

LEGACION DE PANAMA
WASHINGTON

Número 235

Febrero 28 de 1916.

Excelencia:

Desde que el Gobierno de los Estados Unidos emprendió la construcción del Canal a través del Istmo en virtud del Tratado celebrado con la República de Panamá el 18 de Noviembre de 1903 y obtuvo por compra la totalidad de las acciones de la empresa de transportes organizada en el Estado de Nueva York bajo el nombre de Compañía del Ferrocarril de Panamá, la existencia legal de esta compañía y los derechos y privilegios que pretende poseer han sido causas directas o indirectas de divergencias entre los dos Gobiernos. Mi Gobierno juzga que para evitar la continuación de este estado de cosas que se ha prolongado por más de diez años es conveniente que los dos Gobiernos discutan definitivamente todas las cuestiones relacionadas con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y lleguen por la vía diplomática, si es posible, o por medio de un arbitramento, a determinar claramente cual es el status legal de dicha compañía, cuales son los derechos y privilegios que aun conserva y cuales son sus obligaciones respecto de la República de Panamá.

El ferrocarril a través del Istmo fue construido por la Compañía del Ferrocarril de Panamá en virtud de concesiones otorgadas en 1849 por el Gobierno de la República de Nueva Granada, que fueron modificadas y ampliadas por los Estados Unidos de Colombia en 1867.

La separación de Panamá en 1903 transfirió a la nueva República los derechos que Colombia poseía sobre el ferrocarril de Panamá, de conformidad con los contratos vigentes entonces, y por tal circunstancia, al celebrarse entre Panamá y los Estados Unidos el tratado del Canal, Panamá tuvo derecho perfecto para convenir en que el Gobierno de los Estados Unidos pudiera adquirir la empresa del ferrocarril que era indispensable para los trabajos de construcción del Canal.

La adquisición del ferrocarril la verificó el Gobierno de los Estados Unidos por medio de la compra de todas las acciones de la Compañía y así pasó a manos de las autoridades del Canal la administración de aquella empresa. Es de esta última circunstancia de donde se han originado las dificultades y diferencias existentes. Como los directores de la Compañía del Ferrocarril de Panamá son los mismos empleados superiores del Canal de Panamá, y como éstos son empleados oficiales al servicio del Gobierno de los Estados Unidos, se ha creado tal confusión en las relaciones y en el engranaje de las dos administraciones que es difícil a veces comprender en que capacidad actúen dichos empleados.

Las cuestiones concretas que hasta hoy se han presentado entre el Gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril de Panamá

A Su Excelencia Robert Lansing,
Secretario de Estado,
Washington, D. C.

son de orden legal, fiscal y económico, y voy a referirme a algunas de ellas, simplemente para hacer resaltar la necesidad de llegar a algún acuerdo entre los dos Gobiernos sobre el status legal de dicha Compañía.

La Compañía del Ferrocarril pretende tener derecho para emprender toda clase de negocios en la República de Panamá, y así mantiene una línea de vapores entre Colón y Nueva York; ha establecido y administra hoteles en Colón y Panamá; ha fundado y explotado lavanderías públicas y caballerizas; tiene en operación una fábrica de hielo y pretende construir una fábrica de aguas gaseosas; y, por último, según informes últimos, va a dedicarse también a hacer potreros para la ceba de ganados.

De esos hechos surge esta cuestión: ¿Tiene la Compañía del Ferrocarril de Panamá, según los contratos celebrados con la República de Colombia, y de conformidad con la patente (charter) que le fue otorgada por la Legislatura del Estado de Nueva York en 1849, derecho para dedicarse a negocios que no sean precisamente los de transporte que le corresponden a una empresa de ferrocarril?

