

Adviértase que hoy no hay razón para creer que cueste más o menos dinero, ni se emplee más o menos tiempo en la construcción de la obra. No sabemos ni aun por donde se construirá, ni cuales serán las facilidades o dificultades que la naturaleza ofrezca a la construcción. Hablamos de cien millones de pesos i de diez años, por razonar, fundándonos en asimilaciones infundadas, sobre supuestos que no se nos puedan tachar de limitados. Todo depende de las exploraciones. El ingeniero Napoleón Garella, distinguido jefe de la expedición enviada al Istmo por el Gobierno francés de Luis Felipe, es quien con más precisión ha hecho presupuesto de gastos: él juzgó, después de los más detenidos cálculos, que el canal costaría, por la línea en que se fijó, treinta i tres millones de pesos. El de Suez ha costado setenta millones. En los Estados Unidos se juzga que el del Darien costará sesenta millones i allá hablan de esta suma como aquí hablamos de cien millones.

Debemos notar que conforme al tratado, el Gobierno de los Estados Unidos podrá transmitir algunos de los derechos que adquiere i reservarse otros.

No se diga que en cambio de tal estipulación el Gobierno americano se hace garante del cumplimiento del contrato por parte de la compañía cesionaria. En la discusión contestará el infrascrito a esta réplica. Por ahora bástanos recordar que en todo caso sería una Compañía la que se entendía con el Gobierno de Colombia i que si la garantía equivaliera a la obligación directa, no habría razón para que no se conservara ésta en vez de sustituirla con aquella.

Tampoco se diga que esto se ha hecho en atención a la conveniencia de que el Gobierno americano favorezca la empresa con su poder e influencia i garantizando un interés a los capitales que se empleen en ella. Para lograr lo primero bastaría celebrar con aquel Gobierno un tratado puramente político, preliminar del contrato sobre escavación del canal, i reservar los derechos de nuestra soberanía para contratar directamente con una compañía particular. Si lo segundo, es decir, si el Gobierno americano realmente está pronto a garantizar ese interés, esta garantía por parte de él, debiera ser condición que se hubiera consignado en el tratado.

Ese derecho que cedemos a un Gobierno de contratar en nuestro nombre, por nosotros i para nosotros; esa delegación de facultades inherentes al soberano del territorio, nos hace aparecer ante el mundo no solamente declarándonos a nosotros mismos incapaces de administrar nuestros grandes intereses i a nuestro Gobierno indigno de la confianza de los empresarios

de una grande obra, sino constituidos en ruin maniquí de un poderoso Gobierno.

Esto dejaria de aparecer si siquiera hubiéramos obtenido el compromiso formal i definitivo de escavar el canal. Contraída esa obligacion, el Gobierno americano sabria cómo la cumplia, si por medio de agentes directos o por medio de una compañía que organizara al efecto. En tal caso, si se creía necesario, aun se podria estipular la misma cesion convenida, pero con prevision completa de los resultados que ella podria producir.

Sin esa obligacion, clara i definitiva, no debemos obrar así si queremos consultar nuestros mas importantes intereses i aun la conveniencia de continuar mereciendo la estimacion del mismo Gobierno americano i del gran pueblo gobernado por él.

IX.

Pero se dirá que no podia el Gobierno de los Estados Unidos de América comprometerse a abrir el canal sin saber si era posible escavarlo por nuestro territorio.

Esta contestacion podria ser satisfactoria en el supuesto de la duda de la practicabilidad de la obra, si el Gobierno americano no hubiera resuelto hacer exploraciones completas en nuestro Istmo i si no hubiera pedido el permiso del caso al Poder Ejecutivo colombiano ántes de iniciar las negociaciones que dieron por resultado el tratado pendiente ante vosotros, bajo las impresiones de la improbacion del tratado de 14 de enero del año pasado, sin poder presumir con qué condiciones concluiria el Gobierno de Colombia un nuevo pacto i ofreciendo espontáneamente, no obstante todo esto, comunicarnos los resultados de la exploracion tan estensamente como serian comunicados al mismo Gobierno americano.

En tal expectativa, hacer el tratado ántes de que se hicieran las exploraciones, fué---- empezar por donde debiera acabarse.

No puede, pues, decirse que no se harian exploraciones si no se hacia ántes tratado, i que este era preciso para que aquellas se hicieran. Los hechos están negando la verdad de tal aseveracion. Nadie puede negar que lo que hoi se hace en el Istmo tambien se estaria haciendo si se hubiera diferido la negociacion i se seguirá haciendo o se habrá hecho aunque no se apruebe el tratado pendiente.

Por otra parte, puede creerse que empresarios particulares o especuladores en privilejios, se abstuvieran de hacer esas exploraciones costosas, si no contaban con el resultado de ellas para el caso de que fueran favorables a la idea de la empresa; pero

no nos es permitido creer lo mismo respecto de ningun Gobierno i mucho ménos respecto del Gobierno poderoso del rico pueblo de la tierra que mayor interes tiene en que se abra el canal interocéanico o en saber por donde es ménos difícil abrirlo i cómo i cuándo puede ser abierto. Aunque se propusiera estorbar su construccion, con este mismo fin i para poder presumir lo que se podia hacer i resolver como debiera obrar en todos sus actos relacionados con la comunicacion internarina, querria adquirir los datos que está buscando en nuestro territorio.

Ni aun con esos empresarios o especuladores animados siempre por un único interes, bien conocido i comprendido, há querido jamas la República proceder como ahora se ha procedido. En todas ocasiones en que hemos querido conceder privilejios para obras de interes nacional, hemos ofrecido un contrato mediante la obligacion aceptada de construir la obra i casi en todos los casos una fianza mas o ménos cuantiosa.

Ademas, hoi no puede dudarse que el canal interocéanico es practicable por nuestro territorio.

Desde Vasco Núñez de Balboa hasta el Contra-almirante Davis, ilustres marinos, capitanes célebres, heroicos aventureros, colonizadores modestos, conquistadores ambiciosos, sabios intrépidos, han recorrido la parte preciosa de nuestro territorio, i todos han presumido o juzgado que aquella garganta de tierra es el lugar predestinado para el paso universal. Ninguno, entre tantos, ha creido imposible abrir por allí ese paso.

Los ingenieros flamencos que envió Felipe II, en prosecucion del pensamiento de su padre Carlos V, fueron los primeros que juzgaron, previo un estudio científico, practicable la via internarina por el territorio del Darien; pero la política egoista del Consejo de las Indias occidentales, que creyó ver en aquella via abierta al comercio de todas las naciones una concurrencia al desenvolvimiento de la riqueza de España, arrancó de aquel monarca no solamente la desistencia de su propósito, sino un decreto castigando con pena de muerte toda tentativa de union de los dos mares.

Los filibusteros salidos a principios del siglo XVII de la isla de la Tortuga, Morgan, Dampier Wafer, Desmarais i compañeros, pasaban i repasaban de uno a otro mar, por rutas fáciles i cortas que descritas en los mapas de aquellos observadores aventureros, han sido encontradas como fáciles medios de comunicacion por exploradores de los últimos tiempos. Despues de destruir aquellos aventureros a Panamá, Portobelo, Santa María i muchas otras poblaciones i salir del Darien cargados de oro, perlas i piedras preciosas, llegó Felipe V hasta ordenar la suspension

de la explotación de las ricas minas de Cana i Espíritu Santo, por alejar a los hombres del territorio del Darien.

