada doctrina, Mr Thompson, parece haber manifestado a un redactor del Herald que la construcción del Canal de Panama no implica el menor peligro, ni el menor amago, contra la política tradicional de este país, ni es necesario acudir a luchas de ningún género para obtener el predominio sobre la vía.

El hecho es que la opinión pública se ha modificado notablemente desde el año último, en que, como dije a U. S., el proyecto del Canal de Pana-

- ma se consideraba como una
 ofensa a este gobierno y nadie
 se atrevia a defenderlo. Hoy se
 discute su conveniencia; las em-
 -presas rivales como la del Canal
 de Nicaragua apresura su organi-
 -zacion y todo hace creer que en
 plazo no lejano se vea realizada,
 por una u otra via esa obra
 tan gigantesca de la que tanto pro-
 -vecho ha de resultar al Comercio
 de todas las Naciones.

Dios guarde a V. B. muchos años.
 Washington. 15 de Diciembre de 1880.

Quedo Señor.

D. C. Yn. de J. G.

Con muy atento respeto

Pelipe Mondy de Figueroa

Señor

Ministro de Estado.

etc.

etc.

etc.

DOCUMENTO NUMERO 14.

NOTA Nº 19, fechada en Washington el 1 de febrero de 1881, enviada por el ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, y en el cual refleja aspectos que inciden directamente en la controvertida dialéctica y decisión de los proyectos de construcción del canal por Nicaragua o por Panamá.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884.

Legación de España.

en

Washington.

89

Nº 19.

recepción de
Asuntos Políticos.

Excmo Señor.

Muy Señor mío: Ayer se reunieron las dos Cámaras del Congreso de los Estados Unidos para llenar la última formalidad sobre la elección del futuro Presidente de la República. El Senado presidido por el Vice-Presidente, se dirigió a la Cámara de Diputados y acto continuo se abrió la sesión, procediéndose al recuento de votos de los diferentes Estados de la Unión. Sin género alguno de duda quedó confirmada la elección de Presidente y Vice-Presidente a favor de

90

Mr James. A. Garfield y Mr Chester. H. Arthur. Acto continuo se retiró el Senado a su sala de sesiones y cada Cámara se ocupó de los asuntos ordinarios.

De poca importancia han sido sus trabajos desde que estos se reanudarán a principios del mes próximo pasado concentrándose todo su interés en las discusiones que han tenido lugar en el Comité encargado de informar sobre los diferentes proyectos de un Canal interoceánico. Por mis despachos N^{os} 50. 78. 204. y 212. sabe V. S. la opinion tan tenaz que viene haciéndose al del istmo de Panama, contra el que tan fuertemente se pronunció en un principio la opinion general de este pais, considerandolo como un acto de hostilidad a los Estados Unidos, atentatorio

91
a los principios de la para estas gentes
sacrosanta y acomodaticia doctrina
Monroe; las vicisitudes por que ha
pasado dicho proyecto y lo que recién-
temente habia alarmado a los par-
-tidarios del de Nicaragua que patro-
-cina este Gobierno, los favorables resul-
-tados que aquel va obteniendo. Lla-
-mados al seno de dicho Comité cuan-
-tas personas se hallan interesadas
en uno y otro proyecto, así como el
Capitan Gads que propone un camino
de hierro para conducir los barcos
de un oceano al otro, las discusiones
han servido para ilustrar la opinion,
y hacer ver lo absurdo de la invocacion
de la doctrina Monroe, si quiera no hay
bastado para convencer a lo que parece
a la mayoria del Comité, que fundada

por un patriotismo mal entendido, se empeña en creer que el Canal de Panamá llevado a cabo por una Compañía francesa vulnera los derechos que los Estados Unidos pretenden tener en todo el Continente Americano. El elocuente discurso del Sr. Ministro de Marina Mr. Thompson en favor del citado Canal, demostrando con un valor aplaudido hasta por algunos de sus adversarios, lo equivocado de semejante concepto, y de que la doctrina Monroe, ni tiene la interpretación que se le da, ni mas importancia que la opinion particular de un Presidente de los Estados Unidos, sin que en modo alguno pueda considerarse como precepto obligatorio para el pueblo Americano, ha causado gran impresion y modificado en gran parte la opinion

Washington.

publica. No es de creer, sin embargo, que haya llevado la convicción a la mayoría del Comité, que probablemente informará en favor del Canal por Nicaragua, insistiendo en considerar al de Panama como atentatorio a los derechos de soberanía de los Estados Unidos. No es también probable que ese informe no sea tan generalmente aceptado como lo hubiera sido hace algunos meses, y que las medidas que algunos fanáticos, aconsejan deben adoptarse para impedir a toda costa los trabajos ya empezados del Canal de Panama, si siquiera sean tomadas en consideración por el Congreso.

