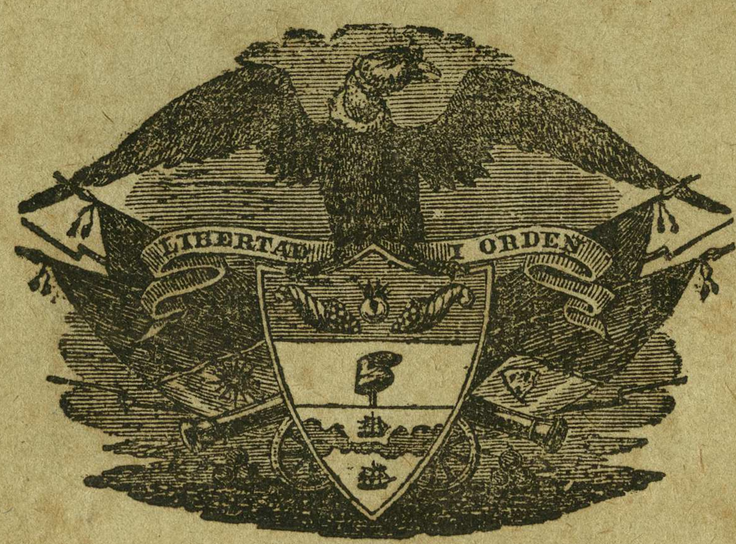
DOCUMENTOS

RELATIVOS AL

CANAL INTEROCEANICO.



BOGOTA.

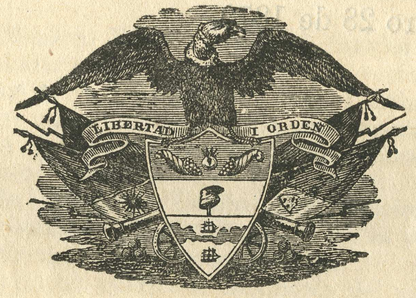
IMPRENTA I ESTEREOTIPIA DE MEDARDO RÍVAS.

1870.

DOCUMENTOS

RELATIVOS AL

CANAL INTEROCEANICO.



BOGOTÁ.

IMPRENTA I ESTEREOTIPIA DE MEDARDO RÍVAS.

1870.

NOTA:

El Senado de Plenipotenciarios resolvió que se publicaran todos los documentos sobre canal interoceánico, desde la negociacion iniciada en 1867; pero la comision del mismo Senado encargada de examinar el tratado de 26 de enero último, con autorizacion de aquella corporacion, determinó que solamente se publicaran los que contiene este folleto.

Bogotá, febrero 28 de 1870.

DOCUMENTOS

RELATIVOS AL

CANAL INTEROCEANICO.

NOTAS

Dirijidas por el H. señor Ministro Residente de los Estados Unidos de América a la Secretaría de lo Interior i Relaciones Esteriores.

Número 3.—Legacion de los Estados Unidos.—Bogotá, 25 de noviembre de 1869.

El infrascrito Ministro Residente de los Estados Unidos de América, tiene el honor de saludar atentamente al honorable señor Secretario de Relaciones Esteriores, &,ª &.ª i de informarle que el Gobierno de los Estados Unidos desea mandar hacer una esploracion instrumental de las rutas que no están completamente esploradas en el istmo: especialmente de las líneas que terminan en San Blas i Caledonia Bay.

El Presidente de los Estados Unidos tiene intencion de encargar de esta esploracion al Vice-almirante Charles F. Davis, de la marina de los Estados Unidos, que es un oficial altamente recomendable.

Tendrá el apoyo de un cuerpo de injenieros del ejército i de la marina, irá acompañado de una pequeña guardia en calidad de escolta de la espedicion, para el trabajo manual que sea necesario hacer.

Es de creerse que esta esploracion sea altamente valiosa para ámbas naciones en la determinacion instrumental de la importancia de las rutas que hayan de esplorarse, en lo relativo al gran proyecto del canal.

El infrascrito no sabe si el Presidente de los Estados Unidos de Colombia ha tenido ya noticia de esta proyectada espedicion, o si ella ha sido objeto de algun arreglo entre el Secretario de Estado de los Estados Unidos i el Ministro Plenipotenciario de Colombia.

Importa, sinembargo, no perder tiempo para que la espedicion aproveche la estacion seca en el istmo.

El infrascrito, por tanto, a riesgo de acometer lo que acaso esté ya arreglado, aprovecha la ocasion para pedir al Poder Ejecutivo de Colombia que dé permiso para que la propuesta espedicion haga el exámen de las varias rutas que cruzan el istmo de Panamá, i que hasta ahora no están esploradas

de una manera completa, enviando circulares u otra cosa semejante, a las autoridades locales, segun lo tenga a bien el Presidente de Colombia.

El resultado de la espedicion le será comunicado al Gobierno de Colombia tan estensamente como al de los Estados Unidos.

Si algunos empleados científicos o militares, o de cualquiera otra clase, recomendados por el Presidente de Colombia, desearen tomar parte en la expedicion de que se trata, el infrascrito no abriga la menor duda de que el Gobierno de los Estados Unidos o el Comandante de la espedicion les concederia al punto el permiso del caso.

El infrascrito espera que esta súplica merezca pronta i favorable resolucion, i que ésta se le comunique en primera oportunidad; i tiene el honor de suscribirse, con sentimientos de alta consideracion i aprecio, del señor Secretario, obsecuente servidor.

S. A. Hurlbut,

Ministro Residente de los Estados Unidos.

Honorable señor Secretario de lo Interior i Relaciones Esteriores de los Estados Unidos de Colombia &.ª &.ª &.ª

Legacion de los Estados Unidos.—Bogotá, diciembre 1.° de 1869.

El infrascrito, Ministro Residente de los Estados Unidos, tiene el honor de informar al honorable señor Secretario de Relaciones Esteriores que está dispuesto por parte de su Gobierno para entrar en negociaciones respecto del canal interoceánico en el istmo de Panamá; i tiene tambien la honra de suplicar al honorable señor Secretario de Relaciones Esteriores que se sirva comunicarle si el Poder Ejecutivo de Colombia tendrá a bien que el infrascrito se entienda directamente con el señor Secretario de Relaciones Esteriores, o preferirá nombrar uno o mas Plenipotenciarios por parte de Colombia para que celebren las negociaciones con el infrascrito.

En uno u otro caso, el Gobierno de los Estados Unidos, movido únicamente por su idea dominante de hacer plena justicia a ámbos paises, está dispuesto a manifestar por el órgano del infrascrito los mas amistosos deseos hácia Colombia.

Permítasele al infrascrito manifestar que las negociaciones podrán reanudarse tomando por base el tratado anteriormente rechazado por el Senado de Colombia, con las modificaciones que la esperiencia haya probado como prudentes, necesarias i justas; o podrá considerarse el negociado enteramente de nuevo, como mejor le parezca al Gobierno de Colombia.

El infrascrito aprovecha la ocasion para reiterar al honorable señor Secretario los sentimientos de aprecio con que tiene el honor de suscribirse su mui obsecuente servidor.

S. A. Hurlbut,

Ministro Residente.

PROTOCOLOS

De las conferencias relativas a la celebracion de un tratado con los Estados Unidos de América para la construccion de un canal interoceánico en territorio colombiano.

Bogotá 28 de diciembre de 1869.

Hoi a las 11 de la mañana se reunieron en el salon de la Secretaría de Relaciones Esteriores los señores doctor Justo Arosemena i doctor Jacobo Sánchez, Plenipotenciarios de Colombia, i el honorable señor Stephen A. Hurlbut, Plenipotenciario de los Estados Unidos de América, para celebrar un Trado entre las dos naciones para la escavacion de un canal interocéanico en el Istmo de Panamá. Instalados en sesion preparatoria, i haciendo de Secretario e intérprete comun el señor Venancio G. Manrique, convinieron en canjear sus respectivos Plenos Poderes en la próxima sesion, i el honorable señor Hurlbut procedió a manifestar a los Plenipotenciarios de Colombia las miras de su Gobierno respecto del canal interoceánico i el provecho que de su apertura resultaria a ámbos paises, en lo cual estuvieron de acuerdo los señores Arosemena i Sánchez. Propuso luego el honorable señor Hurlbut que se tomara por base de discusion el tratado anteriormente celebrado, i habiendo convenido en ello los señores Plenipotenciarios de Colombia, resolvieron que para la próxima sesion presentarian respectivamente las modificaciones que debian hacerse al antiguo tratado. Con esto se levantó la sesion despues de haber convenido los señores Plenipotenciarios en volver a reunirse el dia 30 de los corrientes a las 12 de la mañana.

Justo Arosemena — Jacobo Sánchez.

S. A. Hurlbut,

Ministro Residente de los Estados Unidos de América.

Bogotá, 30 de diciembre de 1869.

Hoi a las doce de la mañana se reunieron los Plenipotenciarios, i despues de haber canjeado sus respectivos Plenos Poderes, i de haberlos hallado en debida forma, se declaró abierta la sesion, i se aprobó el acta de la anterior. Propuso el honoroble señor Hurlbut un artículo que debia insertarse entre el 14 i el 15, pero no se discutió porque los puntos a que hacia referencia en el contrato orijinal debian sufrir alteracion. Se aprobó el artículo I orijinal; i en seguida se convino en dividir el artículo II en dos: uno relativo a las tierras necesarias para el canal; i otro referente a los baldíos, que serán 200,000 hectaras, donde quiera escojerlas la empresa, i en lotes alternados, en caso de ser en la orilla del canal. Propusieron los señores Plenipotenciarios de Colombia reemplazar el artículo 7.° con otro que fué aceptado por el honorable señor Hurlbut, i que consiste en fijar la tarifa de 5 centavos por tonelada, aumentando 5 centavos cada diez años. Propuso el honorable señor Hurlbut la intercalacion de las palabras *mercancías comunes*, en lo cual se convino, así como en la adicion de una cláusula final referente a metales i piedras preciosas.

Propusieron los Plenipotenciarios de Colombia una adicion al artículo III, que fué aprobada.

Se convino en cambiar en el artículo IV del tratado primitivo la palabra *cargo* en *favor;* i en borrar la reserva del mismo artículo que dice "pero esclusivamente con referencia a los objetos de esta convencion."

Se reformó el artículo V diciendo, que si cualquiera de las partes pide tropa colombiana en vez de americana, se hará así, pagando la empresa el costo que ocasione dicha tropa, en los mismos términos en que lo hace el Gobierno colombiano. Se aprobó el artículo VI con lijeras modificaciones. En seguida se adoptó un nuevo artículo en que se reforma el IX i se adiciona.

Propusieron los Plenipotenciarios de Colombia un nuevo artículo en el sentido de que en caso de que el ferrocarril de Panamá deje de pagar a Colombia la cuota anual correspondiente, por causa del canal, escepto el caso del artículo 2.° del contrato celebrado con la Compañía de dicho ferrocarril, por el cual corresponde a Colombia la mitad de la indemnizacion, los Estados Unidos pagarán dicha cuota a Colombia; i quedó pendiente.

Se discutió en seguida un nuevo artículo por el cual se cede al Estado por donde pase el canal una cuota parte, i fué aprobado.

Se amplió luego el artículo X i fué aprobado.

Se aprobó tambien el artículo XII orijinal.

Se convino en dividir el artículo XIII en dos: uno hasta donde dice *América*, con una lijera variacion; con un parágrafo adicional relativo a la responsabilidad de los Estados Unidos, mas el artículo XIV: i y otro de la segunda parte de dicho artículo XIII unida al artículo XVII.

Se aprobó el artículo XV orijinal, i el XVI con lijeras modificaciones, entre otras la de que los Estados Unidos responderán con $ 300,000 en caso de que caduque el privilejio para abonar sus causales; i la de prorogar los plazos en casos fortuitos, &.ª

Se adoptó el artículo XVIII adicionado con la espresion de que en todo caso los Estados Unidos prestarán las garantías de que en él se habla, conforme al tratado de 10 de junio de 1848.

A las 3 i media de la tarde se levantó la sesion, despues de haber convenido los señores Plenipotenciarios en volver a reunirse el dia 3 de enero próximo, a las 12.

JUSTO AROSEMENA — JACOBO SÁNCHEZ.

S. A. HURLBUT,

Ministro Residente de los Estados Unidos de América.

Número 2.

PROYECTO DE CONVENCION PARA EL CANAL.

ARTÍCULO I.

(El de la anterior).

ARTÍCULO II.

Por lo establecido en el artículo que precede no se entiende que los Estados Unidos de Colombia impedirán otras esploraciones en su territorio, emprendidas con igual fin de averiguar la practicabilidad de un canal interoceánico; pero sí se abstendrán de hacer concesion alguna para la escavacion de tal canal si no es a los Estados Unidos de América, miéntras no hayan éstos manifestado que consideran impracticable la obra, o haya trascurrido el plazo de tres años señalado en el artículo 24, sin que el Gobierno de dichos Estados manifieste su determinacion de emprenderla o no.

ARTÍCULO III.

Los Estados Unidos de Colombia convienen en conceder, separar i destinar para la obra del canal i sus dependencias o anexidades todo el territorio, incluyendo mar i aguas tributarias, que sea designado para ese objeto por la empresa i resulte necesario, pudiendo al efecto los Estados Unidos de América tomar, mediante plena indemnizacion, i siguiéndose los trámites de la lejislacion del Estado por donde se abra el canal, aquellos terrenos de particulares que fuere necesario espropiar; pero para fijar el precio de la indemnizacion no se tendrá en cuenta el mayor valor que pueda provenir, a dichos terrenos espropiados, de la apertura del canal.

ARTÍCULO IV.

Tambien conceden los Estados Unidos de Colombia para fomento de la obra proyectada i a favor de la empresa, 200,000 hectaras de tierras baldías de la Nacion, que se hallen despobladas e incultas, i que los Estados Unidos de América podrán designar donde a bien lo tengan i hubiere tales tierras, dentro de los límites del Estado colombiano por cuyo territorio se abra el canal.

Las que se escojan a orillas de éste serán medidas i divididas en lotes iguales, cuyo frente sobre el canal o sus anexidades no esceda de tres kilómetros, i entre uno i otro se dejarán lotes de la misma estension, que se reserva el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia. Dichos lotes (sigue como el artículo 2.° de la otra convencion).

ARTÍCULO V.

Miéntras subsista la presente convencion, los Estados Unidos de Colombia se obligan (sigue como el 3.° de la anterior).

ARTÍCULO VI.

(El 4.° de la anterior, sustituyendo, al principio, *proyectado* canal por *dicho* canal, i al fin *favor* de los Estados Unidos de América, por *cargo* de los Estados Unidos de América).

ARTÍCULO VII.

El 5.° del anterior adicionado así:

Si alguna de las partes contratantes prefiriere que la fuerza de tierra empleada en protejer los trabajos del canal pertenezca a los Estados Unidos de Colombia, se destinará tropa colombiana de preferencia; pero su mantencion i equipo serán de cargo de la empresa.

ARTÍCULO VIII.

Tan pronto como el canal con sus dependencias o anexidades esté construido, la inspeccion, posesion, direccion i manejo de él pertenecerán a los Estados Unidos de América i serán ejercidos por ellos, pero sin jurisdiccion ni mando alguno sobre el territorio o sus pobladores. Los Estados Unidos de Colombia conservarán su soberanía política i jurisdiccion sobre el canal i territorio adyacente; pero no solo permitirán, sino que garantizan a los Estados Unidos de América, conforme a la constitucion i leyes vijentes en Colombia, el goce pacífico, administracion, direccion i manejo del canal, como queda dicho. Pero esa garantía no difiere de la que jeneralmente se concede por las leyes colombianas a todas las personas i a todos los intereses comprendidos en el territorio de Colombia; i si para obtenerla mas cumplida necesitare la empresa de alguna fuerza pública estraordinaria, se le proporcionará por el Gobierno colombiano a costa de la empresa.

ARTÍCULO IX.