En 1,698, doscientos emigrados escoceses a órdenes de William Paterson, despues fundador del banco de Inglaterra, se establecieron sobre la costa del Darien i fundaron una poblacion i un fuerte. Paterson recorrió el territorio con el objeto de descubrir el paso mas fácil entre las bajas montañas que dominan el Atlántico. Aquellos colonizadores, divididos entre sí i atacados por los indios i por los españoles, se vieron obligados a huir del Darien; pero Paterson dirigió al Rei de Inglaterra Guillermo III una memoria titulada "Los cuatro pasos de Paterson," en que, despues de dar cuenta de sus exploraciones, declara que el paso llamado de "Paya" o de "Urabá," al sur del Darien, es el mas a propósito para establecer una comunicacion entre los dos océanos.

El mismo Paterson, en una de sus cartas a la Compañía del Darien, dice: "el tiempo i los gastos de navegacion a China, al Japon, las islas orientales i la mayor parte de las Indias, se rebajarán en mas de la mitad i se duplicará el consumo de artículos i manufacturas europeas ---- Así es que *esta puerta de los mares i llave del Universo*, manejada de una manera razonable, indudablemente pondrá a sus dueños en capacidad de dictar leyes a ámbos océanos i llegar a ser los árbitros del mundo comercial."

Los pensamientos de Paterson no tuvieron los resultados que debieron tener. En Inglaterra probablemente fueron ahogados, entre otras causas, por la lucha que siguió entre el calvinismo anglicano i el presbiterianismo escoces. El Darien quedó olvidado por muchos años, porque despues de destruir los indios treinta i ocho poblaciones que segun don Juan de Ulloa existian en 1716, vencieron a los españoles i los obligaron, en 1787, a aceptar la paz con condicion de destruir todos los establecimientos militares fundados en el país.

Las guerras i los conflictos políticos de Europa hán interrumpido, en diferentes épocas, el desarrollo del proyecto de comunicacion intermarina halagado por Pitt, por Miranda, por Bolívar, por Luis Felipe i por Napoleon III.

El ilustre baron de Humboldt, citado por Fitz Roi, dijo que estaba "firmemente convencido de que el Darien es superior a cualquiera otra parte de todo el Ismo para construir un canal."

Los ingenieros franceses Garella i de Courtines, enviados por Guizot en 1843, establecieron la practicabilidad del canal por el Istmo de Panamá, aunque con dificultades considerables.

Finalmente, de todas las relaciones de los exploradores científicos, Oliphant, Kelley, Prevost, Gisborne i Bourdiol, se deduce la practicabilidad de nuestro canal.

Entre esos exploradores figuran dos de rara abnegacion i constancia: los señores Edwar Cullen i Luciano de Puid. Hace veinte años que Cullen vive consagrado al proyecto de comunicacion de los océanos. Ha hecho muchos viajes al Istmo i muchas exploraciones en él. Su idea fija es la facilidad de apertura del canal por el Darien. Con ella há solicitado el apoyo de Gobiernos i pueblos, há logrado que su proyecto sea recomendado a Colombia por los Gobiernos de Inglaterra i los Estados Unidos i parece que al fin ha conseguido que sea aceptada con entusiasmo, por algunos grandes capitalistas ingleses. El doctor Cullen, hombre de elevada intelijencia i de cuya honradez no hai motivo para sospechar, dice: “Desde la playa (del Puerto Escoces) se estiende un llano de casi dos millas hasta la base de una cordillera pequeña, paralela a la costa i cuya mayor altura es de casi 350 piés. Esta cordillera está dividida por valles trasversales en que corren los rios Aglacenicua, Aglatomate i otros cuya mayor elevacion no escede de 150 piés. La base de esta cordillera solo tiene dos millas de ancho, i desde su lado meridional se estiende un plano de trece millas hasta un punto llamado Cañazas, que está sobre el rio Savana i a unas veinte millas de su desembocadura.” Al citar el Almirante Davis estas palabras de Cullen, en su informe al Gobierno americano, agrega: “no puede haber lenguaje mas sencillo, esplicito i claro que el de esta relacion. Suponiendo que sea literalmente correcto, no tenemos que pasar adelante, porque se há descubierto el objeto de nuestra investigacion, que es la existencia de una via practicable para un canal interocéanico para buques.” I despues recuerda que el Almirante Fitz Port alaba al doctor Cullen por “las importantes noticias que recojió de archivos, mapas, libros i relaciones verbales, por sus observaciones personales i por ser el primero que averiguó la existencia de un nivel mas bajo.”

El señor de Puid acaba de publicar los resultados de sus exploraciones al traves del Darien i un mapa en que marca la ruta que debe seguir el canal. Dice que el 27 de agosto de 1865, desde lo alto de las cimas de la cadena de Malí vió perdiéndose en el horizonte, las vastas llanuras montuosas que riegan el Tuirra i sus afluentes i a sus piés la brecha de la cordillera dando acceso entre las dos verdientes del Atlántico i del Pacifico. “Nos precipitamos, dice, mas bien que descendimos a esta abertura tan deseada, solucion del problema de la fácil practicabilidad de la canalizacion interocéanica. . . . En este punto se encontraba una cadena central, *única*, sin contrafuertes paralelos, dividida por la naturaleza en toda su anchura, que no alcanzaba a seis kilómetros. . . . Era. . . . el cuello abierto por la naturaleza en esta parte de la cordillera. . . . que ofrece no solo *posibilidades*

sino *facilidades* para la construccion de un canal de gran navegacion, sin tuncles i sin esclusas." Habia hallado el paso de "Paya" indicado i llamado por Paterson *la llave del mundo: la puerta de comunicacion de los dos océanos*, segun la espresion de Humboldt.

La relacion i los planos de de Puid, enviados directamente al Senado i que podeis consultar, fueron examinados i acogidos por Mougel Bey, autor del trazado del canal de Suez, por Mac-Clean, Presidente de la sociedad de ingenieros civiles de Lóndres i por la sociedad de jeografia de aquella capital. En la última de sus exploraciones fué acompañado por Ferdinan Mougel, ingeniero hijo del célebre Mougel Bey, por el señor Amadeo Truchon, actual Viceconsul frances en Cartajena i por el señor Alfonso Décorey negociante residente tambien en esta ciudad. Muchos órganos de la prensa francesa, se ocupan en las publicaciones del Sr. de Puid. Este infatigable obrero de una grande obra a que en los últimos ocho años ha estado dedicado, no se dirige hoi al Gobierno de la República solicitando un privilejio, sino sujiriendo la idea de que acometamos la empresa del canal, por cuenta de la nacion i por medio de un empréstito europeo.