Proximo el dia en que ha de
 cesar la actual Administracion, in-
 augurandose la del nuevo Presidente
 Mr Garfield, de cuyos antecedentes di-
 cuenta a V. B. en mis despachos N^o 108 y
 163. todo se vuelven conjeturas sobre
 los hombres que ha de escoger para
 formar el futuro Gabinete. A excep-
 cion del Secretario de Estado es aven-
 turado cuantos nombres se citan
 e por la reserva que sobre el particular
 aguarda Mr Garfield. Para dicho
 cargo parece ya designado Mr Blaine
 uno de los miembros mas importantes
 del mundo, el candidato a la Presi-
 dencia que mas votos obtuvo en la
 eleccion de su partido despues del General
 Grant, y al que el nuevo Presidente debe
 tomar parte su decision, pues para est

fue necesario que Blaine y los demas
 candidatos se reunieran y le designaran
 a fin de vencer la mayoria que tenia
 el estado General. — de los secretarios
 que componen el actual Gabinete es
 muy probable que ninguno forme parte
 del nuevo Gobierno.

Dios guarde a V. S. muchos años
 Washington. 10 de Febr. de 1881.

Quiero Señor.

B. G. de P.
 Su mas atento seguro servidor
Felipe Mendez de Puga

Quiero Señor

Ministro de Estado.

etc. etc. etc.

DOCUMENTO NUMERO 14 A.

CONTRATO SALGAR-WYSE, por el cual se establecen las condiciones, entre franceses y colombianos, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano.

FUENTE: Versión tomada de la Revista Lotería, número 191, octubre, 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá, República de Panamá.

77

Doc No 14 A

Contrato Salgar-Wyse

1878, marzo 20.—

(Sobre excavación por los franceses del Canal de Panamá)

LEY 28 de 1878

(por la cual se aprueba el contrato para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano).

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia,

Visto el contrato que a la letra dice así:

"CONTRATO

para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano.

Estorquio Salgar, Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Colombia, debidamente autorizado, por una parte, y por otra, Luciano N. B. Wyse, Jefe de la Comisión científica exploradora del Istmo en 1876, 1877 y 1878, miembro y Delegado del Comité de Dirección de la Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico, presidida por el General Etienne Turr, según el poder extendido en París del 27 al 29 de Octubre de 1877, que ha exhibido en debida forma, han celebrado el siguiente Contrato:

Artículo 1º—El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede al señor Luciano N. B. Wyse, que lo acepta en nombre de la Sociedad del Canal Interoceánico, representada por su Comité de Dirección, el privilegio exclusivo para la ejecución o a través de su territorio y para la explotación del Canal marítimo entre los océanos Atlántico y Pacífico. Dicho Canal podrá ser construido sin estipulaciones restrictivas de ninguna clase.

Esta concesión se hace bajo las condiciones siguientes:

1º.—La duración del privilegio será de noventa y nueve años, a contar del día en que el canal sea abierto en todo o en parte al servicio público, o cuando los concesionarios o sus representantes comiencen a percibir los derechos de tránsito y de navegación.

2º.—Desde la aprobación por el Congreso colombiano del presente contrato para la apertura del canal interoceánico, el Gobierno de la República no podrá conceder a ninguna compañía o individuo, bajo cualquier título que sea, el derecho de construir otro canal que ponga en comunicación los dos océanos al través del territorio colombiano, ni construirlo por sí mismo. Si los concesionarios quieren construir una vía férrea como auxiliar del canal, el Gobierno (salvo los derechos existentes), no podrá conceder a ninguna compañía o individuo el derecho de establecer otra vía férrea interoceánica ni hacerla por sí durante el tiempo concedido para construir el canal y para usarlo;

3º.—Los estudios definitivos del terreno y el trazado de la línea del canal se harán a costa de los concesionarios por una Comisión internacional de individuos e ingenieros competentes, de la cual harán parte dos ingenieros colombianos. La Comisión deberá determinar el trazo general del canal e informar al Gobierno colombiano, directamente, a sus agentes diplomáticos en los Estados Unidos de Amé-

rica o en Europa, de los resultados obtenidos, a lo más tarde en el año de 1881, salvo el caso de fuerza mayor, debidamente comprobada, que lo impida. El informe en referencia comprenderá el duplicado de los trabajos científicos ejecutados y el presupuesto de la obra proyectada;

4º—Los concesionarios tendrán entonces el plazo de dos años para constituir una Compañía anónima universal que se encargue de la empresa y de la construcción del Canal. El término comenzará a contarse desde el fin del plazo mencionado en el párrafo precedente;

5º—El Canal deberá estar terminado y puesto al servicio público dentro de los doce años siguientes, a partir de la fecha de la formación de la Compañía anónima universal que se organice para construirlo; pero queda autorizado el Poder Ejecutivo para otorgar una prórroga máxima de otros seis años, en caso de fuerza mayor, independiente de la voluntad de la Compañía, y si después de la construcción de más de la tercera parte del canal, ella reconoce la imposibilidad de completar la obra en los susodichos doce años;

6º—El canal tendrá la longitud, la profundidad y todas las condiciones exigibles para que los buques de vela y de vapor que tengan hasta 140 metros de largo, 16 metros de ancho en el máximo y 8 metros de calado en el agua, puedan transitar con sus mástiles superiores bajados;

7º—Se ceden gratuitamente a los concesionarios las tierras baldías necesarias para el trazado del canal, las escalas, las estaciones, embarcaderos, almacenes y, en general, para todas las necesidades de la construcción del canal y del servicio del mismo, así como para la vía férrea, si les conviene construirla. Estas tierras volverán al dominio de la República con el canal y la vía férrea, al terminar el privilegio;