Por su parte el Gobierno de los Estados Unidos de América garantiza al de Colombia, haciéndose su aliado si fuere necesario, que el canal, sus dependencias i anexidades serán inmunes i esentos de toda hostilidad por parte de otra nacion o potencia estranjera, aun en caso de guerra, bien entendido que los gastos en que por esta defensa incurran los Estados Unidos de América serán a cargo suyo esclusivamente.

Ambos Gobiernos se reservan pasar por el canal sus buques de guerra en todo tiempo; mas lo cerrarán a la bandera de las naciones que se hallen en guerra con alguna de las contratantes. Tampoco podrán pasar armadas las tropas de ninguna nacion, escepto las de los Estados Unidos de Colombia i al servicio de su Gobierno constitucional, o las de los buques de guerra que pueden pasar conforme a este artículo. Con estas únicas escepciones, el uso del canal será libre para todas las naciones i para toda clase de objetos sin distincion.

ARTÍCULO X.

El Gobierno de los Estados Unidos de América establecerá la tarifa de los buques cargados de mercancías comunes, destinados a pasar por el canal segun su tonelaje, i sobre la base de la mas perfecta igualdad para todas las naciones en tiempo de paz o de guerra, con la única restriccion establecida en la segunda parte del artículo anterior. Los Estados Unidos de Colombia participarán en ese derecho de tonelaje, recibiendo una fraccion de peso por cada tonelada que midan las embarcaciones que pasen de un estremo a otro del canal, i que no estén empleadas en servicio de la empresa, en esta proporcion: cinco centavos durante los primeros diez años despues de concluido i abierto al tráfico el canal, i cinco centavos adicionales por cada diez años mas que trascurran hasta completar cincuenta centavos por tonelada, que será el máximo de esta participacion. Su producto se abonará al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia en el tiempo i la forma que él determine, tan luego como haya sido causado el derecho, pudiendo al efecto establecer i situar cerca del canal los empleados necesarios con las facultades bastantes para llenar su objeto, pero sin intervencion alguna en el manejo de la empresa.

ARTÍCULO XI.

Si el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia dejare de percibir los $ 250,000 anuales que hoi obtiene de la Compañía del ferrocarril de Panamá, por causa relacionada con la apertura del canal, escepto la espresada en el artículo 2.° del contrato con la Compañía de dicho ferrocarril, la empresa del canal los satisfará, ademas de la parte que en el derecho de tonelaje tendrá, segun el artículo anterior.

Para los efectos de éste i del anterior artículo, se establece: 1.° que la moneda en que debe fijarse el derecho de tonelaje que percibirá la empresa del canal, así como aquella en que se estime, i pague lo que en ese derecho corresponde a los Estados Unidos de Colombia, es la moneda de esta nacion, cuya unidad es el *peso*, equivalente a la pieza francesa de cinco francos; i 2.° que el canal se tendrá por concluido luego que pase de uno a otro océano el primer buque sobre el cual se haya percibido el derecho de tarifa, aun cuando algunas partes no estén perfeccionadas o algunas obras accesorias estén por ejecutarse.

ARTÍCULO XII.

Siendo la intencion del Gobierno de Colombia ceder, como cede, una cuota parte de lo que le corresponde recibir en dinero, segun los artículos anteriores, a beneficio del Estado por cuyo territorio pase el canal interocéanico, el Go-

bierno de dicho Estado podrá percibir directamente de los administradores de la empresa del canal esa porcion que, como queda dicho, se les cede. La cuota consistirá, en todo caso, en la décima parte de lo que perciba Colombia, i en otra décima, o sea una quinta parte del total, si el Estado cediere a la Union, para que lo administre conforme al artículo de la constitucion colombiana, el territorio comprendido dentro del canal i una zona de quince kilómetros de fondo a cada lado por toda su estension.

ARTÍCULO XIII.

Colombia no impondrá derechos nacionales, ni permitirá que se impongan municipales ni de ninguna otra clase, sobre los buques, pasajeros, dinero, mercancías i demas objetos que pasen por el canal de uno a otro océano; pero los efectos que se destinen para el consumo en territorio de la Union colombiana, estarán sujetos a los derechos i contribuciones establecidos i que se establezcan por sus leyes.

Tampoco impondrá ni permitirá que se impongan por leyes u ordenanzas del Estado respectivo, contribuciones que graven las personas o propiedades relacionadas con el canal, si no es del mismo modo o en la misma forma que dichas contribuciones graven a las demas personas i propiedades del Estado. En cuanto a la obra del canal i sus necesarias dependencias, gozarán de esencion absoluta de toda clase de contribucion nacional o local.

ARTÍCULO XIV.

(El 12.° de la otra convencion).

ARTÍCULO XV.

El 13.° hasta terminar el primer período, i agregando: Pero esta cesion no inducirá sustitucion absoluta del individuo o compañía cesionaria en el lugar de los Estados Unidos de América, i por tanto su Gobierno será siempre responsable subsidiariamente del cumplimiento de esta convencion por la parte que en ella tiene.

Tal individuo o asociacion conservará sus propiedades, derechos, inmunidades i privilejios en el dicho canal i sus inmediaciones, sujetos así mismo a las reservas contenidas en esta convencion en favor de los Estados Unidos de Colombia.

Las obligaciones políticas contraidas en este convenio por los Estados Unidos de América i los Estados Unidos de Colombia son permanentes e irrevocables.

ARTÍCULO XVI.

(El segundo período del artículo 13 de la otra convencion, mas el artículo 17 como otro período aparte.)

ARTÍCULO XVII.

(El 15 de la otra convencion.)

ARTÍCULO XVIII.

Ademas de los casos espresados en el artículo anterior, este tratado caducará i terminará: 1.° Si los Estados Unidos de América no ejecutaren o hicieren ejecutar las esploraciones i trazados del canal a que se refiere el artículo 1.° de esta convencion, en el término de tres años despues del canje de sus ratificaciones; 2.° Si resultando practicable la escavacion del canal no se principiare en el término de cinco años despues de dicho canje; i 3.° Si comen-

zada la obra no se terminare dentro de los quince año despues de comenzada. Estos plazos serán interrumpidos i por tanto prorogados si ocurriere durante ellos alguna causa de fuerza mayor o caso fortuito independiente de la voluntad de los empresarios.

I en atencion a que los Estados Unidos de Colombia quedarian privados de hacer otras concesiones análogas i sufririan el consiguiente perjuicio de que la obra del canal no se emprendiese i ejecutase dentro de los términos espresados, los Estados Unidos de América indemnizarán este perjuicio con la suma de $ 300,000, moneda colombiana, si la presente convencion caducare por cualquiera de las causales espresadas en este artículo.

ARTÍCULO XIX.

(El 18 de la anterior convencion.) Adicionando que en todo caso los Estados Unidos de América prestarán dicha garantía de neutralidad i soberanía en los términos estipulados en el artículo 35 del tratado de 10 de junio de 1848 entre las dos naciones.

ARTÍCULO XX.

(El 19 de la anterior convencion.)

(Firmado) JUSTO AROSEMENA.

(Firmado) JACOBO SÁNCHEZ.

Es copia.—*Venancio G. Manrique*, Secretario.

Bogotá, enero 3 de 1870.

Hoi a las doce de la mañana se reunieron los señores Plenipotenciarios, i despues de haber leido el acta de la sesion anterior, que fué aprobada, se declaró abierta la sesion.

Presentó el honorable señor Hurlbut las razones en que se fundaba para no aceptar el artículo XI tal como lo habian propuesto los señores Plenipotenciarios de Colombia, pero al fin se adoptó sustancialmente dicho artículo, quedando convenido que la última parte del que proponia en su lugar el honorable señor Hurlbut seria considerada por los señores Plenipotenciarios de Colombia.

En seguida se acordó reformar el derecho de tonelaje poniendo 10 centavos durante los 10 primeros años, i 5 centavos mas por cada 5 años siguientes, hasta el máximun de 40 centavos.

Se acordó tambien que la empresa pudiera establecer un derecho de pasajeros, el cual será para Colombia a razon de $ 2 por los de cámara, i $ 1 por los de cubierta. Tambien podrá la empresa exijir un derecho ad valorem en virtud de tarifa jeneral para todas las naciones sin distincion de mercancías, escepto los metales i piedras preciosas. De este derecho tocará a Colombia el 5 por 100 del producto bruto. Toda correspondencia será libre.

Con esto se levantó la sesion a las 2 de la tarde, despues de haber convenido en que se volverian a reunir el dia 4 de los corrientes a las 12 de la mañana.

JUSTO AROSEMENA — JACOBO SÁNCHEZ.

S. A. HURLBUT,

Ministro Residente de los Estados Unidos de América.

Número 3—Legacion de los Estados Unidos—Bogotá, enero 2 de 1870.

El infrascrito, Ministro Residente de los Estados Unidos de América, tiene el honor de presentar a los honorables Plenipotenciarios de Colombia el manifiesto siguiente, de las razones que tiene para no estar de acuerdo con ellos en el artículo que, bajo el número 11, le han propuesto.

Primera. Por el contrato celebrado con la Compañía del ferrocarril de Panamá, i aprobado por el Congreso de Colombia el 15 de agosto de 1867, artículo 2,° la misma continjencia que se trata de prever en el artículo 11, ha llegado a ser ya asunto de un contrato lejislativo.

En este acto, que es obligatorio para Colombia, se previene que la dicha Compañía "pueda exijir un precio equitativo por el mencionado privilejio (*el canal marítimo*) i como indemnizacion por las pérdidas que dicha Compañía pueda sufrir por la competencia de dicho canal." Parece ademas que el Gobierno de Colombia, segun dicho artículo 2,° puede admitir la cantidad que por perjuicios reclame la dicha Compañía, i es solo en el caso de que no estén de acuerdo la República de Colombia i la Compañía del ferrocarril cuando habrá de ocurrirse a árbitros. Estos tambien, segun parece, habrán de rejirse por las razones que manifiesten la Compañía i sus informes.

I para colmo de todo, el mismo Gobierno de Colombia habrá de recibir la mitad de los resarcimientos que resulten. Es, pues, manifiesto que los Estados Unidos de Colombia i la Compañía del ferrocarril de Panamá están igualmente interesados en encarecer los resarcimientos que reclame la Compañía i que dichos resarcimientos podrán hacerse subir, ya sea por consentimiento de las partes o a juicio de los árbitros nombrados por interes comun, hasta el valor total, real o supuesto, del camino. Supongamos que la Compañía del ferrocarril de Panamá exija $ 10.000,000 o $ 20.000,000 ; puede convenir en ello Colombia o pueden decidirlo así los árbitros juiciosamente escojidos, i en uno u otro caso, la mitad, es decir, $ 5.000,000, o acaso $ 10.000,000, resultarán de ahí i quedará pagado desde luego el valor total del camino i sus franquicias. Indudablemente se trató de cubrir con esta cláusula todas las cuestiones de resarcimientos, ora fuesen para la Compañía del ferrocarril o para la República. El Tribunal que se establece es evidentemente parcial e injusto en lo que concierne al canal, i es mui cuestionable el principio de dividir los resarcimientos.

Esta es la objecion principal al dicho artículo 11, que ustedes han propuesto. Pudieran enumerarse otras que resultan de la vaga fraseolojía del o.

Exíjir el artículo 11 ademas de las obligaciones del artículo 2.° del contrato arriba mencionado, seria destruir toda esperanza de hacer el canal interoceánico, puesto que seria imposible inducir a los capitalistas a que se embarcasen en una empresa tan recargada de exijencias.

El Ministro Residente tiene el honor de indicar que es de suma importancia el que Colombia delegue a los Estados Unidos el derecho de aceptar o no la cantidad reclamada o que haya de reclamarse conforme al artículo 2.° del mencionado contrato, i el nombramiento de los árbitros, i deberia tambien ceder a los Estados Unidos de América o a sus cesionarios la mitad de la indemnizacion estipulada en el mismo artículo 2.°

En ese caso los Estados Unidos garantizarán que la renta que haya de producir a Colombia el proyectado canal marítimo, no será nunca ménos de la cantidad que ha convenido en pagar anualmente la Compañía del ferrocarril de Panamá.

¿ Cuál será entónces la cuenta de los provechos que saque Colombia de la obra proyectada ?

El canal, diremos, no se abrirá ántes de 20 años.

Durante 20 años Colombia recibirá de la Compañía del ferrocarril a $ 250,000 por año, $ 5.000,000.

De ahí en adelante, aun cuando el ferrocarril decaiga enteramente durante 100 años, *por lo ménos* $ 250,000 anuales, $ 25.000,000.

I a la espiracion de ese término toda la obra del canal, que costará poco mas o ménos $ 75.000,000.

Ademas de esto, Colombia retendrá como suya toda la propiedad de la Compañía del ferrocarril de Panamá, desde el momento en que la Compañía

deje de pagar la renta anual; propiedad que vale, por estar en la línea, por lo ménos $ 10.000,000 i pudiendo trasportar $ 2.000,000 a cualquier otro punto de la República.

Por otra parte, los Estados Unidos de América deben pagar a la Compañía del ferrocarril de Panamá la mitad de los resarcimientos que resulten deberse, i debe ademas gastar una cuantiosa suma en construir el canal, sin obtener mas que la concesion por cien años, habiendo de entrar Colombia en posesion de todas las propiedades.

Todo el provecho pecuniario directo resultará en favor de Colombia, así como el aumento de poblacion, la fundacion de ciudades en los estremos i el desarrollo de la industria en su interior.

A los Estados Unidos de América solo tocan ventajas indirectas i contingentes que los inducen a desembolsar inmediatamente fuertes sumas de dinero, con la esperanza de que les den productos indirectos en el porvenir.

El Ministro Residente tiene el honor de proponer que se sustituya el artículo 11 que ustedes han propuesto, con el que adjunto incluye, i tiene el honor de suscribirse de ustedes obsecuente servidor,

S. A. Hurlbut,

Ministro Residente de los Estados Unidos de América.

Propuesto por el Plenipotenciario de los Estados Unidos de America.

Enero 3 de 1870.

ARTÍCULO XI.

Si el canal se abriere al Este de la línea señalada en el artículo 2.° de la concesion a la Compañía del ferrocarril de Panamá, que lleva fecha de 5 de julio de 1867, i que fué aprobada por el Congreso de Colombia el 15 de agosto de 1867, i por razon de la apertura de él decayeren de tal manera los negocios i productos de dicho ferrocarril que le impidiera pagar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia la suma anual de $ 250,000; es decir, si la dicha Compañía del ferrocarril dejare de recibir de su tráfico i negocios la dicha suma de $ 250,000 anuales, i tal falta se debiere a la decadencia de los negocios causada por la apertura del canal, entónces i en tal caso los Estados Unidos de América garantizan a los Estados Unidos de Colombia que la cuota de renta i peajes del canal, que por este tratado toca a Colombia, producirá siempre por lo ménos la dicha suma de $ 250,000 anuales.

I en caso de que el canal se construyere al Oeste de la línea arriba mencionada, los Estados Unidos de Colombia conceden a los Estados Unidos de América el derecho i el poder de aceptar o rechazar la suma que pueda exijir la dicha Compañía del ferrocarril de Panamá por indemnizacion, conforme al dicho artículo 2.° de la dicha concesion, así como el derecho i el poder de nombrar el árbitro por parte de Colombia, conforme a lo provisto en el artículo 2.° antedicho, i convienen i concuerdan en obrar de conformidad con los deseos i peticion de los Estados Unidos de América, respecto de la aceptacion o rechazo de la suma que pueda exijir la dicha Compañia i del nombramiento del dicho árbitro.

Bogotá, 4 de enero de 1870.

Hoi a las doce de la mañana se reunieron los Plenipotenciarios, i despues de haber leido el acta de la sesion anterior, que fué aprobada, se declaró abierta la sesion.

En seguida presentaron los Plenipotenciarios de Colombia algunas observaciones relativas al artículo XI que habia propuesto el Plenipotenciario de los Estados Unidos de América, quien hallándolas razonadas, convino en que

dicho artículo XI quedara como lo habian reformado los Plenipotenciarios de Colombia.