¿Por qué motivo i con qué derecho nos resistimos ciega-mente a creer a estos entusiastas servidores de la realizacion de la mas grande empresa del siglo? Hoi no puede prevalecer la lijereza de nuestras palabras, sobre la abnegacion probada de hombres que se anuncian al mundo como descubridores de lo que el mundo busca con afan. Es posible que no sea cierto lo que dicen, pero nosotros no tenemos derecho hasta ahora, ni aun de dudar de que lo es.

Por último, el mas caracterizado ajente empleado por el Gobierno americano con motivo de la obra del canal, el Contra-almirante Charles Davis, comisionado, en cumplimiento de una resolucion del Senado de los Estados Unidos, para estudiar "las varias lineas propuestas para canales i ferrocarriles interocéanicos," informó despues del mas detenido estudio de las exploraciones hechas, que en su opinion, "en el Istmo del Darien es donde debemos buscar en primer lugar la solucion del gran problema de un canal interocéanico." Cualquiera que lea atentamente su informe, publicado en los números 1,282 i siguientes del "Diario Oficial" colombiano, notará que desecha decididamente todas las lineas indicadas por territorio de Centro-América, i acepta en jeneral las que pasan por nuestro territorio i especialmente se inclina a las del Darien.

El Gobierno americano es, pues, quien mas razon tiene para creer que el canal es practicable por nuestro Istmo. Dentro de algunos dias, cuando el alambre eléctrico de la espedicion que

actualmente explora, envíe el pensamiento del Atlántico al Pacífico al través de nuestras selvas intermarinas, nadie en el mundo lo dudará. Pero si no lo fuere o si lo fuere con mayores facilidades por territorio ajeno, inútil sería el tratado. En ámbos casos, la impracticabilidad de nuestro canal sería declarada i establecida para siempre.

No puede pensarse en que los gastos i los esfuerzos exigidos por la obra, pudieran ser un obstáculo invencible para emprenderla. En la época de la construccion del tunel del Támesis, del puente tubular de Britania, del palacio de cristal, del tunel de los Alpes, de los telégrafos atlánticos, del puente del Niágara, del canal de Suez i de tantas otras construcciones grandiosas, no puede temerse que falten ciencia ni capitales para la gran empresa. No puede temerse esta clase de imposibilidad en el siglo en que, durante treinta i cinco años, se han gastado en ferrocarriles mas de tres mil millones de pesos. No puede temerlo el pueblo que en una guerra de cuatro años consumió una suma en mucho mayor que esta. No puede pensarse que para una empresa que empezaria dando 12.000,000 de pesos anualmente de producto neto, segun los cálculos mas bajos, i que pronto llegaria a dar 40 o 50.000,000 por año, faltaran capitales. Podrian necesitarse 100, 200 o 300,000,000. De aquí á lo mas se deduciria que deberia ser mas o ménos largo el tiempo de la concesion á los empresarios.

El señor Seward, el actual hombre de Estado de la Union americana, lo há dicho cuando dijo: " El espíritu emprendedor de los americanos sería vituperado si hubiera de suponerse que íbamos a ser tributarios del antiguo Egipto, cuando con solo perforar el Istmo del Darien podemos traer hasta el comercio del Mediterráneo i el de las costas europeas del Atlántico, por una vía que es nuestra i que se halla tan palpablemente indicada por la naturaleza, *que todo el mundo la ha aceptado como practicable i necesaria.*" El mismo señor Seward, hablando como Secretario de Estado de la Union a nuestro Ministro en Washington, segun comunicó éste en nota de 22 de octubre de 1868, dijo: " La compañía para emprender la escavacion del canal por el Istmo del Darien está organizada formalmente. Se compone de los mas fuertes i emprendedores capitalistas de Nueva York, de modo que aquella obra puede darse por hecha, siempre que la negociacion con Colombia se lleve a cabo."

El canal, pues, es practicable por nuestro Istmo. El Gobierno americano lo cree así, i ahora probablemente no se ocupa sino en buscar, por medio de exploraciones definitivas, el lugar por donde sea mas fácil i ménos costosa su escavacion.

Colombia no debe concluir un tratado, sobre construccion

del canal interoceánico, sino sobre la base de que aquel Gobierno se comprometiera, definitiva i formalmente, a llevar a cabo la obra.

Esta opinion es antigua en el infrascrito. Cuando se preparaba, en diciembre último, para cumplir el honroso encargo de Plenipotenciario colombiano que quiso hacerle el Poder Ejecutivo, manifestó al señor Secretario de Relaciones Exteriores que no firmaría un tratado que no contuviera ese compromiso, se esforzó en convencerlo de la necesidad de que se obtuviera i le rogó que la principal de las instrucciones que le diera para la negociacion, fuera la de exijirlo.

PARTE SEGUNDA.

PORMENORES DEL TRATADO.

I.

Las observaciones que pueden hacerse al artículo 1.º del tratado, quedan comprendidas en lo dicho anteriormente.

Pudiendo variarse la ruta que se escoja i los planos que se propongan, a voluntad de los empresarios, segun la estipulacion del artículo 2.º no siendo seguro que esa ruta se elija sino despues de los mas detenidos i cuidadosos estudios, ni probable que se varie despues de adelantar la escavacion del canal; el derecho de variarla i de variar los planos no tiene objeto importante i mas que útil seria perjudicial, como lo indica el señor Samper en la esposicion publicada que, sobre el tratado, dirijió a uno de los honorables miembros del Senado. El derecho de variar la ruta, que una vez fijada determina la radicacion de muchos intereses i la accion del Gobierno colombiano respecto de otros, no debe concederse sino previo permiso del Poder Ejecutivo de la República.

Nada significa la libertad jeneral de explorar el istmo que se estipula por el artículo 3.º Desde que el Gobierno americano tenga esclusivamente el derecho de escavar el canal, si es practicable, nadie mas tendrá interes en hacer exploraciones, porque nadie querrá hacerlas para que él o sus cesionarios se aprovechen de ellas. Al derecho exclusivo de escavar es consiguiente el derecho exclusivo de explorar. En el orden de ideas que ha presidido en la confeccion del tratado, el artículo 3.º es inútil.

Por el artículo 4.º Colombia conviene en conceder, separar i destinar para la obra del canal i sus *dependencias o anexas*,

todo el territorio que sea designado para ese objeto por la empresa i resulte necesario. Podrán los empresarios tomar, mediante indemnizacion, los terrenos de particulares que fuere necesario espropiar.

La redaccion de este artículo es tan lata, que a título de *dependencias o anexuales* de la obra del canal, podria la empresa espropiar i tomar propiedades de particulares a pretesto o con motivo de necesitarlas para establecer colonias o caseríos con el fin de no carecer de obreros, o para cultivar i producir los víveres necesarios para sostener a éstos o para cualquier otro objeto que

aquellos deben observar nuestras leyes i, por consiguiente, gozar de las garantías constitucionales de Colombia. ¿Es que nosotros damos a funcionarios extranjeros autoridad i jurisdiccion para juzgar delitos, imponer penas, retener personas i aplicar leyes militares de otro país en nuestro territorio? ¿O es que los Estados Unidos creen poder mantener disciplina i subordinacion en esa fuerza militar sustraída de la autoridad de sus jefes naturales, i por medio únicamente de las autoridades del país donde se hallará? Lo que sea debe decirse, porque lo peor de todo seria no decir cosa alguna a este respecto. Jamas debe ser mas solícita la República en hacer sentir su autoridad i soberanía, que cuando se construya el canal i empiece a poblarse el territorio por donde pase. De lo contrario resultaria que las poblaciones que allí se formáran, podrian serlo todo, ménos poblaciones colombianas. Las autoridades colombianas deben estar allí siempre solícitas i su accion pronta a ejercerse.