8º—Se concede igualmente, para el servicio del canal, una faja de tierra de doscientos metros de anchura sobre cada uno de sus costados y sobre toda la extensión que recorra, cualquiera que sea; pero los propietarios de las riberas tendrán derecho a un acceso fácil al canal y a sus puertos, lo mismo que al uso de las vías que los concesionarios puedan establecer allí, y esto sin pagar ningún derecho a la Compañía;

9º—Si los terrenos por donde debe trazarse el canal o construirse la vía férrea, son en todo o en parte de propiedad particular, los concesionarios tendrán el derecho de que la expropiación se haga por el Gobierno, previas todas las formalidades legales del caso. Es de cargo de la Compañía la indemnización que haya de hacerse a los propietarios, la cual se basará sobre el valor actual de los terrenos. Los concesionarios gozarán en este caso y en el de ocupación temporal de las propiedades privadas, de todas las facultades y privilegios que por la legislación vigente corresponden a la Nación.

10º—Los concesionarios podrán establecer a su costo y explotar las líneas telegráficas que juzguen útiles como auxiliares a la ejecución y administración del canal.

Artículo 2º—Dentro del término de doce meses contados desde la fecha en la cual la Comisión Internacional haya presentado los resultados definitivos de los estudios, los concesionarios depositarán en el banco o bancos de Londres que designe el Poder Ejecutivo nacional, la suma de setecientos cincuenta mil francos como fianza para la ejecución de la obra. El recibo que los mencionados bancos den, hará fe de la ejecución del susodicho compromiso. El depósito se hará en títulos de la deuda exterior colombiana, al precio de la bolsa o mercado, el día de la entrega. Queda entendido que si los concesionarios llegan a perder ese depósito, en virtud de lo dispuesto en el punto 2º del Artículo 22º del presente Contrato, vendrá la referida suma, con sus intereses, a ser íntegramente de propiedad del Gobierno colombiano. Concluido el canal, la cantidad depositada como fianza quedará a benefi-

rio del Tesoro para indemnizar al Gobierno nacional de los gastos que haya hecho o haga en la construcción de edificios para el servicio de las oficinas públicas.

Artículo 3º—Si el trazo del canal por construir de un océano a otro, pasa al Oeste y al Norte de la línea derecha ideal que junta al Cabo de Tiburón a la Punta Garachiné, los concesionarios deberán entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá o pagarle una indemnización que se establecerá en los términos previstos por la Ley 46 de 16 de Agosto de 1867, "que aprueba el Contrato celebrado en 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá".

En caso de que la Comisión internacional escoja al Atrato u otro curso de agua ya navegable por una de las entradas del canal, la boca canalizada será considerada como una de las partes de la obra principal y mantenida en el mismo estado que ella. La navegación fluvial en la parte del río, en tanto que no tenga por objeto el uso del canal, estará abierta al comercio y libre de todo impuesto.

Artículo 4º—Además de las tierras concedidas por los parágrafos 7 y 8 del Artículo 1º, se adjudicarán gratuitamente a los concesionarios, y a su elección, quinientas mil hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener. Esta adjudicación será hecha directamente por el Poder Ejecutivo nacional. Las tierras baldías situadas sobre las costas marítimas, a orillas del canal o de los ríos, se dividirán tanto cuanto sea posible en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, formando, si el terreno lo permite, superficies de mil a dos mil hectáreas. La medida catastral se hará a costa de los concesionarios y con intervención de comisionados del Gobierno. Las tierras baldías así concedidas, con las minas que contengan, serán adjudicadas a los concesionarios tan pronto como ellos las pidan después del depósito de la fianza.

En una zona de dos miriámetros a cada lado del canal, y durante cinco años contados desde que se terminen los trabajos, el Gobierno no podrá conceder otras tierras más allá de los dichos lotes, hasta que la Compañía haya pedido la totalidad de las que se le otorgan a título gratuito.

Artículo 5º—El Gobierno de la República declara neutrales para todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del canal y las aguas de éste, de uno y otro mar, y en consecuencia, en caso de guerra entre otras naciones o entre algunas de éstas y Colombia, el tránsito por el canal no se interrumpirá por tal motivo; y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos y transitar por el canal, sin ser molestados ni detenidos. En general, cualquier buque podrá transitar libremente sin ninguna distinción, exclusión o preferencia de personas o nacionalidades, mediante el pago de los derechos y la observancia de los reglamentos, establecidos por la Compañía concesionaria para el uso de dicho canal y sus dependencias. Exceptuándose las tropas extranjeras, que no podrán pasar sin permiso del Congreso.

Artículo 6º—La entrada del canal queda rigurosamente prohibida a los buques de guerra de las naciones que estén en guerra con otro ú otras, y cuyo destino manifiesto sea el de ir a tomar parte en las hostilidades.