Mi Gobierno sostiene que no. Mi Gobierno sostiene que la Compañía del Ferrocarril de Panamá no está autorizada por sus contratos y privilegios a invadir el campo de otros negocios que no sean el de transporte por el ferrocarril que le pertenece, y sobre todo sostiene que a dicha compañía no debe serle permitida valerse de las ventajas que el monopolio del negocio de transporte le da para establecer tarifas diferenciales de transporte que la pongan en capacidad de destruir toda competencia en los ramos de industria que ella quiere emprender. Innumerables casos puede citar mi Gobierno para demostrar que la Compañía del Ferrocarril se vale indebidamente de su condición de empresa de transporte (Common carrier) para destruir los negocios que algunos empresarios particulares han establecido ya y poder apoderarse de ellos; pero como ejemplo basta citar por ahora el caso de las fábricas de hielo. La Compañía del Ferrocarril de Panamá como empresa de transporte le cobra a la Compañía del Ferrocarril de Panamá como fábrica de hielo el precio de sesenta centavos oro americano por el transporte de una tonelada de dicho artículo, y a otra compañía que fabrica hielo en la ciudad de Colón le cobra diez dólares por tonelada.

Mi Gobierno considera que esta actitud de la Compañía del Ferrocarril de Panamá es absolutamente inadmisibles. Una empresa de ferrocarril es una empresa de transporte, pero no el empresario único y monopolista de todas las actividades económicas de un país. Las razones que hoy alega la compañía citada para establecer en las ciudades de Panamá y Colón los negocios que he enumerado también la autorizarían para extender su radio de acción a las demás ciudades y pueblos de la República de Panamá; para establecer una línea de vapores entre nuestros puertos del Pacífico; llevar a ellos automóviles para el transporte de pasajeros y mercaderías; abrir hoteles, teatros y hasta casas de juego; establecer lavanderías y caballerizas; fundar fábricas de aguas gaseosas y de licores; hacer potreros, engordar ganados y establecer carnicerías. Todo esto podría hacerse si se admite el derecho de que pretende disfrutar; pero mi Gobierno niega tal derecho y está seguro de que bastará esta exposición de los hechos para que el Gobierno de Vuestra Excelencia reconozca la justicia de nuestra actitud.

Pero no es eso solo. Si la Compañía del Ferrocarril de Panamá pretendiera dedicarse a toda clase de negocios en la República en las mismas condiciones en que pueden entrar en esos negocios los empresarios y negociantes privados, es decir, sin ninguna ventaja ni favor, el mal económico no será tan grande. Pero el caso es que la referida Compañía pretende gozar como empresaria de hoteles, de vapores, de lavanderías, de caballerizas, etc.etc de los mismos favores

y exenciones especiales que el Gobierno de Colombia le otorgó única y exclusivamente a la empresa de transporte, es decir, que puede importar sin pagar derechos a la República, todos los efectos, las materias primas necesarias para sus nuevas actividades, y se resiste a pagar los impuestos nacionales y municipales que pagan los demás empresarios o negociantes del mismo género. Establece, por ejemplo, un gran hotel en la ciudad de Colón, hotel en el cual admiten pasajeros como en cualquiera otro de la ciudad, y en el cual usan provisiones importadas para el Gobierno de los Estados Unidos sin pagar derechos de introducción. ¿ Habrá alguna razón para que ese hotel, al servicio del público, se niegue a pagar los impuestos que pagan todos los demás hoteles de Colón? ¿ Habrá alguna razón para que ese hotel que tiene abierto al público un salón de juegos de billar se niegue a pagar el impuesto municipal que todos los demás pagan en la ciudad? ¿ Es justo, por otra parte, que dicha compañía emprenda el establecimiento de lavanderías y de caballerizas y las ponga al servicio del público sin pagar derechos de ningún género, cuando todos los demás empresarios particulares sí pagan sus respectivas licencias?

La Compañía del Ferrocarril de Panamá goza de dos clases de exenciones de impuestos de conformidad con los artículos 17 y 18 del Contrato de 1867, celebrado con el Gobierno de Colombia. Dichos artículos dicen así:

"Artículo 17.- La Compañía puede introducir libremente en el Istmo, sin pagar derechos o impuestos de ninguna clase, todos los utensilios, máquinas, herramientas, materiales, provisiones y objetos manufacturados destinados a la ejecución, al trabajo y conservación del camino de carriles de hierro, y a la alimentación de los obreros empleados en éste."

