

DOCUMENTO NUMERO 17.

NOTA Nº 59, Nº 25 de 5 de abril de 1893, al Excmo Señor Minsitro de Estado, el Ministro Residente de S.M. Nueva Prórroga al Contrato de construcción del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2339. Años 1893-1894.

DOCUMENTO NUMERO 18.

De fecha 31 de octubre de 1894 sobre la muerte de españoles en las obras de la construcción del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-
1911.

acusado recibo, 24 Nov 94 N.º 11
 dado traslado y comunicaciones acuse
 en Oropesa 10.º 1. 24 Nov 94, Laga

379

Don N.º 18

Al Sr. D. ...

En mi ...

N.º 1, Sección 9.ª, de 11 de ...
 al Ministerio de Estado que ...
 noticias de ...
 del Canal de Panamá de lo más
 tardar en el mes de Septiembre. Re-
 bido a dificultades propias de em-
 presas de tanta importancia, los tra-
 bajos no se resumieron en el men-
 cionado mes, pero sí tuvieron lu-
 gar en el actual, según he podi-
 do observar y según el aviso ofi-
 cial que la misma Compañía ha
 dado al Gobierno de Colombia. Le-
 cia además que suponía aflicción
 muchísimas espumas ...
 las ... las posesiones ...

debido a la forma de la enfermedad que disfrutó la enfermedad en efecto en su superficie de la enfermedad en triste realidad, para se en con el mi despacho diariamente en demandas de hospital y de medicinas de todo género, complicadas en este país á causa de las noticias que abultadas han circula do en los lugares donde esta en de velos se hallaba establecido ó en filando de algún modo.

En virtud, pues, de la situación especial de este país ora por ser un verdadero puente universal ora por la reanudación de los trabajos en el proyectado Canal, creo de mi deber informar á V.S. para interesar á la nación y para mejorar ó aliviar con alguna institución de los españoles severos que sería un gran servicio.

y económico que el gobierno del
 estado del Norte Americano, y los
 de Francia contribuyese al sosteni-
 miento del Hospital de los niños,
 establecimiento que se ha prestado
 á las subditas españolas innume-
 rosos beneficios.

La Circular N.º 8, de 27 de Junio
 de 1842, faculta en ciertas casos de
 socorro á los subditos, y esos casos
 en esta ciudad son muy frecuentes
 y lo serán más cada día; de ma-
 nera, pues, que contribuyendo con
 una cuota fija mensual que
 no baje de doscientos ... cuenta
 perseguidos se obtiene el derecho de
pedir hospital, que es en casi
todos los casos.

Las naciones arriba citadas con-
 tribuyen, desde hace más de diez
 años con diez pesas oro cada
 una mensualmente.

Como Vicecónsul Honorario que
 soy no debo dirigirme en este caso
 y demás, análogos al Ministerio, así
 que considero que V.S. procurará in-
 teresar al Gobierno en el sentido de
 que se dicte a la mayor brevedad
 posible alguna disposición ten-
 iente a ver por la suerte de los em-
 patriotas que deseados de mejorar la
 fortuna emigran a donde quiera
 aun a riesgo de perderse en la lu-
 cha por la vida.

Dios guarde a V.S. muchos.
 Buenos Aires, 2 de Octubre de 1894.

El Vicecónsul de España,

L. A. Fermandy



Señor Ministro de A.

DOCUMENTO NUMERO 19.

NOTA Nº 81 de 24 de noviembre de 1894, al Excmo Señor Ministro de Estado, el Minsitro Residente, trata sobre socorros a Españoles en Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-1911.

Doc. No. 19

314 Buenos Los muy respetuosos
después la honra de trasladarse a contin-
ción el oficio que me dirige el Sr. D.
Poncil de la nación en Panamá
sobre cuyo contenido me permito
hacer la superior atención debida.
(Copia íntegra de Papeles de 1807 de 21
de Octubre de 1807).

[illegible]

See p. 10

[illegible]

DOCUMENTO NUMERO 20.

NOTA N° 80 Registrada 6 de abril de 1897, en que informa que la empresa del Canal sin ninguna otra prórroga lleva súbditos españoles a Panamá para realizar trabajos.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2339 IIA.
Años 1898-1899.

Registrada

n° 80

Al Consúl en Panamá

Exacto

Bogotá bde Abril de 1897

1 de su oficio n° 12

Señor Consúl

diciendo que no tiene

noticia de que ninguna

empresa de propaganda

vaya obreros españoles.

Panamá

En fecha de hoy recibí y me enteré con

interés y satisfacción de su oficio n° 12 de fecha

7 de marzo ppdo en el que me confirma su

cablegrama del día 5 del mismo mes y me

participa que no tiene noticia de que la

Compañía del Canal ni ninguna otra se

proponga llevar súbditos españoles a

Panamá para realizar sus trabajos

DOCUMENTO NUMERO 21.

Política Colombia N° 17, de 17 de enero de 1899, al Excmo. Señor Ministro de Estado, el Encargado de Negocios de España remite un estudio comparativo entre los Canales de Panamá y Nicaragua.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2338 IIA.
Años 1892-1893.

20

387

18

Bogotá, 17 de Enero de 1899

N.º 17
Policia de
America



E=61

Al Excmo. Señor Ministro del Interior

Es

Es

Es

El Encargado de Negocios de España
Resmite con estudios comparativos
entre los canales de Tansa
y Miareguá.

J.

Doc N.º 21

nación de España

Colombia

Vice de
mes

Excmo. Señor

Muy Señor mío: En adición a mi Despa-
cho núm.º 7 de 2 del actual, por el que fue
reconocimiento de l.º. el giro que fueren
llevaba la cuestión de los canales de Pana-
ma y Nicaragua, tengo la honra de elevar
a v.º. de l.º. el estudio comparativo
publicado en un periódico de la capital
y que viene a confirmar la decisión,
permitiéndome hacer en el citulo de
presto al mayor número de artículos
que para su construcción opere el
canal de Nicaragua y que por
tanto, el supuesto de que los Estados Unidos
sean los que se encarguen de Panamá

grande construción de maderas.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Lima, 17 de Enero de 1899.

Excmo. Sr. Ministro

de Fomento y Obras Públicas.

En atención a lo que me ha sido comunicada.

Queda acordado,

Excmo. Sr. Ministro de Estado.

Los dos Canales

Comparaciones justas

El General Henry L. Abbot, del Cuerpo de Ingenieros del ejército de los Estados Unidos é individuo que fue de la Comisión Técnica Internacional empleada por la nueva Compañía del Canal de Panamá, establece en *The Forum*, de Noviembre último, las siguientes comparaciones entre los proyectos panameño y nicaragüense:

NICARAGUA	PANAMÁ
Deben crearse dos bahías: una de ellas, la de Greytown, ofrece dificultades naturales insólitas.	Tiene en la actualidad dos buenas bahías.
Un largo y difícil ferrocarril debe construirse, y el General Hains considera que debe extenderse por toda la línea, excepto la primera parte de los lagos, á una distancia de 120 millas.	Un buen ferrocarril cruza actualmente por toda la vía.
Prácticamente nada hay en vía de construcción, y muchos de los elementos esenciales son inciertos.	Las obras de actualidad avanzan bien (habiéndose completado cerca de dos quintas partes de todas las proyectadas) y las dificultades que existen son puntualmente conocidas.
Uno ó dos diques ó represas se proyectaron sin prever que no hayan sido tentes en trabajos justificados por contes de canalización; y petentes ingenieros muchos terraplenes prácticos, serán elementos permanentes de peligro.	No hay construcciones proyectadas que no hayan sido tentes en trabajos justificados por contes de canalización; y petentes ingenieros muchos terraplenes prácticos, serán elementos permanentes de peligro.
La mayor dificultad para las obras, según observaciones hechas por la Compañía, consiste en que la lluvia anual se aproxima á 22 pulgadas (sólo el 50 por ó sea aproximadamente cerca de tres veces más de lo que llueve en la costa del Pacífico.	Exceptuando las obras de Dohío, no hay dificultad en las excavaciones y construcciones, aun cuando la lluvia anual se aproxima á 22 pulgadas (sólo el 50 por ó sea aproximadamente cerca de tres veces más de lo que llueve en la costa del Pacífico).
La línea toca los límites de Costa Rica y Nicaragua, en donde ya existen rivalidades locales que pueden perjudicar los intereses del Canal.	Toda la línea pertenece á Colombia, cuyos intereses todos serán beneficiados con el Canal.
La distancia que deberá alumbrarse y vigilarse, cuando el Canal esté concluido, será de 176 millas, casi cuatro veces mayor que la de Panamá.	Cuando el Canal esté completo, estará alumbrado y vigilado en una extensión cluido, será de 176 millas, casi cuatro veces mayor que la de Panamá.
Hay volcanes próximos á la ruta: uno, 200 millas no hay el Omotepe, sobre en esta ruta volcánica isla en el lago en actividad, y de Nicaragua; y por consiguiente, no otro, el Onose, sólo hay miedo á los temblidos 40 millas de blores de tierra.	Dentro un radio de 200 millas no hay el Omotepe, sobre en esta ruta volcánica isla en el lago en actividad, y de Nicaragua; y por consiguiente, no otro, el Onose, sólo hay miedo á los temblidos 40 millas de blores de tierra.

temblor de tierra del 29 de Abril de 1898, en León, destruyó muchos edificios.

El costo calculado por la Comisión del Gobierno, y que asimismo, es de cerca de reconoce insuficiente, es de cerca de \$ 133.000.000.

La concesión de Costa Rica y Nicaragua, sobre la ruta, sobre las cuales está basada la Empresa, expira el próximo año, y ha declarado por Nicaragua nula y sin ningún valor.

Pero suponiendo que los dos Canales sean construídos y abiertos á la navegación, vamos á comparar las dos vías, para considerar cuál de ellas sería indudablemente la escogida por los buques que cruzasen el Istmo. Es un testimonio que descubrirá los méritos relativos de cada una:

NICARAGUA	PANAMÁ
Es de ponerse en duda el fácil acceso á sus dos puertos, especialmente al del Atlántico.	Sus dos puertos son muy buenos y de fácil acceso.
Largo de la ruta, 176 millas; duración del tránsito, no menos de 44 horas.	Largo de la ruta, 46 millas; duración del tránsito, 14 horas.
Nivel superior, 110 pies.	El nivel superior probable es de 103 pies, quizás únicamente de 66 pies.
Compuertas simples, que por consiguiente necesitan cámaras adicionales, de 650 por 80 pies.	Dobles compuertas para abrir el Canal, una con capacidad de 738 por 82 pies, con esclusas intermedias.
Muy áspera curvatura.	Curvatura suave, corto radio, 8,200 pies.
El radio más corto, en el Canal, propia mente dicho, 4,000 pies. Por 68 millas se pasa la ruta por el río San Juan, de donde para ganar 37 millas es preciso atravesar 70 millas, pérdida de 43 por 100.	De las 46 millas, 26 van en línea recta y 15 tienen un radio igual á un espacio de 9,850 pies.
Vientos muy fuertes y poderosas corrientes en los ríos.	No hay vientos tempestuosos ni corrientes en los ríos en tiempos de lluvia.
Creemos que con esto análisis poen será la diferencia en las opiniones respecto á cuál ruta es la mejor. Tal vez algunos entusiastas dirán: "el Canal por Nicaragua puede ser más barato, puede presentar más dificultades naturales, puede exigir más tiempo en su construcción, y su beneficio por el concepto de tránsito serán menores, pero tendremos un Canal americano, hecho con nuestro dinero y sujeto á nuestro predominio."	

DOCUMENTO NUMERO 22.

NOTA Nº 21, Copia Nº 1, de 3 de enero de 1889, República de Colombia. Gobernación del Departamento de Panamá, Secretaría General, Despacho de Gobierno, Rama de Orden Público. Ced. nº 1. Panamá 2 de enero de 1889. Sr. Cónsul del Reino de España, Circular con motivo de los sucesos que pueden surgir al suspender los trabajos del Canal, para reembarcar a sus respectivos connacionales.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2338 IIA. Años 1892-1893.

Arjé al de mayo 3 de 1889

394
Dre No. 22

Copia
m. 1.

República de Colombia
Gobernación del Departamento
de Panamá — Secretaría General.
— Despacho de Gobierno.
— Pliego de Orden Público = to. nú-
mero 1º = Panamá 2 de Mayo
de 1889 — Sr. Cons. J. del Mier
de España — Pte. —

Señor: — He recibido orden de
V. E. el gobernador, para dirigir
a U. d. la presente circular, a
fin de conocer con toda propien-
dad el procedimiento que U. d.
adoptará en los sucesos que pue-
dan surgir al suspender los
trabajos del canal, dejen o sin
organización consilio. número
de jornaleros, que en la mayor
parte derivan de subsistencia
del trabajo de canal. = El Exor

El Gobierno tiene el ineludible deber de
 mantener la paz y el orden, y para
 cumplir los elementos necesarios, debe
 desear de evitar medidas sumarias,
 no omitirá esfuerzo alguno que
 permita una solución decorosa
 y pacífica. — Piensa S. G.
al Gobernador, que un acuerdo
entre los Consules con el Gobierno
Nacional, para recomendar a sus
respectivas corporaciones, parezca
medida más conveniente que
podría adoptarse, y que es
de suponerse que el no tenga
instrucciones para ello, sería
de desearse que satisficando su
Gobierno de la emergencia que
se sospecha, pida del orden
precisas para coadyuvar a la
solución indicada. — Des
manifestar a el — S. G.
S. G. el Gobernador al Gobierno

Seccional cumplirá con los deberes y mantendrá la paz y el orden en el territorio istmeño, por dolores que sean las medidas que se vea obligado a adoptar, protestando desde ahora de toda responsabilidad que pudiera exigirse por los resultados de las medidas que se adopten = Girase el presente recibo de la presente, y aceptar sus contenidos de aprecio con que tengo el honor de subscribirme de Ud. =
 Muy atte. S. S. = firmado =
 Juan de Febrega, hijo.

De... (B)

DOCUMENTO NUMERO 23.

Política Colombia Nº 2, Bogotá 11 de enero de 1889, al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente de S.M. Este gobierno y la crisis de la Compañía del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número 2345 IIA.
Años 1899-1903.

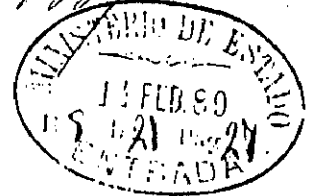
398

- 8 -

P. Q. Bogotá 11 de marzo 1889

Política

9



A. Su Excelencia Ministro de Estado

A. Ministro Residente en M.

Este Gobierno y la crisis de
la Compañía del Canal
de Panamá.

16-2-89

Interado



Doc N. 23

2
Pública

Quinto Leído

May Leído Nuevo:

✓ V. E. habrán tenido amplios y pronto recu-
tidos de información sobre la gran crisis
por que ha pasado la Comp.^a minera de
el Canal de Panamá, crisis que se acentuó
desde mediados de Diciembre y cuyos ras-
gos más detallados, apenas empiezan a
llegar ahora a esta Capital por los periódicos
de Panamá. Sería pues, completamente ino-
portuno que molestara a V. E. con referencia
a lo ocurrido en París y a las diversas actitudes
en que se han colocado Mr. de Lurdey, el
gobierno francés, la alta Banca y los
Discontentos.

El gobierno de París ha mantenido el ave-
riguado activa correspondencia telefóni-
ca con su Representante en esta Capital

con el objeto de comunicar sus deseos y proyectos al de Colombia y obtener su cooperación, en lo que como Cacerano del Límite y parte interesada en la concesión le concierne.