Propuso el Plenipotenciario de los Estados Unidos un nuevo artículo en que se estipula que los Estados Unidos podrán tener arsenales i muelles en los estremos del canal: se aprobó i se convino en que formara parte del artículo VIII. Propuso el mismo señor Plenipotenciario que se le añadiera al artículo IX la cláusula de que Colombia defenderá el canal i sus anexidades como parte de su territorio, hasta donde le sea posible; i en ello convinieron los Plenipotenciarios de Colombia.

Se añadió a la estipulacion relativa al máximun de 40 centavos, que esto será siempre que dicha cuota no esceda del 10 por 100 del producto bruto.

Se convino en reformar el artículo XIII del tratado primitivo, diciendo que los gastos a que en él se alude se harán por mitad entre las dos naciones.

Se añadió al fin del artículo IV la estipulacion de que, tan luego como se elija la tierra para el canal, el Gobierno de Colombia se compromete a no permitir que sean enajenadas las tierras baldías que se encuentren en el espacio de 10 kilómetros a cada lado de él.

A la una i media de la tarde se levantó la sesion, despues de haber convenido los Plenipotenciarios en volver a reunirse el dia 10 de los corrientes a las doce.

Justo Arosemena -- Jacobo Sánchez.

S. A. Hurlbut,

Ministro Residente de los Estados Unidos de América.

Número 4.—Bogotá, enero 4 de 1870.

Los infrascritos Plenipotenciarios de los Estados Unidos de Colombia, designados para negociar la escavacion de un canal intereoceánico, tienen el honor de dirijirse al honorable señor Ministro Residente de los Estados Unidos de América, respondiendo a su esposicion, fechada ántes de ayer, sobre dos puntos pendientes de la negociacion, en que no ha habido aun perfecto acuerdo entre las dos partes contratantes, a saber: la intervencion de la empresa del canal, o sea por ahora los Estados Unidos de América, en la fijacion de lo que debiera pagarse por indemnizacion a la Compañía del ferrocarril de Panamá si el canal se abriese al occidente de la línea entre Garachiné i el cabo Tiburon; i el derecho que Colombia reclama de ser cubierta por aquella empresa, si la escavacion del canal se hiciese al Este de la espresada línea, i en consecuencia de los malos negocios para la Compañía, no pudiese ésta pagar a Colombia los doscientos cincuenta mil pesos que hoi le satisface anualmente.

Despues de reflexionar sobre estas dos cuestiones, i de consultar a su comitente, los infrascritos adhieren a las ideas del honorable señor Hurlbut sobre la primera de ellas, que consisten en trasferir a los Estados Unidos de América los derechos de Colombia sobre fijacion de la suma que hubiera de pagarse a la Compañía del ferrocarril, bien conviniendo en la cantidad que ésta espresase, bien nombrando en sustitucion de Colombia los árbitros que por parte de ésta hubieran de formar el tribunal a quien hubiera de someterse la decision del punto.

Pero en cuanto a la otra cuestion, los infrascritos tienen la pena de conservar opiniones distintas de las del honorable señor Ministro Residente de los Estados Unidos de América, respecto de la indemnizacion a que Colombia se cree con derecho, bien que no sobre el modo de esclarecer la oportunidad de la indemnizacion. Los infrascritos pasan a esponer brevemente sus razones.

Las empresas del canal interoceánico i del ferrocarril de Panamá son dos empresas distintas, que pueden coexistir aunque la una probablemente afecte a la otra. Para ámbas contribuye Colombia con su posicion jeográfica, que

tiene derecho de aprovechar, con su territorio para la escavacion o la colocacion de rieles, con los terrenos para obras accesorias como almacenes, muelles, depósitos, maestranzas &,ª i sobre todo con gran cantidad de tierras baldías, que nunca se devuelven a Colombia, aun despues de haber espirado los privilejios respectivos. La Compañía del ferrocarril de Panamá ha recibido todas estas tierras, que Colombia no recobrará, i que pueden llegar a ser mui valiosas.

Por tanto, Colombia debe utilizar las dos empresas independientemente. Tal es la razon porque se ha estipulado en el contrato último con la Compañía del ferrocarril, que en el caso de abrirse el canal dentro de la zona privilejiada para dicha Compañía, i ésta obtuviese indemnizacion por perjuicios, la mitad de la indemnizacion corresponderá a Colombia. Esta suma que recibirá Colombia es un equivalente de los doscientos cincuenta mil pesos que dejaria de percibir por la ruina del ferrocarril, i seria adicional a los proventos que del canal derivase, precisamente por ser las dos empresas distintas i separadas.

Pero en el caso de que el canal se abriese fuera de la zona privilejiada para el ferrocarril, o sea, al este de la línea entre Garachiné i Tiburon, pudiera tambien sufrir la empresa del ferrocarril por la competencia del canal, sin que esta empresa tuviera obligacion de indemnizar a la otra, i sin que Colombia recibiera la parte de indemnizacion que tendria en el primer caso. Colombia perderia, pues, definitivamente los doscientos cincuenta mil pesos que ahora recibe, con mas las tierras baldías que ha dado a la empresa del ferrocarril.

Si solo se garantizara a Colombia que los proventos del canal no le bajarian de doscientos cincuenta mil pesos si el ferrocarril se arruinase, i si sucediese que el canal no produjese a Colombia mas que dicha suma, el nuevo privilejio habria resultado inútil para ella, i aun perjudicial por el uso de su territorio i la pérdida de los terrenos que cede a la empresa del canal.

Cierto es que la empresa del canal no debe indemnizar la pérdida que no provenga de su escavacion, como seria la que procediese de la competencia que hagan al ferrocarril de Panamá, el de Nueva York a San Francisco, la línea de vapores por Magallanes u otras empresas rivales. Pero como la escavacion del canal durará mucho tiempo, será fácil notar, ántes de su apertura al tráfico, el perjuicio que otras empresas hayan hecho hasta entónces al ferrocarril de Panamá, el cual no deberia tenerse en consideracion. La empresa del canal no seria responsable sino del perjuicio que ella causase, i eso se decidiria por árbitros, del mismo modo que en el caso de la indemnizacion por hacerse el canal dentro de la zona privilejiada para el ferrocarril.

Nunca podria establecerse, como lo propone el honorable señor Hurlbut, que los doscientos cincuenta mil pesos garantizados por el canal se pagasen a Colombia como mínimun de sus proventos en aquella empresa, cuando la Compañía del ferrocarril por consecuencia de sus quebrantos, no obtuviese del camino el completo de aquella suma. La Compañía no podria continuar sus negocios sino en el caso de cubrir sus gastos anuales, inclusos los de reparacion i los doscientos cincuenta mil pesos debidos a Colombia, quedándole una utilidad, por pequeña que fuese. Si el ferrocarril solo produjese doscientos cincuenta mil pesos, la empresa no podria continuar; pues de otro modo trabajaria solo para Colombia, i esto no puede exijirse. Por lo mismo, la obligacion del canal, como efecto de los perjuicies del ferrocarril, empezaria cuando éste se hallase en capacidad de cubrir a Colombia doscientos cincuenta mil pesos, ademas de sacar a su capital un moderado interes como producto neto. La empresa del canal no tendria entónces la obligacion, segun proponen los infrascritos, sino de *completar* a Colombia aquella suma, o bien darla por entero a Colombia, sustituyéndose a ella en el derecho de percibir la misma cantidad del ferrocarril; siempre suponiendo que el tribunal de árbitros, en cuya composicion intervendrian los Estados Unidos de América, decidiese que los quebrantos sufridos por el ferrocarril eran posteriores a la apertura del canal i efectuados por ella.

Los infrascritos concluyen sometiendo respetuosamente a la consideracion del honorable señor Ministro de los Estados Unidos de América el adjunto proyecto de artículo, para sustituir al propuesto por S. S; i tienen el honor de suscribirse del señor Ministro, mui obsecuentes servidores.

(Firmado) Justo Arosemema—(Firmado) Jacobo Sánchez.

Es copia.—*Venancio G, Manrique*, Secretario.

Articulo propuesto por los Plenipotenciarios colombianos.

XI.

Si el proyectado canal se construyere al oriente de la línea que determina el artículo 2.º de la concesion hecha a la Compañía del ferrocarril de Panamá, fecha el 5 de julio de 1867, i aprobada por el Congreso de Colombia el 15 de agosto de 1867; i por razon de la apertura del canal, i sin ninguna otra causa, los negocios i productos de la dicha Compañía del ferrocarril de Panamá disminuyeren de tal manera que ésta se hallare en incapacidad de pagar a los Estados Unidos de Colombia la suma de doscientos cincuenta mil pesos, que ahora les paga, despues de cubrir sus gastos i reparos necesarios, así como el dividendo del cinco por ciento sobre diez millones de pesos, en que se calcula el costo del ferrocarril, entónces la empresa del canal abonará la diferencia entre la dicha suma de $ 250,000 i la cantidad que efectivamente reciba el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia de la dicha Compañía del ferrocarril, o podrá, si quisiere, pagar el monto total i sustituirse en lugar de los Estados Unidos de Colombia para cobrarlo de la dicha Compañía del ferrocarril. Queda, sinembargo, bien entendido que la dicha empresa del canal no habrá de asumir una u otra de las obligaciones arriba mencionadas, a ménos que el Tribunal de árbitros establecido por el artículo----(el XXII) haya decidido que en realidad han llegado los casos de que dependen las obligaciones que en este artículo se contraen.

En 17 de enero de 1870, a las doce del dia se reunieron los Plenipotenciarios de Colombia i el Ministro Residente de los Estados Unidos de América con el fin de revisar el proyecto de tratado, cuyos artículos habian sido discutidos separadamente en las sesiones anteriores; i los negociadores convinieron en las modificaciones siguientes:

1.ª Suprimir la parte final del artículo V que habla de la venta en pública subasta de los terrenos que queden sin venderse despues de quince años de puesto en servicio el canal, sustituyendo dicha parte con la siguiente: "ámbos gobiernos" &.ª (hasta concluir el artículo);

2.ª Suprimir en el artículo VIII la escepcion de "El Grande Oriental," redactándose esta parte del artículo así: "Los Estados Unidos de América" &.ª (hasta que "no esceda de cinco mil toneladas");

3.ª Adicionar el artículo IX con estas palabras: "que no pasen de doscientos hombres, sin el permiso del Gobierno de Colombia;"

4.ª Adicionar la parte final del artículo XIII así: "Sin deduccion de ninguna clase, escepto las espresadas en el artículo XVII;"

5.ª Suprimir la última parte del artículo XIV, que hace referencia al tribunal de árbitros, organizado conforme al contrato de venta de las reservas del ferrocarril de Panamá, i redactar esta parte del citado artículo así: "Queda sinembargo" &.ª (hasta su conclusion).

6.ª Adicionar el artículo XX con estas palabras: "El canal se mantendrá en el mejor estado i condicion hasta que se entregue como queda dicho;"

7.ª Adicionar la parte final del artículo XXI así: "Las obligaciones políticas contraidas en los artículos XI i XXV de este tratado por los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de América serán permanentes e irrevocables;"

8.ª Los Plenipotenciarios de Colombia propusieron ademas al honorable señor Hurlbut la siguiente adicion al artículo XXV: "Las naciones que garanticen la inmunidad i neutralidad del canal i los derechos de soberanía de Colombia sobre el territorio de los istmos de Panamá i Darien, tendrán el derecho de pasar sus buques de guerra por el canal, libres de toda clase de impuestos."

Despues de una detenida discusion, en la cual se hicieron varias modificaciones por ámbas partes a la proposicion anterior, se acordó definitivamente la siguiente: "Las naciones que por tratados con las partes contratantes se comprometan" &.ª (hasta su conclusion).

Terminada a las tres i media de la tarde la discusion sobre los puntos referidos, los negociadores dispusieron que se sacasen dos copias del proyecto de negociacion con las modificaciones acordadas, una en español i otra en inglés, a fin de poner en limpio los respectivos textos para proceder a firmar el tratado.

JUSTO AROSEMENA.—JACOBO SÁNCHEZ.

S. A. HURLBUT,

Ministro Residente de los Estados Unidos de América.

Bogotá, 21 de enero de 1870.

Hoi a las doce del dia, se reunieron los Plenipotenciarios de Colombia i el señor Ministro Residente, en virtud de la invitacion que hizo este señor a los primeros con el fin de hacer algunas correcciones a los textos español e inglés. Se hicieron éstas; i en seguida el señor Ministro Residente manifestó a los Plenipotenciarios colombianos, que la cuota de participacion de Colombia en el 5 por 100 del producto bruto de los derechos sobre los cargamentos i metales preciosos, establecidos en el artículo XIII era escesiva: que aproximadamente podria estimarse esta participacion en el 15 por 100 del producto neto, que atendidas las cuotas que tomaria Colombia, en los derechos establecidos por el artículo XII sobre el tonelaje i los pasajeros i las obligaciones contraidas por los Estados Unidos de América en los casos respectivos de los artículos XIV i XV, ya la empresa quedaria sumamente gravada, hasta el punto de que se dificultaria la adquisicion de capitales para acometerla; i que en tal virtud esperaba que los Plenipotenciarios de Colombia aceptasen el 10 por 100 del producto neto del monto total de los derechos espresados en el artículo XIII, o bien que se redujese esa cuota al 3 por 100 del producto bruto. La discusion fué detenida, se hicieron varias operaciones de cálculo por ámbas partes i al fin se convino en mantener el 5 por 100 del producto bruto establecido en el mencionado artículo XIII "durante los primeros veinte años contados desde que el canal se ponga en servicio, reduciendo dicha cuota al 3 por 100 en el tiempo restante hasta la conclusion del privilejio."

Acordados definitivamente todos los puntos de diferencia, los negociadores ordenaron que se pusiesen en limpio ámbos testos del tratado sacándose dos copias i escribiéndose cada una de éstas en dos columnas, de modo que cada artículo se leyese en la respectiva plana en uno i otro idioma.

JUSTO AROSEMENA.—JACOBO SÁNCHEZ.

S. A. HURLBUT,

Ministro Residente de los Estados Unidos de América.

CARTA DEL SEÑOR DOCTOR MIGUEL SAMPER

AL SEÑOR DOCTOR EZEQUIEL ROJAS, SENADOR PLENIPOTENCIARIO.

Bogotá, 14 de febrero de 1870.

Señor doctor Ezequiel Rójas.

Mui estimado señor mio:—Correspondiendo a la invitacion que usted ha tenido la bondad de hacerme, en su calidad de miembro de la comision del Senado encargada de informar sobre el tratado para la escavacion del canal interoceánico, paso a presentarle las observaciones que me ha sujerido el estudio de aquel importante documento, esponiéndolas con la misma numeracion que tienen los artículos del Tratado i omitiendo mencionar aquellos sobre los cuales nada me ha ocurrido digno de notar.

ARTÍCULO 4.°

Siendo natural que los terrenos adyacentes al canal i sus anexidades adquieran gran valor i sean mui solicitados, convendria que se aclarase lo relativo a la facultad que el artículo 2.° concede al Gobierno de los Estados Unidos para cambiar la ruta primitivamente adoptada para el canal. ¿Durará este derecho hasta la terminacion del canal? ¿Se estenderá hasta cambiar la ruta despues de dicha terminacion?

Es fuera de duda que en las adquisiciones de terrenos hechas posteriormente a la fijacion de la ruta, se tendrá en cuenta el mayor valor que adquirirán los terrenos por la apertura del canal, en cuyo caso seria injusta la estipulacion del artículo 4.° en su parte final. Sin duda que este inconveniente podria obviarse no haciendo adjudicaciones de terrenos ántes de estar terminada la obra; pero la dificultad subsistiria i seria mui grave respecto de la adjudicaciones posteriores a la terminacion de la obra. ¿Hasta cuándo se podria cambiar la ruta en este caso? La cuestion me parece grave para Colombia como dueño de los terrenos adyacentes, i me parece justo que ellos fueran avaluados sin la limitacion a que arriba he aludido en el caso de estar terminado el canal.