"Artículo 18.- La Compañía queda exceptuada de pagar derechos o contribuciones nacionales, municipales del Estado o de cualquiera otra especie sobre el ferrocarril, sus almacenes, muelles, máquinas y otras obras, cosas y efectos de cualquiera especie que le pertenezcan y que a juicio del Poder Ejecutivo se necesiten para el servicio del mismo ferrocarril y sus dependencias."

Como se vé, quedan absolutamente exentos de impuestos el ferrocarril, es decir, la vía férrea, los almacenes, los muelles y las máquinas; y además de esas propiedades, otras obras, cosas y efectos de cualquiera especie que le pertenezcan a la Empresa y que a juicio del Poder Ejecutivo se necesiten para el servicio del ferrocarril y sus dependencias. Esto significa que le correspondía al Gobierno de Colombia mientras tuvo autoridad en el Istmo, y a Panamá desde la existencia de la República, a determinar que obras, cosas y efectos son necesarios para el servicio del ferrocarril y sus dependencias, a efecto de saber cuales son los que deben quedar exentos de derechos o contribuciones nacionales o municipales.

Sin embargo de eso, la Compañía del Ferrocarril se niega a pagar toda clase de impuestos a la República de Panamá y a los Municipios de Panamá y Colón, alegando en unos casos que está exenta de pagarlos de conformidad con el contrato de 1867 y en otros declarando que la Compañía es en realidad el Gobierno de los Estados Unidos y como tal está exenta de impuestos de acuerdo con el tratado del Canal. Esta situación anómala no debe continuar. Si la Compañía del Ferrocarril existe actualmente como corporación legal su existencia debe fundarse en la patente (charter) que le fue otorgada por la Legislatura del Estado de Nueva York, el día 7 de abril de 1849, y por tanto la Compañía debe limitarse a los negocios y objetos que el acto de incorporación enumera. La sección primera de dicho acto dice:

"William H. Aspinwall, John L. Stephens, Henry Chauncey,

James Brown, Cornelius W. Lawrence, Gouverneur Kemble, Thomas W. Ludlow, David Thomson, Joseph B. Verrum, Samuel S. Howland, Prosper M. Wetmore, Edwin Barillett, Horatio Allen y sus asociados, sucesores y cesionarios, por la presente quedan constituidos en una corporación bajo el nombre de Panama Rail Road Company con el objeto de construir y mantener un ferrocarril con una o más líneas y todos los edificios, instalaciones, maquinarias y accesorios, a través del Istmo de Panamá, en la República de la Nueva Granada, de conformidad con la concesión que dicha República le ha hecho a los dichos William H. Aspinwall, John L. Stephens y Henry Chauncey, y para comprar y poner a servicios las naves de vapor o de vela que puedan ser adecuadas y convenientes para usarse en conexión con dicho ferrocarril....."

La simple lectura de esta carta fundamental de la Compañía basta para demostrar que esta no tiene derecho para dedicarse a otros negocios en el Istmo que el negocio de transporte por su línea férrea y por mar en conexión con el ferrocarril. Todas las demás empresas que la Compañía del Ferrocarril ha venido estableciendo desde 1904 para acá son violatorias de la carta de incorporación; pero aun suponiendo que tales actividades fueran permitidas, la Compañía, como corporación que existe en virtud de concesiones del Gobierno de Colombia, está obligada a pagar los impuestos nacionales y municipales de los cuales no está exenta según los artículos 17 y 18 del Contrato de 1867.

La negativa de la Compañía de pagar impuestos fundándose en que ella no es en realidad una Compañía sino el Gobierno de los Estados Unidos, coloca las cosas en una situación sumamente complicada y hace un tanto difícil la discusión franca del asunto.

Es indudable que el Gobierno de los Estados Unidos es el dueño de todas las sesenta mil acciones en que se divide el capital de la Compañía y siendo el unico accionista puede afirmarse que el Gobierno es el dueño absoluto de la empresa.