Artículo 7º—Los concesionarios tendrán derecho, durante todo el tiempo de la posesión del privilegio, a servirse de los puertos situados en las dos extremidades del canal, así como de los intermediarios para el anclaje, la reparación de los navíos, el embarque, el depósito, el trasbordo y el desembarque de las mercancías. Los puertos del canal serán francos y libres para el comercio de todas las naciones, y no se podrá cobrar ningún derecho de importación, excepto sobre las mercancías destinadas a ser introducidas para el consumo del resto de la República. Los dichos puertos estarán en consecuencia abiertos para la importación desde el prin-

cipio de los trabajos, y se establecerán en ellos las Aduanas y el Resguardo que el Gobierno juzgue conveniente para cobrar los derechos de introducción de los objetos destinados a otros puertos de la República, y para velar porque no se haga contrabando.

Artículo 8º—El Poder Ejecutivo dictará los reglamentos convenientes en guarda de sus intereses fiscales, para impedir el contrabando, y podrá destinar, por su cuenta, el número de hombres que crea necesarios para la prestación de este servicio.

De los empleados indispensables para ello, diez serán pagados por la Compañía, y sus sueldos no excederán a los que disfruten los de la misma categoría en la Aduana de Barranquilla. Cuando sea necesario, la Compañía transportará gratuitamente por el canal o el camino de hierro auxiliar, los hombres destinados al servicio de la Unión y a la policía, con el objeto de atender a la seguridad exterior o a la conservación del orden público. Si la Compañía no tuviere buques o remolcadores, pagará el pasaje de estos hombres al través del Istmo. Será igualmente de cargo de la Compañía el pago de los gastos que ocasione la mantención de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico.

Artículo 9º—Los concesionarios tendrán derecho de introducir libremente, sin pagar derecho alguno de importación, ni otro de cualquiera clase que sea, todos los instrumentos, máquinas, herramientas, útiles, materiales, víveres y vestidos para los trabajadores, de que tengan necesidad durante todo el tiempo que se les concede para la construcción y el uso del canal. Los buques conductores de cargas destinadas a esta empresa, podrán entrar libremente por cualquiera de los puntos que den un acceso fácil a la línea del canal.

Artículo 10º—No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, del Estado ni de ninguna otra clase sobre el canal, los buques que por él transiten, los remolcadores y buques al servicio de los concesionarios, sus almacenes, talleres, fábricas de cualquiera naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras o efectos de cualquier especie que le pertenezcan y que se necesitan para el servicio del canal y sus dependencias durante el tiempo concedido para su construcción y explotación. Los concesionarios tendrán además el derecho de tomar en las tierras baldías los materiales de toda especie que necesiten, sin pagar ninguna indemnización.

Artículo 11º—Los pasajeros, la plata, los metales preciosos, las mercancías, los objetos y efectos de toda clase que se transporten por el canal, estarán exentos también de todo derecho nacional, municipal, de tránsito y otros. La misma exención se extiende a todos los objetos y mercancías que se queden en depósito, según las condiciones que se estipulen con la Compañía, en los puertos, almacenes y escalas que les pertenezcan para el comercio interior y exterior.

Artículo 12º—Los buques que quieran transitar por el canal, deberán presentar en el puerto de la extremidad donde lleguen su patente respectiva de navegación y los otros papeles del mar prescritos por las leyes y los tratados públicos para que un buque pueda navegar, libremente. Los buques que no tengan dichos papeles o que rehusen presentarlos, podrán ser detenidos y se procederá contra ellos conforme a las leyes.

Artículo 13º—El Gobierno permite la inmigración y el libre acceso a los terrenos y talleres de los concesionarios, de todos los empleados y obreros, cualquiera que sea su nacionalidad, contratados para la obra o que vengan a ocuparse en los trabajos del canal, con la condición de que estos empleados u obreros se sometan a las leyes vigentes y a los reglamentos establecidos por la Compañía. El Gobierno les asegura apoyo y protección, y el goce de sus derechos y garantía, conforme a la Constitución y leyes nacionales durante el tiempo que permanezcan en el territorio colombiano.

Artículo 14º—Para indemnizar a los concesionarios de los gastos de construcción, de mantención y explotación que están a su cargo, tendrán ellos, durante todo el tiempo del privilegio, el derecho exclusivo de percibir por el pasaje en el canal y los puertos dependientes de él los derechos de fardo, anclaje, tránsito, navegación, reparación, pilotaje, remolque, halaje, depósito y estación, según las tarifas que ellos establezcan y que podrán modificar en toda época, bajo las siguientes expresas condiciones:

1º—Percibirán estos derechos sin ninguna excepción ni favor sobre todos los buques en condiciones idénticas;

2º—Las tarifas se publicarán cuatro meses antes de que se pongan en vigor, en el "Diario Oficial" del Gobierno, así como en las capitales y principales puertos de comercio de los países interesados;

3º—El derecho principal de navegación que se cobre no excederá la cifra de diez francos por cada metro cúbico resultante de la multiplicación de las dimensiones principales de la parte sumergida del buque transitante (longitud, anchura y calado);

4º—Las dimensiones principales del buque transitante, es decir: la longitud y la anchura máxima exteriores en la flotación, así como el más grande calado de agua, serán las dimensiones métricas inscritas sobre los permisos oficiales de navegación, salvo las modificaciones sobrevénidas en el curso del viaje. Los Capitanes de los buques y los agentes de la Compañía podrán exigir una nueva medida, cuyo medición se ejecutará a expensas del que la solicite;

5º—La misma medida, es decir, el número de metros cúbicos contenidos en el paralelepípedo que circunscribe la parte sumergida del buque, servirá de base para la determinación de los otros derechos accesorios.