ARTÍCULO 5.°

Se concede a la empresa del canal una estension de 200,000 hectaras de tierras baldías, que el Gobierno de los Estados Unidos designará dentro de los límites del Estado por cuyo territorio se abra el canal, pero no se fija un término dentro del cual deba hacerse uso de ese derecho; de manera que Colombia quedará por un tiempo indeterminado sin poder disponer de sus terrenos.

Se conceden tambien de preferencia a la empresa, las tierras baldías comprendidas en la zona en que se abra o pueda abrirse el canal. Si no se fija la anchura que debe tener dicha zona, esta palabra no quedará significando lo que han querido las partes contratantes, sino la zona tórrida entera, que será en la que se abrirá el canal. Como esta obra, por grande que sea, no requerirá una anchura desmesurada, no veo inconveniente en fijar la de la zona para el efecto de que Colombia se abstenga de conceder terrenos dentro de ella.

Tampoco se deben conceder todas las tierras comprendidas dentro de la zona si no son necesarias para la obra, pues resultaria hecha una concesion enorme, que no puede haber estado en el ánimo de los negociadores. No solo resultaria esto, sino que estando ya adjudicadas las tierras comprendidas en la zona, la empresa no necesitaria pedir que se le adjudicase porcion alguna a las orillas del canal, en cuyo caso Colombia no tendria un palmo de tierra en tan ventajosa posicion. Téngase presente que la division en lotes alternados, de que habla el artículo, solo tendrá lugar *cuando se escojan en una u otra orilla del canal*; pero si ya están adjudicados todos los terrenos es evidente que no se escojerán i que no llegará el caso de la reparticion de lotes.

Creo que sobre tierras debiera el tratado limitarse a figar la anchura de la zona en que haya de escavarse, concediendo las necesarias para la obra i sus anexidades. Ademas, para aprovecharse Colombia del valor que adquirirán los terrenos a las orillas del canal, deben dividirse en lotes para adjudicarlos con igualdad entre las dos partes. Esos lotes deben tener ciertas servidumbres, especialmente la de tránsito para el canal, en favor de los terrenos adyacentes.

Como la República tiene espedidos títulos por millones de hectaras, es conveniente que se reflexione en que los lotes que se adjudiquen a Colombia pueden ser pedidos por los tenedores de esos títulos.

Parece a primera vista que ese derecho no debiera tener limitacion alguna; pero si es cierto que los títulos no dan derecho a porciones determinadas de tierra, i que por la mente de los tenedores no ha pasado la probabilidad de adquirirlas a las orillas del canal, no seria equitativo privar a la República de una adquisicion valiosa.

Para evitar reclamaciones, que podrian ser valiosísimas, creo que convendria dar a la estipulacion sobre tierras una forma por la cual el derecho de Colombia fuera a una cuota del producto de la venta, siendo la empresa quien apareciera con la concesion del total.

En este artículo o acaso mas bien en el 4,° en que se conceden las aguas necesarias para el canal, convendría que Colombia se reservase espresamente el derecho de establecer o de permitir que se establezca, un cable para comunicaciones telegráficas interoceánicas, con facultad de estenderlo en el lecho mismo del canal, o en los terrenos adyacentes, i pudiendo tambien usar de los puertos i de los terrenos para los objetos indispensables al servicio del cable.

ATTÍCULO 8.°

La sujecion a las leyes nacionales que se impone a las fuerzas militares destinadas a protejer los trabajos, debe estenderse al caso en que éstos hayan terminado i dichas fuerzas continúen ocupando nuestro territorio por no haberse exijido su retiro por el Gobierno de Colombia.

ARTÍCULO 9.°

Arsenal es una palabra que aun en los diccionarios de nuestro propio idioma tiene significaciones mui variadas. Esa clase de establecimientos pueden servir hasta para construir, armar i proveer flotas de guerra. Un arsenal en medio de los dos mares seria la obra mas valiosa del mundo para una potencia marítima, i haria de ese establecimiento, a la vez que el mas formidable para los enemigos, el mas codiciable para éstos. En una guerra ¡ cuántas ventajas para el que poseyera en aquel punto un inmenso depósito de armas, municiones i carbon con los medios de reparar las flotas! ¡ Cuántas i cuán poderosas tentaciones para sustituirse a su enemigo en la posesion de ese arsenal! Magnífica me parece la idea de establecer en algun punto del canal un arsenal para reparar i abastecer los buques *mercantes*, pues seria un grande incentivo para que se prefiriese la ruta de nuestro Istmo; pero la de establecer un arsenal que pudiera ser de guerra, seria la idea mas peligrosa para el soberano del pais que no fuera su dueño esclusivo. Creo que si este soberano quisiera obrar con prudencia, deberia alejar sus arsenales de guerra del canal, a fin de que éste no fuera el punto *de preferencia* atacado por sus enemigos.

Soi de opinion que se defina mui claramente lo que ha de tener i lo que no ha de tener el arsenal de que se trata. Si se resolviere que pueda ser uno de guerra, habrá de renunciarse a la esperanza de que se garantice la neutralidad del canal, i *con mayor razon nuestra soberanía*. En este, para mí, triste supuesto, las concesiones pecuniarias en favor de Colombia debieran asumir la magnitud propia de una operacion definitiva, cuyo nombre me resisto a

Este poco aprovecha

Hai razon y vale mucho

El arsenal de guerra

debe ser propiedad esclusiva de Colombia, bajo su mando y jurisdiccion

consignar. Quiera Dios inspirar al Congreso los medios de conservar intacto el depósito que nos dejaron los padres de la patria.

ARTÍCULO 11.

Tan valiosa como pueda ser, i sin duda lo es, la garantía de una potencia tan poderosa como los Estados Unidos de América, lo que libraria el canal, con absoluta eficacia, de toda hostilidad, seria su benéfica accion para el desarrollo industrial del mundo, i su perfecta neutralidad. Con estas dos condiciones, i miéntras la política esterior de Colombia llame tan poco la atencion como hasta hoi, mui poco seria el riesgo que correria el canal de ser hostilizado, pues aun sin pactos internacionales que asegurasen su neutralidad, el interes de toda nacion comercial quedaria herido con cualquier acto de hostilidad contra una obra tan benéfica a la par que inofensiva.

No será por actos de la política de Colombia que el canal podrá ser atacado. Concedido el permiso de construir un arsenal i el de paso para los buques de guerra de los Estados Unidos en tiempo de guerra, el canal será el arma mas temible para los enemigos de esa nacion, i el punto en que ellos, de preferencia, la atacarán. Colombia, con una soberanía nominal, llevará las cargas anexas a este título i se verá envuelta en guerras en que apareciendo como belijerante principal, no será en realidad sino cola de su poderoso aliado.

Para algunos fué quijotesco el empeño de los Plenipotenciarios colombianos que negociaron el tratado de 14 de enero de 1869, cuando tan obstinadamente rehusaron toda concesion que pudiera menoscabar la soberanía nacional sobre el istmo o la neutralidad del canal; pero el tiempo demostrará que ellos fundaban sus cálculos en el simple buen sentido. Querian ellos que la posesion del istmo fuera siempre, en todo tiempo, una fuente de renta al abrigo de todo peligro político, i se desentendian de ventajas demasiado continjentes para ser puestas en balanza con los riesgos. ¿ Quién garantiza a los Estados Unidos que no serán vencidos por dos o mas potencias europeas que se coliguen contra ellos? ¿ Quién puede responder de que un enemigo victorioso no dictase sus leyes hasta el punto de despojarnos de todo o parte del istmo? ¿ Quién puede prever la cuantía de las indemnizaciones de guerra que se exijieran por el vencedor de nuestro aliado?

Aun suponiendo que los resultados de una guerra no llegasen hasta despojarnos de la soberanía del istmo, es menester que se reconozca que aquella podria imponernos sacrificios, en un solo año, equivalentes a muchos otros de productos derivados del canal.

Si la empresa del canal no es política sino industrial, no hai razon para que los buques de guerra de los Estados Unidos lo usen en tiempo de guerra. Tampoco seria justo exijir que en idénticas circunstancias la empresa prestase el mismo servicio a la marina de guerra de Colombia, aunque ésta sea el soberano, a ménos que se asegurase a los empresarios el pago de todos los perjuicios que sobrevinieran por causa de hostilidades. La cuenta de esos perjuicios demostraria lo escesivamente costoso que seria emplear el canal como arma de guerra. Un lujo de esta naturaleza lo puede gastar una nacion como los Estados Unidos; mas para Colombia el honor de ser su aliado seria casi tan costoso como la ruina. Con mui poca familiaridad que se tenga con la historia, basta para convencerse de que las alianzas entre un pueblo débil i otro poderoso, siempre han sido ruinosas para el primero.

Sí, no obstante estas consideraciones, se creyere en la conveniencia de la alianza, como los Estados Unidos tienen en esta negociacion el doble carácter de gobierno i de empresario, sin que haga las debidas aclaraciones para distinguir aquel segun los casos, seria conveniente espresar en este artículo que los gastos que hicieran los Estados Unidos serian a cargo suyo esclusivamente, es decir; que los productos del canal en nada serian afectados por dichos gastos.

ARTÍCULOS 12 i 13.

La distribucion de los productos del canal entre las dos partes, tal como se encuentra consignada en los dos artículos que de ella se ocupan, me parece sumamente desigual si se parte del supuesto de que la obra se convertirá en arma de guerra para los Estados Unidos. Que éstos puedan obtener ventajas políticas escepcionales, tales como las de poder dominar con una sola flota el mar Caríbe i el Pacífico, i refaccionar, armar i proveer esa flota en un arsenal establecido en el canal, no tomándose tales ventajas en cuenta para dividir los beneficios, es un procedimiento del todo injusto para Colombia. O la obra es meramente industrial, inofensiva, i es entónces corriente limitarse a los beneficios puramente pecuniarios; o se trata de adquirir ventajas meramente políticas, preñadas de riesgos para Colombia, i en este caso debieran ellas estimarse aunque fuera aproximadamente, para darnos una justa compensacion.

Mas prescindiendo de esta consideracion encuentro en estos artículos defectos mui graves, que me permitiré enunciar, previa la demostracion de ciertos hechos que servirán para descubrir en dónde está el interes verdadero de cada parte en la forma de la tarifa.

Las fuentes de renta del canal serán los derechos que se perciban sobre los buques segun su tonelaje; sobre las mercancías segun su valor; sobre el uso de las obras accesorias, como muelles, diques &.ª i sobre los pasajeros segun su clase. Los Estados Unidos no tienen obligacion de establecer su tarifa sobre todas esas bases, i aunque respecto de cada una de ellas se nos ofrece una participacion, los gravámenes pueden ser calculados de modo que ella sea mayor o menor, i aun ilusoria en ciertos casos, todo a voluntad enteramente de los Estados Unidos. Ellos *podrán* establecer un gravámen en razon de las toneladas, del cual participariamos si se estableciera, pero es cierto que tambien podrán prescindir de ese derecho i gravar solamente las mercancías. Ahora bien, yo me propongo demostrar en seguida que los Estados Unidos tienen interes en no gravar las toneladas, i me permito ántes hacer presente que la condicion de que la cuota que Colombia perciba no escederá del 10 por 100 de la que se exija por la tarifa, hace completamente ilusorio nuestro derecho. Se dice que nos corresponderán 10 centavos por cada tonelada, cuya cuota irá en aumento de 5 centavos cada cinco años despues de los diez primeros, hasta completar el máximun de 40 centavos; pero si la cucta es de 10 centavos segun la tarifa, solo corresponderá a Colombia 1 centavo por tonelada, i para que le tocaran 40 centavos seria preciso que el derecho se elevase a $ 4, cosa que paso a demostrar, que no se hará, pidiendo ántes perdon si entro en cálculos que en parte tendrán por base supuestos aun no conocidos.

Segun los cómputos hechos en el informe que el Contra-almirante Davis pasó al Secretario de la Marina de los Estados Unidos en 1866, publicados en "Diario Oficial" número 1285, las toneladas i los valores que en 1857 hubieran pasado por el canal si este hubiera existido, habrian sido:

De los Estados Unidos	Toneladas.	1.857,485	valor	$ 100.294,687
Inglaterra	,,	1.029,295	,,	139.184,834
Francia	,,	162,735	,,	59.073,859
Otros paises	,,	44,555	,,	16.802,000
Totales		3.094,070		$ 315.355,380

Las economías procedentes del seguro de las mercancías i de los buques; del deterioro menor de éstos; de la baja del flete i del gasto de salarios i provisiones de tripulacion por el ahorro de tiempo, se calculan:

Para los Estados Unidos	$ 35.995,930
Inglaterra	9.950,348
Francia	2.183,930
Otros paises	1.400,000
Total	$ 49.530,208

Estos datos quedarian notablemente modificados en 1882, si para ese año estubiera abierto el canal, por el influjo de estas causas:

1.ª La apertura del canal de Suez que naturalmente atraerá la mayor parte del comercio europeo con los mercados de Persia, India, China, Japon i Australia. Acaso no quedará para el canal del Darien de aquel tráfico sino el que se haga con las costas occidentales de América.

2.ª La construccion del ferrocarril del Pacífico en los Estados Unidos, que atraerá una parte considerable del tráfico de mercancías entre la Europa i las costas orientales de los Estados Unidos con California. Las corrientes de la emigracion de Asia i Europa con direccion a los Estados Unidos, o directamente de Europa para la Australia i Asia, tomarán la ruta de Suez o la del ferrocarril del Pacífico.

3.ª El comercio del mundo, en los veinte i cinco años corridos de 1857 a 1882, si no habrá duplicado, dará un aumento tan notable que permitirá ser estimado en 50 por 100 mas que en 1857; pero si bien este aumento subsistirá respecto del comercio de los Estados Unidos con relacion al canal del Darien, podemos suponer que el tráfico europeo solo enviará por este la mitad de sus productos, si no ménos.

Con estos datos los resultados de los cuadros anteriores quedarian modificados en la forma siguiente:

	Toneladas.	Valores.	Ahorros.
Estados Unidos	2.786,227	$ 150.442,030	$ 53.993,895
Inglaterra	771,970	104.388,625	7.462,761
Francia	122,062	44.305,394	1.637,947
Otros paises	33,417	12.601,500	1.050,000
Totales	3.713,676	$ 311.737.549	$ 64.144,603

Atendiendo a cálculos recientemente publicados en uno de nuestros periódicos, los que preceden merecerian ser considerados como sumamente moderados, i es esto lo que precisamente conviene a mi propósito.

Supongo ahora que la obra del canal cueste cien millones de pesos. Hago esta suposicion porque es la que jeneralmente se hace, aunque reconozco que aun no hai base sólida en que fundar este cálculo. El canal de Suez, segun puede inferirse de una relacion presentada a la Asamblea jeneral de la Compañía en 2 de agosto de 1869, habrá costado setenta millones, i si bien los recursos en trabajadores, máquinas &,ª están allí mas a la mano que lo estarán en el Darien, en mucho se compensarán esas ventajas con los graves inconvenientes que el suelo movedizo i la falta de puertos del istmo ejipcio han ofrecido a la empresa del canal.

Una obra cuyo costo sea de $ 100.000,000 no debe producir ménos de $ 15.000,000 para cubrir a los empresarios los gastos de administracion, el interes del capital i el fondo de amortizacion.

En este supuesto i en el de que se adoptase un derecho sobre las mercancías, *ad valorem*, daria los resultados siguientes:

Los Estados Unidos pagarian al canal	$ 7.240,000
Inglaterra	5.023,000
Francia	2.131,000
Otros paises	606,000
Total	$ 15.000,000

Si la renta del canal hubiera de obtenerse de un derecho sobre las toneladas, a $ 4-81⅓, los Estados Unidos pagarian

	$ 11.254,000
Inglaterra	3.118,000
Francia	493,000
Otros paises	135,000
Total	15.000,000

La cuota del ahorro que habria que sacrificar en beneficio del canal seria:

	Por toneladas	*Ad valorem.*
Para los Estados Unidos	20 por 100	13½ por 100
Inglaterra	42 por 100	67⅓ por 100
Francia	30 por 100	----------
Otros paises	13 por 100	58 por 100

Es curioso notar que la Francia, pagando sus mercancías *ad valorem* i no por toneladas, no solo no tendria ahorro con usar el canal, sino que perderia $ 495,000 por año!