En vez de estipularse que la fuerza de tierra necesaria para proteger los trabajos del canal sea colombiana o americana, a voluntad de los Estados Unidos de América, debiera haberse estipulado que podrá ser americana solamente cuando el Gobierno de Colombia no prefiera suministrar la necesaria.

Lo mismo debe decirse tambien respecto del resguardo de doscientos hombres que por el artículo 9.º podrian los Estados Unidos tener en el Istmo para proteger los objetos que se encuentren en los arsenales i diques que se les dá derecho de construir allí. ¿Por qué no son los funcionarios i la autoridad de Colombia los custodios de la propiedad privada en toda la estension del territorio nacional?

Se supone i debe suponerse que un resguardo que se concede por el tratado, espresándose que es para proteger ciertas propiedades, tiene las funciones necesarias a su objeto. A lo ménos debe considerarse como un cuerpo de policia con facultades de tal, i como tales facultades no se determinan, podrian ser omnímodas. Se pretenderia que el resguardo lo podia todo con el fin de proteger los arsenales i diques; i como prever i prevenir los riesgos, seria proteger, tambien lo podria todo con tal pretexto.

Mui útil, sin duda, será que haya arsenales i diques en los puertos que queden a uno i otro extremo del canal. El comercio del mundo hallará en ellos un gran auxilio; pero no hai razon para que sea la empresa del canal, que no es o a lo ménos no la consideramos en el caso como empresa de navegacion i transportes, la dueño esclusivo de los arsenales i diques que allí se construyan, con derecho a cobrar una suma por el uso de ellos conforme al artículo 13 del tratado. Que pretenderia tener, con exclusion de otros, i aun del Gobierno colombiano, el derecho

sobre los puertos, diques, muelles i depósitos, es indudable al ver que el citado artículo 13 declara que estas cosas son anexidades del canal i dá a la empresa facultad de cobrar un derecho por el uso de ellas. Tal pretension seria fundada porque se diria, con razon, que el tratado no habia podido estipular derechos que pudieran hacerse nugatorios por medio de la competencia. ¿ I a qué estension de costa sobre uno i otro océano, se pretenderia hacer estensivo ese derecho exclusivo? ¿ El Gobierno federal colombiano, que tiene el réjimen i la administracion “ de los arsenales, diques i demas establecimientos públicos,” conforme al inciso 5.º del artículo 17 de la Constitucion nacional, no podria tener un puerto independiente de la empresa en el canal ni cerca de él? ¿ Podria dictar, en ejercicio de la soberanía colombiana, reglamentos de administracion de puertos, muelles i diques, i si los dictaba serian ejecutados por el resguardo de la empresa? Nada de esto dice el tratado, no obstante que en contratos semejantes al que él encierra, como el del ferrocarril de Panamá, sí previó la República todo lo equivalente a lo dicho. Juzguemos cuáles pueden ser los resultados de las dudas que puedan suscitarse con relacion a tan importantes objetos.

Ademas, la autorizacion para establecer arsenales es tan lata, que al favor de ella pueden fundarse grandes establecimientos militares. Ni aun en el caso de la alianza íntima entre los dos países, podria convenirse en darla sin limitacion i con el carácter de permanente.

El artículo 10 del tratado establece que si “ para obtener mayor seguridad necesitare i pidiere la empresa alguna fuerza pública extraordinaria, la proporcionará el Gobierno de Colombia a costa de la misma empresa.” ¿ Significa esta estipulacion que Colombia pone parte de su fuerza pública a órdenes i bajo la direccion de los empresarios del canal, que la pagan, para que la hagan obrar como a bien tengan con el fin de darse seguridad? Esto parece i no se dice lo contrario. Colombia debe dar seguridad a la empresa, como la debe dar a todas las propiedades que existen en su territorio: por sí misma i por medio de sus autoridades i funcionarios públicos.

II.

El artículo 11 consagra la alianza entre los dos países para defender el canal i la neutralidad de éste restringida en tiempo de guerra. Quedan ya espuestas las ideas del infrascrito respecto a estos importantes puntos de la negociacion.

Pero creé que una alianza no puede contraerse por medio de la simple enunciacion de ella i del objeto con que se contrae.

En la vaguedad de las estipulaciones están los peligros que se ven en la alianza. Es preciso espresar si nuestro aliado podrá o no ocupar nuestro territorio con el fin de defenderlo; qué partes de él pueden ser ocupadas i con qué requisitos i clase de fuerzas i bajo qué autoridades obrarán; en qué casos o cuándo podrá resolverse i llevarse a cabo esta ocupacion; si las operaciones militares deben ser dirigidas de acuerdo por los dos Gobiernos aliados; si las fuerzas de los dos países deben obrar independientemente una de otra o sujeta a la autoridad militar de un jefe mun. En otros términos, es preciso prever i determinar cuándo podrá considerarse llegado el *casus fœderis*. Todo esto puede hacerse por medio de una convencion especial sobre la alianza; pero si tal procedimiento se prefiere, debe espresarse así en el tratado principal agregando que no producirá efectos la alianza hasta que se estipulen los pormenores de ella.

No debemos olvidar la regla de interpretacion consignada en los tratadistas de Derecho de Jentes, que dice: "Si el que pudo i debió esplicarse clara i plenamente, no lo ha hecho, es suya la culpa, i no puede permitírsele que introduzca despues las restricciones que no espresó en tiempo."

Con la simple estipulacion del tratado, podrian pretender, por ejemplo, los Estados Unidos ocupar a su voluntad nuestro Istmo; en la prevision de un ataque i con el fin de preparar la defensa del canal, o hacer muchas otras cosas conducentes a esa defensa. Frecuentemente se repite que el derecho al fin dá derecho a los medios necesarios para obtenerlo.

Es incuestionable que llegado el caso de una guerra contra los Estados Unidos, podria el enemigo de aquel país no limitarse a atacar el canal colombiano, sino estender sus hostilidades a otros puntos de nuestro territorio. Debe preverse tal acontecimiento i los Estados Unidos deben aceptar la obligacion de estender tambien la defensa a todos los puntos del territorio colombiano que sean atacados por sus enemigos.

En el mismo artículo 11 se dice que no podrán pasar armadas por el canal "tropas que no sean las de los Estados Unidos de Colombia al servicio de su Gobierno *constitucional*." Los términos de esta estipulacion darian derecho al Gobierno americano para resolver cuál es nuestro *Gobierno constitucional* en cada uno de tantos casos de divisiones intestinas que desgraciadamente aun pueden ocurrir entre nosotros, i tal derecho vendria a ser el de intervenir en nuestras guerras civiles favoreciendo a uno de los belijerantes.

III.