6º—El derecho especial de navegación se reducirá en proporción al excedente, cuando los beneficios netos derivados de él pasaren del doce por ciento del capital comprometido en la empresa;

Artículo 15º—Como una compensación de los derechos y exenciones que otorga a los concesionarios por este Contrato, tendrá el Gobierno de la República derecho a una participación igual al cinco por ciento del producto bruto de lo que se recaude por la empresa en virtud de las tarifas que se fijen por la Compañía.

Artículo 16º—Los concesionarios están autorizados para hacer pagar anticipadamente los derechos de cualquiera naturaleza que establezcan. Las nueve décimas partes de estos derechos serán exigibles en oro, y sólo la décima parte restante podrá ser pagada en monedas de plata de veinticinco gramos, a la ley de novecientos milésimos de fino.

Artículo 17º—Los buques que cometan infracciones contra los reglamentos establecidos por la Compañía, quedarán sujetos al pago de la multa que ella fije en sus estatutos y de la cual se darán noticias al público en las mismas épocas en que se publique la tarifa. Si rehusan pagar dicha multa o dar las garantías suficientes, podrán ser detenidos y se procederá contra ellos conforme a las leyes. Igual procedimiento se observará por los daños que hayan ocasionado.

Artículo 18º—Si se juzga económicamente posible la apertura de un canal, quedan autorizados los concesionarios, bajo la inmediata protección del Gobierno colombiano, para formar, en el tiempo convenido, una Compañía anónima universal que se encargue de la ejecución de la obra, tomando para ello todas las disposiciones financieras transitorias que sean convenientes. Teniendo esta empresa un carácter esencialmente internacional y económico, queda entendido que será extraña en absoluto a toda ingerencia política.

La Compañía tomará el nombre de "Compañía Universal del Canal Interoceánico"; su residencia se fijará en Bogotá, Nueva York, Londres o París, a elección de los concesionarios; se podrán establecer sucursales donde sea necesario; sus contratos.

acciones, obligaciones y todos los títulos que le correspondan no podrán ser jamás gravados por el Gobierno colombiano con ningún derecho de registro, de emisión, de timbre ni otro análogo, sobre la venta, transmisión de las acciones y obligaciones, así como sobre los intereses producidos por estos valores.

Artículo 19º—La Compañía queda autorizada para reservar hasta el diez por ciento de las acciones que emita para formar un fondo de acciones beneficiarias en favor de los fundadores y auxiliares de la empresa. De los productos de la empresa, la Compañía tomará en primer lugar lo necesario para cubrir todos los gastos de conservación, explotación y administración, y la cuota que corresponde al Gobierno, así como todas las sumas necesarias para asegurar los intereses y la amortización de las obligaciones, y, si hay lugar, a los intereses fijos de las acciones; lo que reste formará el beneficio neto, sobre el cual un ochenta por ciento a lo menos, será dividido entre los accionistas.

Artículo 20º—El Gobierno colombiano podrá nombrar un Delegado especial en el Consejo de Administración de la Compañía concesionaria, siempre que lo juzque útil. Este Delegado gozará de las ventajas que se concedan a los otros administradores por los estatutos de la Compañía.

Los concesionarios se obligan a nombrar en Bogotá, cerca del Gobierno nacional, un Agente debidamente autorizado para resolver las dudas y presentar las demandas a que pueda dar lugar este Contrato. Recíprocamente y en el mismo sentido, el Gobierno nombrará un Agente residente en el establecimiento principal de la Compañía, sobre el Canal. En todo caso, las dificultades que se susciten entre las partes contratantes serán sometidas a la decisión de un Tribunal de árbitros compuesto de cuatro individuos, dos de ellos escogidos por el Poder Ejecutivo entre los miembros de la Corte Suprema Federal, y los otros dos nombrados por la Compañía. En caso de empate entre los votos de este Tribunal, los susodichos árbitros nombrarán un quinto. Los fallos que se pronuncien por éste serán definitivos.

Artículo 21º—Los concesionarios o quien en lo futuro les suceda en sus derechos, podrán transmitirlos a otros capitalistas ó sociedades financieras, pero les es absolutamente prohibido cederlos ó hipotecarlos por ningún título a ninguna Nación ó Gobierno extranjero.

Artículo 22º—Los concesionarios ó quien los represente perderán los derechos que adquieren, en los casos siguientes:

1º—Si no depositaren en los términos estipulados la cantidad que como fianza debe asegurar la ejecución de la obra;

2º—Si en el primer año de los doce concedidos para la construcción del canal, no se comienzan los trabajos. En este caso la Compañía perderá la suma depositada como garantía, la cual quedará a beneficio de la República;

3º—Si al término del segundo plazo fijado por el parágrafo 5º del Artículo 1º el canal no es transitable;

4º—Si faltan a las prescripciones del Artículo 21º

5º—Si el servicio del canal se interrumpe por más de seis meses, sin el caso de fuerza mayor.

En los casos 2º, 3º, 4º y 5º corresponde a la Corte Suprema Federal decidir si el privilegio ha caducado ó no.