Francia es precisamente la nacion ménos llamada a adoptar la ruta del Darien para su comercio con el Oriente i la Australia, i es tambien la que mas puede influir en que el canal de Suez haga competencia bajando su tarifa.

Estos resultados demuestran que a los Estados Unidos no les conviene el derecho de toneladas, pues segun esa base pagarian ---------- $ 11.254,000
i por la tarifa *ad valorem* ---------- 7.240,000

Diferencia ---------- $ 4.014,000

La base de la tarifa es, pues, una cuestion de $ 4.000,000 anuales para el comercio de los Estados Unidos, cuyos productos en jeneral son de poco valor en mucho volúmen; i es por esto que me atrevo a creer que no siendo obligatorio, como no lo es conforme al tratado, cobrar el derecho de toneladas, no será este cobrado. Colombia, por consiguiente, no debe contar sino con el 5 por 100 i el 3 de lo que produzca la tarifa *ad valorem* i con el derecho sobre los pasajeros.

Apreciemos con los datos ya enunciados la parte de Colombia conforme a los artículos 12 i 13.

Derecho de toneladas	$ 000,000
Id. sobre las mercancías, 5 por 100 de $ 15.000,000	750,000
Por pasajeros que busquen o partan de las costas del Pacífico, desde Acapulco hasta Valparaiso	50,000
Total	$ 800,000

La utilidad de Colombia conforme al artículo 7.º del tratado de 14 de enero de 1870, consistia en un 25 por 100 del producto neto de la empresa con estas condiciones:

1.ª Que no se haria deduccion alguna por intereses del capital ni para fondo de amortizacion:

2.ª Que para deducir la utilidad de Colombia en ningun caso se podria computar por gastos de cualquier clase que fueran, mas del 30 por 100 del producto bruto de la empresa:

3.ª Que la totalidad de utilidades anuales que correspondiera a los Estados Unidos, se aplicaria preferentemente a la amortizacion del capital.

4.ª Que Colombia tendria derecho a su cuota desde el momento en que el capital quedase amortizado.

Segun esto, si el costo de la obra se supone ser de $ 100.000,000 i su producto anual de $ 15.000,000, de esta suma se deduciria a lo mas el 30 por 100 por todo gasto, quedando la suma anual neta de $ 10.500,000 para amortizar el capital en ménos de diez años. Colombia tendria derecho, al cabo de ellos, al 25 por 100 de esta suma, o sea la de $ 2.625,000. La desventaja de carecer de renta durante esos diez años la allanaria el descuento. Con un abono de 50 por ciento, Colombia podria haber recibido, *en el primer año* posterior a la terminacion del canal, la suma de $ 1.312,500 porque esta suma no produciria a su propietario, al 5 por 100 anual, sino $ 65,625, que en diez años importaria $ 656,250, dejándole un beneficio de $ 656,250 para compensar el hecho de no recibir los intereses sino a los diez años.

Ademas, no solo iria el descuento en disminucion gradual año por año, sino que la cuota del 25 por 100 no se disminuiria en ninguna época, como sucederia en virtud del tratado de 1870, que a los veinte años deja reducida la cuota de Colombia a solo el 3 por 100.

Considero del todo injustificable esta reduccion despues de los 20 años, cuando ya el capital estará amortizado i cuando los productos serán mas cuantiosos.

Puesto que el negociador americano habia consentido en el 25 por 100 para Colombia al cabo de doce años, i aun ántes si se redimia el capital, no veo la razon que haya habido para disminuir tanto esa cuota si de parte de los Estados Unidos no se nos han hecho concesiones considerables. Pero es lo contrario lo que ha sucedido. El tratado de 1869 no concedia el derecho de construir arsenal de guerra, ni permitia el paso de los buques de esta clase a los Estados Unidos estando ellos en guerra. Estas dos concesiones, que tantos peligros encierran para Colombia i tan valiosas serian para los Estados Unidos, daban pleno derecho a exijir que se nos diese el 25 por 100 desde que el canal estuviese en servicio. Mui poco pesa en la balanza la garantía que se nos ofrece para el caso en que la compañía del ferrocarril de Panamá no pueda pagar la anualidad de $ 250,000.

Termino mis observaciones sobre este particular indicando que Colombia carece de seguridad en cuanto a la percepcion de un derecho sobre las toneladas, i que limitado ese derecho al 10 por 100 de lo que produzca a la empresa, seria preciso que se fijase en el tratado una cuota cuya décima parte fuese igual a la que se pretenda obtener para Colombia, i que los Estados Unidos tuviesen la obligacion precisa de imponerla.

Si los artículos 9.º i 11 han de subsistir, Colombia debiera exijir, o $ 1 por tonelada o el 25 por 100 del producto neto con las condiciones que se fijaron en el artículo 7.º del tratado de 1869, i sin esperar el trascurso de ningun término para el recibo.

ARTÍCULO 15.

La parte que corresponde a Colombia en la indemnizacion que haya de darse a la compañía del ferrocarril de Panamá, si el canal se abre dentro de la zona de su privilejio, debiera constituir una reserva espresa, con cita del artículo 2.º del contrato de 1867. Esta claridad no está empleada sino en el artículo 17, en el cual se trata solamente de obligaciones que contrae el Gobierno de Colombia para con uno de sus Estados, mas no de obligaciones de los Estados Unidos de América, que es lo mas importante en la cuestion.

ARTÍCULO 17.

No hai motivo para consignar en este pacto obligaciones ni derechos que no importan a los Estados Unidos. Por otra parte, el principio de ceder a los Estados una cuota parte de las rentas que se perciban en su territorio, debe sujetarse a bases que no podrian desarrollarse en un tratado. Si fuera justa la cesion de que se trata en este artículo, cuando la renta ha de proceder de una contribucion impuesta sobre el comercio estranjero, mucho mas lo seria la de una cuota de la renta de salinas a los pocos Estados que la pagan. Si con tanto brio se les ha disputado ese claro derecho, ¿cómo se podria justificar la cesion del 10 por 100 de los productos correspondientes a Colombia en la empresa del canal?

Hai sobre este particular dos precedentes, que son: el de la cesion a Panamá del 10 por 100 de la anualidad del ferrocarril, i el de la cuota ofrecida a los Estados en cuyo territorio se esploten depósitos de carbon por cuenta del Gobierno nacional. En el primer caso se tendria en cuenta que el ferrocarril iba a tocar en la capital del Estado i a imponerle cargas estraordinarias de gobierno; en el segundo, importaba a la Nacion obtener el apoyo de la lejis-

lacion i de los funcionarios de los Estados para luchar con ménos desventaja en los pleitos que le serian suscitados sobre la propiedad de las minas, i para lograr una intervencion suficiente en el arreglo de las vias de comunicacion que exijiera el trasporte i salida del carbon. Ninguna de estas consideraciones se ofrecen en el caso presente; i si la situacion rentística de los Estados exijiera algun ausilio, lo justo seria concederlo a todos. La renta de aduanas podria servir con tal objeto, llegado el caso, pues en gran parte militarian las razones de apoyo que existirian respecto de una renta percibida del carbon.

Se comprende que se ofrezca una ventaja al Estado que renuncie a su jurisdiccion sobre la zona dentro de la cual se abra el canal, porque esto evitaria complicaciones internacionales; pero darle el 10 por 100 sin motivo alguno, i agregar otro 10 por 100 si el Estado se exime, con la cesion del territorio, de todas las cargas que le impondria el gobierno de una rejion que exijiria una administracion costosa, son casos cuyo fundamento no alcanzo a comprender.

Acaso se hayan querido acallar las pretensiones del Estado del Cauca sobre las vías interoceánicas que puedan abrirse por su territorio, mas seria preferible afrontar una cuestion en la que el gobierno i pueblo de aquel Estado verian pronto claramente lo ilusorio de sus pretensiones. ¿Qué se contestaria a un empresario cuando éste hallase que el resguardo de las aduanas le impedia introducir hasta las máquinas e instrumentos i los vestidos para los obreros?

Seria curioso ver que el Cauca insistiera en alguna pretension de esta clase siendo el único Estado de la Union que está aislado por el istmo del gran teatro mercantil del mundo, que es la hoya del Atlántico. En la actualidad el Cauca tiene que hacer sus compras de mercancías en plazas secundarias que se las revenden, como Panamá, Guayaquil i Callao. Para la esportacion de sus frutos depende casi esclusivamente de un pequeño vapor que ha sostenido la compañía inglesa de vapores del Pacífico, el cual frecuentemente llega a Buenaventura con carga plena i no puede tomar allí frutos. No puede el Cauca alimentar todavía una navegacion propia que le permita ensanchar sus esportaciones, i aun cuando lo pudiera, el paso por el ferrocarril de Panamá le impondrá cargas diez veces mas pesadas que el derecho de paso por el canal si este se abriera. Cuán distinta no seria la suerte del Cauca si los buques de vela i de vapor partieran de Liverpool, el Havre i New York, i pasando por el canal llegasen a Buenaventura con cargamentos i tomasen allí los de retorno.

Si algun Estado ha de derivar ventajas escepcionales de la obra del canal durante la época de su construccion, es el Cauca. Bolívar i Magdalena enviarán sin duda provisiones para mantener a los obreros; pero ellas sufrirán la competencia de los frutos de las Antillas i de los Estados Unidos, lo que no sucederá con lo que el Cauca podrá producir i enviar para los trabajos del lado del Pacífico.

ARTÍCULO 25.

Le doi suma importancia a la garantía de las potencias marítimas en favor de la neutralidad del canal i de nuestra soberanía en el istmo. No creo posible esa garantía subsistiendo los artículos 9.° i 11, i aun eliminados o modificados, seria preciso agregar algun estímulo mayor que el de esencion del derecho de toneladas a los buques de guerra. Un descuento en los derechos de la tarifa seria mas eficaz.

Si no he comprendido mal las causas de la repulsion con que fué recibido el tratado de 1869, ellas consistian en la poca claridad con que se establecian los derechos de Colombia en algunos artículos; lo reducido de su cuota en las ganancias, o a lo ménos, el quedar privada de percibirla durante doce años; i finalmente, lo mal aseguradas que parecian quedar la neutralidad i nuestra soberanía.

Considero mui mejorada en lo jeneral la redaccion del tratado de 1869

por el de 1870, i aun cuando le encuentro graves inconveuientes a este último con respecto a la neutralidad i a la cuota de Colombia, me parece que el Senado no debiera vacilar en entrar de lleno en la discusion de cada artículo en segundo debate. Con el tratado de 1869 se puede justificar toda exijencia sobre neutralidad i un aumento en nuestra cuota de utilidades, puesto que en ámbos puntos ya conocemos lo que aceptaria el Gobierno de los Estados Unidos. Recuérdese que el señor Cushing vino a allanar las dificultades con un conocimiento pleno de lo que podria conceder el gabinete de Washington.

El Senado no podria quedar justificado si por dos años seguidos privase a la Cámara de Representantes de entrar en la discusion del tratado, i debiera reconocer que si algun defecto se le llegara a escapar, la otra Cámara podrá correjirlo.

No me figuré que esta carta tomaria tanta estension, la que ruego a usted se sirva escusar.

Su atento servidor. MIGUEL SAMPER.

PROPUESTAS PARA LA ESCAVACION DEL CANAL.

Propuesta del Sr. Lucien de Puydt.

Oficina provisional.—Rue de Douai 41.—Sociedad internacional para obtener el privilejio del canal colombiano (Fundada en Paris el 9 de marzo de 1864).—Paris 7 de enero de 1870.

A S. E. el señor Presidente del Congreso de los Estados Unidos de Colombia.

Señor Presidente: La sociedad internacional del canal colombiano tuvo el honor de enviar con fecha 27 de mayo de 1869 (correo del 8 de junio de 1869) i por conducto de don J. M. Tórres Caicedo, Ministro Residente de los Estados Unidos de Colombia en Paris i Lóndres, un proyecto relativo a la emision, por el Gobierno colombiano, de un empréstito internacional destinado a la construccion, iniciada por Colombia, de un canal para buques de alto bordo, *sin tunel ni esclusas*, en el territorio del Darien central por la línea reconocida i adoptada por los injenieros de la dicha sociedad.

Este proyecto así como diversos documentos en que se apoya, fué dirijido al señor Presidente de la República, Jefe del Poder Ejecutivo, suplicándole que lo sometiese al exámen del Congreso que ha debido reunirse en Bogotá el 1.° de febrero de 1870.

Desde entónces se les han dirijido sucesivamente varias comunicaciones al señor Secretario de Gobierno A. M. Pradilla, al estimable Don Miguel Samper, a los señores Aníbal Galindo i Emiliano Restrepo, ámbos miembros fundadores de la sociedad, i el último apoderado legal de ella por acto auténtico otorgado en Bogotá el 1.° de mayo de 1865 ante el señor Narciso Sánchez, Notario de la República.

La sociedad del Canal colombiano renueva hoi, señor Presidente, su propuesta ante el Poder Lejislativo, i suplica a los honorables Senadores señores Manuel Amador Fierro, Gonzalez Carazo i A. Núñez, que se sirvan manifestar los motivos de su peticion en virtud de las disposiciones del capítulo 6.°, seccion 5.ª, artículo 54 de la Constitucion colombiana.

Inútil me parece, señor Presidente, tratar por estenso las inmensas ventajas políticas, comerciales i rentísticas que resultarian a Colombia de la adopcion de una lei que la diese la preponderancia esclusiva en la cuestion del canal colombiano i que pusiese a su disposicion considerables recursos en dinero.

Me contentaré con tratarlas brevemente.

Colombia, con la emision de un empréstito internacional destinado a la construccion del canal interoceánico en su territorio, sin que tuviera que conceder privilejio por un tiempo mas o ménos largo, desvaneceria toda dificultad política, no necesitaria del apoyo o garantía de un Gobierno estranjero. La seguridad, la integridad de su territorio, su derecho de soberanía quedarian garantizados con el hecho mismo de su posesion i de su iniciativa.

Por su admirable situacion entre los dos océanos vendria a ser la primera de las naciones comerciales i marítimas de la América del Sur.

La cuota del empréstito, que es el doble de la suma que se necesita para la escavacion del canal, la permitiria emplear una suma considerable (cerca de $ 100.000,000) que le serviria para amortizar la deuda esterior, en formar una marina, en abrir caminos, en beneficiar las tierras que constituyen una de las garantías hipotecarias del empréstito, &c. &c.

Estando garantizado el empréstito ($ 200.000,000) con la hipoteca ; 1.º Con los productos del tránsito por el canal, representado por 7.500,000 toneladas, cifra oficial, o sea una renta de $ 16.000,000 por año ; i 2.º Por una cantidad considerable de tierras baldías que hoi no valen nada (5 a 10 millones de hectaras), será *inmediatamente* suscrito en todas las plazas del mundo, como lo ha sido el empréstito de Honduras, basado en el mismo sistema, pero sin tener siquiera la centésima parte de la garantía del canal.

Inmediatamente despues de la apertura del canal, cuya construccion requeriria 5 años, o 7 a lo mas, en caso de fuerza superior, Colombia, como dueño de él, recibiria el 50 por ciento del producto neto del canal, o sea, en el estado actual del comercio, de $ 7.000,000 a $ 8.000,000.

Al encargar a la Compañía internacional del canal colombiano : 1.º de la emision i negociacion del empréstito en todas las plazas del mundo, mediante la suma de 10 por ciento de la suscricion para subvenir a todos los gastos (primas a los banqueros, ajencias, viajes, publicaciones, &c, &c.) ; i 2.º de la construccion del canal, segun los detalles i precios que tengo el honor de enviar, es decir, por la suma de $ 80.000,000, que deberán tomarse del empréstito, Colombia queda esenta de toda responsabilidad material o moral, i no tendrá mas que hacer que ocuparse del pago de los intereses del empréstito garantizado por una doble hipoteca *aceptada de antemano* por los accionistas del canal.