El Sr. Cacerano, sin duda con anticipación confirmada por este Gobierno que, según me lo declaró el Ministro de Relaciones Exteriores, el gobierno colombiano, donó cuanto apoyo pudiese de cutio de los medios legales a la actual Compañía del Canal, a la cual profesa toda simpatía o a toda combinación que se lleve a cabo de acuerdo con ella. Por otra parte, el Sr. Nieto me avisó que, aun cuando el gobierno consideraba suficiente para toda emergencia la fuerza marcial que mantiene en el Límite, había, sin embargo, creído prudente apresurarse a enviar algún refuerzo, que llegó con toda oportunidad, en previsión de cualquiera eventualidad a que hubiese podido dar lugar la suspensión de trabajos o la agitación provocada por la simple incertidumbre. De esta manera, el gobierno de hallaba

más seguro de atender, por sí mismo a
Cualquier exigencia y evitaba todo pretexto
para una intervención norteamericana,
o aún para que Francia tuviera que
preocuparse de la protección de sus
valiosos intereses en el Sinaí.

Dios guarde a V. E. mila

Buena 11 de Enero 1889

Muy Señor

B. L. M. de J. E.

En más atento servicio

Francisco de C. Calles

Muy Señor

Ministro de Estado.

DOCUMENTO NUMERO 24.

NOTA Nº 18, Colombia, Bogotá, 25 de enero de 1889, Excmo. Señor Ministro de Estado, se informa cómo fue sometida a estudio del Congreso la prórroga solicitada por la Compañía francesa del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Legajo número 2330 IIA. Años 1892-1893.

Самое

Segun informes que he podido obtener, desde Lima, este Sr. Ministro de Hacienda de la Rep. Peruana, una Resolución por la que ordena se haga un estudio de Representante de la Comp. del C. de Lima más que el Gobierno se halla dispuesto a conceder la franquicia solicitada, para lo cual ha resuelto nombrar un Comisionado especial que sea con la Comp. en el lugar de su domicilio para averiguar las condiciones en que sea o no concedida dicha franquicia.

DOCUMENTO NUMERO 25.

Política de Bogotá, de 15 de marzo de 1899, al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España, agente especial para la concesión de prórroga a la Empresa del Canal de Panamá.

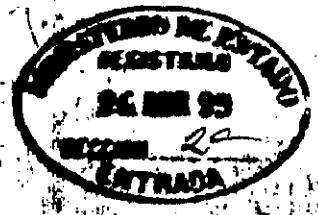
Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Legajo número 2345 IIA. Años 1899-1903

-22-

Nº 30
Política de
América

405 - 201
1911

E=105



Al Excmo. Sr. Ministro de Estado

El Encargado de Negocios España
Agente y jefe de la misión de com-
ercio de Franco en la Embajada
del General de Franco

Doc No. 25

Excmo. Señor

Muy Señor mío: En adición a mi
disposición número 18, de 25 de E. propi-
amente pasada, en que se comunicó a E.
de que este Gobierno había accedido
a la propuesta solicitada por la Com-
pañía francesa del Canal de Suez para
continuar los trabajos de este,
teniendo la intención de poner en el supe-
rior conocimiento de E. que dentro
de algunos días saldrá con dirección
a Guayaquil, Estados Unidos y País de
San Pedro de los Andes Esmeraldas, co
mo en el primer viaje de este

las en el último punto citado las condiciones en que se le otorgará dicha próroga.

El Señor Equerra, que ha sido nombrado por Decreto de 15 de Febrero último Agente especial, con categoría de Ministro de primera clase, está afiliado al partido liberal, y se le ha otorgado próroga de Gobierno, atento a los precedentes que se han seguido en los casos de que se trata. Se le ha elegido, puede decirse con la satisfacción de la opinión pública, una estirpe en la que vale la pena de la franquicia.

[Faint, mostly illegible text and a large circular stamp or seal at the bottom of the page.]

408

guarde a V.E. mi afecto. T. de S.

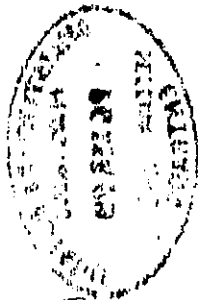
Pogota, 15 de Marzo de 1899.

Excmo. Señor

D. L. M. de V.E.

Su más atento y seguro servidor

Juan Servel



Excmo. Señor Ministro de Estado

DOCUMENTO NUMERO 26.

República de Colombia, Anales del Congreso, serie 4, nº 78, Bogotá, lunes 15 de diciembre de 1890. Senado de la República. Informe de una Comisión sobre un Proyecto de Ley.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Legajo número 2338. Años 1892-1893.

ANALES DEL CONGRESO.

SERIE 4.

Bogotá, lunes 15 de Diciembre de 1890.

NUM. 78.

CONTENIDO.

SENADO DE LA REPUBLICA.

SESIONES EXTRAORDINARIAS.

Informe y proyecto de ley que aprueba un contrato... 417
Informe relativo al proyecto de ley por la cual se autoriza al Gobierno para crear Cámaras de comercio... 419

CAMARA DE REPRESENTANTES.

SESIONES ORDINARIAS.

Informe de la mayoría de la segunda Comisión de cuentas... 419

SENADO DE LA REPUBLICA

INFORME DE UNA COMISION.

Honorables Senadores.

La concesión de una prórroga para la terminación de la apertura del Canal interoceánico por el Istmo de Panamá, sobre lo cual versa el contrato que me habéis pasado en comisión, es un asunto que ha sido tan estudiado y tan debatido por las Cámaras, por la prensa y por el público en general, que ya nada queda por decir respecto á la necesidad y conveniencia de que legisléis sobre este negociado de tan gran trascendencia para el porvenir de la República, tanto por la importancia que la magna obra nos dará en la política y en el comercio universal, como por los pingües beneficios que ella nos producirá durante la explotación del privilegio y la renta permanente que nos asegura para cuando el Canal y sus anexidades vengán á ser propiedad de la Nación.

Por estas consideraciones me limito á proponeros que pongais al debate el proyecto de ley que os acompaño en pliego separado.

Bogotá, Diciembre 11 de 1890.

S. MAC-KAY.

PROYECTO DE LEY

por la cual se aprueba un contrato.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo único. Apruébese en todas sus partes el contrato que reforma el de 23 de Marzo de 1878 para la apertura de un Canal interoceánico á través del territorio colombiano, celebrado entre S. S. el Ministro de Relaciones Exteriores y el Sr. Luciano N. B. Wyse, como apoderado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, contrato que á la letra dice:

"Antonio Rolán, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por el Excmo. Sr. Presidente de la República, por una parte, que en adelante se

llamará "el Gobierno," y Luciano N. B. Wyse, Comandante de Marina, Ingeniero, Concesionario primitivo del Canal interoceánico y apoderado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, según consta del poder otorgado en París con fecha 10 de Mayo de mil ochocientos noventa, por otra parte, que en adelante se llamará "el Concesionario," han convenido en reformar el contrato de 23 de Marzo de 1878, para la apertura de un Canal interoceánico á través del territorio colombiano, aprobado por la ley 28 del mismo año, en los términos y condiciones estipuladas siguientes:

"Art. 1º El Gobierno concede al Liquidador de la Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá una prórroga de diez (10) años dentro de los cuales debe ser terminado y puesto al servicio público el Canal, bajo las siguientes condiciones:

"1º El Concesionario se compromete á traspasar el todo del activo social de la Compañía en liquidación á una nueva Compañía que se encargue de concluir la obra del Canal interoceánico.

"2º La nueva Compañía se organizará definitivamente, con capital suficiente al efecto, y reanudará los trabajos de excavación de una manera seria y permanente, á más tardar el día 28 de Febrero de 1893.

"3º El Concesionario ó quien sus derechos represente suministrará al Gobierno nacional en Panamá, la suma de diez mil pesos (\$ 10,000) mensuales en moneda colombiana de 0,835, para el sostenimiento de doscientos cincuenta hombres que el Gobierno se compromete á destinar, de la guarnición militar del Departamento de Panamá, á la conservación del orden y la seguridad de la línea del Canal, durante los trabajos de excavación, y una vez terminados éstos, á la protección del tránsito interoceánico.

"En el caso de que la Compañía necesite un número mayor de hombres de la fuerza pública, el Gobierno podrá destinarlos al servicio expresado, tomándolos de la guarnición militar del Departamento; pero será también de cargo de la Compañía el gasto que este mayor número de hombres ocasione, en proporción á la base ya establecida.

"La Compañía se obliga á suministrar locales adecuados para el alojamiento de las tropas en aquellos puntos de la línea donde el Gobierno no los tenga de su propiedad.

"Queda en estos términos modificada la parte final del artículo 8º del contrato primitivo de privilegio.

"4º La navegación en los lagos que bagan parte del Canal se permitirá á las embarcaciones menores, de acuerdo con los reglamentos que para este efecto expida la Compañía. Esta no será responsable por los riesgos inherentes á esta navegación.

"La policía interna de los lagos será reglamentada oportunamente por el Gobierno, teniendo en cuenta los intereses generales de la Empresa.

"5º La Compañía se obliga á restablecer el tránsito público por medio de puentes ó barcas, como á su juicio sea más practicable, en la boca del "Río-Grande"; y si por consecuencia del tráfico de buques se dificultare mas tarde el paso por este punto, la Compañía lo res-

establecerá entre Emperador y el Arraiján, á satisfacción del Gobierno.

"Art. 2º Fuera de las tierras baldías concedidas gratuitamente por el contrato de 1878, las expropiaciones de terrenos, edificios y plantaciones que se necesiten para el Canal y sus anexidades, se harán por el Gobierno por cuenta de la Compañía, de conformidad con la condición 9ª del artículo 1º del citado contrato aprobado por la Ley 25 de 1878.

"Dichas expropiaciones se harán con toda la prontitud que permita la legislación del país sobre la materia; y los objetos expropiados se entregarán inmediatamente al Concesionario ó á quien sus derechos represente.

"Art. 3º El Gobierno se encarga también de hacer las gestiones necesarias para que se restituya á la nueva Compañía la posesión completa de los terrenos pertenecientes á la Compañía en liquidación ocupados indebidamente por particulares; y á promover la declaratoria judicial de que no tienen derecho á indemnización alguna los individuos que, sin previo consentimiento, han construido ó sembrado sobre los terrenos comprados por la Compañía del Canal en liquidación para los trabajos de excavación ó instalación, ó para el depósito de tierras y despojos de sus obras.

"Art. 4º En compensación del servicio que el Gobierno consiente en prestar, de acuerdo con los dos artículos que anteceden, el Concesionario ó quien represente sus derechos pagará al Gobierno diez millones de francos (Fs. 10.000.000) en oro y le cederá además gratuitamente cinco millones de francos (Fs. 5.000.000) en diez mil acciones beneficiadas de la nueva Compañía, de á quinientos francos (Fs. 500) cada una, libres de todo gravamen y que ganen el mismo interés de las acciones ordinarias. Las expresadas diez mil acciones quedarán adheridas al talón respectivo, hasta que las acciones ordinarias hayan sido cubiertas íntegramente, pero el Gobierno tendrá derecho de enajenarlas ó gravarlas cuando le convenga, dando aviso á la Compañía.

Parágrafo. Los diez millones de francos á que se refiere este artículo los pagará el Concesionario, ó quien sus derechos represente, en cinco contados iguales con un año de término entre uno y otro; debiéndose pagar el primero tres meses después de que se constituya definitivamente la nueva Compañía de conclusión del Canal, conforme á la condición 2ª del artículo 1º de este contrato. De esta suma se deducirá la de dos millones quinientos mil francos (Fs. 2.500.000) y sus intereses vencidos hasta la fecha de la aprobación del presente contrato que el Gobierno adeuda á la Compañía en liquidación por el empréstito de 1883, haciendo la deducción previamente para fijar la cuantía de los cinco contados de que se ha hablado. Con este pago quedará definitivamente cancelado dicho empréstito.

"Art. 5º El Delegado especial que el Gobierno tiene derecho de nombrar en el Consejo de Administración de la Compañía, conforme al artículo 20 del contrato vigente, tendrá en la nueva Compañía que se organice para la conclusión del Canal, las mismas ventajas y atribuciones que se concedan á los otros Administradores por los Estatutos de la Sociedad; pero ni dicho Delegado ni el Agente oficial del Gobierno residente en el Istmo, podrán hacer publicación alguna sobre los negocios de la Compañía sin autorización expresa del Gobierno.

"Art. 6º Si la nueva Compañía de conclusión del Canal no se organiza ni se reanudan los trabajos de excavación del Canal dentro del plazo fijado en la condición 2ª del artículo 1º, caducará el contrato vigente y entrará la República en posesión y propiedad, sin necesidad de previa decisión judicial y sin indemnización alguna, de

la obra misma del Canal y las anexidades que le correspondan de acuerdo con el artículo 25 del contrato de 1878.

"Parágrafo 1º Es entendido que caducará igualmente el contrato y se cumplirá lo dispuesto en este artículo si en cualquier tiempo antes del 25 de Febrero de 1893, no habiéndose formado la Compañía para la conclusión del Canal, el Representante legal de la Compañía Universal del Canal interoceánico, en liquidación, ó quien represente sus derechos, abandona la conservación de las obras, materiales y edificios que hoy existen en el Istmo pertenecientes á dicha Compañía.

"Parágrafo 2º Se entenderá abandonada la conservación de los objetos expresados en el parágrafo anterior, cuando el Representante legal de la Compañía Universal del Canal interoceánico, en liquidación, ó quien represente sus derechos, retire el cuerpo de empleados que tiene actualmente en el Istmo ó deje de hacer los gastos necesarios para evitar que tales objetos se pierdan ó dañen.

"Parágrafo 3º Es entendido además que los edificios, materiales, obras y mejoras que deben pasar al dominio de la República en los casos previstos en este artículo y conforme al 23 del contrato de 1878, serán inalienables y deberán ser entregados en buen estado, salvo el deterioro por razón del uso, de fuerza mayor ó caso fortuito.

"Art. 7º Cuando la Compañía de conclusión del Canal esté legalmente organizada y haya reanudado los trabajos de conformidad con lo establecido en la condición 2ª del artículo 1º de este contrato, el Gobierno le adjudicará, en el Departamento de Panamá, las doscientas cincuenta mil hectáreas de tierras baldías que por resoluciones ejecutivas se ha declarado que le corresponden, y le entregará los títulos respectivos, siempre que se cumplan por parte de la Compañía las formalidades legales sobre la materia.

"Art. 8º La fianza de seiscientos cincuenta mil francos (Fs. 750.000) otorgada por la Compañía del Canal, de acuerdo con el artículo 2º del contrato vigente, quedará subsistente en seguridad del cumplimiento de las obligaciones provenientes de dicho contrato y de las que contrae el Concesionario en virtud del presente.

"Art. 9º Todos los derechos y obligaciones constituidos por el contrato de 23 de Marzo de 1878 para la apertura de un Canal interoceánico al través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 25 del mismo año, subsistirán en todo su vigor y fuerza, sin más limitaciones ni modificaciones que las estipuladas en el presente contrato.

"Art. 10. El presente contrato necesita para llevarse á efecto, de la aprobación del Excmo. Sr. Presidente de la República y la del del Congreso.

"Hecho en doble ejemplar en Bogotá, á diez de Diciembre de mil ochocientos noventa.

"ANTONIO ROLDÁN.—LUCIANO N. B. WYSE.

"Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, 10 de Diciembre de 1890.

"Aprobado.

"CARLOS HOLQUÍN.

"El Ministro de Relaciones Exteriores,

"ANTONIO ROLDÁN."

Dada etc.

Bogotá, Diciembre 11 de 1890.

Presentado por infrascrito Senador por Panamá en cumplimiento de comisión especial.

S. MAC-KAY.

DOCUMENTO NUMERO 27.

Política de América nº 63, Bogotá, 6 de mayo de 1899. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España, opinión de que la misión del Nuevo Ministro de la Gran Bretaña versa sobre el Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Legajo número 2338. Años 1892-1893.

413
Bogotá, 6 de Mayo de 1899.

N.º 63

Política de América



2.151

Al Excmo. Sr. Ministro de Estado,

Es

Es

Es

El Encargado de Negocios de España

Comisionado para la revisión

del nuevo sistema de

Gran Patacón de

Canal de Panamá.