Los artículos 12 i 13 son los que estipulan la participacion que Colombia debe tener en los productos del canal.

Si esta participacion debe calcularse teniendo en cuenta los gastos de construccion i de conservacion de la obra i el tiempo que se invertirá en escavar el canal, nada podemos concluir a este respecto, porque, como queda dicho, ningunos datos tenemos todavía. Ojalá se hubiera esperado la ocasion que últimamente se ha presentado de adquirirlos, ántes de hacer esos cálculos. Ahora no sabemos ni aun sobre qué datos calcula el Gobierno con que contratamos.

Pero aunque no sobre los puntos espresados, sí tenemos un dato aproximado a la verdad i aplicable como elemento de cálculo: el de los trasportes i pasajes probables por el canal una vez abierto.

El infrascrito, pues, no os hará otra vez esos cálculos que tantas veces habeis visto hacer a personas competentes; pero sí os recordará los resultados generales de los diferentes que se han publicado.

El señor Samper calculó:

Toneladas que pasarán por el canal.....	4.000,000
Pasajeros	100,000
Producto neto del canal cobrando \$ 4 por tonelada i \$ 10 por pasajero i deduciendo 30 por 100 de gastos de conservacion.....	\$ 12.000,000

El señor Cuenca:

Admitia, por término medio, un tonelaje de....	3.750,000
Pasajeros	200,000
Producto neto cobrando \$ 4 por tonelada i \$ 10 por pasajero i deduciendo 20 por 100 para gastos de conservacion	\$ 13.600,000

El señor Galindo:

Tonelaje.....	5.000,000
Pasajeros	300,000
Producto neto cobrando \$ 4 por tonelada i \$ 10 por pasajero i deduciendo 20 por 100 para gastos.....	\$ 18,400,000

Todos estos cálculos se hán hecho con las reservas necesarias i consiguientes a la naturaleza de ellos.

Pero a todos han servido como base los datos oficiales publicados con el informe citado del Contra-almirante Davis, sobre el número de toneladas que pasarían por el canal colombiano.

De esos datos resulta que en el año de 1857 habrían pasado por el canal 3.094,070 toneladas i \$ 467.831,130 en valores.

Que el comercio del mundo economizaria, pasando por el canal, \$ 49.530,208.

Que, por consiguiente, en cada tonelada que pasara por el canal se economizarían \$ 16.

Ademas, resulta tambien que las exportaciones de Inglaterra aumentaron 107 por 100 en diez años, las de Francia 130 por 100 en los mismos diez años i las de los Estados Unidos 93 por 100 en igual período.

Hablando de estos datos decia, en la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, el célebre americano Elijah Ward, en 1859: "El aumento del tráfico, por término medio durante los diez últimos años, ha sido como de 110 por 100, i es admisible el cálculo de un aumento de 100 por 100 en los diez años siguientes, en cuyo caso se estima que el ahorro, en el mundo, proveniente del tránsito por el canal, seria de \$ 99.060,416 anualmente."

Conforme a esta presuncion de aumento de tráfico, tomando por base lo que pasaba en el mundo ahora trece años, podria pensarse que pasarían por el canal dentro de diez años contados desde ahora, mas de 12.000,000 de toneladas. Pero tal cálculo seria tan exajerado como es deficiente el que fija en 4.000,000 de toneladas solamente, el tráfico por el canal colombiano dentro de diez años, no obstante el canal de Suez, el ferrocarril del Pacifico i la reciente mejora de la navegacion por el estrecho de Magallanes.

Sea de esto lo que fuere, los cálculos de la clase de los citados se han hecho con el fin de buscar un elemento del cálculo definitivo, sobre lo que debe pedir la República como participacion suya en los productos de la empresa de la comunicacion intermarina. Por exactos que fueran, no bastarian para el objeto, porque los otros elementos, que consisten en lo que cueste la construccion i la conservacion del canal i en el tiempo que esta tarde, son hoy inaveriguables e incalculables con acierto.

Es preferible adoptar otro sistema, claro i sencillo, para fijar esa participacion sobre datos oficiales aceptados por todos los estadistas.

Estos datos son los de la economía que haria el comercio pasando por nuestro canal. Parece cierto que ahorraria \$ 16 en cada tonelada. Pero aunque no ahorrara sino 10 u 8 ó \$ 6, es indudable que la República podria cobrar \$ 1, a lo ménos, sobre cada tonelada, dejando para la empresa de donde cobrar cuantiosísimos derechos con gran beneficio para el comercio.

Las disposiciones del tratado que fijan la participacion de Colombia, establecen un sistema de fijacion de derechos i de cobro, que es complicado, embarazoso e inseguro para la República. Para persuadiros de esto os bastará recordar que se establece que tendremos derecho a diez centavos por cada tonelada durante diez años, i cinco centavos mas por cada cinco años que trascurren hasta completar cuarenta centavos por tonelada, con tal,

sin embargo, de que en ningun tiempo esceda la cuota colombiana del 10 por 100 del tonelaje exigido por la empresa; a uno o dos pesos por cada pasajero segun su clase, i al 5 por 100, por 20 años, i al 3 por 100 despues, del producto total de las cantidades que cobre la empresa sobre los cargamentos *ad valorem*.

No se encuentra la razon que haya para rebajar ese primitivo 5 por 100 a 3 por 100 despues de veinte años.

El señor Samper, en la esposicion citada, há demostrado que el tratado en discusion produciria ménos para Colombia que el de 14 de enero del año pasado, que ofrecia menores conveniencias a los Estados Unidos; i que, con el último, jamas probablemente llegaria el caso de que Colombia participara de un derecho de toneladas. El de 14 de enero nos produciria, desde que se pusiera en servicio el canal, mas de \$ 1.300,000 por año i el de 26 de enero no alcanzaria a producirnos \$ 1.000,000 conforme a aquella esposicion.

Los intereses jenerales del comercio americano i los particulares de la empresa, aconsejarian que esta no cobrara derecho de toneladas, en cuyo caso la República no recibiria cantidad alguna por razon de las que pasaran por el canal. Tal interes del comercio americano se demuestra considerando que sus mercancías en jeneral son de poco valor en mucho volúmen i que, por consiguiente, preferiria que se cobrara el *derecho de paso* sobre el valor de ellas en vez de pagarlo sobre las toneladas de sus buques. En este último caso, pagaria \$ 4.000,000 mas por año, segun los datos oficiales mencionados, que si se le cobrara sobre el valor de sus mercancías.

Se comprende que el interes particular de la empresa la impulsaria a hacer que la participacion de la República fuera la ménos posible, para abaratar, sin dejar ella de cobrar lo que estimara deber pedir, el paso del mundo por el canal.

Si la forma en que resultara escavado el canal o los peligros de la navegacion o las necesidades de los buques que vinieran a entrar a él, obligaran a todas las embarcaciones a llegar a los puertos o a los diques de la empresa, podria suceder que esta no cobrara otro derecho que *el de puerto*. En tal caso, la República nada recibiria, salvo lo que pagaran los pasajeros, porque, segun el artículo 13 del tratado, no tendria participacion alguna en el producto de aquel derecho.