Es una cosa rara, i sin embargo incontestable, que el sistema del empréstito internacional es ventajoso para todos, tanto para los que lo suscriben, como para la Sociedad que construye el canal, para la nacion que lo hace construir, para su crédito i para el comercio universal ; este sistema no perjudica sino a las ambiciones pérfidas que se ocultan bajo el aspecto de una falsa confraternidad.

La construccion del canal por el sistema del empréstito, *por* i *para* Colombia, no suscita ninguna cuestion peligrosa para los demas : Colombia, no enajena ni aun sus tierras baldías, pues conserva la propiedad i solo empeña la renta como hipoteca.

Por el contrario, la concesion del canal conforme al sistema antiguo, i la cesion a perpetuidad de una parte del terreno, constituyen un monopolio peligroso para la República, sobre todo en vista de los hechos políticos que amenazan el porvenir de la independencia de las Repúblicas latinas de la América del Sur.

Me detengo aquí porque no quiero entrar en las consideraciones de un órden superior que se desprenden de la cuestion. La elevada sabiduría del Congreso, su ardiente patriotismo, su amor a sus derechos e independencia, podrán penetrar mucho mas allá que mi pensamiento.

En apoyo de la peticion de la Sociedad del canal colombiano, tengo el honor de añadir i de enviar por el mismo correo :

1.º Una parte de mi gran mapa del Darien, conforme a los resultados obtenidos durante las esploraciones del Istmo en 1861 i 1865. Este mapa ha sido aprobado por el Almirantazgo ingles i por la Oficina topográfica del Emperador, i ha sido publicado por la Real Sociedad de Geografía de Lóndres con un informe que lo recomienda. Contiene el trazado del canal proyectado conforme a mis trabajos i a los del señor Mongel Bey, Injeniero de la Sociedad, adjunto a la esploracion de 1865–firmado.

2.º Los cortes horizontales i verticales del dicho canal, divididos en 13

secciones, con la altura máxima i media de cada uno de ellos. Estos cortes, sin *tunel* ni *esclusas* en el canal, que terminará a uno i otro lado en puertos grandes, seguros i profundos, permiten que pasen simultáneamente dos de los mas grandes i profundos navíos del mundo. Firmado de Puydt i Muyel.

3.º Un informe firmado por el señor Muyel i por mí, en que se resumen los detalles, i que prueba lo fácil que seria construir el canal mediante la suma de $ 80.000,000, inclusive el 20 por 100, o sean $ 13.000,000 para gastos imprevistos.

(Tengo el honor de hacer notar al Congreso, señor Presidente, que esta es la *primera vez* que una Sociedad presenta al Congreso, para apoyar su peticion, i confiando en la lealtad de él, un *trabajo completo*, hecho en 9 años i terminado a su costa i riesgo, i apelando a la justicia de los Representantes de la Nacion colombiana.)

4.º El folleto que publiqué en 1869, i en que hago relacion de los resultados de las esploraciones del Darien.

5.º Una entrega de los Anales de los viajes (8.ª 1869) que contiene un artículo del ilustre jeógrafo Malte Brun relativo a mis trabajos.

6.º Un número de la *France financiere* del 3 de enero último, órgano de las grandes operaciones rentísticas, que contiene un artículo relativo al Empréstito colombiano i a la transformacion de nuestra sociedad, que se constituye con un capital de $ 1.200,000 para hacer frente a los primeros gastos que exije la emision del empréstito colombiano ; si Colombia aprueba esta excelente combinacion rentística.

7. El número del 28 de diciembre de 1869, del periódico la *Gironde* (artículo sobre el canal colombiano) órgano de los intereses de la ciudad de Burdeos, cuya cámara de comercio ha prometido apoyar el proyecto en cuestion.

8.º El número de 2 de diciembre de 1869, de la *Petite Presse*, periódico que tiene una circulaeion inmensa i del cual se tiran todos los dias 350,000 ejemplares.

Si el proyecto que la sociedad del canal colombiano tiene el honor de presentaros fuere aceptado por el Congreso, ora sea por medio de una lei completa ora sea por medio de una lei jeneral que fije las bases sobre las cuales deba negociar el Poder Ejecntivo, la Sociedad enviará inmediatamente a Bogotá sus Ajentes con plenos poderes, i tendré el honor de contarme entre ellos, para arreglar definitivamente las condiciones i depositar las grantías necesarias.

A no ser que el Congreso tenga a vien encargar un delegado *ad hoc*, o al Ministro de Colombia en Paris, para celebrar el arreglo, lo cual adelantaría i facilitaria su solucion.

Al recomendar el proyecto que tengo el honor de presentaros, a la suma benevolencia i atenta consideracion del Congreso, obro como Ajente jeneral de la Sociedad internacional del canal colombiano, con plenos poderes jenerales con derecho de delegacion, i como Presidente de su Comité de trabajos, todo en virtud de actos i deliberaciones regulares i rejistradas, que he tenido el honor de presentar al Ministro de Colombia en Paris, señor J. M. Tórres Caicedo.

Tengo el honor de suscribirme, con todo respeto, señor Presidente, vuestro mui obediente servidor,

LUCIEN DE PUYDT.
Ajente jeneral de la Sociedad &.ª

Notas relativas a la propuesta de los Sres. Eduard Cullen, A. Curtis La Nange &.

Legacion británica.—Bogotá, febrero 17 de 1870.

El infrascrito, Encargado de Negocios de S. M. B, tiene el honor de informar a S. E. el señor doctor Antonio María Pradilla, Secretario de lo Interior i Relaciones Esteriores de los Estados Unidos de Colombia, de que se le ha presentado recientemente un memorial al mui honorable Conde de Clarendon, Principal Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Esteriores de S. M. B, en que se le pide que se den instrucciones al infrascrito

para que preste sus buenos oficios respecto de una propuesta que han hecho, o van a hacer, los memorialistas al Gobierno de Colombia para la escavacion de un canal en el istmo del Darien.

El documento a que se refiere el infrascrito está fechado en Lóndres a de enero de 1870, i está firmado por Edward Cullen - A. Curtis La Nange - William Darley Bentley - Thomas Ereen i Charles Vignolles.

No tiene el infrascrito en su poder propuesta alguna definitiva de parte de estos caballeros, pero entiende, por una conversacion que ha tenido con S. E. el señor Pradilla, que la han trasmitido directamente al Gobierno de Colombia. Si así fuere, S. E. podrá formar opinion de las ventajas relativas del proyecto del doctor Cullen i sus asociados respecto de los otros proyectos que para la realizacion de esta importante obra se hayan presentado.

En cumplimiento de su deber, el infrascrito se limita a hacer presente a S. E. el señor Pradilla, que el Gobierno de S. M. B, sin asumir responsabilidad alguna a nombre de los memorialistas, celebrará que la propuesta de ellos merezca ser considerada en competencia con otros proyectos estran.

Debe añadir ademas que la Diputacion que presentó al Conde de Cr endon el memorial, aseguró a S. S, en contestacion a una pregunta suya, que podria formarse una compañía con suficiente capital para la empresa.

El infrascrito aprovecha la oportunidad para reiterar a S. E, el señor Pradilla los sentimientos de su mas alta i distinguida consideracion.

ROBERT BUNCH.

A S. E. el señor doctor don Antonio María Pradilla, Secretario de lo Interior i Relaciones Esteriores de los Estados Unidos de Colombia, &.ª &.ª &.ª

Es fiel traduccion—*Venancio G. Manrique*, intérprete oficial.

Secretaría de Relaciones Esteriores.—Bogotá, febrero 21 de 1870.

El infrascrito, Secretario de lo Interior i Relaciones Esteriores de los Estados Unidos de Colombia, ha recibido la nota fechada el 17 de los corrientes, que le ha hecho el honor de dirijirle el H. señor Robert Bunch, Encargado de Negocios de S. M. B.

En cumplimiento de órdenes superiores, se sirve S. S. H. recomendar a la consideracion del Gobierno colombiano una propuesta de varios súbditos británicos para escavar un canal interoceánico al traves del Istmo del Darien, espresando que el Gobierno de la Gran Bretaña no asume responsabilidad alguna a nombre de los solicitantes.

Estos, como tuvo el infrascrito el honor de manifestarlo de una manera verbal a S. S. H, se han dirijido en efecto directamente al Poder Ejecutivo de la Union, i su propuesta, lo mismo que todas las relativas al referido asunto que hasta ahora se han hecho, será puesta en conocimiento del Congreso nacional, en el cual cursa actualmente, como no lo ignora S. S. H, un proyecto de tratado ajustado con los Estados Unidos de América para la construccion de un canal en territorio colombiano.

Al dejar contestada en estos términos la citada nota de S. S. H, es grato al infrascrito repetirse de S. S. H. mui atento servidor.

ANTONIO M. PRADILLA.

H. señor Robert Bunch, Encargado de Negocios de S. M. B. &.ª &.ª &.ª

Lóndres, a 6 de enero de 1870.—10 Angel Court, Throgmorton.—Street.—E. C.

Señor Secretario.

Tengo la honra de remitir en mi nombre i en el de mis copeticionarios, señor, por el órgano de V. E, una peticion formal para obtener un privilejio para abrir un canal interoceánico al traves del istmo del Darien; i suplico a V. E, que se sirva elevarla al conocimiento del ciudadano Presidente de la República para su resolucion.

Igualmente tengo el honor de remitir un libro que contiene varios documentos relativos a la obra del dicho canal i cuya lectura me atrevo a recomendar a V. E.

Espero que V. E. me perdone la libertad que me tomo, i que considere como mi escusa la grande importancia de la obra de que se trata.

Soi de V. E, señor Secretario, mui atento i obediente servidor.

A. CURTIS LA NANGE.

S. E. el señor Secretario de lo Interior i Relaciones Esteriores de los Estados Unidos de Colombia.—Bogotá.

PROPUESTA A QUE SE REFIEREN LAS NOTAS ANTERIORES.

Al ciudadano Presidente de los Estados Unidos de Colombia.

Ciudadano Presidente:—Los infrascritos ante vos, con el debido respeto, esponemos que despues de maduras reflexiones, graves consideraciones i largas conferencias, hemos determinado dirijirnos al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia por medio de vos, como su digno representante, para solicitar un privilejio para abrir un canal interoceánico al traves del istmo del Darien, o bien del de Panamá, segun puedan requerirlo las nuevas circunstancias.

Bien sabemos, ciudadano Presidente, que han sido muchas las peticiones que hasta hoi se han presentado al Gobierno Colombiano con el objeto de obtener el privilejio de que nos ocupamos; i que, con el conocido espíritu público que siempre ha predominado en las diferentes administraciones del pais, varias concesiones se han dado, ya a súbditos ingleses, ya franceses, o bien a ciudadanos americanos, o mas propiamente hablando, al Gobierno de los Estados Unidos de América; pero desgraciadamente para el bien de Colombia, i para el del comercio del mundo entero, todas ellas han venido a ser nulas e inútiles, ya por una causa, ya por otra; pero podemos decir en términos jenerales que la principal, si nó la única, ha sido la falta de los inmensos capitales que para una obra tan magna se requieren, i de aquí ha venido la necesidad de exijir una considerable suma de dinero como garantía, por parte de los concesionorios, para la ejecucion de la obra.

Uno de los infrascritos, el doctor Eduard Cullen, ha sido como vos sabeis, uno de los que desde un tiempo remoto ha destinado sus estudios, su tiempo i, casi puede decirse, todas sus facultades hácia la dichosa conclusion de la obra que en los siglos venideros puede mirarse como la grande maravilla del siglo XIX. En el año de 1852 el Gobierno de vuestro pais le concedió un privilejio el cual quedó sin efecto por dos razones poderosas que han desaparecido hoi:

1.ª Que el injeniero, Mr. Lionel Gisborne, enviado para esplorar el istmo, informó (erróneamente) que el canal no podria abrirse sin tener que construir un tonel de tres millas de largo, lo que demandaba un capital superior a lo que se habia presupuesto por la compañía, i que entónces, ahora quince años, el espíritu de empresa en el mundo tal vez no podia soportar; i 2.ª que justamente en esos momentos cuando se empleaban los mayores esfuerzos para vencer los obstáculos nacidos de la razon anterior, estalló en Europa la guerra de la Crimea, la que vino a hacer encallar todas las empresas que entónces se hallaban en proyecto.

Hoi han desaparecido, como hemos dicho ántes, estas razones: la primera, porque todo el mundo sabe que el informe del señor Gisborne no merece fe alguna; i la segunda, porque tanto la Europa como la América se encuentran en estado de paz, i en el horizonte político no aparecen nubes algunas que hagan temer una perturbacion jeneral. Ademas, el público, en vista del buen suceso obtenido en la apertura del canal de Suez, mira, no solo con esperanzas, sino con interes, i aun entusiasmo, hácia la construccion de ese otro canal que sin disputa tiene para el mundo entero mucha mayor importancia que aquel. Los beneficios que Colombia en particular derive son tan patentes que no nos parece necesario detenernos a especificarlos.

En estas circunstancias los infrascritos, no contentos con sus recursos particulares, nos hemos puesto en comunicacion con grandes capitalistas de este pais, i habiendo obtenido su apoyo, i pudiendo, en consecuencia, contar con los fondos necesarios para llevar a cabo la grande obra, solicitamos por vuestro órgano que se nos conceda el privilejio para la apertura del canal interoceánico que deba poner en comunicacion el Atlántico con el Pacífico; i tomando como bases del dicho privilejio las establecidas en la lei de 27 de junio de 1866, las cuales pueden modificarse segun lo demanden los mutuos intereses de las partes contratantes, para cuyo fin hemos determinado enviar a la capital de la República un ajente debidamente autorizado para concluir con vuestro Gobierno un contrato definitivo, i provisto de los medios necesarios para cumplir con lo que ordenaba el artículo treinta de la citada lei de 27 de junio de 1866.

Nos atrevemos a esperar, ciudadano Presidente, que encontrándonos, como nos encontramos, en una posicion de poder al fin llevar a cabo ésta obra grandiosa, i en atencion a que representamos intereses serios i capitales suficientes, el Gobierno a cuya cabeza os encontrais, nos conceda el privilejio que ahora respetuosamente solicitamos; i el cual, una vez concedido, será pingüe en sus benéficos resultados para una nacion llamada a ocupar uno de los primeros lugares en el mundo, cual es la República de los Estados Unidos de Colombia.

Eduard Cullen M. D.—M. R. C. S. Eng—F. R. G. S.—A. Curtis La Nange A. B.—J. b D.—Guill.º E. Marthin F. R. G. S. F. S. S.—W.ⁿ Darley Bentlhey.—Tho.ˢ Green.

Lóndres, a 4 de enero de 1870.

Memorial relativo a una propuesta del Sr. F. Barrot.

SENADO—Despacho del Refrendario Mayor—Palacio de Luxemburgo, enero 6 de 1870.

Señor—Ahora que la inauguracion del canal de Suez ha llamado la atencion pública hácia el gran pensamiento de escavar el istmo de Panamá, i que parece que de nuevo habrá de dirijir a ese lado el espíritu emprendedor, me tomo la libertad de recordar al Gobierno de la Nueva Granada que de tiempo atras existe un proyecto en que figura mi nombre i cuya realizacion se ha suspendido hasta ahora por la tardanza en aprobar el tratado celebrado, el 10 de diciembre de 1860, entre su Ministro Plenipotenciario i yo; tratado enteramente conforme con las disposiciones de la lei del Congreso, de 6 de marzo de 1859, i con las instrucciones i autorizacion dadas por el Jefe del Poder Ejecutivo.

Esta tardanza pueden haberla ocasionado causas políticas; i como no ha estado en nuestras manos el remedio, hemos tenido que sufrirla; pero, al mismo tiempo, i con la mira de salvar intereses de mucha consideracion, nos hemos reservado i hemos sostenido en todas las circunstancias, los derechos resultantes del tratado de concesion de que se trata.