Mi
Fdo

RECEBIDO
MAYO 12 1899
46-190-2
292

Doc N. 27

Excmo. Señor

Muy Señor mío: Como tuve la honra
de manifestarle V.E. en mi anterior Des-
pacho muión. El honorado nombrado Mi-
nistro Presidente de la Gran Colombia
en Colombia y antes de llegar a esta
ciudad de Santiago de Chile

Cuando ninguno de los señores me per-
mita informar a V.E. acerca de la si-
gnificancia que el mencionado no ha-
miento tenga, creo de mi deber llamar
su superior atención acerca de ciertas
consideraciones a que aquel se presta.

Forzosamente han de ser vagas, pero

que desde hace años Inglaterra tenía
agente de Encargado de Negocios a un
consul check y ahora nombre para reem-
plazarlo a un Ministro Residente.

No creo que baste a explicar esto sa-
tisfactoriamente el deseo del Genl. Villiers
de que su Gobierno le otorgue una licen-
cia para atender al establecimiento de
la salud muy quebrantada de su Señoría,
ni me parece tampoco verosímil que ha-
ya influido en la determinación del Go-
bierno inglés el hecho de que el trabajo que pesa
sobre su Legación en Bogotá desde que
se ha encargado de los intereses italia-
nos, teniendo en cuenta, sobre todo,
quizás no este lejano el día en que se res-
tauraran las relaciones oficiales entre
Italia y Colombia, puesto que el asunto
Cerrito que dio origen al rompimiento
parece encauzado en vías de pacífico arri-

46

Si bien ~~me es en absoluto posible~~
elevant a ~~las~~ categorías afirmaciones por
no serme posible por hoy fundamentar-
las, no creo deber dejar de manifestarle
que corren rumores acerca de la cesión
que está en camino de hacer la nueva
Compañía del Canal de Panamá a una
Compañía americana de sus intereses en
la continuación de trabajos en la comu-
nicación vía marítima.

Considero tan verosímil el rumor, cuya
exactitud es sin duda más fácil de
probar en Europa, y me parece tan lo-
gico relacionarlo con la llegada del
nuevo Jefe de la Legación inglesa en esta
Capital, que no he juzgado debía omitir
elevant a T. E. este informe, aún a riesgo
de que me indujera a error mi natural
de temer ~~temer~~ temer ~~temer~~ temer ~~temer~~ temer
de ~~temer~~ temer ~~temer~~ temer ~~temer~~ temer

Dios

DOCUMENTO NUMERO 28.

Informe que presenta al Excmo. Señor Vicepresidente de la Mayoría de la Comisión nombrada por la Junta que se reunió el 13 de este mes en el Palacio de San Carlos. Bogotá, 20 de febrero de 1902.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Legajo número 2345 IIA. Años 1899-1903.

4/8
Dec N. 28

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

Bogotá, Febrero 20 de 1902.

Excmo. Señor Vicepresidente.

Habiendo iniciado la Compañía del Canal de Panamá una propuesta de ceder al Gobierno de los Estados Unidos de América, el privilegio que le concedió el Gobierno de Colombia para la apertura del Canal y de los derechos y propiedades que tiene en él, proyecto que fue puesto en nuestro conocimiento por el Ministro de Colombia en Washington, acordamos convocar una reunión en el Palacio de San Carlos, que tuvo lugar el día 22 de este mes, con asistencia de varios miembros del Gobierno, de los Magistrados de la Corte Suprema, de los Consejeros de Estado, del Procurador General y de algunos individuos particulares con el fin de discutir los puntos conductores de la negociación, enumerados en la nota del Señor Ministro.

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

Conforme al artículo 21 de la Ley 28 de 1878 le es absolutamente prohibida a la Compañía del Canal Interoceánico ceder o hipotecar la empresa a ninguna Nación o Gobierno extranjero, y en el caso de hacerlo caducará

el contrato por el mismo hecho y el Canal con sus anexidades vuelven al dominio de la República así, mediante esta prohibición la Compañía no puede hacer el trueque sino con el permiso y consentimiento del Gobierno de Colombia.

Ahora bien, conviene a los intereses de nuestro país, a su independencia y soberanía que sea un Gobierno extranjero a quien Colombia confiera el derecho de abrir el Canal?

La vía de Panamá que pone en comunicación los dos Océanos para el comercio del mundo, representa la parte más importante del territorio de Colombia, su gran riqueza y su porvenir; entregarla a un Gobierno extranjero, sustraerla a nuestra jurisdicción, sería un suicidio, una traición a la Patria, la repudiación de la herencia que con su sangre y sus sacrificios nos legaron nuestros padres.

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

Por el artículo 1.º del Contrato de 1878 se ceden gratuitamente a los concesionarios, por el tiempo del privilegio, las tierras baldías necesarias para el trazado del Canal, sus dependencias, estaciones, &c., y una faja de tierras



de docientos metros de anchura sobre cada uno de sus costados, y por el artículo 4º se le ceden o perpetuidad, quinientas mil hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener, debiendo hacerse la adjudicación sobre las que queden en las orillas marítimas o orillas del Canal o de los ríos en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, de modo que la Nación o Gobierno a quien se traspasara la sucesión vendría a ser propietario no solo del Canal sino de quinientas mil hectáreas de tierras baldías, que adjudicadas en Panamá le quedarían en posesión de este Departamento.

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

Puesto un Gobierno extranjero se procura tan considerable del país, surge la duda respecto de la jurisdicción a que la parte enajenada quedaría sometida.

La Europa, agitada por guerras frecuentes, para transigir pretensiones que estas ha establecido el Condominio en determinados países, citamos, entre otros, el que la Bélgica y la Prusia ejercen en el Mosinet, perteneciente a la primera; el protectorado que la Inglaterra, la Alemania y los Estados Unidos tienen sobre las islas Samoa; las delimitaciones de territorios con vasallaje respecto de la Arguinia, y la ceder

a la Inglaterra de la isla de Chique en condiciones semejantes, que el Congreso de Berlín de 1878 determinó y llevó a efecto.

El Condominium con un Gobierno concursionario del Canal sería de parte de Colombia absurdo, pues su derecho no podría ser efectivo sino quedando esa Empresa, como lo está hoy, sometida a nuestras leyes. Por otra parte, una Nación poderosa aduenada de Panamá extendería su influencia irresistible sobre nuestras costas del Atlántico y el Pacífico y de hecho la nacionalidad Colombiana quedaría anulada.

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

El 29 de Octubre de 1888 se firmó en Constantinopla entre la Francia, la Alemania, el Austria-Hungría,

la España, la Gran Bretaña, la Italia, los Suizos Bajos, la Rusia y la Turquía, el Tratado garantizando el libre uso del Canal de Suez en tiempo de paz y en tiempo de guerra, en desarrollo del firmado por S. M. el Sultán, de 22 de Feb. de 1866. Por este Tratado se determina que el pasaje por el Canal marítimo de Suez será libre en todo tiempo para los buques de comercio o de guerra, sin distinción de bandera. Se reconocen así el los derechos de soberanía del Emperador de Turquía y del Khedive de Egipto, a quienes corresponde dictar los reglamentos de Policía y emplear la fuerza pública a efecto de mantener el orden en el Canal y la seguridad del tránsito.

El Egipto, como en otro tiempo de la civilización Oriental, que durante el imperio de los Saracenos produjo las más poderosas monarquías del mundo, es hoy, a causa de su decadencia, considerado como Nación débil, de tal manera que, conforme a las capitulaciones y a los arreglos celebrados con las Potencias europeas, los extranjeros están allí sometidos a una jurisdicción especial, representada por Tribunales mixtos y consules.

Si el Egipto, decimos, no ha cedido sus derechos de soberanía en el Canal de Suez a ningún Gobierno extranjero; ¿Cómo podría Colombia, Nación civilizada, colocarse en una posición inferior a la de los países bárbaros?

La discusión en la Cámara de Diputados de los Estados Unidos de la Ley sobre la apertura del Canal por la vía de Nicaragua y la probable nulación del Tratado Clayton Bulwer, acaso han producido pánicos en los accionistas franceses, induciéndolos a ofrecer su renuncia, no obstante el adelanto notable en que se encuentran los trabajos del Canal.

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

Durante siglos el Canal de Suez se consideró impracticable. Refiere la tradición histórica que en los primeros trabajos, sorprendidos por los Saracenos, perecieron ochenta mil hombres. Sin embargo, apesar de las dificultades, bajo la dirección del gran francés Fernando de Lesseps, fue abierto y terminado.

En 1869, al inaugurarse esta gran obra, Monseñor Paner, en su discurso, se expresaba así: 'A qual

quier lado que se dirijan nuestras miradas, bajo este cielo
lo maravilloso, ante esa concurrencia cosmopolita; Cuán
los motivos de asombro en lo pasado y qué gloriosa espe-
ranza en lo porvenir!

"Se terminó por fin la obra que se creía
imposible."

"He ahí ante nuestros ojos, magnífica
y grandiosa, completamente terminada."

"He ahí las "Voces" de todos los par-
tes del mundo, dispuestas a lanzarse sobre ese suelo abier-
to a la civilización."

"Así como en la cronología de lo pasado
el descubrimiento de América está escrito con caracteres in-
dolebles, la apertura del Canal de Suez ocupará un lugar no
menos glorioso en la cronología de lo porvenir."

Estas hermosas palabras tendrían ocasión
de repetirlas, en breve tiempo, cuando la Francia, arrepentida
de haber, por un momento, renunciado a la gloria de dar su
nombre a la más colosal Empresa del Siglo, se lance con sus
capitales, su energía y su ciencia a realizarla. No renunciemos
tampoco nosotros a este summo beneficio por una suma de
dinero nuestros derechos, nuestra soberanía, y hasta nuestra
independencia.

La Ley 2^a de 1858, declara que en Colom-
bia no es transferible la propiedad sobre los bienes extranje-
ros, y como la obediencia a las leyes es una en, v...

termino a los encargados de ejecutarlas, parece, fuera de duda, que el Gobierno Ejecutivo no puede celebrar contrato alguno ni dar permiso para hacer cesiones o traspasos que comprendan enajenacion de territorio, sin que la ley a que nos referimos haya sido previamente derogada.

El solo privilegio por 99 años e el arrendamiento de la vía por 200, significaria en el fondo la enajenacion completa, porque tratándose de Naciones y de Gobiernos, uno vez creados intereses de gran significacion no los seria tan dignos de ellos, teniendo sobre si la presion de todo un pueblo, que pretende hacerlos efectivos en su provecho.

El Gobierno de la Republica aceptando, en el privilegio concedido a la Compania, la neutralidad y el paso libre por el Canal de los buques de todas las Naciones, este carácter internacional de una obra llamada a servir a la Civilizacion y al Comercio universal, tendria ya convertirse en Empresa exclusiva de un Gobierno que podria establecer, respecto del tránsito, las restricciones que su interés le exigiera, tanto en la paz como en la guerra.

La Europa quedaria excluida de toda

participación en un Canal, únicamente Americano, y los Inter-
lados para establecer relaciones comerciales, por aquella vía se
celebrarían no con nuestras autoridades sino con el Gobierno,
no concesionario, apareciendo Colombia vinculada a un, protec-
torado, no menoscabo de su dignidad y de su importancia po-
lítica ante las Naciones.

¶ Tiene derecho la República a una participa-
ción en el producto bruto del Canal de cinco por ciento en
los primeros veinticinco años de terminada la obra, de seis
por ciento del vigésimo sexto año al quincuagésimo inclusive,
de siete por ciento del quincuagésimo primero al septua-
gésimo quinto, y de ocho por ciento del septuagésimo sexto
hasta la terminación del privilegio. Además, el Gobierno de
Colombia puede establecer una Aduana para cobrar el im-
puesto sobre los objetos que se importen a otros puertos de
la República, y dictar los reglamentos de Policía que juzgue
conducentes.

Si llegaran a suscitarse dificultades entre el
Gobierno y la Compañía, serán sometidas a la decisión de
un Tribunal de árbitros, compuesto de cuatro individuos,
dos de ellos nombrados por el Poder Ejecutivo y otros dos

membres de la Corte Suprema y los otros dos nombrados por la Compañías. En caso de empate en los votos de este Tribunal, los árbitros nombrados en un quinto y los fallos que se pronunciaron por el, serán definitivos.

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

Sería del todo imposible que las estipulaciones del Contrato vigente fueran aceptadas por el Gobierno a quien se traspasara la cesión, se haría necesario un nuevo Contrato, quedando el existente, con las Compañías Francesas, sin efecto alguno.

Por el Tratado de 12 de Diciembre de 1846, celebrado por nuestro Gobierno con el de los Estados Unidos, este garantiza la perfecta neutralidad del Istmo de Panamá, con la mira de que en ningún tiempo, durante la vigencia del Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar, y garantiza asimismo los derechos de soberanía y propiedad que Colombia tiene y posee sobre dicho territorio, en compensación de las franquicias y ventajas comerciales acordadas a los

ciudadanos Americanos. Mas de medio siglo hace que
rige este Tratado, que la Republica, por su parte, no ha
pretendido ni pretende invalidar.

Nuestras relaciones con el Gobierno
Americano han sido de una amistad inalterable y es
de esperarse que ellas continuaran, siempre, como has
la hoy.

En 1860 el Reino de Cordoba
cedio a la Francia las Provincias de Nari y de Saloya,
previo un plebiscito que fue favorable a Francia. Si-
guiendo este ejemplo, juzga vuestra Comision que tra-
tándose de asunto de tanta gravedad, como seria la
cesion a una potencia extranjera de Canal Colombiano,
no el voto de un Congreso, quiza ni el de una Convencion
Nacional, sino el voto directo del Pueblo, seria ne-
cesario para determinar la conducta del Gobierno,
en la seguridad que de los cinco millones de habi-
tantes de Colombia no habria uno decena que acepta-
ra la cesion.

La difícil situacion fiscal a que nos
ha conducido la guerra civil, puede remediarse por
otros medios que no sean los de recurrir a recursos de
superadosos.

Las ricas minas de oro que se explotan
en el pais, las de plata, las de piedras preciosas, las
plantaciones de caña, los demas cultivos de exportacion

lación y las rentas públicas, suministran recursos su-
ficientes para hábiles combinaciones, con las cuales, pue-
de llegarse a la amortización gradual del papel mo-
neda, en cuya labor es el Congreso el llamado a coope-
rar efecivamente.

Al entrar nuestra Comisión a ocuparse
de los otros puntos expresados en la nota del Señor
Ministro, por no serlo conducente, una vez que no ocu-
pa el primero, base de la negociación.

Excelentísimo Señor Vicepresidente:

Nuestra Comisión reconoce
y respalda nuestros honrados propósitos y espera que
inspirándose en nuestro amor a la Patria negaréis
en absoluto el permiso que la Compañía del Canal
solicita para traspasar la concesión a un Gobierno ex-
tranjero, haciéndole pasar a la misma Compañía que
el Gobierno de Colombia le exige a cumplimiento de
sus compromisos, para la continuación de los trabajos
y terminación del Canal.

Excelentísimo Señor Vice

presidente.

Francisco de P. Matos. Antonio Maldan. José
Camacho Carrasco. Alejandro M. Chaves.

132

MARROQUÍN—PAÚL

Legation de Columbia—Washington, D. C.—Encre
22, 1904.

Esto me comunicó el Secretario de Estado:

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

Ukrain

Ministro Colombia—Washington.

Martzo 12 de 1903.

1902. Washington, 17 (8 y 10). Buena Ventura, 17
Mars.

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 doca.—HARRIS.

He recibido instrucciones de mi Gobierno, por cab'a, 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 energicamente solicitadas por 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 sus decisiones anteriores y se decidió por la vía de Panamá. Si Colombia ahora rechazara el Tratado ó indebidamente retardara su ratificación, las relaciones amistables entre los dos países quedarían tan seriamente comprometidas, que nuestro Congreso es 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 1902.

El Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia.

LUIS CARLOS RICO

"Art. 28. 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."