Lo dicho podria suceder a causa de que la empresa no quedaria obligada, por el tratado, a cobrar derechos sobre las toneladas ni sobre el valor de los cargamentos. Lo que se estipula para Colombia es una "participacion" en esos derechos, i cuando nada se cobrara de nada *participaria*.

Para que la República llegara a poder cobrar cuatro reales

por cada tonelada, según la escala ascendente del tratado, sería preciso que la empresa cobrara por solo tonelaje, cuatro pesos por tonelada. Puede asegurarse que esto jamás sucedería. Aquel sería el resultado de la limitación espresada, del 10 por 100 de lo que cobrara la empresa.

Los empresarios del canal interoceánico podrían, conforme al tratado, "alterar i cambiar de cuando en cuando," las tarifas de tonelaje i de derechos *ad valorem*. Si algo tiene derecho, claro é indisputable, a exigir el comercio del mundo de nosotros, es que se le pueda permitir contar con seguridad, a lo ménos por épocas precisas i regulares, con que no se alterarán los precios de pasaje o transporte por el canal. La posibilidad de que suceda lo contrario, al capricho de los empresarios, embarazará i procurará un peligro mas a las grandes operaciones comerciales. En vez de ese vago i lato "*de cuando en cuando*," debería exigirse que toda variación en las tarifas se publicara en Europa i América, con seis meses o un año de anticipación al día en que debiera tener efecto.

Debiera también fijársele un *máximum*, por alto que fuera, a los precios de transporte que los empresarios tengan derecho de fijar. Cuando se negocia un tratado que debe durar cien años, no se confía, a este respecto, en el interés de una empresa que puede llegar a no estar de acuerdo con el interés del comercio universal. Si, por ejemplo, los Estados Unidos de América llegaran a fijar el mayor desarrollo de su poder e industria en sus Estados del Pacífico o si se hiciera muy fácil i barata la comunicación por su gran ferrocarril, podrían pretender ser con sus productos, monopolistas del comercio con las naciones de la costa americana del Pacífico i con la China i el Japon, i no sería imposible que lo lograsen al favor de una tarifa tan alta para el canal, que equivaliera a una prohibición de pasar por él. Además, tal prohibición puede convenirles en una de tantas situaciones políticas que encierra un remoto porvenir.

Aunque se establece, por el citado artículo 13, que los libros i demas comprobantes de lo que se recaude en el canal, estarán a la disposición de los respectivos empleados del Gobierno de Colombia, las funciones de estos empleados quedan restringidas a lo dicho i, por el artículo 12, a percibir *de la empresa* los impuestos específicos de toneladas i pasajeros que correspondan a Colombia. Por el tratado de 14 de enero se convino en que el Gobierno de la República pudiera "mantener una comisión permanente de agentes con derecho de inspeccionar las operaciones respectivas, medir el tonelaje de los buques, examinar la contabilidad e informar sobre ello al Gobierno colombiano."

El acápite tercero del artículo 13 está formado por las si-

güientes frases: "Los Estados Unidos de América, o su cesionario conforme a este tratado, *tendrán pleno poder i autoridad* para determinar el tiempo, el lugar i el modo en que deba hacerse el pago de los varios impuestos i derechos establecidos en favor del canal, i para hacer efectivo el cobro i pago de ellos DE LA MANERA QUE A BIEN TENGAN."

No cree el infrascrito que se haya querido decir lo que dice rotundamente la parte del artículo copiada. ¿Podrá la empresa del canal, *con pleno poder i autoridad*, cobrar los impuestos i derechos que establezca, *de la manera que a bien tenga?* ¿Colombia dá a esa empresa *pleno poder i autoridad* para que con el objeto o con el pretesto de cobrar impuestos, organice i conserve una fuerza propia i con ella o con la fuerza de la República embargue i venda propiedades, detenga i aprisione i, si es preciso, imponga mas graves penas a pasajeros o conductores de mercancías, i todo esto en su propio territorio? La picota de Colombia i la dictadura de la Compañía escavadora del canal, se levantarían, una al lado de la otra, al frente del mundo, en las puertas de los mares. El desprecio del universo cubriría el glorioso nombre de Colombia.

No se diga que por el artículo 10 del tratado se establece que la empresa no tenga jurisdiccion ni mando alguno sobre el *territorio o sus pobladores* i que los Estados Unidos de Colombia conservan su soberanía política i jurisdiccion sobre el canal i territorio adyacente. ¿Qué significa esta declaratoria jeneral ante el *pleno poder i autoridad* que especialmente i con fines especiales, se dá a la compañía para hacer *lo que a bien tenga?* ¿Qué significan esa soberanía i jurisdiccion que al proclamarse en un tratado internacional, conceden semejante poder i autoridad para obrar discrecionalmente con mengua de ellas mismas?

Se comprende que se conceda a la empresa, porque es natural i preciso, el derecho de impedir el paso por el canal a los buques o pasajeros que no paguen los impuestos establecidos. Así se estipuló en el contrato relativo al ferrocarril de Panamá. Tal derecho bastaría para el fin que se desea; pero debe imponerse la obligacion correlativa, que falta en el tratado, de dejar pasar a quien pague, i someterse las disputas que puedan suscitarse, con motivo del paso, a la decision de las autoridades del país.

Creé el infrascrito que en vez de las participaciones que los artículos 12 i 13 del tratado dan a la República en los productos del canal interoceánico, debiera estipularse que el Gobierno de Colombia cobrará solamente *hasta* un peso por cada tonelada que pase por el canal. Un peso o ménos segun los tiempos i las circunstancias, de los diez i seis que se ahorrarán en cada tonelada, sería un impuesto no solo módico sino jeneroso i que permitiría a la empresa cobrar lo que juzgara conveniente. Debiera

establecerse tambien que el Gobierno de Colombia cobrará los derechos que le correspondan, por medio de la empresa o por medio de agentes propios a su eleccion, pudiendo cobrar por cualquiera de los dos medios en distintas épocas. El señor Samper, en su memorada esposicion, juzga tambien que si hán de subsistir las estipulaciones políticas del tratado, Colombia debe pedir un peso por cada tonelada que transite el canal.

Debe, ademas, estipularse que cuando se hayan amortizado con los productos de la empresa, el capital empleado en ella i sus intereses, tales productos seguirán dividiéndose por mitad, entre la República i la Compañía empresaria. No habria razon para resistir esta estipulacion.

Recuérdese que el señor Sullivan, Ministro americano que celebró el tratado de 14 de enero, al insistir en su proyecto de tratado concebido sobre las estipulaciones políticas del que ahora se discute, ofreció a Colombia la *mitad* de las utilidades netas de la empresa. Así lo refirió la esposicion de 7 de marzo de 1869, que publicó el señor Secretario de Hacienda en el "Diario Oficial."

Si se creyera que la exigencia de un peso por tonelada defraudaba a la empresa de la posibilidad de cobrar lo necesario para amortizar el capital de la obra i sus intereses en determinado tiempo, ¿por qué no conceder mayor tiempo de duracion para el contrato, en cambio de mayores utilidades para la República ?