El Gobierno se inclina a creer que esa circunstancia determina la desaparición completa de la llamada Compañía del Ferrocarril de Panamá, como una corporación real en el sentido estrictamente legal. El Gobierno considera que conforme al acto de incorporación es imposible sostener la ficción de una compañía cuyo accionista unico es el Secretario de Guerra de los Estados Unidos, quien para poder continuar la ficción y nombrar los trece Directores de la compañía tiene que aparecer cediendo acciones que no son suyas realmente a varias personas que tampoco las adquieren en realidad.

Desde el punto de vista de los intereses económicos, industriales y fiscales de la República, el Gobierno tiene sumo interés en que esa situación se aclare por la vía diplomática, si es posible, o se decida por un arbitramento.

Ya he tratado en esta nota de las diferencias surgidas con motivo de la extensión de actividades comerciales e industriales de la Compañía del Ferrocarril, y con motivo de su resistencia a pagar todo género de impuestos; pero aun hay otros asuntos de excepcional importancia que requieren ser considerados y arreglados conjuntamente con aquellos.

Uno de ellos afecta directamente a la ciudad de Colón, la segunda de la República, y me permito presentarlo de la manera más sucinta a la consideración del ilustrado Gobierno de Vuestra Excelencia.

El Gobierno de Colombia le hizo a la Compañía del Ferrocarril varias concesiones de tierras: unas en absoluta propiedad y otras sujetas a volver al dominio de la República a la expiración del privilegio o sea el año de 1966. La Isla de Manzanillo sobre la cual se halla edificada la ciudad de Colón, entró en las concesiones he-

hechas; pero pretextando que las concesiones no se extendían a toda la Isla sino a la parte necesaria para el Ferrocarril, el General Rafael Reyes promovió un pleito que al fin fue fallado por la Corte Suprema de Justicia de Colombia declarando que la Compañía del Ferrocarril de Panamá tenía derecho al usufructo de toda la isla con excepción de cuatro hectareas, por todo el tiempo que durara el privilegio.

Ese fallo estableció con precisión dos puntos de la mayor importancia actual:

Primero. Declaró que las tierras de la Isla de Manzanillo eran tierras públicas pertenecientes a la Nación (Colombia);

Segundo. Determinó de modo definitivo el carácter de mera usufructuaria de las tierras de la Isla que tenía la Compañía del Ferrocarril de Panamá

Así, pues, cuando por efecto de la separación de Colombia, la República de Panamá celebró con los Estados Unidos el tratado de 18 de Noviembre de 1903 sobre construcción del canal, las tierras de la Isla de Manzanillo eran tierras públicas en las cuales la Compañía del Ferrocarril de Panamá poseía solamente el derecho de usufructuaria, y por consiguiente esas tierras quedan comprendidas en las que deben volver al dominio pleno de la República de conformidad con el Artículo VIII de aquella Convención que dice así:

"The Republic of Panama grants to the United States all rights which it now has or hereafter may acquire to the property of the New Panama Canal Company and the Panama Railroad Company as a result of the transfer of sovereignty from the Republic of Colombia to the Republic of Panama over the Isthmus of Panama and authorizes the New Panama Canal Company to sell and transfer to the United States its rights, privileges, properties and concessions as well as the Panama Railroad and all the shares or part of the shares of that company; but the public lands situated outside of the zone described in Article II of this treaty now included in the concessions to both said enterprises and not required in the construction or operation of the Canal shall revert to the Republic of Panama except any property now owned by or in possession of said companies within Panama and Colon or the ports or terminals thereof."

La mayor parte de la Isla de Manzanillo se halla fuera de la Zona del Canal, y como las tierras de la isla son públicas deben volver inmediatamente al dominio pleno de la República.