El Gobierno de los Estados Unidos pasó la Conferencia al Senado en solicitud de su concepto respecto a la ratificación, y en aquel Cuerpo el debate fue tan largo y vehemente, que no vino a ser aprobada sino en las subsecuentes 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 comprobaban esta afirmación podían citarse el incidente ocurrido entre los mismos Estados Unidos de América y Su Majestad

Brilliantes 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 en 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 a las medidas que los Estados Unidos crean necesario tomar para actuar con sus propias fuerzas la defensa de los Estados Unidos y el mantenimiento del orden público."

En Majestad Británica se aceptó esta modificación, y se 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 sometimiento a su decisión sería un requisito innecesario, por cuanto la facultad de hacer tratados con las potencias extranjeras sería en realidad atribución exclu-

...a del Poder Ejecutivo; lo que paga solamente con el espíritu y la letra de la Constitución de esta República.

El Gobierno de Colombia ha atribuido la negligencia toda la importancia que le corresponde, por los grandes intereses políticos y comerciales a ella vinculados. Del apuro se ve en la inquietud en la nota que el Jefe de este Ministerio, honorable Sr. Páiz, dirigió el 28 de Septiembre de 1902 a los Gobernadores de los Departamentos, en la cual les invita a pro-

en los Estados Unidos si hubiera pasado alguna ley para que fuera posible hacer el Tratado con Colombia. El Gobierno de esta República dispuso que un Representante en Washington escribiera al pacto con la Intendencia de que, conforme al artículo 4.º de la Ley aprobada el 28 de Junio de 1903 (*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, si un título satisfactorio á las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, al Honorable Sr. Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, hará como se

[illegible]

«Cuando hay demora, inevitable en la realización de un tratado como el que se trata de que las relaciones diplomáticas entre México y los Estados Unidos queden arregladas satisfactoriamente, la República mexicana se muestra indolente y hasta más que indiferente, se queda fría por la

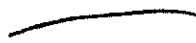
[illegible]

Si el Congreso, mande de una prerrogativa
laborista a la soberanía nacional, no aprobará
el pacto en referencia, porque, a su juicio, no es
conveniente para la República, lo hará, estoy
seguro, sintiendo no acceder a los deseos del
Gobierno y del Congreso de los Estados Uni-

DOCUMENTO NUMERO 29.

Ley 107 de 1890 (26 de diciembre) por el cual se aprueba un contrato.
El Congreso de Colombia decreta en Bogotá el 26 de diciembre de 1890.
El Ministro de Relaciones Exteriores.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Legajo número 2338 IIA. Años 1892-1893.



DOCUMENTO NUMERO 30.

TRATADO HAY-PAUNCEFOTE 1901, 18 de noviembre. Entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, celebrado en Washington el 16 de noviembre de 1901, por el cual se subroga el contrato Clayton-Bulwer de 1850.

Fuente: Revista Lotería, número 191, octubre de 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá. República de Panamá. Pags. 32-33.

Doc No. 30

Tratado Hay-Pauncefote

1901, noviembre 18—

Entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, celebrado en Washington el 18 de Noviembre de 1901, por el cual se subroga el Tratado Clayton-Bulwer de 1850.

Los Estados Unidos de América y Su Majestad Eduardo VII, Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, etc., etc., deseando facilitar la construcción de un canal para buques que una los océanos Atlántico y Pacífico por la vía que considere más conveniente, y a ese fin remover cualquier obstáculo que pudiere surgir del Convenio de 19 de Abril de 1850, comunmente llamado Tratado Clayton-Bulwer para la construcción de dicho Canal, bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, sin menoscabo del "principio general" de neutralización establecido en el artículo 89 de aquel Convenio, han nombrado como Plenipotenciarios al efecto:

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

ARTICULO I

Las Altas Partes contratantes convienen en que el presente Tratado abroga el mencionado Convenio de 19 de abril de 1850.

ARTICULO II

Se conviene en que el Canal puede ser construido bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, ya directamente y a sus propias expensas o por donación o empréstito de dinero a individuos o corporaciones o por suscripción o compra de bonos o acciones, y en que con arreglo a las prescripciones del presente Tratado, dicho Gobierno tendrá y disfrutará todos los derechos incidentales a dicha construcción, así como el derecho exclusivo de proveer a la reglamentación y administración del Canal.

ARTICULO III

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

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

II Jamás será bloqueado el Canal, ni dentro de él se ejercerá ningún acto de guerra ni se cometerá ningún acto de hostilidad. Los Estados Unidos, sin embar-

go, estarán en libertad de mantener a lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de ley.

III Ningún buque de guerra perteneciente a nación beligerante se aprovisionará ni pertrechará en el Canal excepto en caso y cantidad estrictamente necesario, y el tránsito de dichos barcos de guerra por el Canal se efectuará con la menor dilación, posible, de acuerdo con los reglamentos vigentes y con sólo aquellas intermisiones que pudieran resultar de las necesidades del servicio. Las presas quedarán sujetas en todo a las mismas reglas que los buques de guerra beligerantes.

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

V Las disposiciones de este artículo se aplicarán a aguas adyacentes al Canal, por un radio de tres millas marítimas en cada extremo. Los buques de los beligerantes no podrán permanecer en dichas aguas más de 24 horas seguidas cada vez, excepto en caso de situación precaria, en cuyo caso deberán partir con la prontitud posible; pero un buque beligerante no podrá partir hasta pasadas veinticuatro horas de la partida del buque contrario.

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

ARTICULO IV

Queda acordado que ningún cambio de soberanía territorial o relación internacional en el país o países por donde haya de atravesar el Canal, afectará al principio general de neutralización o de obligación de las Altas Partes contratantes bajo el presente Tratado.

ARTICULO V

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

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

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

(Ido.) John Hay.

(Ido.) Pauncefoot.

(Canjeado en Washington el 18 de Diciembre de 1901)

BIBLIOGRAFIA:

ANTONIO JOSE URIBE: "Anales diplomáticos y consulares de Colombia". — Bogotá, 1901, Tomo II, Documentos pg. 1.

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

MEMORIA DE RELACIONES EXTERIORES. — Panamá, 1961, Anexos, pgs. 6-8.

DIóGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá" — Panamá, 1962, pgs. 137-140.

DOCUMENTO NUMERO 31.

LEY SPOONER, 1902, 28 de junio, expedida por el Congreso de los Estados Unidos de América por el cual se autoriza la construcción de un Canal Interoceánico.

Fuente: Revista Lotería, número 191, octubre de 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá. República de Panamá. Pags. 34-36. -

439
Doc. N. 31

Ley Spooner

1902, junio 28.—

(Expedida por el Congreso de los Estados Unidos de América, por la cual se autoriza la construcción de un Canal Interoceánico).

EL SENADO Y LA CAMARA DE REPRESENTANTES DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA,
Reunidos en Congreso,

DECRETAN:

ARTICULO I

Autorizase al Presidente de los Estados Unidos para que, en nombre de ellos, adquiriera mediante el pago de una suma, que no exceda de cuarenta millones de dólares, los derechos, privilegios, franquicias, concesiones, cesiones de tierra, derechos de tránsito, obras inconclusas, maquinarias y otras propiedades raíces, muebles y de ambas clases combinadas, sea cual fuere su naturaleza y su nombre, que la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, posea en el Istmo de Panamá, con todos los mapas, planos, dibujos y archivos en el propio Istmo y en París, inclusive el capital suscrito que no sea inferior, sin embargo, a sesenta y ocho mil ochocientos sesenta y tres acciones de la Compañía del Ferrocarril de Panamá que la enunciada Compañía del Canal posea, siempre que pueda obtenerse un título satisfactorio de todas esas propiedades.

ARTICULO II

Autorizase asimismo al Presidente para adquirir de la República de Colombia, en nombre de los Estados Unidos, en términos que él juzgue razonables, el dominio perpetuo de una faja de tierra, en territorio colombiano, de diez millas de ancho, medidas del Mar Caribe al Océano Pacífico, y el derecho de usar y disponer de las aguas de esa región, y de excavar, construir, mantener perpetuamente, beneficiar y proteger en aquella zona un Canal de profundidad y capacidad suficientes para que por él pasen buques del mayor arqueo y calado que hoy navegan desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual dominio deberá comprender el derecho perpetuo para conservar y beneficiar el Ferrocarril de Panamá, si la propiedad de esta Empresa o la mayoría de derechos y acciones en ella se adquieren por los Estados Unidos, así como también la jurisdicción sobre la misma faja y los puertos extremos en ella, para dictar las providencias y reglamentos de policía y de higiene que fueren necesarios para conservar el orden y la salubridad pública y para establecer los tribunales judiciales que convenga establecer allí y que fueren necesarios para la ejecución de tales providencias y reglamentos.

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

ARTICULO III

Una vez que el Presidente haya adquirido un título satisfactorio a las propiedades de la Compañía del Canal de Panamá conforme el Artículo I que antecede, y haya obtenido de la República de Colombia, mediante convenio, el dominio sobre

las tierras necesarias, conforme al Artículo II, queda autorizado para pagar por aquellas propiedades cuarenta millones de pesos a la misma Compañía, y a la República de Colombia, la suma que se hubiere ajustado. Para llenar estos dos objetos, se destina la cantidad suficiente de los fondos que existen en la Tesorería de los Estados Unidos que no se haya destinado a otros fines, la cual cantidad se pagará a la presentación de la cédula o cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

El Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, Comisión de que en adelante se tratará, hará excavar, construir, y llevar a término, utilizando a ese efecto, hasta donde ello fuere practicable, la obra que hasta la fecha se tiene ejecutada por la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, y por la Compañía anterior a ésta, un Canal desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener la capacidad y profundidad suficientes para dar fácil paso a buques del mayor arqueó y de la mayor cala que hoy navegan, y a los que puedan razonablemente preverse para lo futuro, provisto de las esclusas y demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Así mismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que fueren convenientes en los extremos del Canal, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de ellos y del mismo Canal. A los efectos anteriores, queda autorizado el Presidente para emplear las personas que fueren necesarias y para fijar su remuneración.

ARTICULO IV

Si dentro de un plazo razonable y en condiciones aceptables el Presidente no pudiere adquirir para los Estados Unidos un título satisfactorio de las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, ni el dominio sobre el terreno necesario de la República de Colombia, ni los derechos mencionados en los Artículos I y II de esta Ley, entonces, y adquirido que haya de Costa Rica y de Nicaragua para los Estados Unidos, por Tratado, el dominio perpetuo sobre el territorio necesario, en condiciones que puedan tenerse por razonables para la construcción, la perpetua conservación y protección de un Canal que comunique el Mar Caribe con el Océano Pacífico por la vía que comunmente se conoce con el nombre de ruta de Nicaragua, el mismo Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, hará excavar y construir un Canal para buques y una vía acuática desde un punto de la costa del Mar Caribe, cerca de Greytown, por el Lago de Nicaragua, hasta un punto cerca de Brito, en el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener suficiente capacidad y profundidad para que por él pasen buques del mayor arqueó y calado que hoy navegan y los que de tamaño o extensión razonables puedan construirse en lo futuro, provisto de las esclusas y demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Asimismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que en los extremos del Canal fueren convenientes para el uso adecuado y eficaz de ellos, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de los mismos puertos y Canal. Destínase de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados a otro objeto, la cantidad o cantidades de dinero que se conviniere por contrato como indemnización que ha de darse a Nicaragua y a Costa Rica por las concesiones y derechos de que trata esta Ley, adquiridos por los Estados Unidos, cantidad o cantidades que se pagarán a la presentación de la cédula o cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

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

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

ARTICULO V

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

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

ARTICULO VI

En cualquier contrato que se celebre con la República de Colombia o con las naciones de Nicaragua y Costa Rica, queda autorizado el Presidente para garantizar a aquella República o a estas naciones el uso del expresado Canal y puertos en los términos que se convinieren para todas las naves de que sean dueños esos países o sus ciudadanos.

ARTICULO VII

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

Además de los miembros de la antedicha Comisión del Canal Istmico, queda autorizado el Presidente para emplear a su arbitrio, por conducto de ella, en los referidos trazados, cualesquiera ingenieros del ejército de los Estados Unidos, o ingenieros civiles, como a bien tenga, o cualesquiera otras personas que fueren menester para la acertada y expedita prosecución de la obra precitada. El sueldo de todos esos ingenieros y de las demás personas empleadas conforme a esta Ley, se fijará por la Comisión, con aprobación del Presidente. El sueldo legal del Oficial nombrado o empleado al tenor de esta Ley se le deducirá del monto del sueldo o remuneración que esta misma Ley establece o conforme a ella se fije. En todo asunto, la Comisión estará bajo la dirección y orden del Presidente, a quien rendirá anualmente y en cualquiera otra época que se exija, ya por la Ley, ya por mandato del Presidente, informes minuciosos y completos de todos sus actos y procedimientos y de todas las sumas recibidas y gastadas en la construcción de la obra, y en el cumplimiento de sus deberes en relación con ella, cuyos informes serán transmitidos al Congreso por el Presidente.

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

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

DOCUMENTO NUMERO 32.

TRATADO HERRAN-HAY, 1903, 22 de enero. Entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América para la construcción de una Canal Interoceánico entre los Océanos Atlántico y Pacífico.

Fuente: Revista Lotería número 191, octubre de 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá. República de Panamá. Pags. 37-46.

ARTICULO VIII

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

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

(Aprobada el 28 de Junio de 1902). (32 U. S. Stat. 481)

BIBLIOGRAFIA:

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". — Panamá, 1953, pgs. XXXV.XXXVIII.

MEMORIA DE RELACIONES EXTERIORES. — Panamá, 1961, Anexos, pgs. 9-13.

THELMA KING H: "El problema de la soberanía en las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos". — Panamá, 1961, pgs. 267-274.

DIÓGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá". — má, 1962, pgs. 149-155.

Doc No. 32

Tratado Herran-Hay

1903, enero 22.—

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

La República de Colombia y los Estados Unidos de América, deseando asegurar la construcción de un Canal para navíos que ponga en comunicación a los Océanos Atlántico y Pacífico y habiendo el Congreso de los Estados Unidos expedido una Ley para tal objeto, que fue aprobada el 28 de junio de 1902, una copia de la cual se acompaña, las Altas Partes contratantes han resuelto celebrar un Convenio con este

fin, y, en consecuencia, han nombrado como sus Plenipotenciarios: El Presidente de la República de Colombia, a Tomás Herrán, especialmente autorizado por dicho Gobierno con este objeto.

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

ARTICULO I

El Gobierno de Colombia autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar a los EE. UU. sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones o parte de ellas en dicha Compañía, excepción hecha de las tierras baldías situadas fuera de la zona especificada en adelante, que les correspondan a una y otra empresa en la actualidad, las cuales volverán a poder de la República de Colombia exceptuando las propiedades en Panamá o Colón, o en los puertos terminales de estas poblaciones que pertenezcan a dichas Compañías o que se hallen actualmente en su poder. Pero es entendido que Colombia se reserva todos sus derechos a las acciones especiales en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá a que se refiere el Artículo IV del Contrato del 10 de diciembre de 1890, las cuales acciones le serán pagadas por su valor nominal por lo menos; pero como Colombia tiene este derecho únicamente como accionista en dicha Compañía, esta estipulación no impone obligación alguna sobre los Estados Unidos ni la asumen ellos.

La Compañía del Ferrocarril (y los Estados Unidos como dueños de la empresa) quedarán libres de las obligaciones de la concesión del Ferrocarril salvo en cuanto al pago a su vencimiento, por la Compañía del Ferrocarril, de los bonos emitidos por la misma y que se hallen en circulación.

ARTICULO II

Los Estados Unidos tendrán derecho exclusivo durante el término de cien años, prorrogables, a 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 o sin esclusas, del Atlántico al Pacífico, a 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, o 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.

ARTICULO III

Para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda ejercer los derechos y privilegios concedidos por este Tratado, la República de Colombia concede a dicho gobierno el uso y dirección por el término de cien años prorrogables a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por períodos de igual duración, mientras así lo deseen, de una zona de terreno a lo largo del Canal que se abra de cinco kilómetros de ancho a 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, a 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.

le. 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, Naos, Culebra y Flamenco, pero dichas islas no se considerarán incluidas en la Zona aquí definida, ni serán regidas por los reglamentos especiales aplicables a la referida Zona.