Artículo 23º—En todos los casos de declaratoria de caducidad, las tierras baldías de que hablan las disposiciones 7º y 8º del Artículo 1º y las que no estuviere enajenadas de las concedidas por el Artículo 4º, volverán al dominio de la República, en el estado en que se encuentren y sin indemnización alguna, así como los edificios, materiales, obras y mejoras que en el canal y sus anexidades tuvieron los concesionarios. Estos conservarán únicamente sus capitales, navíos, provisiones y, en general; todos los objetos muebles.

Artículo 24º—Cinco años antes de cumplirse los noventa y nueve años del privilegio, el Poder Ejecutivo nacional nombrará una Comisión con el encargo de examinar el estado del canal y sus anexidades y extender de esto, con consentimiento de la Compañía ó de sus agentes en el Istmo, una Acta ó diligencia en que se describa, punto por punto, aquel estado y se consignent los reparos que tengan lugar. Esta Acta ó diligencia servirá para establecer en qué estado habrán de ser entregados al Gobierno nacional el canal y sus anexidades el día en que termine el privilegio ahora concedido.

Artículo 25º—La empresa del canal es reputada de utilidad pública.

Artículo 26º—Este Contrato, que viene a sustituir las disposiciones de la Ley 33 de 26 de mayo de 1876, y las cláusulas del Contrato celebrado el 28 de mayo del mismo año, será sometido a la aprobación del Presidente de la Unión y a la definitiva del Congreso nacional para los efectos constitucionales.

En fe de lo cual firman el presente en Bogotá, a 20 de Marzo de 1878.

(Ido.) Eustorgio Salgar.

(Ido.) Lucién N. B. Wyse.

Bogotá, 23 de Marzo de 1878.

Aprobado.

El Presidente de la Unión.

(Ido.) AQUILEO PARRA.

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores.

(Ido.) Eustorgio Salgar.

DECRETA:

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

Artículo 1º—Con la adición del siguiente párrafo: "Queda sin embargo, estipulado y convenido que si antes de la consignación de la fianza determinada en el Artículo 2º recibiere el Gobierno colombiano alguna propuesta formal y suficientemente garantizada, a juicio del mismo Gobierno, de construir el canal en menor tiempo y en condiciones más ventajosas para los Estados Unidos de Colombia, dicha propuesta se pondrá en concimiento de los concesionarios, ó de quienes sus derechos representen, a fin de que se subroguen en ella, en cuyo caso serán preferidos; pero si no aceptaren dicha subrogación, el Gobierno colombiano, en el nuevo Contrato que celebre, exigirá, además de la garantía expresada en el Artículo 2º, la suma de trescientos mil pesos en indemnización a los concesionarios".

El Artículo 2º así:

"Artículo 2º—Dentro del término de doce meses contados desde la fecha en que la Comisión Internacional haya presentado los resultados definitivos de los estudios, los concesionarios depositarán en el banco ó bancos de Londres que designe el Poder Ejecutivo Nacional, la suma de seiscientos cincuenta mil francos en moneda metálica, con exclusión de todo papel moneda, como fianza para la ejecución de la obra. El recibo que los mencionados bancos den hará fe del cumplimiento de dicho depósito. Queda entendido que si los concesionarios llegan a perder ese depósito en virtud de lo dispuesto en los puntos 2º y 3º del Artículo 22º del presente Contrato, vendrá la suma referida, con sus intereses, a ser íntegramente de propiedad del Gobierno colombiano. Concluido el canal, dicha suma sin intereses, los cuales en este caso pertenecen al concesionario, quedará a beneficio del Tesoro para los gastos que haya hecho ó haga en la construcción de edificios para el servicio de las oficinas públicas".

El Artículo 3º así:

"Artículo 3º—Si el trazo del canal por construir de un océano a otro pasa al Oeste y al Norte de la línea derecha ideal que junta el Cabo Tiburón a la Punta

Garachiné, los concesionarios deberán entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá ó pagarle una indemnización que se establecerá en los términos previstos por la Ley 46 de 16 de Agosto de 1867 "que aprueba el Contrato celebrado en 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre una construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá".

"En caso de que la Comisión Internacional escoja el Atrato u otro curso de agua ya navegable para una de las entradas del canal, la entrada y salida por esta boca y la navegación fluvial del río, en tanto que no tenga por objeto atravesar el canal, estará abierta al comercio y libre de todo impuesto".

El Artículo 4º así:

"Artículo 4º—Además de las tierras concedidas por los parágrafos 7º y 8º del Artículo 1º se adjudicarán a los concesionarios, como auxilio para la ejecución de la obra y no de otro modo, quinientas mil hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener, en los lugares que la Compañía elija. Esta adjudicación será hecha directamente por el Poder Ejecutivo Nacional. Las tierras baldías situadas sobre las costas marítimas, a orillas del canal o de los ríos, se dividirán en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, formando superficie de mil a dos mil hectáreas. La medida catastral se hará a costa de los concesionarios y con intervención de comisionados del Gobierno. Las tierras baldías así concedidas, con las minas que contengan, serán adjudicadas a los concesionarios a medida que se ejecuten los trabajos de construcción del canal, y de acuerdo con las reglas que dicte el Poder Ejecutivo.