La Compañía del Ferrocarril sin embargo ha continuado en posesión de la isla, ejerciendo en ella el poder que le da el carácter de arrendadora de casi todos los solares para edificar que existen en la ciudad de Colón, y esa situación ha sido la causa indirecta de los incendios que han destruido la ciudad periódicamente. En efecto, con excepción de dos o tres solares poseídos en pleno dominio por particulares que los hubieron por compra hecha al antiguo Estado Soberano de Bolívar, y con excepción de los que se reservó el Gobierno de Colombia según el contrato de 1867, todos los demás solares de la ciudad están dados en arrendamiento a particulares para edificar, debido a que la Compañía del Ferrocarril no podía antes, ni mucho menos puede hoy, conceder el dominio pleno a nadie sobre ningún solar de la isla. La consecuencia es que los dueños de casas en Colón no son dueños del suelo: son meros arrendatarios en condiciones tan precarias que se han visto obligados siempre a construir casas de madera por el temor de perder sus capitales invirtiéndolos en edificios sólidos a prueba de fuego, sólo porque a un empleado superior del Ferrocarril se le puede ocurrir la cancelación del contrato de arrendamiento y ordenar la demoli-

ción del edificio. Es claro, pues, que tal situación debe cesar para que la ciudad de Colón se desarrolle y prospere.

Mi Gobierno considera que la única solución es vender los solares de la ciudad a los habitantes para que estos puedan considerarse seguros y no temen construir edificios valiosos.

He presentado a Vuestra Excelencia las cuestiones principales pendientes entre mi Gobierno y la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Dada la naturaleza de esas cuestiones y la convicción que mi Gobierno tiene de que su actitud se basa en cláusulas claras del tratado del Canal y de los contratos entre la República de Colombia y la Compañía del Ferrocarril de Panamá, mi Gobierno cree dudoso que ellas puedan ser solucionadas sin un fallo judicial arbitral, y teniendo en cuenta que ambos países son signatarios de la Convención para el arreglo pacífico de disputas internacionales suscrita en La Haya en 1907, le parece que lo más acertado es someter al arbitramento dichas cuestiones principales.

Para mayor claridad me permito presentar a Vuestra Excelencia un proyecto de las cuestiones que pueden ser objeto del arbitramento.

PRIMERA CUESTION FUNDAMENTAL

¿Existe o no la Compañía del Ferrocarril de Panamá como una corporación real de conformidad con el acto de incorporación otorgado por la Legislatura del Estado de Nueva York, el 7 de Abril de 1849?

CUESTIONES SUBSIDIARIAS QUE DEPENDEN DE LA FUNDAMENTAL

a) Si la Compañía del Ferrocarril existe, ¿están o no vigentes entre ella y la República de Panamá los contratos y concesiones que le otorgó la República de Colombia?

b) ¿Puede la Compañía dedicarse a negocios industriales o comerciales diversos del transporte por tierra y por mar?

c) ¿Cuáles son las contribuciones e impuestos de que dicha Compañía está exenta de conformidad con los contratos y concesiones en vigor.

d) Si la Compañía no existe, ¿cuáles son las obligaciones que para con la República de Panamá le corresponden al Gobierno de los Estados Unidos, dueño unico del ferrocarril?

SEGUNDA CUESTION FUNDAMENTAL

¿Tiene o no derecho la República de Panamá, de conformidad con el Artículo VIII del Tratado del Canal, a recuperar inmediatamente el dominio pleno de las tierras de la Isla de Manzanillo que se encuentran fuera de la Zona del Canal y que no están ocupadas con edificios pertenecientes al Canal o al Ferrocarril?

Sin embargo de esta propuesta de arbitramento si el ilustrado Gobierno de Vuestra Excelencia cree que sin necesidad de un juicio arbitral los dos países pueden encontrar el modo de resolver amigablemente y satisfactoriamente las cuestiones indicadas, mi Gobierno está dispuesto a entrar en negociaciones con ese fin.

Aprovecho esta oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi consideración muy atenta y distinguida,

(fdo) Eusebio A. Morales.

Ancon, Canal
Abril 14 de 1916

General Geo. W. Goethals
Gobernador del Canal de Panamá
Balboa Heights, E. G.

Señor:

He recibido su carta de 6 de los corrientes con los documentos que la acompañan, No. 489, relacionada con el status legal de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Usted desea un informe completo.

El Ministro de Panamá en Washington, en una comunicación fechada el 28 de Febrero de 1916, dirigida al Sr. Lansing, Secretario de Estado, suscita varios puntos en relación con el status de la "Panama Railroad" y con el derecho que tiene ésta para dedicarse a ciertos negocios, y el Ministro sugiere que estos puntos sean decididos por medio de arbitraje, si fuere necesario.