Esta concesión no invalidará en manera alguna los títulos o derechos de los propietarios territoriales particulares en la dicha Zona de terreno, ni embarazará los derechos de paso por las vías del Departamento; entendiéndose, sin embargo, que nada de lo aquí contenido obrará para minorar, debilitar o coartar los derechos concedidos a los Estados Unidos en otras partes de esta Convención. Esta concesión no incluye a las ciudades de Panamá y Colón, excepto en cuanto a los terrenos y otras propiedades en ellas situadas, pertenecientes a o en posesión de dichas Compañías del Ferrocarril y del Canal, pero todas las disposiciones del Artículo 35 del Tratado 1846-48, celebrado entre las partes contratantes, seguirán rigiendo y se aplicarán en toda su fuerza a las ciudades de Panamá y Colón y tierras comunales accesorias, y otras propiedades situadas dentro de la dicha Zona y el territorio comprendido en éste 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 a 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.

ARTICULO IV

Los derechos y privilegios concedidos a 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 ejercer 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 o de aumentar su territorio a expensas de Colombia o de cualesquiera de las Repúblicas hermanas de Centro o de Sur América; pues desea, por el contrario, robustecer el poder de las Repúblicas en este Continente y promover, desarrollar y conservar su propiedad e independencia.

ARTICULO V

La República de Colombia autoriza a los Estados Unidos para construir y mantener en cada una de las bocas y términos del proyectado Canal, un puerto para los buques que de él se sirvan, con faros adecuados y otros auxiliares para la navegación; y los Estados Unidos quedan autorizados para usar y ocupar, dentro de los límites de la Zona señalada por esta Convención, aquellas partes de la línea costanera y de las tierras e 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. 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 a 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 a las ciudades de Panamá y Colón de los acueductos y obras de desagüe necesarias con el objeto de impedir que dichas ciudades, por su proximidad a la ruta del Canal, vengán a ser focos de infección.

El Gobierno de Colombia conseguirá para los Estados Unidos, o sus representantes, en las ciudades de Panamá y de Colón, los terrenos y derechos necesarios para verificar las mejoras a que se ha hecho referencia y queda autorizado el gobierno de los Estados Unidos o sus representantes durante el término de cincuenta años, para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de agua, pasados los cuales, el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y de Colón, exceptuando en cuanto a los gastos necesarios para la explotación y conservación de dicho servicio, inclusive los depósitos, acueductos, llaves de encañado, distribución, drenaje, y otras obras.

ARTICULO VI

La República de Colombia se compromete a no ceder ni arrendar a ningún gobierno extranjero ninguna de las islas o puertos que estén dentro de la bahía de Panamá o 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 o carboneras, puestos militares, muelles u 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 e integridad de Colombia.

ARTICULO VII

La República de Colombia incluye en la precedente concesión el derecho, sin obstáculo, costo o impedimento a 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 o 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 a 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 o fuera de la Zona mencionada, puedan ser necesarios o convenientes para la construcción, conservación o explotación del Canal principal y de sus auxiliares, u otras obras sin impuestos ni cobros de clase alguna; incluyendo el derecho de alzar o bajar el nivel de las aguas y desviarlas, encerrarlas e inundar los terrenos que sean necesarios para el debido ejercicio de los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos; así como el de rectificar, construir o mejorar la navegación de cualquiera 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 o impuestos de clase alguna. Los Estados Unidos tendrán derecho al gratuito uso de agua, piedra, grada, tierra o de otros minerales que puedan necesitarse y que se hallen en los terrenos públicos pertenecientes a Colombia.

Todos los daños que se causen a propietarios, particulares por inundaciones, o por desviaciones de las aguas o 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 fijan se pagará únicamente por los Estados Unidos.

ARTICULO 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

aduanas, tonelaje, anclaje, faro, muelle, pilotaje, cuarentena o cualquier otro impuesto o derecho de ninguna clase sobre los buques que usen o atraviesen el Canal, o que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos y que sean empleados por él, directa o indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y explotación de la obra principal o de sus auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de tales buques; por ser la intención de este Convenio que a todos los buques y a su carga, tripulaciones o pasajeros se les permita el uso y tránsito del Canal y de los puertos que a él conduzcan, sin estar sometidos a otros impuestos o 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 conducen al Canal, incluyendo a Panamá y Colón, también serán libres para el comercio universal, y no podrá cobrar en ellos derechos o impuesto alguno, excepto sobre las mercancías destinadas a ser introducidas para el consumo del resto de la República de Colombia o 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 sean libres y abiertos para todos, el Gobierno de Colombia podrá establecer en ellos las aduanas y resguardos que juzgue convenientes para cobrar los derechos de introducción de los efectos destinados a otras partes de la República y para velar que 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, embarques, desembarque, depósitos y trasbordos de mercancías que vayan de tránsito o que se destinen al servicio del Canal o de otras obras.

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

ARTICULO 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 o sobre los ferrocarriles y trabajos auxiliares, sus almacenes, talleres, oficinas, habitaciones de obreros, fábricas de cualquier naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras, propiedades o efectos que pertenezcan al Canal o al Ferrocarril y que se necesiten para el servicio del mismo canal o ferrocarril y de sus dependencias, ya estén situados dentro de las ciudades de Panamá y de Colón o en cualquier otro lugar autorizado por las disposiciones de esta Convención.

Tampoco se podrán imponer contribuciones o cargos de carácter personal de ninguna especie sobre los empleados, oficiales, trabajadores y demás individuos en el servicio del Canal y de sus dependencias.

ARTICULO 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 a los empleados del Gobierno de los Estados Unidos.

ARTICULO XI

El Gobierno de Colombia permitirá la inmigración y el libre acceso a 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, o de cualquiera manera relacionada con el dicho Canal y sus dependencias y todas estas personas estarán libres y exentas del servicio militar en la República de Colombia.

ARTICULO XII

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

ARTICULO XIII

Los Estados Unidos tendrán autoridad para proteger y dar seguridad al Canal, así como a los ferrocarriles y demás obras auxiliares y dependencias y para conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y otras personas que concurran a 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 proteger de interrupción o daño la navegación y el tráfico del Canal, de los ferrocarriles o de otras obras y dependencias.

1º—Le República de Colombia podrá establecer tribunales judiciales dentro de dicha Zona, para decidir, de 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 ciudadanos de la República de Colombia y extranjeros que no sean ciudadanos de los Estados Unidos.

2º—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 o los tribunales así establecidos por los Estados Unidos tendrán exclusiva jurisdicción en dicha Zona en 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; así como de toda controversia que de cualquiera manera provenga de la construcción, sostenimiento y explotación del Canal, del Ferrocarril o de otras propiedades y obras.

3º—Colombia y los Estados Unidos, de común acuerdo, establecerán y conservarán en dicha Zona un tribunal judicial mixto que tenga jurisdicción civil, criminal y de almirantazgo y que se compondrá 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 y de los Estados Unidos; como también de todos los delitos, y faltas que se cometan dentro de la dicha Zona y de todas las cuestiones de almirantazgo que en ella se susciten.

4º—En lo futuro y de tiempo en tiempo, según lo exijan las circunstancias, los dos Gobiernos acordarán y fijarán las leyes y procedimientos que deban regir a dicho tribunal judicial mixto, y que han de ser aplicables a todas las personas y cuestiones bajo la jurisdicción de este tribunal; y también crearán los funcionarios y empleados que en dicho tribunal se requieran, y determinarán su autoridad y deberes; y además, dictarán medidas adecuadas, de común acuerdo, para la persecución, captura, prisión, detención y entrega, dentro de la mencionada Zona de las personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes o faltas fuera de la Zona; y para la persecución, captura, prisión, detención y entrega, fuera de la Zona, de personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes y faltas dentro de la Zona.

ARTICULO XIV

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

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

ARTICULO XV

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

ARTICULO XVI

El Canal, una vez construido, y las bocas que le dan entrada, serán perpetuamente neutrales, y estarán abiertas en conformidad con las condiciones de la Sección 1a. del Artículo III, y en conformidad con todas las estipulaciones la Sección 2a. 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.

ARTICULO XVII

El Gobierno de Colombia tendrá derecho a transportar por el Canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo sin pagar derecho alguno. Esta exención se extiende al Ferrocarril auxiliar para el transporte de las personas al servicio de la República de Colombia o del Departamento de Panamá, y de la policía encargada de la conservación del orden público de dicha Zona, así como para sus equipajes, pertrechos y provisiones.

ARTICULO 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 puer-

los que a él den entrada y de sus obras auxiliares, y para fijar tarifas y derechos, conforme a lo estipulado en el Artículo XVI.

ARTICULO XIX

Los derechos y privilegios concedidos a 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 o la traslación 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.

ARTICULO XX

Si en virtud de cualquier Tratado existente entre la República de Colombia y una tercera potencia, hubiera privilegio o concesiones relativas a una vía interoceánica que favorezca a dicha tercera potencia y que sean incompatibles en cualesquiera de sus términos con los de la presente Convención, la República de Colombia se compromete a cancelar o modificar tal Tratado en la forma debida, haciendo a 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 o anulación, la República de Colombia se compromete a procurar su modificación o anulación, de modo que no exista conflicto alguno con las estipulaciones aquí establecidas.

ARTICULO XXI

Se entiende que los derechos y privilegios concedidos por la República de Colombia a los Estados Unidos en los precedentes artículos, quedan libres de anteriores concesiones o privilegios a otros gobiernos, corporaciones, sindicatos e individuos; y, en consecuencia, si ocurriere una reclamación cualquiera, con motivo de dichas concesiones y privilegios, o de otro modo, los reclamantes acudirán al Gobierno de Colombia y no al de los Estados Unidos, para la indemnización o arreglo a que hubiere lugar.

ARTICULO XXII

La República de Colombia renuncia y cede a 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 o reclamaciones de naturaleza pecuniaria provenientes de dicha concesión, o que provengan de las concesiones a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, o de cualquiera prórroga o modificación de dichas concesiones; igualmente renuncia, confirma y cede a los Estados Unidos, desde ahora y para el futuro, todos los derechos y privilegios reservados en las mencionadas concesiones y que de otro modo habrían de corresponderle a Colombia antes o a la expiración del término de los noventa y nueve años de las concesiones otorgadas al interesado y a las Compañías arriba mencionadas, y todo derecho, título y participación que tenga ahora o que en lo futuro puedan corresponderle en las tierras, en el Canal, en las obras, propiedades y derechos pertenecientes hoy a dichas Compañías en virtud de las citadas concesiones, o de otra manera, y los que los EE. UU. hayan adquirido o adquieran de la Compañía Nueva del Canal de Panamá o por su conducto, incluyendo cualesquiera propiedades y derechos que en lo futuro correspondan a Colombia en virtud de lapsos, multa o de otra manera, bajo las condiciones de contratos de concesiones celebrados con 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 o de reversión que correspondan a Colombia, y el título que ad-

quieran los Estados Unidos, cuando se verifique la proyectada compra de los Estados Unidos a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en cuanto toca a la República de Colombia, pero sin perjuicio de los derechos de Colombia expresamente asegurados bajo este Tratado.

ARTICULO XXIII

Si llegare a ser necesario en algún tiempo el empleo de fuerza armada para seguridad y protección del Canal, o de los buques que de él se sirvan, o de los ferrocarriles y de otras obras, la República de Colombia se compromete a hacer uso de la necesaria para tal objeto, según las circunstancias; pero si el Gobierno de Colombia no pudiere atender eficazmente a este compromiso, el de los Estados Unidos con el consentimiento o a solicitud del de Colombia, o del Ministro de ella en Washington o de la autoridad local, civil o 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 o inminente para el dicho Canal, ferrocarriles y otras obras, o para las vidas o 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.

ARTICULO XXIV

El Gobierno de los Estados Unidos se compromete a completar los trabajos preliminares necesarios para la apertura del Canal y de sus obras auxiliares, a 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, 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 a la buena fe con que haya procedido el Gobierno de los Estados Unidos, a la cuantía de los gastos ya hechos en la obra y a 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.

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

ARTICULO XXV

Como precio o cánon del derecho de uso de la Zona concedida en esta Convención por Colombia a 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 oro que Colombia deja de cobrar del mismo Ferrocarril, así como en compensación de los demás derechos, privilegios y exenciones otorgados a los Estados Unidos, y en consideración al aumento de gasto de la Administración Pública en el Departamento de Panamá, ocasionado por los trabajos de construcción del Canal, el Gobierno de los Estados se obliga a 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, a contar después de transcurrir nueve años de la fecha últimamente citada.

Las estipulaciones de este Artículo son adicionales a los demás derechos asegurados a Colombia por esta Convención.

Pero ninguna demora ni diferencia de opinión con relación a este Artículo afectará o interrumpirá la plena operación y efecto de esta Convención por otros respectos.

ARTICULO XXVI

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

En caso de que Colombia más tarde llegue a ser parte constituyente de otro Gobierno o forme unión o confederación, con otros Estados, confundiendo así su actual soberanía, o independencia con la de otro Gobierno, unión o confederación, los derechos concedidos a los Estados Unidos por esta Convención no serán de manera alguna minorados o restringidos.

ARTICULO XXVII

La Comisión Mixta a que se refieren los Artículos III, VII y XVI, se establecerá de la manera siguiente:

El Presidente de Colombia nombrará dos personas y el Presidente de los Estados Unidos nombrará otras dos personas, y juntas todas procederán a determinar; pero en caso de que no pudieren 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 o incapacidad de algún comisionado o del tercero, o en caso de que no funcione o se abstenga o 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 o por el tercero, será definitiva.

ARTICULO 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 o 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, a veintidós de Enero del año del Señor del mil novecientos tres.

(L.S.) Tomás Herrán.

(L.S.) John Hay.

(Fue improbadado por el Senado de Colombia en Agosto de 1903)

BIBLIOGRAFIA:

- ERNESTO CASTILLERO REYES: "Documentos históricos sobre la independencia del Istmo de Panamá", Panamá, 1930, pgs. 159-177.
 ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos", — Panamá, — 1953, pgs. XXXIX-XLVIII.
 THELMA KING H.: "El problema de la soberanía en las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos", — Panamá, 1961, pgs. 165-180.
 DIOGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá", — Panamá, 1962, pgs. 159-178.

452A

CABLEGRAMA

Panamá, 19 Junio—Buena Ventura 19.

Vicepresidente R. pública.

Colombianos residentes y nacidos Istmo, sin distinción colores políticos, consideramos vital importancia aprobación Tratado Herrán-Hay, que consulta intereses y aspiraciones actuales y futuras; improbar Tratado, cuando trabajase hacer adoptar vía Nicaragua, equivaldría decretar ruina del Istmo, causando mal sin reparación y sin medida, y daría origen a sentimientos antipatrióticos. Suplicamos comuníquelo Congreso. Correo lleve originales.

Panamá, Junio 19 de 1903.

Nicanor A. de Obispo, Eusebio A. Morales, José Agustín Afonso, Federico Boyd, Manuel Amador Guerrero, Jacobo Galindo, Ricardo Arias, Oscar Miller, Rafael Aizpura, Ricardo Pizarro, Domingo Díaz A., Eduardo Iossa, Demetrio H. Brid, Samuel Lewis, Manuel J. Oncalón P., Ismael G. de Paredez, Manuel Esguerra, Nicomór Villalaz, E. de la Guardia, José María Chiari R., Ramón Valdés, Antonio Papi Aizpura, Julio Ardila, Félix A. Vélez M., Nicolás Remón, Paulo Emilio Morales, Manuel M. Méndez, J. Arjona, Francisco de la Espriella.

(Siguen dos mil firmas de colombianos en Colón; la línea interior del Departamento levántase numerosas adhesiones (insustentadas)).

CABLEGRAMA

Panamá, 16—Buena Ventura, 16 Agosto: 1903.

Vicepresidente República—Bogotá.