No entraré de nuevo por ahora, señor, en la consideracion de lo que espuse en la carta que tuve el honor de dirijir a usted el 29 de noviembre de 1863, ni de ciertas objeciones formuladas en la contestacion que recibí con fecha 2 de marzo de 1865. Me reservo para discutir de nuevo, si fuere necesario, la cuestion de validez de la convencion firmada por don Francisco Martin, i para probar que, en lo que a nosotros concierne, se ejecutó hasta donde era posible. Pero no dudo que al examinar atentamente este punto resultará incuestionable, a los ojos del Gobierno, la validez admitida, por otra parte, por los tribunales de Francia con ocasion de los procedimientos a que dió lugar el arreglo de los intereses relativos a los trabajos de esploracion del Darien.

Me limito a manifestar a usted lo oportuno que seria resolver la cuestion relativa al establecimiento de un canal interoceánico i a insistir en ello, en cuanto de mí dependa, para obtener el cumplimiento de la formalidad de la

aprobacion necesaria para la constitucion definitiva de la sociedad financiera de ejecucion. Debo añadir que, si conviniere al Gobierno granadino hacer algunas modificaciones al tratado, yo estaria, por mi parte, dispuesto a consentir en todas las que no fuesen capaces de perjudicar los intereses que represento.

Tengo el gusto de suscribirme de usted, señor, con sentimientos de alta consideracion.

Barrot,

Senador, Refrendario Mayor del Senado.

A S. E. el señor Ministro de lo Interior i Relaciones Esteriores del Gobierno de la Nueva Granada.

PROPUESTA A QUE SE REFIERE EL ANTERIOR MEMORIAL.

Concesion de privilejio para abrir un canal interoceánico por el istmo del Darien, entre el Golfo de San Miguel i la bahía de Caledonia.

Habiendo el Congreso de la Confederacion Granadina espedido en 6 de mayo de 1859 una lei autorizando al Poder Ejecutivo para permitir i facilitar la esploracion de los istmos de Panamá i del Darien con el fin de hallar i determinar la línea mas adecuada para la escavacion de un canal de navegacion entre los dos océanos; i para celebrar un contrato con las compañías o individuos que se comprometan a realizar la obra, concediéndoles al efecto privilejio esclusivo para verificarla, dando seguridades de llevar a cabo la empresa, con ventajas para la Confederacion i para el comercio de las naciones en jeneral; el Presidente de la Confederacion Granadina autorizó en 28 de mayo de 1859 al Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de la Confederacion en Francia e Inglaterra para provocar una licitacion entre las diversas personas que tuviesen por conveniente acometer la empresa i celebrar un contrato para realizarla en conformidad con las disposiciones de la lei citada i de las instrucciones recibidas, a cuyo efecto se publicó el aviso correspondiente en el "Moniteur Officiel" de 14 de julio de 1859, i el 20 del mismo mes en un folleto impreso, conteniendo diversos documentos relativos a la apertura del canal, i posteriormente en el "Moniteur Officiel" de 16 de noviembre del presente año, en cuyo aviso se fijó el dia 6 del presente mes de diciembre para la conclusion del contrato.

A virtud de estas publicaciones i de las invitaciones hechas, se han presentado a la Legacion de la Nueva Granada en Paris varias proposiciones para la apertura de un canal interoceánico por el istmo del Darien i por el de Panamá, las que examinadas por el Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de la Confederacion, ha resuelto aceptar la presentada por el señor Fernando Barrot, Senador del Imperio, para someterla a la consideracion i aprobacion del Poder Ejecutivo de la Confederacion Granadina.

En su consecuencia los abajo firmados:

Juan de Francisco Martin, Enviado Estraordinario i Ministro Plenipotenciario de la Confederacion Granadina en Francia i en Inglaterra, obrando en nombre de su Gobierno, i con su autorizacion, por una parte, i el

Señor Fernando Barrot, Senador del Imperio frances, Vicepresidente del Consejo municipal de Paris, Gran Oficial de la Lejion de Honor, por otra parte;

Han convenido en el siguiente contrato para la inmediata esploracion del istmo del Darien, i la escavacion de un canal de navegacion entre los dos océanos por citado istmo del Darien en el territorio comprendido entre el Golfo de San Miguel i la ensenada de Caledonia, i desde la punta de Mosquitos hasta la boca occidental del rio Atrato.

ARTÍCULO I.

Se concede al señor Victorino Fernando Barrot, Senador, antiguo Ministro del Interior, Vicepresidente del Consejo Municipal de Paris, Gran Oficial de la Lejion de Honor, residente en Paris, en la calle du Regard, número 5, privilejio esclusivo para abrir un canal que ponga en comunicacion por el istmo del Darien los océanos Atlántico i Pacífico por la línea que los injenieros elijan entre el Golfo de San Miguel i la bahía de Caledonia, pudiendo elejir sobre las costas del Atlántico, desde la punta de Mosquitos hasta la boca occidental del Atrato, si hubiere inconveniente para que el canal se termine en la bahía referida.

Las condiciones de este privilejio son las contenidas en los artículos siguientes.

ARTÍCULO II.

El privilejio concedido por el artículo anterior durará noventa i nueve años.

ARTÍCULO III.

El tiempo de la duracion del privilejio empezará a contarse desde el dia en que el canal se ponga en servicio público en todo o en parte, i que el concesionario comience a cobrar en su beneficio derechos por el tránsito o la navegacion.

ARTÍCULO IV.

Durante el tiempo del privilejio el Gobierno de la República se compromete a no hacer por sí, ni a conceder a Compañía o individuo alguno, por cualquier título que sea, la facultad de construir un canal que ponga en comunicacion los dos océanos por el territorio espresado en el artículo 1.

Si el concesionario construyese un ferrocarril como ausiliar del canal al traves de dicho territorio, el Gobierno se compromete a no hacer por sí i a conceder a ninguna Compañía o individuo alguno el derecho de construir otro ferrocarril en el mismo territorio durante el tiempo concedido para hacer i disfrutar el canal.

ARTÍCULO V.

El canal deberá estar terminado i entregado al servicio público dentro de diez años contados desde el dia de la concesion; sinembargo, si por circunstancias fortuitas, independientes de la voluntad del concesionario, despues de estar construida mas de la tercera parte del canal, notare el concesionario que no puede concluirlo en toda su estension, en los diez años estipulados en el presente artículo, el Poder Ejecutivo podrá otorgarle una próroga hasta por cuatro años sobre los diez convenidos, sin incurrir por esta próroga en las penas contenidas en los artículos 37 i 40.

ARTÍCULO VI.

El canal tendrá la anchura, profundidad i todas las condiciones necesarias para que puedan navepar por él buques de vapor i de vela de la mas grande medida de toneladas.

ARTÍCULO VII.

Se conceden al privilejiado las tierras baldías que fueren necesarias a la escavacion del canal, para el establecimiento de los puertos marítimos, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estacion, posadas i jeneralmente para todas las necesidades de la construccion i servicio del canal. Concédensele igualmente las tierras baldías que fueren necesarias para el establecimiento de la línea del ferrocarril, si tuviere a bien establecerlo. Por todo el tiempo que dure el privilejio disfrutará el concesionario gratuitamente de estas tierras, las cuales volverán al dominio de la República con el canal i el ferrocarril, concluido que sea el tiempo del privilejio.

ARTÍCULO VIII.

Si el territorio en que debe escavarse o construirse el ferrocarril fuere en todo o en alguna parte de propiedad particular, el concesionario tendrá derecho de tomarlo con autorizacion del Gobernador del Estado o del Intendente nacional del Distrito o la persona que haga sus veces, prévio avalúo, i una justa indemnizacion al propietario, conforme a las disposiciones de la lei de 2 de junio de 1848, que determina los casos en que pueden tomarse las propiedades particulares para usos públicos i las formalidades que en tales casos deben observarse.

ARTÍCULO IX.

Se concede al privilejiado a perpetuidad i a título gratuito, como ausilio para la obra del canal, cuarenta mil hectaras de tierras baldías en las provincias que él elijiere; sin perjuicio de los derechos adquiridos por otras compañías o individuos, en virtud de contratos o de otros títulos legales al tiempo de ésta concesion. El concesionario podrá disponer de éstas tierras, enajenándolas como lo tenga a bien despues de haber comenzado los trabajos de la canalizacion, pero no podrá enajenarlas por ningun título a una nacion o a un Gobierno estranjero. Si al cumplirse el tiempo del privilejio alguna parte de éstas tierras estuviere erial, volverá a la propiedad i dominio de la República.

ARTÍCULO X.

El concesionario tendrá la libertad de escojer las tierras baldías que por el artículo precedente se le conceden, con las restricciones siguientes:

1.ª En las inmediaciones del canal i del ferrocarril no podrá tomar en un solo cuerpo mas de 1,200 hectaras, i precisamente dejará en la parte contigua al camino de hierro o al canal porciones de igual estension a las que tome el concesionario para que el Gobierno de la Confederacion pueda disponer de ellas como le convenga; 2.° En los demas puntos que elija no podrá tomar en un solo cuerpo mas de 2,400 hectaras ni ménos de 1,200; 3.° La eleccion de estas tierras debe hacerla durante los dos primeros años de los diez fijados para la construccion del canal; 4.° No podrá tomar las que de antemano se hubiere designado i medido para adjudicarlas a otras compañías privilejiadas. 5.° Es de cargo del concesionario la comprobacion de ser tierras baldías, la formacion de planos i su mensura.

ARTÍCULO XI.

Se concede al privilejiado por todo el tiempo que dure en posesion del canal, la autorizacion: 1.° Para servirse de los puertos situados en las dos estremidades del canal para el anclaje de los buques, para el embarque de las mercancías que hayan de dejarse en dichos puertos o trasbordarse a otros buques para continuar su viaje por el canal en caso de que el buque que las conduzca no haya sido destinado a pasar por el dicho canal. 2.° Para usar de los puertos intermediarios necesarios i especialmente destinados al almacenaje i depósito franco de todos los objetos i mercancías que se destinen al tránsito i se quieran desembarcar previamente en dichos puertos intermediarios en los que el Gobierno de la República podrá poner los empleados que considere necesarios i tomar todas las medidas que crea indispensables para impedir el contrabando. Los edificios que se construyan por el concesionario para almacenes de depósito en los puertos i escalas estarán dispuestos de tal manera que una sola persona baste para celar el contrabando.

ARTÍCULO XII.

Los puertos de uno i otro estremo del canal serán francos i libres para el comercio de todas las naciones i en ellos no podrá imponerse derecho alguno de importacion, sino por las mercancías que se destinen a la introduccion para el consumo de otros puntos de la Nueva Granada. Dichos puertos quedarán en consecuencia habilitados para la importacion desde que esté abierto el canal,i en ellos se establecerán las aduanas i resguardos que el Gobierno juzgue conveniente para cobrar los derechos de introduccion de los efectos que se destinen a otros puntos de la Nueva Granada i para celar que no se haga el contrabando. En el caso que para atender a los gastos en los puertos fuere necesario establecer un derecho de tonelada sobre los buques, el Gobierno podrá establecerlo, pero este derecho no escederá en ningun caso de veinticinco céntimos de peso fuerte por tonelada, i no podrá establecerse otro derecho de puerto que el que la lei aplique para sueldo de los empleados de los dichos puertos.

ARTÍCULO XIII.

El Gobierno de la República declara neutros en todo tiempo los puertos de uno i otro estremos del canal, i las aguas de éste de uno a otro mar; en su consecuencia en caso de guerra entre otras naciones o entre alguna o algunas de estas i la Nueva Granada, el tránsito del canal no se interrumpirá por este motivo, i los buques mercantes i los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos i transitar por el canal sin molestados ni detenidos. Se esceptúan las tropas estranjeras, que no podrán pasar por el canal sin autorizacion del Gobierno de la Confederacion, segun lo dispongan sus leyes.

ARTÍCULO XIV.

El concesionario privilejiado tendrá el derecho de introducir en la parte del territorio destinado a la construccion del canal libremente i sin pagar derecho alguno de importacion, ni otro ninguno de cualquier clase que sea, todos los instrumentos, máquinas, herramientas, materiales para casas, víveres i vestidos para los trabajadores que necesite, i que estén espresamente ocupados en la construccion del canal, por todo el tiempo que se le concede para esta construccion.

ARTÍCULO XV.

No se impondrán contribuciones nacionales, municipales ni de ninguna otra clase sobre el canal, ni sobre los buques de remolque de la compañía, ni sobre sus almacenes, muelles, máquinas u otras obras o efectos de cualquiera especie que le pertenezcan, i que a juicio del Poder Ejecutivo se necesiten para el servicio del canal i de sus dependencias durante el tiempo concedido al privilejiado para la construccion i goce del canal.

ARTÍCULO XVI.

Las mercancías, objetos i productos de todas clases que se trasporten por el canal de uno a otro océano, estarán esentos de todo derecho nacional, municipal o de cualquiera otra clase. La misma esencion se estiende a todos los efectos o mercancías que queden en calidad de depósito en los puertos o almacenes del concesionario con destino al interior o al esterior; pero los efectos que se destinen al consumo interior de la República pagarán los derechos e impuestos establecidos o que se establezcan, al salir dichos efectos de los almacenes del concesionario; para lo cual se obrará con el acuerdo de los empleados de la República i conforme a las leyes i a los reglamentos que decretare el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO XVII.

Los viajeros que pasen por el canal no tendrán necesidad de pasaporte, sino en el caso de guerra esterior o de conmocion interior si el Gobierno de la Confederacion juzga necesario exijirlo; pero los buques que pasen por el mismo canal tendrán la obligacion de presentar en el puerto del estremo del canal a que llegaren primero los papeles exijidos por las leyes de la Confederacion i por los tratados públicos para la libre navegacion. Los buques que carezcan de dichos papeles o que rehusaren presentarlos podrán ser detenidos i se procederá contra ellos conforme a las leyes.

ARTÍCULO XVIII.

Los buques que pasen de uno a otro mar por el canal, irán con las escotillas cerradas i selladas por la aduana del puerto a que lleguen en uno de los estremos del canal; i recibirán a bordo uno o mas empleados del Gobierno para que durante el tránsito por el canal vijilen que no se desembarque nada de lo que conducen ellos. Si despues de haber pasado el canal el dueño de cualquier buque quisiere desembarcar i vender el cargamento en el puerto del estremo en que tome tal resolucion, se le permitirá la descarga, prévias las formalidades legales.

ARTÍCULO XIX.

Los buques que conduzcan los efectos destinados a la obra del canal, conforme al artículo XIV, podrán entrar libremente por cualquiera de los puntos comprendidos en el territorio demarcado en el artículo I, aunque no haya aduana establecida, desde el dia en que el concesionario lo necesite para dar principio a la obra. I al efecto de prevenir todo fraude, el concesionario estará obligado a dar previo aviso a la aduana de Cartajena si el buque se dirije a la ensenada de Caledonia, o a la de Buenaventura, si se dirije al golfo de San Miguel.

ARTÍCULO XX.

El concesionario tendrá durante su privilejio el derecho esclusivo de establecer la tarifa de precios que cobrará por el tránsito por el canal, uso de sus escalas, almacenes i muelles, i ningun buque podrá pasar por el canal sin que dichos derechos le sean satisfechos. Estos precios serán siempre iguales para todos los buques, individuos, mercancías i caudales de todas las naciones

ARTÍCULO XXI.

La empresa del canal es reputada de utilidad pública.

ARTÍCULO XXII.

El Gobierno de la Nueva Granada dictará los reglamentos que la concesion de este privilejio hará necesarios o convenientes para impedir el contrabando i acordará con los empresarios las medidas i precauciones que le aconseje la prudencia para poner el pais a cubierto contra las pretensiones de cualquiera potencia estranjera.

ARTÍCULO XXIII.