No se sabe por que se há adoptado, con apariencias de inmutabilidad, esa base de los cien años. El tratado podria hacerse por ménos tiempo así como por doscientos o quinientos años o a perpetuidad. Tales podrian ser las ventajas que él nos procurara. Hoi es que necesita la República en abundancia medios de rejeneracion i engrandecimiento. Dentro de cien años estaremos rejenerados i seremos grandes. Soltemos rizos a la vela que lleva la República i demos a este negocio los horizontes que por su grandeza tiene.

IV.

El artículo 14 del tratado obligaria a la empresa del canal a pagar a la República los doscientos cincuenta mil pesos anuales que le paga la Compañía del ferrocarril de Panamá, en el caso de que, a causa de la apertura del canal, disminuyan tanto los productos del ferrocarril que la Compañía no pueda pagar aquella suma.

Esta estipulacion, en vez de provechosa, podria ser perjudicial para Colombia. La empresa del ferrocarril podria verse obligada a rebajar mucho los precios de trasporte por su camino,

pero difícil sería su ruina total. I en este caso, lo peor que pudiera sucederle a la República sería que a causa de no pagarle la anualidad que hoy recibe, viniera a hacerse poseedora de aquel camino antes de que concluyera el término del privilegio del ferrocarril. Nadie puede pensar que, aun en la peor de las situaciones de la empresa de Panamá, no diera el ferrocarril doscientos cincuenta mil pesos anuales, fueran cuales fueran los precios de transporte del canal; ni que, por consiguiente, no fuera muy buen negocio para la República comprar por esta suma el derecho pleno al camino.

La condicion, pues, puede ser muy favorable a la Compañía del ferrocarril que, sin esperarlo, encuentra quien, pagando por ella, la liberte del peligro de perder los derechos que le dá su contrato; pero no para la República que, con ella, aleja la ocasion de aprovechar las consecuencias de ese mismo contrato.

El artículo 17 tiene por objeto consagrar un 10 por 100 del producto que dé a Colombia el canal interoceánico para el Estado colombiano por cuyo territorio pase la vía, i un 20 por 100 o la quinta parte de los productos, si ese Estado cede a la Union el territorio comprendido dentro del canal i una zona de quince kilómetros de fondo a cada lado de él, para que sea administrado como territorio federal.

No se alcanza la razon para haber consignado en el tratado la cesion aludida. Si la Union colombiana quiere hacerla, la hará por medio de una lei nacional.

Conforme al inciso 6.º del artículo 17 de la Constitucion federal, corresponde al Gobierno de la República “ el arreglo de las vías interoceánicas que existen o que se abran en el territorio de la Union.” La palabra arreglo, en el caso, significa todo lo relativo a esas vías, a su apertura, al tránsito por ellas, a su servicio i administracion i a lo que sea necesario hacer para que, sin limitacion ni embarazo alguno, llenen los grandes fines de su apertura. Si no significara todo esto, nada significaria, lo cual seria un absurdo inadmisibile. Para ejercer esa facultad i para que esos resultados se produzcan, es preciso que el Gobierno federal pueda ser, si lo cree necesario, el solo administrador del territorio por el cual pasen las comunicaciones intermarinas. Esta aseveracion está corroborada por la naturaleza de las mas importantes de las atribuciones que le da la Constitucion federal: la direccion de las relaciones exteriores, la defensa exterior, el régimen i la administracion del comercio exterior, de cabotaje i costanero, de las fortalezas i puertos marítimos i de los arsenales i diques. Ni podria suceder de otro modo tratándose de un canal interoceánico. Difícilmente se concibe que pudiera el Gobierno nacional llenar, pronta i cumplidamente, para con todas las na-

ciones, para con todos los hombres que usaran de la vía i para con sus aliados i constructores del canal. los deberes de dueño

Herran, por error de traducción dice el artículo 21 del testo español del tratado, una cosa distinta de lo que dice el testo inglés, respecto de la garantía del Gobierno americano para asegurar el cumplimiento del contrato por parte de la compañía cesionaria. La palabra inglesa "*trustee*" no se puede traducir con la palabra castellana "*garante*," i no traducida así sino del modo mas esacto, cambia totalmente la naturaleza de la obligacion contraída por el Gobierno de los Estados Unidos para asegurar el cumplimiento del tratado.

No hai razon alguna para convenir en la condicion, de presiva para nosotros, de que si el Gobierno colombiano no nombra uno de los árbitros que deben formar el tribunal a que se refiere el artículo 22 del tratado o si la persona nombrada no admitiese el nombramiento, lo nombre el Gobierno americano. Para caso igual se estableció en el contrato sobre el ferrocarril de Panamá, que en todas ocasiones seria el Presidente de la Corte Suprema federal el árbitro colombiano.

Parecen mui largos los términos fijados en el artículo 24. Yá queda dicho que cualquier trabajo sin importancia podría considerarse principio de la obra del canal, en cuyo caso ese trabajo produciria el efecto de impedir la caducidad del tratado aunque no se pensara en darle cumplimiento.

Debe desechar la República la indemnizacion ofrecida por el mismo artículo i consistente en trescientos mil pesos, para el caso de que no se escave el canal en veinte años ; pero debe exigir el simple compromiso de escavarlo.

En el curso de la discusion se estenderá el infrascrito sobre los fundamentos de las apreciaciones anteriores, i si no fueren aceptadas por vosotros las conclusiones del presente informe, tendrá la honra de proponeros las principales modificaciones consiguientes a ellas.

V.

En lo espuesto ántes queda espresado lo que creé el infrascrito que debiera ser el tratado que se celebrara para la apertura de la comunicacion de los dos mares.

Juzga, ademas, que el Gobierno de la República no debe perder de vista, al celebrar el tratado, las consideraciones siguientes :

1.^a El tratado, la alianza i el canal deben ser la base de la direccion de nuestras relaciones exteriores.

2.^a Debe procurarse obtener estipulaciones que nos permitan i faciliten la concesion de ventajas especiales a los países que concedan a Colombia otras equivalentes.

3.^a Debe procurarse tambien, si es posible, conveniencias especiales para nuestro comercio con los Estados Unidos de América.

4.^a Inmediatamente despues de asegurada la apertura del canal, el Gobierno colombiano debe pensar en poblar i colonizar las tierras baldías que nos quedan cercanas a él. Solamente por medio de una accion eficaz para traer a ellas i a nuestras costas en ámbos mares, próximas al canal, inmigrantes de diferentes países que vengan a vivir bajo el amparo i sujetos a la obediencia de la bandera colombiana, podremos impedir que aquellos territorios se conviertan, por costumbres, afectos e intereses, en una especie de colonias de los Estados Unidos de América.

5.^a Con el mismo fin importaria mucho que se hiciera sentir en aquella parte del territorio nacional, benigna i civilizadora, pero inflexible i constantemente, la accion de las autoridades colombianas representantes de nuestra soberanía i jurisdiccion. Conforme a los artículos 6.^o i 14 del contrato vigente con la Compañía del ferrocarril de Panamá, todos los reglamentos que ésta dicte para la administracion, policia, seguridad i conservacion del camino, puertos i establecimientos de toda clase i para el cobro de los impuestos a que tiene derecho, deben ser aprobados por el Poder Ejecutivo de la República i variados cuando éste lo estime conveniente.