Municipalidades David, Aguadulce, Santiago de Veraguas, Soná, La Mesa, Motijochepo, Chorrera, San Carlos, Embarcador y otras muchas solicitan Congreso apruebe Tratado Herrán-Hay, que significa salvación Istmo. Correo lleve peticiones originales. Comuniqué ambas Cámaras. Publique.

Demetrio H. Brin

Presidente Municipalidad Panamá

DOCUMENTO NUMERO 32 A.

República de Colombia, Diario Oficial, Bogotá, sábado 22 de agosto de 1903, año XXXIX, nº 11, 802.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.
Años 1899-1903.

DIARIO OFICIAL

454

Año xxxix

Bogotá, sábado 22 de Agosto de 1903

Número 11,896

CONTENIDO

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Canal de Panamá—Varios documentos concernientes al Tratado entre Colombia y los Estados Unidos.....	Pág. 421
Atas oficiales.....	424

Ministerio de Relaciones Exteriores

CANAL DE PANAMA.

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

CALOGRAMA

Herrán—Legación Colombia—Washington
Como Encargado de Negocios en esta Legación. El Gobierno de Colombia le confiere plenos poderes para celebrar negociación Canal de Panamá. Haga lo posible por obtener diez millones dólares de costado y cincuenta 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 éste hace el caso, y firme Tratado con cláusula indispensable de que éste queda sometido a lo que determine el Congreso de Colombia. El próximo correo llevará ratificación poderes. Córdoba Legación.

MARROQUÍN—PAUL

Diciembre 11, 1902.

CALOGRAMA

Ministro Colombia—Washington

le contestó que no eran dignos los datos que le habían transmitido, y agregó que presentaría en mi resolución de rechazar tan exigua anualidad. Esta contestación dio por resultado el ultimátum que acompaño, en el cual la anualidad se eleva a \$ 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 e 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. Paul—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, 25 (S. 18). Buenaventura, 25 Febrero, 1903.

Exteriores.

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

CALOGRAMA

1903. Washington, 2 Buenaventura, 2 Marzo. Exteriores—Bogotá.

CONTRA MEMORIA

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

En el Memorándum presentado a este Despacho, personalmente, por el Sr. Ministro de los Estados Unidos el 18 de las corrientes, dice haber recibido por cable instrucciones de su Gobierno para manifestar que, según las apariencias, el de Colombia se aprueba la gravedad de la situación; que las negociaciones para la apertura del Canal de Panamá fueran iniciadas por Colombia y usárganle sus actividades durante varios días; que las proposiciones presentadas por esta República fueran 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 o demorara indebidamente su ratificación, la relación amistosa entre los dos países quedaría seriamente comprometida y que el Congreso de los Estados Unidos podría tomar en el próximo invierno medidas que serían 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 exige a su Gobierno el deber de someterla para poder ratificarla, a la aprobación del Congreso, al cual corresponde la facultad constitucional de aprobar o 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 del Proyecto de Convenio, fechado el 28 de

El Ministerio de Estado se opone al proyecto enviado el 20 de 18 de Noviembre de 1902, dividido en tres clases: colombiano, americano y mixto; como también que en el Memorándum colombiano se fijaba \$ 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 a otras circunstancias. El Ministerio de Estado no ofreció sino \$ 7,000,000 de costado y una renta anual de \$ 100,000, o, si se prefería, \$ 10,000,000 de costado y una renta anual de \$ 10,000. El Gobierno autorizó a la Legación para pedir \$ 10,000,000 de costado y una anualidad de \$ 600,000. El Ministerio de Estado, en nota que tiene el alcance de un ultimátum, redujo la renta a \$ 250,000. La disminución de \$ 350,000, en un período de sólo cinco 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 es de millones de muchas 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 cuentas pendientes. La amplia manera como el Gobierno de los Estados Unidos ha interpretado las estipulaciones del proyecto de Convenio a este respecto, ha ocasionado la abstención de las Compañías para entrar en arreglos que debían proceder a la ratificación y caso, entre otros, el relativo a 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.

Ministro Colombia—Washington

He recibido su caligrama del día. Suprimiendo que han sido admitidas últimas condiciones de Concha José Vicente. Trabajo, está por obtener mayores ventajas pecuniarias y por reducir el tiempo de comenzar a percibir renta. Si esto no es posible, y usted ve que se por lo perder todo por el retardo, firme el Tratado.

MARROQUIN—PAUL

Enero 10, 1903.

Legación de Colombia—Washington, D. C.—Enero 23, 1903.

En la tarde del día 22 del presente mes, después de haber despachado la nota que con una fecha dirige a S. S. recíe al ultimátum que en copia acompaño.

En la 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 satisficiera, ó abandonar toda esperanza de que por territorio colombiano se abriera el Canal Interoceánico. Apoyándome en las órdenes categóricas que S. E. 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 a este grave asunto; púese en su aceptación, ningún valor tiene el Tratado, celebrado, y en completa libertad queda al Congreso para aprobarlo ó para rechazarlo.

A las muchas dificultades que me han rodeado en el curso de estas arduas negociaciones, se agregaron embaraces adicionales provenientes de recientes caligramas 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 se le aumentara la anualidad de \$ 100,000.

Esto me comunicó el Secretario de Estado:

• Véase el Tratado en el número 11,842 del Diario Oficial, correspondiente al 13 de Mayo de 1903.

• El ultimátum se presentó al Senado de Colombia con el Tratado.

Continúa oposición Tratado; terminando sesión Senado, pero convocáronse hoy extra ordinaria para resolver urgentes asuntos importantes pendientes; luchamos contra introducción muchas substanciales modificaciones Tratado.

HERRÁN

CALIGRAMA

Ministro Colombia—Washington.

Perseista abstenerse aceptar reformas Tratado. Informa usted cable clave frecuencia curso asunto Senado.—RICO.

Marzo 12 de 1903.

CALIGRAMA

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. Cumplíranse órdenes contenidas cable del doca.—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 solicitadas 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 amistables 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 1902.

El Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia,

LUIS CARLOS RICO

trato de C. arrencción, fechado el 28 de N. riem bre de 1902. Uno de esos artículos, el 25, dice: "Entendimiento que aquí la se campana 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, dice:

"Art. 28. 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."

El Gobierno de los Estados Unidos pasó la Convención al Senado en solicitud de su concepto respecto a 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 cegada sin menoscabo de ningún derecho de Colombia, como puede ser argüida 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 padiera 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-Báulwer, 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 en 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 se 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 sometimiento á su decisión sería un requisito ilusorio, por cuanto la facultad de hacer tratados con las potencias extranjeras 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. P. del 25 de Septiembre de 1902 á los Departamentos de la

que de este se ha de alterar en la las relaciones

gana 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, si 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 exonerar y suscribir el Canal para buques por un plazo de 100 años. En consecuencia, el Gobierno de Colombia, que ha tenido en cuenta que si, por haber sido el buen del Tratado por parte de los Estados Unidos, según se expone en la introducción, agregada que se acompaña, derivada de esta la comisión argumenta, del que el mismo resultado que puede afectar adversamente los intereses de esta Nación, el Sr. Presidente, después de haber aprobado el proyecto de Tratado, en el día que el Gobierno de los Estados Unidos decide de la negociación y adopta la vía de Nicaragua para construir el Canal.

¿Cabe hoy alguna duda sobre la ratificación de un Tratado bajo el estropajo de que las relaciones amistables entre las partes contratantes quedan comprometidas por la existencia de esta República cuando el mismo tratado, al haber sido ordenada la aprobación por la Ley, el Poder Ejecutivo demuestre en su conducta que el mismo propósito de amistad que se le ha dado es el de la paz? ¿Se puede en el punto; pero, como ya he expresado, el principio previo de la aprobación legislativa de las negociaciones para asegurar las relaciones amistables; y antes de que se celebre el Tratado no en caso de por tanto que, según la ley de las naciones, no produce derechos ni deberes, y, por lo mismo, conforme á que, para evitar ó demorar la ratificación, no es en forma la adopción de medidas que hayan de alterar las relaciones amistables entre los dos países. El deber de aporrearla, "el pacto sería contrario á serios peligros en vez de ser ó empujar el bienestar y de progreso, lo cual no tiene Colombia que está en la política de la gran República que cifrada la sangre de sus hijos para libertar á Cuba, después de haber impedido que en Panamá-gra á Venezuela como resultado de la cuestión de límites con la Gran Bretaña; pero con los cuales ha hecho notorio ante el mundo, del modo más evidente, su levantado propósito de procesar y afirmar la independencia, la soberanía, la integridad y el engrandecimiento de las nacionalidades de América. En el Congreso, cuando de una prerrogativa inherente á la soberanía nacional, no aprobar el pacto en referencia, porque, á su juicio, no es conveniente para la República, lo hará, estoy cierto, sintiendo su acedez á los deseos del Gobierno y del Congreso de los Estados Unidos; pero considerando, por razón de justicia, en que este no ha de alterar en la las relaciones amistables entre las partes contratantes."

DOCUMENTO NUMERO 33.

Proyecto de Ley. Por la cual se ratifica una improbación y se dan autorizaciones al Gobierno para negociar la apertura de un Canal interoceánico a través del Istmo de Panamá. Bogotá, Agosto 29 de 1903. Presentado por los suscritos miembros de la Comisión nombrada por S.E. el Presidente del Senado.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.
Años 1899-1903.

PROYECTO DE LEY

por la cual se ratifica una improbación y se dan autorizaciones al Gobierno para negociar la apertura de un Canal interoceánico al través del Istmo de Panamá

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo. Ratifícase la improbación dada el día 12 de Agosto en curso por la Cámara del Senado a la "Convención entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, para la construcción de un Canal interoceánico entre los Océanos Atlántico y Pacífico," celebrado en Washington el 22 de Enero del corriente año de 1903.

Artículo. Invístase al Presidente de la República de todas las facultades necesarias para que en cualquier tiempo en que lo crea conveniente y oportuno proceda a celebrar Tratados públicos ó Convenios para la apertura de un Canal interoceánico al través del Istmo de Panamá, ó a contratar la construcción de la misma obra con sociedades ó compañías particulares que den suficientes garantías de poder llevarla a cabo dentro del término que para ello se prefija.

Artículo. La autorización precedente se entenderá concedida sin perjuicio de los derechos adquiridos por las Compañías nuevas del Canal de Panamá y del Ferrocarril de Panamá, las que continuarán en el pleno uso y goce de sus privilegios y concesiones, y sujetas al cumplimiento de sus obligaciones, mientras no pacten con el Gobierno de Colombia el modo de transferir á otra

si fuere necesario, las concesiones que resulten de las bases siguientes:

1.° La constitución de una servidumbre para el único fin de excavar, conservar y explotar el Canal y sus obras auxiliares sobre una faja del territorio colombiano de diez millas de ancho, y desde el mar Caribe hasta el Océano Pacífico, en la que no se comprenderán las ciudades de Panamá y de Colón, servidumbre cuya duración puede ser de cien años y por la cual pagará el concesionario un precio ó canon anual de 150,000 dólares en oro, hasta el año de 1967, inclusive, y de 400,000 dólares de 1968 en adelante, pudiendo renovarse este privilegio á opción del concesionario, por períodos de igual duración (cien años), siempre que éste convenga en aumentar en 25 por 100, sobre la base máxima del período anterior, la cantidad anual del canon.

También tendrá el concesionario el derecho de usar y disponer de los materiales de construcción que se encuentren dentro de la zona referida y de las aguas necesarias para la construcción, alimentación y conservación del Canal y sus obras auxiliares;

2.° Expropiación, conforme á la legislación colombiana y á costa del Gobierno contratante, de las propiedades particulares comprendidas en la zona antes indicada, é indemnización previa, á costa del mismo, de los daños y perjuicios que ocasionen las obras ó trabajos de que se trata en propiedades de particulares;

3.° Consentimiento de Colombia para la construcción de puertos en las bocas del Canal y para el uso de la parte de mar á ellas adyacente, en cuanto dicho uso sea indispensable para el anclaje, reparación y resguardo de las embarcaciones;

4.° Libre uso de la zona por las vías públicas de tránsito existentes ó que se construyan para co-

mo compensación mínima por el establecimiento de la servidumbre de que habla el artículo.... y de los demás derechos y concesiones que autoriza esta Ley, el Gobierno concesionario pagará á Colombia, como *minimum*, la cantidad de veinte millones de dólares en oro americano, al canjearse las ratificaciones del Tratado respectivo.

Artículo. Si la negociación se efectuare con una Compañía ó Sociedad particular, las bases serán análogas á las del contrato celebrado con la Compañía Francesa, y principalmente se estipularán las siguientes condiciones:

a) Reconocimiento de la legislación y jurisdicción de Colombia;

b) Renuncia de la vía diplomática en todo caso de reclamo que no sea el de denegación de justicia;

c) Caducidad del privilegio por inexecución de la obra en plazos determinados;

d) Reconocimiento, en favor de Colombia, de tantas acciones en la Empresa cuanto sea el valor justipreciado de los trabajos ya hechos, de la maquinaria, útiles y enseres de que será propietaria la Nación al expirar la prórroga concedida á la Compañía del Canal;

e) Adquisición total de la Empresa gratuitamente en favor de Colombia al terminar el centésimo año del privilegio.

Bogotá, Agosto 29 de 1903.

Presentado por los suscritos miembros de la Comisión nombrada por S. E. el Presidente del Senado.

PEDRO NEL OSPINA—MANUEL MARÍA RODRÍGUEZ—Por recomendación del Honorable Senador LUIS F. CAMPO, PEDRO NEL OSPINA.

DOCUMENTO NUMERO 34.

República de Colombia, Diario Oficial, Bogotá, jueves 17 de septiembre de 1903, año XXXIX, número 11, 904.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 II.
Años 1899-1903.

DIARIO OFICIAL

Año xxxix

Doc No.

Bogotá, jueves 17 de Septiembre de 1903

Número 11,904

CONTENIDO

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Canal de Panamá.—Varios documentos concernientes al Tratado entre Colombia y los Estados Unidos. (Continuación)..... 477

MINISTERIO DEL TRABAJO

Decreto número 872 de 1903, por el cual se da una autorización al Administrador departamental de Hacienda nacional en Panamá para que pague los salarios de los empleados de la aduana de ese puerto..... 479

CORTE DE CUENTAS

Acta de la Sesión número 11, de 11 de Septiembre de 1903..... 479

Ministerio de Relaciones Exteriores

CANAL DE PANAMA

Varios documentos concernientes al Tratado entre Colombia y los Estados Unidos. (Continuación)..... 477

DISCURSO

Discurso pronunciado por el Sr. Dr. Luis Carlos Ruiz, Ministro de Relaciones Exteriores, en la sesión del 15 de la corte de cuentas.

Dr. Presidente:

El Honorable Senador Caro ha dicho que mi presencia en el Senado es inútil, porque esta Corporación no necesita de que el Ministro de Relaciones Exteriores inter venga en el debate del Tratado sobre el Canal. Con tal motivo solicito del Sr. Secretario que se sirva leer dos cosas que me han distinguido: la una para permitir que en qué días se tratará este asunto, y la otra para decirme que el Honorable Senado me invita a concurrir a dicho debate.

El Sr. Secretario leyó ambas notas. También ha dicho el mismo Honorable Senador que yo he hecho leer la correspondencia cruzada entre el Ministro de Relaciones Exteriores y S. E. el Sr. Ministro de los Estados Unidos, para hacer notar que me he constituido en abogado de los derechos del Congreso, sin que el Congreso necesite ser defendido. El Sr. Secretario se sirvió informar al Senado aprobó o no, hoy mismo, una proposición por la cual dispuso que se leyera esa correspondencia.

(El Sr. Secretario leyó la proposición). Como se ve, estoy aquí porque el Honorable Senado me invitó a asistir a los debates del Tratado sobre la apertura del Canal, y la correspondencia se leyó por orden del Senado.

La Constitución faculta a los Ministros del Despacho para tomar parte en los debates de las Cámaras, y a éstas para permitir su asistencia. Se me ha invitado a este debate, y supongo que se ha sido solo para oír, sino también para que tome parte en la discusión.