"En una Zona de dos miriámetros a cada lado del canal, y durante cinco años contados desde que se terminen los trabajos, el Gobierno no podrá conceder otras tierras más allá de los dichos lotes hasta que la Compañía haya pedido la totalidad de las que se le otorgan por este artículo".

El Artículo 5º así:

"Artículo 5º—El Gobierno de la República declara neutrales, para todo tiempo, los puertos de uno y otro extremo del canal, y las aguas de éste, de uno a otro mar; y en consecuencia, en caso de guerra entre otras naciones, el tránsito del canal no se interrumpirá por tal motivo, y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos, y transitar por el canal, sin ser molestados ni detenidos. En general, cualquier buque podrá transitar libremente sin ninguna distinción, exclusión o preferencia de nacionalidades o personas, mediante el pago de los derechos y la observancia de los reglamentos establecidos por la Compañía concesionaria para el uso de dicho canal y sus dependencias. Exceptúanse las tropas extranjeras que no podrán pasar sin permiso del Congreso, y las naves de las naciones que estando en guerra con los Estados Unidos de Colombia, no hayan adquirido el derecho de transitar por el canal en todo tiempo, por tratados públicos en los cuales se garantice la soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá y el territorio en donde se excave el canal, y se garantice también la inmunidad y neutralidad del mismo canal, sus puertos, bahías y dependencias, y del mar adyacente".

El Artículo 6º así:

"Artículo 6º—Los Estados Unidos de Colombia se reservan el derecho de pasar por el canal sus buques, tropas y municiones de guerra, en todo tiempo y sin pagar derecho alguno. El paso del canal queda rigurosamente cerrado a los buques de guerra de las naciones que estén en guerra con otra u otras, y que por tratados públicos, ajustados con el Gobierno colombiano, no hayan adquirido el derecho de transitar por el canal en todo tiempo".

El Artículo 8º así:

pú
de
tac

ñic
la

tro
tac

el
y
cho
do:

qu

re
cu
tra
tan
Go
cor
en

nal
los

truc
ran
por
anc
de
epc

buq

en
los

diez
nes
calc

la
agu
veg
nes
da,

LOT

"Artículo 8º—El Poder Ejecutivo, en guarda de los intereses fiscales de la República, dictará los reglamentos convenientes para impedir el contrabando, y podrá destinar por cuenta de ella el número de hombres que crea necesario para la prestación de este servicio.

"De los empleados indispensables para ello, diez serán pagados por la Compañía, y sus sueldos no excederán a los que disfrutan los de la misma categoría en la Aduana de Barranquilla.

"La Compañía transportará gratuitamente, por el canal o por el camino de hierro auxiliar, los hombres destinados al servicio de la Nación, al servicio del Estado por cuyo territorio pase el canal o el camino, o al servicio de la policía, con el objeto de atender a la seguridad exterior o a la conservación del orden público; y también transportará gratuitamente los equipajes de tales hombres, sus pertrechos, armamentos y vestuario que necesiten para el servicio a que estén destinados.

"Será igualmente de cargo de la Compañía la manutención de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico".

El Artículo 13º así:

"Artículo 13º—El Gobierno permite la inmigración y el libre acceso a los terrenos y talleres de los concesionarios, de todos los empleados y obreros, cualquiera que sea su nacionalidad, contratados para la obra o que vengan a ocuparse en los trabajos del canal, con la condición de que esos empleados u obreros se sometan a las leyes vigentes y a los reglamentos establecidos por la Compañía. El Gobierno les asegura apoyo y protección y el goce de sus derechos y garantías conforme a la Constitución y leyes nacionales, durante el tiempo que permanezcan en el territorio colombiano.

"Los peones, operarios y trabajadores nacionales empleados en la obra del canal, estarán exentos de toda requisición y servicio militar, tanto nacional como de los Estados.

El Artículo 14º así:

"Artículo 14º—Para indemnizar a los concesionarios de los gastos de construcción, de mantención y explotación que están a su cargo, tendrán ellos, durante todo el tiempo del privilegio, el derecho exclusivo de establecer y percibir, por el pasaje en el canal y los puertos dependientes de él, los derechos de fero, anclaje, tránsito, navegación, reparación, pilotaje, remolque, halaje, de depósito y de estación según las tarifas que ellos establezcan, y que podrán modificar en toda época bajo las siguientes expresas condiciones:

"1º—Percibirán estos derechos sin ninguna excepción ni favor sobre todos los buques en condiciones idénticas;

"2º—Las tarifas se publicarán cuatro meses antes de que se pongan en vigor, en el "Diario Oficial" del Gobierno, así como en las capitales y principales puertos de comercio de los países interesados;

"3º—El derecho principal de navegación que se cobre, no excederá la cifra de diez francos por cada metro cúbico resultante de la multiplicación de las dimensiones principales de la parte sumergida del buque transitante (longitud, anchura y calado);

"4º—Las dimensiones principales del buque transitante, es decir, la longitud y la anchura máximas exteriores en la flotación, así como el más grande calado de agua, serán las dimensiones métricas inscritas sobre los permisos oficiales de navegación, salvo las modificaciones sobrevinidas en el curso del viaje. Los Capitanes de los buques y los agentes de la Compañía podrán exigir una nueva medida, cuya operación se ejecutará a expensas del que la solicite; y

"5º.—La misma medida, es decir, el número de metros cúbicos contenidos en el paralelepípedo que circunscribe la parte sumergida del buque servirá de base para la determinación de los otros derechos accesorios.