6.^a Ojalá fuera posible aprovechar la gran ocasion de tan notable tratado, para consagrar en él algunos grandes principios de derecho público de América. El establecimiento de una Corte de justicia internacional americana i la renuncia del derecho de captura sobre la propiedad privada enemiga que no esté cubierta por bandera neutral, propuesta por los Estados Unidos a Inglaterra en 1856, hán sido indicados por un ilustrado escritor colombiano de elevadas miras, como objeto digno de este tratado.

Olvidemos la pequeñez de nuestra política interior i entremos resueltamente en el camino de nuestros grandes destinos. Si nos ven a la altura de ellos, en vez de pensar en lastimar nuestra dignidad nacional o en arrebatar nos un pedazo de territorio, se pensará en dividir lealmente con nosotros, influencias políticas e industriales sobre los dos continentes de América.

PARTE TERCERA.

LO QUE CREE LA COMISION QUE DEBE RESOLVER EL SENADO.

I.

Resulta del anterior estudio, que el tratado en discusion es un pacto por el cual la República no adquiriría, si fuera aprobado, seguridad de que seria construido el canal interoceánico, porque no hai en él compromiso de construirlo; que aunque se construyera, tampoco tendria seguridad de obtener las participaciones en los productos de la empresa que en él se enuncian; que estas participaciones son mezquinas i no corresponden ni a las que proporciona la República a la empresa, ni al poder i ventajas políticas que dá al Gobierno americano; que sin poder contar con la apertura del canal, podria quedar Colombia imposibilitada para procurarse otros empresarios que lo abrieran; que lo que haria el Gobierno de la República, seria delegar sus facultades de contratar sobre sus mas importantes intereses, en otro Gobierno; que pondria a este Gobierno en aptitud de exigir para sí, al hacer uso de la delegacion, ventajas no obtenidas por nosotros i a costa nuestra; que se há negociado prematuramente i en imposibilidad de obtener para la República mas que lo ménos que pudiera concedérsele; que no solamente perderiamos el derecho de celebrar otro contrato para llevar a cabo la gran empresa, sino que quedarian destruidas hasta las probabilidades de que se piense en seguir haciendo esploraciones de nuestros Istmos; que habriamos celebrado una alianza deficiente i peligrosa por imprevisoras; que habriamos consagrado la neutralidad restringida del canal sin obtener las conveniencias que por ella nos ofrecieron, ni aun las que sin ella nos dieron por el tratado del año pasado; i finalmente, que abdicamos el ejercicio de nuestra soberanía i jurisdiccion sobre una parte de nuestro territorio, en una compañía que se haria propietaria de doscientas mil hectaras de nuestros baldíos situados a inmediaciones del canal, que podria espropiar todos los terrenos i edificios de particulares que le convinieran, que tendria fuerza militar propia i facultad de pedir la de la República i hacerla obrar bajo su direccion, que poseeria arsenales de ilimitado ensanche i puertos marítimos los mas concurridos del mundo, en nuestro territorio, que tendria pleno poder i autoridad sobre las personas i las cosas que llegaran a nuestro canal con motivo o a pretexto de cobrar los cuantiosos impuestos que recibiría i, por último, que poseeria las puertas de los mares.

Ni la Compañía inglesa de las Indias fué jamás tan poderosa, no obstante que las Indias Orientales no se entregaron a ella espontáneamente.

No há podido, aunque con pena, resolverse el infrascrito a sostener ese tratado.

No há podido hacer esto, no obstante la cariñosa amistad que lo liga al señor Secretario de Relaciones Exteriores i el profundo respeto que le inspiran sus talentos i patriotismo i el patriotismo i los talentos de los Plenipotenciarios que negociaron el tratado. Se halaga creyendo comprender las dificultades de una negociacion seguida i concluida en tan pocos dias i ante la expectativa de la próxima reunion del Congreso.

No há podido obrar de otro modo que como há obrado, no obstante creer i haber dicho en el documento mas solemne que há firmado en servicio de la República: * “Si hai algun país para con el cual nuestros deberes i nuestros intereses nos aconsejen una solícita i especial amistad, ese país es la Union americana.”

No puede ser aprobado ese pacto cuando se esperan los resultados de exploraciones que os permitirán juzgarlo con mayor acierto, cuando los pueblos i los Gobiernos de Europa empiezan a agitarse en favor de nuestro canal, se revela al mundo una ruta fácil para construirlo i se anuncia la organizacion de nuevas compañías empresarias a impulsos del entusiasmo producido por el éxito del canal de Suez.

Pero no cree el infrascrito que debeis improbarlo. Desgraciadamente se há permitido que las cosas pasen de modo que una improbacion absoluta puede hacer creer que nos domina una necia resistencia a permitir la apertura de la comunicacion interoceánica o una torpe codicia que nos impulsa a hacerla imposible.

Por otra parte, son tantas, tan importantes i tan variadas, las modificaciones que necesita el tratado, que no se puede pensar en sus reformas parciales. Además, tal procedimiento anularia las ventajas de resolver definitivamente despues de conocer el resultado de las exploraciones que se hacen, i nos daria una posición mui desventajosa para continuar las negociaciones i perfeccionar al fin un tratado.

La suspension del negocio hasta que se conozca ese resultado i el Gobierno de los Estados Unidos esté dispuesto a contraer el compromiso claro i definitivo de construir el canal, satisface todas las exigencias de la situacion actual. El mundo hallará, no solo racional sino preciso, que nosotros digamos que sí estamos dispuestos a tratar, pero sobre la base de que se contraiga la

* Memoria de Relaciones Exteriores de 1868.

obligacion de hacer la obra objeto del tratado i aspiracion de todos.

II.

En fuerza de todo lo espuesto, el infrascrito tiene la honra de proponeros que adopteis las siguientes proposiciones :

1.^a El Senado resuelve suspender la discusion del proyecto de decreto legislativo aprobatorio del tratado de 26 de enero último, sobre construccion de un canal interocéanico al traves del Istmo de Panamá o Darien, hasta que el Gobierno de los Estados Unidos de América comunique al de Colombia, que cree practicable la obra del canal por territorio colombiano i que acepta el compromiso de construirla por sí mismo o por medio de una compañía que se organice al efecto.

2.^a Escítese al Poder Ejecutivo a que contrate i envíe, cuanto ántes, al Istmo de Panamá, dos o mas ingenieros colombianos con el fin de que concurran a las exploraciones que actualmente se hacen allí por cuenta del Gobierno americano e informen sobre sus resultados.

3.^a El Senado cree que el Poder Ejecutivo debe comunicar las resoluciones anteriores al señor Ministro de los Estados Unidos de América residente en esta ciudad i esforzarse en preparar la ocasion que se espera, de mejorar para la República las estipulaciones del tratado pendiente.

No sabe el infrascrito si habrá acertado, pero lo que sí os asegura es que ha pensado i estudiado.

Bogotá, 13 de marzo de 1870.

El Senador Plenipotenciario por el Estado de Cundinamarca,

CÁRLOS MARTIN.