Cuando se reunió la aprobación anticipada del Tratado por el Gobierno, me ocupó el Honorable Senador Caro porque no había autorizado por defenderlo, como lo había hecho el Secretario de Estado en Washington.

El Honorable Senador Caro—Lo que dije fue que la aprobación del Senado americano provino de la acción energética del Presidente Roosevelt.

El Ministro de Relaciones Exteriores—Eso lo dijo en otro discurso, y agregó que lo había leído en un periódico extranjero, porque en mi réplica no había permitido manifestarme que estaba mal informado. En efecto, en los Estados Unidos los miembros del Ministerio no concurren a los debates de las Cámaras, porque allí se cree que así se consulta mejor la independencia de los Poderes públicos.

Ahora me censura al Honorable Senador por qué concurre al debate; de lo cual resulta que para complacerlo se al lo que debe hacer, al venir a no venir; ambas cosas le parecen malas.

El haber olvidado que el Senado me invitó a esta discusión, y que hoy mismo dispuso que se leyera la citada correspondencia, me hace comprender cuán posible es que el Honorable Senador Caro haya incurrido en grandes errores, por olvido ó por mala información, respecto de procedimientos ó de hechos relativos á este Tratado, consumados, como lo aseró y es cierto, en más de dos años, y la mayor parte en Washington, que tanto dista de aquí; y cuán posible es que esos errores y ese olvido sean causa de algunos de los graves cargos que ha formulado contra el Gobierno.

Según la opinión del Honorable Senador Caro el Memorandum y las comunicaciones del Sr. Ministro americano encierran de importancia, y el único resultado del rechazo de la Convención sobre el Canal ha de ser que los Estados Unidos lo construyan por Nicaragua.

Arguyen respecto de esa conclusión que tal resultado estaba previsto en la ley americana que se agregó al Tratado; y que lo dicho por el Sr. Beaupré en aquellos documentos, se refiere expresamente al mal efecto que la desaprobación del pacto producirá en las relaciones entre los dos países, y á que las modificaciones que se introduzcan aquí serán consideradas por su Gobierno como una violación de lo estipulado.

Esos conceptos son de mucha fuerza, y podrían ser de graves consecuencias en todo lo que tiene relación con la Empresa del Canal. Pero, ¿qué importa que al obligarnos me constituya en abogado del Congreso, el cual se encuentra defendido por el Sr. Beaupré, y mis Notas con respuestas, en las que cumpla el deber de sustentar la atrincherada constitucional del Congreso de decidir sobre los Tratados públicos como Representante de la Soberanía nacional; y es, por tanto, esta Soberanía la que en substancia he defendido en esa correspondencia.

En el Mensaje que el Excmo. Sr. Vicepresidente de la República dirigió al Congreso el 20 de Junio último, hay esta párrafo:

“El Ministro de Relaciones se presentará el Proyecto de Convenio propuesto por el Gobierno de los Estados Unidos de América, se explicará los antecedentes y dará las explicaciones que, en orden al Convenio sobre el Canal, puedan parecer interesantes.”

En cumplimiento de esta promesa presenté la Convención al Honorable Senado, pues á su disposición en el Ministerio de Relaciones Exteriores el expediente en que están los antecedentes de la Negociación, le he dado los informes que me ha pedido y los que he juzgado interesantes.

Ahora, para destacar los cargos que contra el Gobierno acaba de formular el Honorable Senador Caro, paso á historiar el origen del Canal, á partir del primer proyecto de Tratado entre Colombia y los Estados Unidos, hasta el que se halla en discusión; y á demostrar que el procedimiento del Gobierno no sólo no ha sido inoportuno, sino muy bien meditado y con pleno conocimiento de la situación.

En la Administración del General Santos Gutiérrez, y siendo Plenipotenciario por parte de Colombia los Sres. Miguel Baupré y Tomás Cuevas, y por parte de los Estados Unidos en Ministro Residente Sr. Sullivan, se firmó en Bogotá, el 16 de Enero de 1860, el Tratado para la excavación de un Canal que una el Océano Atlántico con el Pacífico, al través del Istmo de Panamá y Darién.

En la introducción de ese Tratado, y como razón para celebrarlo, se declaró que, cuanto la construcción de un Canal situase en jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, su finalidad á

la prosperidad y bienestar de los Estados Unidos de Colombia y de los Estados Unidos de América, así como á los intereses del comercio y de la civilización del mundo, ambas potencias habían convenido en celebrar una Convención, con el fin de facilitar y posteriormente asegurar ese grande objeto.

El Senado de Colombia negó su primer debate ese Tratado, porque juzgó inaceptables algunas de sus estipulaciones. Tampoco alcanzó la aprobación del Senado de Washington, porque no se le concedía ninguna superioridad en el tránsito á los buques de guerra norteamericanos.

En 1870, Administración también del General Gutiérrez, se celebró otro pacto. Fueron Plenipotenciarios por parte de Colombia los Sres. Antonio María Pradilla y Jacobo Sánchez, los cuales hicieron algunas concesiones en favor de aquella marina de guerra; pero la Administración del General Balzar, por el órgano del Secretario de Relaciones Exteriores, Sr. Felipe Zapata, indicó al Congreso reformas á ese Tratado, con el objeto de igualar á todas las Potencias en el uso del Canal, tanto en paz como en guerra. El Congreso atendió esas indicaciones, y agregó una serie de reformas; pero la Administración del General Grant no las aceptó, y no dio cuenta de ellas al Senado.

Al terminar esas Negociaciones, de las cuales resulta que hace cerca de treinta y cinco años que Colombia empezó á negociar con la gran República del Norte la excavación del Canal; y que desde entonces declaró, por acuerdo del Gobierno y del Congreso, que esa obra es esencial para la prosperidad de este país y de la Unión Americana, como también para los intereses comerciales y la civilización del mundo.

En Mayo de 1876 el Ministro de Relaciones Exteriores, Sr. Dr. Manuel Anczar, celebró con el Sr. A. de Gorgora, éste en su propio nombre y en el del General Thib, un contrato respecto de la construcción del Canal, que tuvo por efecto la suscripción de algunas acciones y varias exploraciones en el Istmo, efectuadas con el apoyo de la Sociedad Geográfica de París, por el Sr. Wyse, como Jefe de la Comisión.

El 20 de Marzo de 1878, como Jefe de una Comisión científica para la exploración del Istmo y como Miembro y Delegado del Comité de dirección de la Sociedad Internacional del Canal Interoceánico, suscribió el Sr. Wyse con el Secretario de la Interior y Relaciones Exteriores, General Eugenio Balzar, un contrato para la apertura del Canal Interoceánico al través del territorio de Colombia.

El Sr. Wyse es nieto de Napoleón Bonaparte, el hermano de Napoleón el Grande; y el General Thib, á quien también representaba, es persona bastante conocida en Europa; pero la alta posición de esos personajes y el apoyo de la Sociedad Geográfica de París no habrían bastado para producir en el público francés la persuasión de que la magna empresa era realizable y el propio tiempo reproducible. Tuvieron la fortuna de que el Sr. Ferdinand de Lesseps participara de sus convicciones y las comprara al privilegio.

Pero no obstante que aquel Ingeniero había abierto el Canal de Suez y alcanzado famoso crédito como hombre emprendedor y de gusto, hasta el punto de que se le llamaba el Gran Francés, cuando lanzó la primera suscripción de acciones para la apertura del Canal de Panamá, el público no respondió á su llamamiento.

El Sr. De Lesseps no desistió; y como se le hubiera objetado que no conocía el Istmo americano, cuyo clima tenía fama de ser letal, se dirigió á Panamá con parte de su familia.

En una época hacía ya parte del Gobierno en la misma Carrera que está hoy á su cargo. Se comprendió que la Nación debía significarle al Sr. De Lesseps su gratitud por los esfuerzos que estaba haciendo para levantar opinión en favor de aquella obra, y se dispuso que comisiones de todos los Estados fueran á recibirlo y á manifestarle que podía contar con el apoyo decidido de la República. Así sucedió; y aquel hombre, que tenía la fe que traspasa de una parte á otra las montañas, examinó la línea, se rodeó de las autoridades locales y de los Representantes de los Estados colombianos, é hizo que una de sus hijas, pequeña aún, diese fuego á la mina que hizo volar la primera piedra de la obra más grande que han intentado realizar los hombres; ¡y así la inauguró, y luego regresó á Europa en solicitud del capital!

Entonces fui nombrado Ministro en Francia, y llegué á París cuando el Sr. De Lesseps se ocupaba de hacer propaganda en favor del Canal de Panamá. En el discurso que dirigió á S. E. el Presidente de la República, en el acto de presentarme mis credenciales, le manifesté que la importancia creciente de las relaciones de amistad entre los dos países había comenzado á ser más viable desde que un Congreso Internacional, reunido en París, había declarado practicable el Canal Interoceánico entre el golfo de Lión y la bahía de Panamá; y agregó que esa declaración del Congreso, los cu

tuos hechos por el Ilustre Ingeniero que abrió el Canal de Suez, y el apoyo que la Empresa había encontrado en Francia, no podían menos de influir en la pronta realización de esa magna obra, que reunían los intereses del comercio universal, y que impulsaría poderosamente la prosperidad de Colombia.

En algunos de los principales diarios de París se reprodujo este discurso con elogi al Sr. Grévy, destinados á hacerse simpáticos la empresa, elogios que, en parte, fueron reproducidos también á continuación de mis palabras, en nuestro Diario Oficial.

La labor del Sr. De Lesseps para obtener el capital fue muy complicada y costosa. Entre otras dificultades tropieza con lo poco generalizado que estaba en Europa el conocimiento de las nacionalidades de la América española. Muchas gentes dudaban ó no sabían que éste fuera país autónomo, capaz de otorgar la concesión para la apertura del Canal.

En numerosos haquetos que dio á redactores de los principales diarios, á banqueros, financieros, grandes propietarios y otros capitalistas, me presenté á ellos diciéndoles que el Presidente Sr. Grévy me había recibido como Ministro de Colombia, lo cual era prueba incontestable de que éste era un país independiente de los Estados Unidos de América, y que había otorgado la concesión del Canal con absoluto derecho. Algunos de esos señores me preguntaron por qué siendo Colombia una Nación, no abría el Canal con sus propios recursos, á lo que les contesté que por ser muy grande el canal que se requería. Entonces observaron que debía, á lo menos, suscribir gran cantidad de acciones para acreditar la Empresa. Repliqué que la situación del Tesoro no lo permitía por el momento. No quería confiar que era imposible hacerlo. Después han sabido que al llegar Colombia á ser socialista, pero porque le dio la Compañía un millón de pesos en acciones, en parte de pago de una pre-

El Sr. De Lesseps no desistió; y como se le hubiera objetado que no conocía el Istmo americano, cuyo clima tenía fama de ser letal, se dirigió á Panamá con parte de su familia.

a atender a los que quiere salir del caos los intereses de este se agravan también (Canal Inter-1473. El de enserchillado ya hoy para producción, no. Economía y cuando de los siguientes lo-ado y la CA recibidos en los Estados de tal y de un Gobierno construcción del marit Darién e al al y consi- sinistración a Indígenas y prosperidad. que comu- considera- tados. Cui- adivinos

El actual Gobierno, impuesto de que la Compañía Francesa no estaba en aptitud de construir el Canal de Panamá, porque es demasiado no había podido obtener que el público europeo suministrara el capital; e impuesto también de que conociera esa situación en los Estados Unidos, la opinión nacional se había pronunciado decididamente porque el Gobierno construyera la vía interoceánica por la ruta de Nicaragua; y tan pronto presentó que en 1879 el Gobierno de Colombia había declarado que la construcción de un Canal unido en jurisdicción de este país, era esencial a su prosperidad y bienestar y al bienestar y prosperidad de los Estados Unidos de América, así como a los intereses del comercio y de la civilización del mundo; y recordando que el Congreso de 1870 había hecho la misma declaración en la Convención antes citada, la cual concuerda con la opinión de la República persistentemente manifestada, determinó enviar a Washington una Misión diplomática a cargo del Sr. Dr. Carlos Martínez Silva, con el principal objeto de que presentara, por todos los medios que estuvieran a su alcance y dentro de las facultades del Gobierno, que se adoptase definitivamente el Istmo de Panamá para la apertura del Canal Interoceánico, en las mejores condiciones para la República.

do empeno á estabelecer directamente com
nosso Representante Diplomático.

100-443887-100

Various interpolations.

[illegible][illegible]

El Honorable Senador Curo ademas que el envio de esa Misión sea desahogado; que sin gratiafian falta el haber iniciado Colombia la negociacion; y que en ese caso, como en tolo lo demás relativo a este asunto, el Gobierno ha incurrido en un cúmulo de errores, porque ha procelido incoacientemente de manera que, según estas apreciaciones, tanto el Excmo. Sr. Vicepresidente de la República como un Agente diplomático Sres. Martínez Silva, Concha y Herrán y los Ministros de Relaciones Exteriores que intervinieron en la negociacion, eran personas importantes, que no sabian lo que estaban haciendo, y que por lo tanto, en su

Es tarea muy sencilla demostrar que los expresados funcionarios públicos profesaron todos un claro criterio, y que su conducta no solo no fue inculcante, sino inspirada por primordiales móviles de interés nacional).

Una vez que el Gobierno sabía que la República Francesa no tenía los medios necesarios para construir el Canal, y que en los Estados Unidos la opinión pública se había pronunciado enérgicamente porque el Gobierno lo construyera por el gran lago de Centro América, debía permanecer inactivo é imposible, y consentir que la única potencia que pueda o quiere construírlo se comprometiese á hacerlo por Nicaragua?

Si bebiera bebo hoy, hoy se lo agradezco, pero mañana me voy de la conciencia, de la culpa, y luego de... Inconsciente!

— ¿Por haber comprendido que la ocasión de intervenir se le podía escapar, y que era preciso hacer acto de presencia inmediata en los Estados Unidos para verificar las correcciones de la opinión que existían la adopción de la vía de la paz y la eutanasia? No se debe de la conciencia, se le puede considerar como de justicia, apellidar inconsciente! Es claro que sí; y antes se debe reconocer que procedió con sadista astucia y por motivos en que se advierte la clara percepción de una inteligencia muy apta para la dirección de los negocios públicos.

Los Estados Unidos no habrían iniciado la Negociación. Ellos consideraban insuperable obstáculo, para todo arreglo con Colombia, el privilegio concedido a la Compañía Francesa; y por eso el primer enviado del Dr. Martínez Silva se dirigió al allanamiento de esa dificultad, consiguiendo saber por la prensa la posibilidad de su arreglo entre el Gobierno americano y la Compañía del Canal, previo el consentimiento de la República de Colombia.

Su E. alienta al Ministro de Estado no entro al principio en conferencias sobre la materia con nuestro Representante, e, rical tuvo que retirarse con el jefe de la Comisi6n Ictica; y no fue hasta cuando aquella Compaia ofreci6 el traspaso de su concesion, por \$1,000,000, y despues de que se le dio, cuando pas6 la amisi6n del Senado. Apoy6 al proyecto de ley del Senado de Guebara, cuando el Ministerio de

parte del Go-
que está hoy
los la Nación
— Los que se
se estaba ha-
a su favor de-
que comen-
gran á recu-
esta contrar-
República.
e, que tenía-
co á otra ha-
se resolvió de-
los Repre-
sentaciones, á
quella con-
ino volver á
de gran-
s hombres f-
res) á Re-

flectro en
 ando el Sr.
 por propa-
 Panamá.
 E el Pre
 el acto de
 e manifes-
 de las re-
 las paíse-
 ble desde
 l, renido
 ctinable el
 do An L-
 -estados
 n, los re-

-apoye
 -lo en
 -turca
 -a pura,
 -comier-
 -terosa.
 -a.
 -ríos de
 -en el
 -bacteria
 -se, en
 -bien A
 -nuestro

1. obte-
 2. y cos-
 3. -saba
 4. ba en
 5. iouat-
 6. uelme
 7. e d'ile
 8. gal la
 9. tal,

ban-
tation
elles
irry
e Co-
table
te de
que
l'ami

ando
un
con.
con
gran
it la
del
cto.
ha
llagó
de le
en
pró.