El Artículo 15º así:

"Artículo 15º.—Como una compensación de los derechos y exenciones que se otorgan a los concesionarios por este Contrato, tendrá el Gobierno de la República derecho a una participación igual al cinco por ciento de todo lo que se recaude por la empresa, en virtud de los derechos que se establezcan de conformidad con el Artículo 14º durante los veinticinco primeros años de abierto el canal al servicio público.

"Del vigésimo sexto año en adelante hasta el quincuagésimo inclusive, tendrá derecho a una participación del seis por ciento; del quincuagésimo primero al septuagésimo quinto, siete por ciento, y del septuagésimo sexto hasta la terminación del privilegio, el ocho por ciento. Es entendido que estas cuotas se tomarán, como se ha dicho, del producto bruto de todas las entradas, sin deducción de ninguna clase ni por gastos, ni por intereses de acciones, ni de empréstitos o deudas que graven la empresa. El Gobierno de la República tendrá derecho a nombrar un Comisionado o Agente que intervenga en la recaudación y examine esta cuenta, y la distribución o pago de las cuotas que corresponden al Gobierno se hará por semestres vencidos. El producto del cinco, seis, siete y ocho por ciento se distribuirá así:

"Cuatro quintas partes de él serán para el Gobierno de la República, y la quinta parte restante será para el Gobierno del Estado por cuyo territorio pase el canal.

"La Compañía empresaria garantiza al Gobierno de Colombia que la participación de éste no será menor, en ningún caso, de la suma de doscientos cincuenta mil pesos anuales, que es la misma que él percibe por participación en los productos del Ferrocarril de Panamá; de manera que si en algún año el cinco por ciento de participación no alcanzare a dicha suma, ésta se completará de los fondos comunes de la Compañía".

El Artículo 20º así:

"Artículo 20º.—El Gobierno Colombiano podrá nombrar un Delegado especial en el Consejo de Administración de la Compañía concesionaria, siempre que lo juzgue útil. Este Delegado gozará de las ventajas que se concedan a los otros administradores por los Estatutos de la Compañía.

"Los concesionarios se obligan a nombrar en la capital de la Unión cerca del Gobierno Nacional, un Agente debidamente autorizado para resolver las dudas y presentar las demandas a que pueda dar lugar este Contrato. Recíprocamente y en el mismo sentido, el Gobierno nombrará un Agente residente en el establecimiento principal de la Compañía, situado en la línea del canal. Y conforme a la Constitución nacional las dificultades que se susciten entre las partes contratantes serán sometidas a la decisión de la Corte Suprema Federal".

El Artículo 22 así:

"Artículo 22º.—Los concesionarios o quien los represente, perderán los derechos que adquirieran, en los casos siguientes:

"1º.—Si no depositaren en los términos estipulados la cantidad que como fianza debe asegurar la ejecución de la obra;

"2º.—Si en el primer año de los doce concedidos para la construcción del canal no se comienzan los trabajos. En este caso la Compañía perderá la suma depositada como fianza, con los intereses que haya devengado, la cual quedará a beneficio de la República;

"3º.—Si en el término del segundo plazo fijado por el párrafo 5º del Artículo 1º el canal no es transitable. En este caso también perderá la Compañía la suma depositada como fianza, la cual, con los intereses devengados, quedará a beneficio de la República;

"4º—Si faltan a las prescripciones del Artículo 21; y

"5º—Si el servicio del canal se interrumpe por más de seis meses, sin el caso de fuerza mayor.

"En los casos 2º, 3º, 4º y 5º, corresponde a la Corte Suprema Federal decidir si el privilegio ha caducado o nó".

El Artículo 23 así:

"Artículo 23º—En todos los casos de declaratoria de caducidad, las tierras baldías de que hablan las cláusulas 7º y 8º del Artículo 1º, y las que no estuvieren pobladas y colonizadas de las concedidas por el Artículo 4º, volverán al dominio de la República en el estado en que se encuentren y sin indemnización alguna, así como los edificios, materiales, obras y mejoras que en el canal y sus anexidades tuvieren los concesionarios. Estos conservarán únicamente sus capitales, navíos, provisiones y en general todos los objetos muebles".

Dada en Bogotá, a diez y siete de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

(Ido.) Ramón Gómez.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

(Ido.) Belisario Esponda.

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

(Ido.) Julio E. Pérez.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

(Ido.) Enrique Gaona.

Bogotá, diez y ocho de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho.
Publíquese y ejecútese.

El Presidente de la Unión.

(L.S.) Julián TRUJILLO.

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores,

(Ido.) Francisco J. Zaldúa.

BIBLIOGRAFIA:

LEY COLOMBIANA de 18 de mayo de 1878 (Número 28).

ANTONIO JOSE URIBE: "Anales diplomáticos y consulares de Colombia". — Bogotá, 1900, Tomo I, Documentos, pgs. VII-XV.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". — Panamá, 1953, pgs. XI-XXI.

DIOGENES A. AROSEMENA G: "Historia documental del Canal de Panamá". — Panamá, 1962, pgs. 71-92.