El concesionario está autorizado para proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos que crea convenientes para la policía, uso i seguridad de su via de comunicacion, puertos, obras i establecimientos de todas clases, pero tales reglamentos no se llevarán a efecto sin la espresa aprobacion del Gobier no nacional, quien despues de haberlos aprobado, podrá reformarlos o derogarlos, si lo estima conveniente, procediendo siempre con arreglo a las leyes de la República.

ARTÍCULO XXIV.

Mediante la percepcion de derechos i precios fijados por el concesionario, él contrae la obligacion de ejecutar constantemente, con cuidado, puntualidad i rapidez, i sin escepcion de nacionalidad, el trasporte de los viajeros, animales, mercancías, jéneros i materiales cualesquiera que le fueren confiados.

Los trasportes se harán sin otra rebaja particular del precio de las tarifas, que la que se acuerde a favor de las naciones que se hayan comprometido o en lo sucesivo se comprometan por tratados públicos celebrados con la Nueva Granada a garantizar positiva i eficazmente a ésta República sus derechos de soberanía i propiedad sobre los istmos de Panamá i del Darien i costas adyacentes, i la perfecta neutralidad de dichos istmos i puertos, a fin de que en ningun tiempo sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito por los istmos i por éste canal; pero queda espresamente entendido, i al efecto se ha estipulado especialmente aquí que la Nueva Granada, los granadinos i sus propiedades gozarán de todos los beneficios i ventajas que cualquiera otra nacion obtenga a virtud de lo dispuesto en este artículo.

ARTÍCULO XXV.

El concesionario trasportará gratuitamente los hombres al servicio de la República i los elementos de guerra que hubiere necesidad de trasportar por el canal o por el ferrocarril ausiliar, con el objeto de atender a la seguridad esterior o a la conservacion del órden público.

ARTÍCULO XXVI.

Toda la correspondencia que llegue del territorio de la República o de paises estranjeros para ser trasportada por el canal o por el ferrocarril de que habla el artículo IV, jirará precisamente por conducto de los administradores de correos de la Nueva Granada, i el concesionario se compromete a trasportarla del uno al otro estremo del canal o del ferrocarril, recibiendo por éste servicio la tercera parte de las cantidades que se cobraren por el Gobierno por el recibo, trasporte i entrega de ésta correspondencia, pudiendo el Gobierno de la República disponer, cuando lo crea conveniente, que la correspondencia sea conducida por empleados públicos, sin que esto pueda alterar el derecho del concesionario a percibir la tercera parte del derecho de porte de la correspondencia que fijará el Gobierno de la República.

ARTÍCULO XXVII.

Los estranjeros que formen establecimientos en las tierras que se conceden al privilejiado, gozarán de entera libertad de cultos.

ARTÍCULO XXVIII.

Los inmigrantes estranjeros pobladores de las tierras que se conceden al privilejiado tendrán derecho a obtener carta de naturaleza, desde el momento que la soliciten, declarando que fijan su residencia en el territorio de la República, i desde que obtengan dicha carta son hábiles para el ejercicio de los derechos políticos de la manera que establecen o establecieren la Constitucion i leyes de la República de la Nueva Granada para los granadinos.

ARTÍCULO XXIX.

El concesionario se obliga a ejecutar a sus espensas, riesgos i peligros, todos los trabajos necesarios para el establecimiento i construccion del canal de comunicacion entre los dos océanos por la línea que él escoja en los límites del territorio fijado en el artículo I.

ARTÍCULO XXX.

El concesionario pagará al Gobierno de la Nueva Granada en cada uno de los primeros veinticinco años, cinco por ciento del producto bruto anual de la empresa; seis por ciento en cada uno de los veinticinco años siguientes, i ocho por ciento en cada uno de los cuarenta i nueve años últimos, hasta la espiracion del privilejio; i para la percepcion de dicho tanto por ciento, el Gobierno se atendrá, como los accionistas de la empresa, a cuentas producidas conforme a los estatutos de la sociedad; de cuyas cuentas, como de los gastos de la empresa, de sus libros i documentos, podrá tomar conocimiento el ajente de la República nombrado al efecto, i hacer las observaciones i reclamaciones que le parezcan fundadas, como cualquier accionista, pero sin facultad para mezclarse en la direccion de los negocios de la empresa. El pago de este tanto por ciento se hará por trimestres, en el lugar que designe el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO XXXI.

A la espiracion del privilejio, el canal, los muelles, almacenes de depósito i todos los edificios i obras anexas que el concesario haya construido en ámbos estremos i en el trayecto del canal para servir en ellos de aduanas, o para otro destino conexionado con el servicio i la administracion de la empresa del canal, serán propiedad de la República, i le serán entregados con el ferrocarril ausiliar i sus anexidades, en caso de que se hayan construido por el concesionario o por quien represente sus derechos. Al efecto, despues de la conclusion de los trabajos, el concesionario hará hacer a sus espensas, con intervencion de los ajentes del Gobierno, un inventario circunstanciado del canal i de los edificios i obras anexas a él i de todos los valores que deben entregarse a la República. El concesionario formará ademas estados semejantes i descriptivos de todos los trabajos posteriores de igual naturaleza que hiciere ejecutar miéntras permanezca en el goce de su privilejio.

ARTÍCULO XXXII.

Un duplicado esacto i auténtico de los documentos de que habla el artículo anterior deberá ser entregado por el empresario al Secretario de Estado encargado de las obras públicas, a fin de que se deposite en los archivos nacionales i que sirva en lo que fuere necesario durante el curso del privilejio o al tiempo de su espiracion.

ARTÍCULO XXXIII.

Un año ántes de la espiracion del privilejio el concesionario está obligado a hacer, con citacion de los ajentes del Gobierno a quienes se comisione al efecto, el avalúo de las obras que, al terminar dicho privilejio, se ceden a la República, i de estos avalúos i de los estados descriptivos de las obras en el tiempo en que se hagan los mismos avalúos, se depositará un duplicado en la oficina que disponga el Poder Ejecutivo, para que se tenga presente al tiempo de entregar al Gobierno el canal i sus dependencias.

ARTÍCULO XXXIV.

El concesionario garantizará el cumplimiento de las obligaciones que contrae por ésta convencion, con una suma de veinticuatro mil libras esterlinas, que pondrá a disposicion del Gobierno de la Confederacion en Bogotá, Lóndres o Paris, segun lo disponga el Poder Ejecutivo, en el término de doce meses, contados desde el dia de la aprobacion de este contrato por el Gobierno de la Confederacion. Esta suma será devuelta al concesionario sin interes alguno, luego que sea concluida la construccion del canal i abierta la vía a la concurrencia pública.

Si el Gobierno de la Nueva Granada quisiere guardar la citada suma recibida como garantía, a buena cuenta de los productos brutos del canal que debe recibir segun lo estipulado en el artículo XXX, podrá guardarla, pagando el interes anual de cinco por ciento desde el dia en que deberia devolver dicha suma hasta aquel o aquellos en que debe percibir los productos brutos mencionados en dicho artículo XXX.

ARTÍCULO XXXV.

El concesionario no podrá ceder este privilejlo, por venta ni por cualquier otro motivo, a ningun Gobierno ni Nacion estranjera, i ni el concesionario ni ninguno de sus ajentes podrá en algun caso ocurrir a ninguna potencia estranjera para que intervenga en la decision de las diferencias que puedan suscitarse respecto de este privilejio o de las obras que se construyan conforme a él, por falta de cumplimiento de las condiciones establecidas; pues que éstas diferencias se decidirán siempre por los jueces de Nueva Granada i conforme a sus leyes; i en ningun caso podrá alegarse fuero, inmunidad o esencion que no sea reconocida espresamente por la presente concesion.

ARTÍCULO XXXVI.

El concesionario reservará la décima parte de las acciones a los capitalistas granadinos que quieran tomar parte en la empresa, no pudiendo disponer de ésta décima parte hasta despues de seis meses de la aprobacion de la concesion de este privilejio.

ARTÍCULO XXXVII.

Este privilejio caducará en los casos siguientes: 1.° Si el concesionario a quien se declare adjudicado no depositare a satisfaccion del Gobierno de la República, en el plazo fijado en el artículo XXXIV, la suma con que debe asegurar la ejecucion de la obra i el cumplimiento de las demas obligaciones a que se sujeta: 2.° Si dentro de los primeros veinticuatro meses de los diez años concedidos para la construccion del canal, no se hubiere empezado la obra; 3.° Si a la espiracion del tiempo fijado en el artículo V para la construccion del canal no estuviere concluida la obra. En caso de que se otorgue la próroga de que habla el mismo artículo, será a la espiracion de la misma próroga que caduca el privilejio, si la obra no estuviere concluida; 4.° Si el concesionario enajenare el privilejio a favor de algun Gobierno o Nacion estranjera; i 5.° Si el concesionario cooperare a algun acto de rebelion contra el Gobierno de la República, dirijido a sustraer de su dominio el territorio en que esté el canal.

ARTÍCULO XXXVIII.

En el primero de los casos de caducidad del privilejio señalados en el artículo XXXVII, la declaratoria de dicha caducidad será hecha por el Gobierno inmediatamente que se haya pasado el término fijado para depositar la cantidad de dinero con que se ha de asegurar la ejecucion de la obra, sin haberse ejecutado tal depósito. En el segundo caso de caducidad señalado en el mismo artículo XXXVII corresponde tambien al Poder Ejecutivo hacer la declaratoria, si le constase por documentos fehacientes que no se ha emprendido ningun trabajo en la obra del canal en el término fijado en dicho artículo; pero si se hubiesen ejecutado algunos trabajos de manera que haya motivo de dudar si el concesionario ha incurrido, o no, en el caso segundo de caducidad del privilejio, corresponde a la Suprema Corte de justicia la decision.

ARTÍCULO XXXIX.

En los casos 3,° 4.° i 5.° del artículo 37, corresponderá a la Corte Suprema de justicia de la República o al Tribunal superior que la reemplace, si fuere suprimida, decidir si ha caducado o no el privilejio.

ARTÍCULO XL.

En cualquiera de los casos en que se declare la caducidad del privilejio perderá el concesionario a favor de la República: 1.° la cantidad de dinero con que debe asegurar la ejecucion de la obra, conforme al artículo 34; 2.° todas las tierras baldías que se concedan al concesionario, las cuales volverán al dominio de la República en el estado en que se hallaren; 3.° todas las obras, edificios i mejoras que se hubiesen hecho por el concesionario, en el estado en que se hallaren, i los materiales que hubiere preparados para la ejecucion de cualesquiera obras en el canal i sus anexidades.

La República no dará indemnizacion alguna por los edificios, obras, mejoras i materiales que conforme a este artículo pierde a favor de ella el concesionario.

ARTÍCULO XLI.

En el caso que el trazado del canal pase por una porcion del territorio que hiciera parte del istmo de Panamá en la época en que la compañía del ferrocarril actualmente existente obtuvo el privilejio para la construccion del ferrocarril al traves del istmo de Panamá, el concesionario del canal deberá obtener el consentimiento de la dicha compañía, pero este asentimiento no será necesario si la obra del canal se encierra en los límites del territorio del Darien, fijados por el decreto de 7 de agosto de 1847, cuyo territorio no correspondia al istmo de Panamá en 4 de junio de 1850, cuando se concedió el privilejio a la actual compañía del ferrocarril.

ARTÍCULO XLII.

El concesionario ha presentado en apoyo de su solicitud un presupuesto de gastos ascendiendo a setenta mil francos para la esploracion completa del canal proyectado. El primero i el mas importante período de esta esploracion, el del reconocimiento del punto divisorio de las vertientes hácia el Atlántico i el Pacífico, i de la altura del punto culminante en la cordillera, está calculado en cuarenta mil francos; i habiendo ofrecido el concesionario asegurar desde ahora la cantidad presupuesta para los gastos de este período, depositando la suma necesaria para pagarlos, se ha convenido en lo que sigue:

El concesionario depositará en el curso del presente mes de diciembre en poder de un banquero o negociante de Paris, a la eleccion del señor Ministro Plenipotenciario de la Confederacion Granadina en Francia, la suma de cuarenta mil francos destinada a cubrir los primeros gastos de todo jénero de la esploracion. Este depósito se hará en nombre del concesionario, o de la persona designada por él i será retirada por el deponente segun se requiera para cubrir los gastos que se han de pagar bajo su simple recibo, sin otra justificacion para con el depositario, pero siempre con el consentimiento del señor Ministro de la Confederacion.

Los otros treinta mil francos para el completo de los setenta mil a que asciende el presupuesto de gastos presentado, el concesionario los depositará igualmente segun lo exija el servicio a que están destinados.

ARTÍCULO XLIII.

El concesionario empleará sus esfuerzos para obtener del Gobierno de su Majestad el Emperador de los franceses la continuacion del apoyo que ha te-

nido a bien conceder al proyecto de abrir un canal interoceánico al traves del istmo del Darien.

ARTÍCULO XLIV.

La esploracion deberá estar terminada el 30 de junio de 1861. Todos los planos, trabajos jeográficos i jeométricos, así como el presupuesto del gasto presumido para la obra del canal deberán ser comunicados entónces a la Legacion de la Confederacion Granadina en Paris.

ARTÍCULO XLV.

En los seis meses siguientes al término convenido para la esploracion, es decir, a lo mas tarde el 31 de diciembre de 1861, el concesionario deberá haber formado por él o por sus amigos una sociedad financiera que se constituirá en seguida con el capital suficiente para hacer i concluir la obra del canal, conforme a los presupuestos que deben establecerse despues de la esploracion, a cuya sociedad el privilejiado introducirá la presente concesion.

Esta sociedad que sustituirá al conçesionario en el privilejio esclusivo tendrá a su cargo todas las obligaciones contraidas por el concesionario en el presente contrato i gozará de las ventajas que le están concedidas en él.

ARTÍCULO XLVI.

Esta concesion no será definitivamente adquirida por el concesionario o por la compañía que lo reemplace, si el dicho concesionario o la mencionada compañía no hacen en la época estipulada en el artículo 34 la entrega de las veinticuatro mil libras esterlinas especificadas en él como garantía.

Para dar ésta garantía le está concedido el término de un año, que comenzará a contarse desde el dia de la aprobacion de éste contrato por el Gobierno de la Confederacion.

El presente contrato será sometido a la aprobacion del Presidente de la Confederacion, cuya aprobacion es necesaria para que tenga efecto; i desde el momento que sea dada tendrá toda la fuerza legal, i será obligatorio para las dos partes.

Hecho en Paris por triplicado el diez de diciembre del año de mil ochocientos sesenta.

Firmado. J. DE FRANCISCO MARTIN.

FERDINAND BARROT.

Helguera Collection

PAMPHLETS

Number: P- P'0176

Author: Colombia, Senado de Plenipotenciarios (ed.)

Title: Docuemntos relativos al Cranal Interoceánico.

Place of Publication: Bogotá

Publisher: Imprenta i Estereotipía de Medardo Rivas

Date: 1870

Dimensions: 24 8/10 x 16 cms; 1+3-40pp.

Condition: Wrappers stained & twisted, interior dogeared, penciled in (by writer unknown) but legible.

General Notes: Collection of documentary evidence regarding concessions to various govts. and individuals regarding an inter-oceanic canal across Panama Isthmus.

JT img 250-274

helguera-p-0176-001 ✓	Front cover
002 ✓	inside f.c. + T.P. (p. 1)
003 ✓	p. [2] - [3]
004 ✓	4 - 5
005 ✓	6 - 7
006 ✓	8 - 9
007 ✓	10 - 11
008 ✓	12 - 13
009 ✓	14 - 15
010 ✓	16 - 17
011 ✓	18 - 19
012 ✓	20 - 21
013 ✓	22 - 23
014 ✓	24 - 25
015 ✓	26 - 27
016 ✓	28 - 29
017 ✓	30 - 31
018 ✓	32 - 33
019 ✓	34 - 35
020 ✓	36 - 37
021 ✓	38 - 39
022 ✓	40 + inside back cover
023 ✓	Back cover
Notes 1	
Notes 2	

Free Plain Graph Paper from http://incompetech.com/graphpaper/plain/