100
ed
an
it
a

Cuando esta sucedió, el Senado de los Estados Unidos aprobó la siguiente proposición:

El Tribunal del Suroeste nombró a Equi-
dad de la Compañía, Comisario de la
Corte de Panamá, el cual, a la vez, se
afirmó su autoridad sobre el Estado de
Colombia, al Sr. Antonio N.
B. Wey, a fin de que conservara una
autoridad de diez años, para terminar la
obra y ponerla a disposición pública.

El Sr. Wey a vido a esta con bul r. pro-
pósito el año 1870. Con fecha 14 de Na-
viembre de 1870 se estableció una ley por
la cual se autorizaba al Gobierno para
cancelar la moneda; pero sobre bases
que el Sr. Wey declaró invariables,
por demerito de su propia.

Inteligente esta idea Dr. Carlos Holgado
 que al sustituir el mío bien que Colombia
 me debía de restituir a lo que me quedaba
 el legal me quedaba el pago saliendo mejor
 que el mío. El Sr. Carlos Holgado, a su
 vez, le protegió, le indujo al Sr. W. W. y
 que formulara un contrato con las condi-
 ciones que el liquidador pudiera aceptar,
 y el Sr. W. W. lo firmó. El Mule
 de Relaciones Exteriores, Dr. Antonio
 Holgado, adelantó las negociaciones
 con él, y el 10 de Diciembre de 1920 se
 suscribió el contrato. El Congreso lo ap-
 robó por ley del 23 del mismo mes.

El Presidente Dalguin no hubiera tu-
vido el título de secretario de aprendien-
do, Colombia hubiera perdido desde en-
tonces la esperanza de que la Comisión
Internacional de la Cruz Roja (CICR), y con esa
esperanza diez y siete millones de colombi-
anos la ha dado por las promesas que se
han concebido, más un millón de peo-
ros en acciones interrelacionadas que tiene
por la República en la Embajada.

En virtud de la inminente prorrogación de la Sesión de la Compañía Nueva del Canal, declaró que antes que los Bancos de la Insurrección se hicieran milicias de fuerza para continuar la obra. Con ellos las milicias eran los trabados, pueden decaer al punto sagrado, basta el presente; pero no ha podido obtener que el público sea nombrado voluntariamente a esa labor, sino para que autoinspire las sugerencias que son precisas para el voluntariado y la conclusión de la vía interoceánica. El día 16 de 1873, repito, fue preparable en el sentido de que naciera la Compañía de Caminos para el Canal, con recursos suficientes, con el fin de terminar la interoceánica. El público europeo, al verlo, no empujaba el capital.

Tampoco se puede con fundamento afirmar que algún Gobierno del antiguo continente tome a su cargo la Empresa, a porque los Estados Unidos verían con inquietud y desaprobarían toda conexión de su gobierno europeo con la obra del canal, ya porque el Tratado Hay-Raunhofer, por el cual se abrogó el Clayton-Bulwer, de 1850, les asegura lo que en la materia importa a los intereses europeos: de la vía sea libre y esté abierta a la navegación por buques mercantes y de guerra de todos los países, en condiciones de estricta igualdad, y sólo con ciertas limitaciones, concurridas para asegurar neutralidad de aquella vía.

El Honorable Senador Cam afirma que el éxito de esa Misión se descansa tanto que fue gravísima falta el haber iniciado Colombia la negociación; y que en eso, como en todo lo demás relativo a este asunto, el Gobierno ha incurrido en un cúmulo de errores, porque ha procedido fueroscientemente; de manera que, según estas apreciaciones, tanto el Excmo. Sr. Vicepresidente de la República como los Agentes diplomáticos Sres. Martínez Silva, Concha y Herrera y los Ministros de Relaciones Exteriores que intervinieron en la negociación, eran personas dignas, que no saben lo que está haciendo, que no saben lo que está pasando.

Es tarea muy sencilla demostrar que los expresados funcionarios públicos procedieron todos con claro criterio, y que su conducta no sólo no fue inconsciente, sino inspirada por primordiales móviles de interés nacional.

Una vez que el Gobierno sabía que la Compañía Francesa no tenía los medios necesarios para construir el Canal, y que en los Estados Unidos la opinión pública se había pronunciado rotundamente porque el Gobierno lo construyera por el gran lago de Centro América, debía permanecer inactivo e impasible, y consentir que la única potencia que podía y quiere conquistarlo se comprometiese a hacerlo por Nicaragua?

Si hubiera bebido no, por no la amara-
ría. Por tanto el caso de la muerte, de
muerto, y luego de... inconsciente.
Por no haber comprendido que la co-
posición de intervenir se la podía sacar, y
que era preciso hacer algo de urgencia
inmediata en los Saludos Góticos para
divulgar los contenidos de la opinión que
favorecía la adopción de la vida de Ni-
cargón y ruckusilla y se pre de la de
Panama, por lo que, con esta asomo
de justicia, apellidar inconsciente. Es
claro que no; y antes se debe reconocer
que prometió que se había acordado y por
moviles es que se adhiere la obra per-
sopción de una inteligencia muy apta
para la dirección de los negocios pú-
blicos.

Los Estados Unidos no habrían insistido en la Negociación. Ellos consideraban insuperable obstáculo, para todo arreglo con Colombia, el privilegio concedido a la Compañía Francesa, y por eso el primer enviado del Dr. Martínez Silva se dirigió al allanamiento de esa dificultad, haciendo saber por la prensa la posibilidad de un arreglo entre el Gobierno americano y la Compañía del Canal, previo el consentimiento de la República de Colombia.

Su E. señalo al Ministro de Hacienda no entrar al principio en conferencias sobre la materia con nuestro Representante, el cual tuvo que conformarse con el Jefe de la Comision Estorica; y no fue sino hasta cuando aquella Compañia ofreció el traspaso de su concesion, por \$ 40,000,000, y despues de que en el Senado pasó la comision del Senador Spooner al proyecto de ley del Senador Hepburn, cuando el Ministerio de Hacienda

do emprend á estas cosas directa
asiento Representante Diplo
El Sr. Dr. Martines Silva,
de ser inconvenciente, era úti
bilistas más ilustrados é intel
octa Nación, preparó el prime
del Tratado, lo que hizo sobre
formatorias por la Comisión
Istmo. En proyecto, sang
presentado, fue fundamento de
modificaciones, presentó el na
to Sr. Dr. Concha.

Gran parte de las líneas del
preparado por el Dr. Martínez
sistieron en su forma primitiva,
en todas las nuevas proyectos,
por parte de Colombia.

No puede dudarse que tan benéfico preparó esas bases, por que le presentó el Almirante de las conferencias que tuvo (quirió el consentimiento de negociar con el Gobierno americano inevitable ofreció ciertas ventajas exigía como indispensables.

La Negociación duró más de un largo espacio de tiempo, presentando de Colombia hinc y huecos esfuerzos para obtener lo que consultaran con bastante los intereses de su patria. El informado por el Ministro Sr. de que una se adelantaba en todo, le ordenó que, previa la escritura, de que no se aceptaba modificaciones, firmara el Tratado con la condición expresa de que pudiese al Congreso la aprobación de la misma.

El Sr. Dr. Concha se retiró a la habitación que le había sido asignada en el Hotel de la Legación, y al día siguiente, el Sr. Dr. Herrán, quien era Secretario de Legación y había quedado encargado de Negocios, se le dijo por un letrado que podía para obtener 100 millones de dólares, de contado, \$ 600,000,000, en papel y todas las ventajas que el Gobierno le ofrecía. Pero como el Sr. Dr. Herrán no tenía el dinero necesario para hacer el caso, y que firmó el contrato, se le dijo que si no podía pagar, se le anulaba el contrato, y se le dijo que si no podía pagar, se le anulaba el contrato, y se le dijo que si no podía pagar, se le anulaba el contrato.

El Sr. PENA recibió, a primera hora del presente día, una nota Excelentísima Ministro de Estado le informaba que, por disposición del Presidente, ponía en un congreso que mejoraba la compensación diez millones de dólares o ochocientos cincuenta mil pesos anuales; pero que esa propuesta había y se requería pronta acción, porque mayor demora en la decisión sería contraria a la que le concede la ley.

En vista de ese ultimátum, el
gran suscribió el Tratado.

Este, se afirma, no entrafice la
ciudad de Colombia. Así se ha
encontrado en los numerosos escritos publicados
por la prensa; y así acaba de manifi-
estarlo el Honorable Senador Caro. ¿Per-
o el Gobierno de Colombia sieme-
pre celebró el Tratado? Si así lo
hecho, habría decidido que no
era el CARO, POR PANAMA, esta
OCCASION habría condenado su
soberanía de tanta magnitud, que
un Rey absoluto no habría at-
estado. ¿Qué debía hacer? ¿
todas las causas y crear una
que le permitiera al país resolver
mismo, ó sea por medio de sus
dones, si adoptaba ó no el pacto
condicional, ó si desconfiaba otra
para asegurar la ejecución del
mejor término para la Re-
Pública que el Honorable Senador
hubiera sido el Presidente de la
no habría elegido una responsa-
bilidad.

Sea fue lo que el Gobierno ha
procedido, en vez de ser in-
terno, es el que mejor se acuerda con
pacto debido a la soberanía nacio-
nal que podía mantener la pos-
tula de que el Congreso decida el
rechazo del Tratado. Indique el
Gobierno un arreglo con los Estados
donde, lo que es a todas luces muy
necesario, por tratarse de una obra
importante para la República, es
necesario para los Departamentos
de: Cauca, Fajardo, y Sucre y
Tama.

per cultura e pace al Gorbaciov

DOCUMENTO NUMERO 35.

Sección 29, nº 189, Washington, 13 de noviembre de 1902. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M. informa acerca de la construcción del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 1674. Año 1904.

23²⁵ Washington 13 de noviembre de 1902

C = 747

Nº 189.

Sección 2ª

Al Excmo Señor Ministro de Estado.
~~Entend~~ etc. etc. etc.
Con interés

Fecha 12. Diez 1902 El Ministro de S. M.

Informa acerca de la construcción
del Canal de Panamá.

Cecilia
1902

Doc No. 35

Nº 189.

Seccion 2ª.

Excmo Señor

Muy señor mío: habiendo
algunos organos de esta prensa dado por
seguro y definitivo el ajuste de un
tratado entre esta República y la de
Colombia relativo a la construcción del
Canal de Panamá y la cesion, bajo
ciertas condiciones, a los Estados
Unidos, de una faja de territorio

de cinco Kilometros a ambos lados de
dicho Canal, he creido conveniente preguntar
hoy al Secretario de Estado si era o no
cierta esta noticia, y Mr Hay me ha
contestado en los terminos siguientes.

"El tratado a que se refiere,,
La prensa, no es aún un hecho consumado,,
pero el Presidente y su Gobierno abriga,,
la fundada esperanza de que será,,
firmado en breve. Uno de los mayores,,
obstáculos que se oponen a la,,

“realización del proyecto, tal como lo
“propuso este Gobierno al de Colombia, era
“la enagenación de la faja territorial,
“por oponerse a ello la Constitución de
“aquella República. Creo, sin embargo,
“que será vencida esta dificultad, toda
“vez que ni el Presidente ni el
“Gobierno Colombiano son contrarios a
“una forma de arriendo o de venta
“enfiteutíca por el término de cien
“años, de la faja territorial de

cinco kilómetros a uno y otro costado del Canal. Tambien se ha presentado otra, dificultad, relacionada con la suma que exige Colombia por dicho arriendo, que excede a la propuesta por los Estados Unidos. El Presidente quizás cederia, gustoso sobre este punto, pero dada la actitud del Senado, teme que su oposicion haga fracasar su buena voluntad, y quiere asegurarse de lo

„Aguiescencia de aquel Cuerpo al
„aumento pedido por Colombia antes de
„ajustar el convenio definitivo.”

Pregunté por último al
Señor Secretario de Estado si era cierto,
como se había asegurado, que el gobierno
de los Estados Unidos incluía en el
proyectado Convenio, dentro de su Zona
jurisdiccional los puertos de Panamá
y de Colón, a lo cual

... Su gobierno no habia formulado otra
pretension al respecto, que la de mantener
vigente el derecho de intervencion que
le concede el tratado de 1846, y que
por tanto, ambos puertos serian como
al presente regidos por las leyes
colombianas, y parte integrante del
territorio de aquella Republica

Dis.

DOCUMENTO NUMERO 36.

Política Nº 9 E-103, Washington, 16 de enero de 1903. Al Excmo. Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M. da cuenta de una conferencia con este Secretario de Estado referente al proyectado Canal de Nicaragua.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 1674. Año 1904.

472

24

Washington 10 de Enero de 1903.

no 9. 6-103



Politica

Al Excmo Sr. Ministro de Estado

etc - etc - etc -

Entero

El Ministro de S. M.

Hecho
14-2-1903

Da cuenta de su conferencia
con este Secretario de Estado, referente al
proyecto de Canal de Nicaragua.



Cuenta a...
J. R.

Doc No. 36

Nº 9

Sesión 2ª.

Excmo. Sr. D.

Muy señor mío: En la entrevista que ayer tuve con el Secretario de Estado Mr. Hay, hubo de preguntarle si tenían fundamento los rumores esparcidos por la prensa, respecto de las disposiciones que se atribuyen a este Gobierno, de negociar definitivamente con las Repúblicas de Nicaragua y Costa Rica un convenio para la construcción del canal interoceanico en sus territorios, ~~con vista de los obstáculos que se oponen a la conclusión de un Convenio análogo con la República de Colombia para la adquisición y terminación por los Estados Unidos del Canal de Panamá.~~

El Subsecretario de Estado me contestó que en efecto, dado el estado de desquiciamiento político de Colombia, la incertidumbre que reina respecto a la reunión posible de un Congreso que pudiese autorizar y sancionar el Convenio propuesto por los Estados Unidos, el Presidente se inclinaba a suspender por completo las negociaciones con Colombia y a iniciarlas inmediatamente con la República de Costa

274

Rica y Nicaragua, dándole a entender que quizás se discutiera en Consejo de Ministros la conveniencia de llevar a cabo el pensamiento del Presidente.

Pregunte a Mr. Hay si el abandono del Canal de Panamá, no envolvería perjuicios tan graves para los Estados Unidos, dadas las graves condiciones que aquel proyecto ofrecía, que haría impopular y poco probable portanto la realización del Canal de Nicaragua. Me contestó Mr. Hay, que por el contrario, este último había tenido siempre mayor aceptación entre el público americano, y sido considerado siempre como de carácter más nacional que el de Panamá; que Mr. Mac Kinley se había abstenido sin embargo de aporrear uno u otro, cuidadoso de dejar la decisión a la exclusiva acción del Congreso, y que a este se había pronunciado en favor del istmo de Panamá, lo había hecho movido por la economía en la construcción que ofrecía este vía; pero que desde el momento que las potencias enemigas de Colombia, eran tan caparrosas que venían a anular por completo los argumentos económicos en que había basado en favor el Congreso, era más que probable que volviere los ojos de nuevo el pueblo americano hacia el Canal de Nicaragua que volvería pronto a convertirse en predilecto.

El Encargado de Negocios de Colombia con quien hablé ayer de este asunto, me ha pedido

la esperanza de un arreglo y se inclina a creer
 como muchos lo hacen en su fuero interno,
 que la actual actitud de los Estados Unidos obedezca
 simplemente a un plan preconcebido de con-
 ción contra Colombia, merced al cual
 espera este Gobierno comenzar el asentamiento
 de dicha República en condiciones más favorables
 que las que hoy día existe

Dios guarde a V.E. muchos años
 Washington 16 de Enero de 1903.

Encino Peñón

B. L. M. de V. E.

Señor don...

Edificio de...

Encino Peñón Ministro de Estado