Las cuestiones que desea someter a arbitramento son las siguientes:

Primera cuestión principal:

¿ Existe la "Panama Railroad Company" como corporación legal de acuerdo con la concesión que le fué concedida por la Legislatura del Estado de Nueva York el 7 de Abril de 1849?

"Cuestiones subsidiarias que surgen de la principal:

(a) Si la Compañía del Ferrocarril existe, están en vigor o no los contratos y concesiones que le fueron otorgadas por la República de Colombia?

(b) Puede la Compañía dedicarse a negocios industriales o comerciales distintos del negocio de transportes por tierra o mar?

(c) Cuales son los impuestos y derechos de los cuales la Compañía está exenta de acuerdo con los contratos y concesiones?

(d) Si la Compañía no existe, cuales son las obligaciones en que está la República de Panamá hacia el Gobierno de los Estados Unidos, único propietario del Ferrocarril?

Segunda cuestión principal:

¿ Tiene o no derecho la República de Panamá, de acuerdo con el artículo VIII del Tratado del Canal, de recobrar inmediatamente plena propiedad de los terrenos de la Isla de Mansanillo que

están situados fuera de la Zona del Canal y en los cuales no existe edificio alguno que pertenezca al Canal o al Ferrocarril?

Es cierto que el Gobierno de los Estados Unidos es el propietario de la "Panama Railroad Company", pero no se sigue de ello necesariamente que la Compañía dejó de existir como entidad corporativa cuando los Estados Unidos adquirieron la propiedad de la misma. Mientras la corporación no está disuelta por declaración expresa de los accionistas o por procedimiento adoptado por el Estado de New York, instituido de acuerdo con las leyes de dicho Estado, nadie puede poner en duda la existencia legal de la "Panama Railroad Company". La Compañía fué organizada de acuerdo con un acto especial de la Legislatura de New York, y sólo el poder soberano de aquel Estado tiene derecho para decir si la Compañía ha hecho o no alguna cosa para invalidar su acto de constitución. Los accionistas pueden también terminar la existencia de la compañía, por declaración formal.

Como la República de Panamá no puede poner en duda la existencia legal de la "Panama Railroad Company", no parece que haya nada que someter a arbitramento bajo ese respecto.

Las actividades de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, en negocios distintos del de transportes, se ejercitan en su mayor parte en la Zona del Canal. Lo que la Compañía del Ferrocarril pueda hacer en la Zona del Canal no está sujeto a discusión por parte de la República de Panamá. A este respecto, me permite decir que el negocio de comisariato y víveres de la Compañía del Ferrocarril de Panamá se lleva a cabo en la Zona del Canal, aunque algunas de las mercaderías se entregan en las dos ciudades panameñas a empleados del Canal y del Ferrocarril y a otras personas que tienen derecho al privilegio de comisariato. El derecho que tiene la Compañía del Ferrocarril a tener comisariatos, y aún de criar ganado en la Zona del Canal, es un derecho que no puede ser discutido por el Gobierno de Panamá, y por lo tanto no hay aquí punto

alguno que pudiera ser sometido a arbitraje.

La Compañía del Ferrocarril de Panamá está autorizada por su constitución para operar un ferrocarril a través del Istmo y para comprar y operar buques de vapor y de vela, como le sea conveniente y adecuado, para usarlos en conexión con el ferrocarril. Su constitución también la autoriza para comprar a los concesionarios todos los derechos, privilegios e ~~intereses~~, que los fueron otorgadas por la República de Nueva Granada, y también para comprar los terrenos cedidos a los concesionarios por dicha República, y a recibir y poseer los mismos del mismo modo que los poseyeron o podrían poseerlos los dichos concesionarios, y para alquilar e vender y traspasar cualesquiera de dichos terrenos que la Compañía creyere necesario, para retener y construir toda clase de edificios, muelles, depositos y puertos en dichas terrenos, como la corporación lo creyere conveniente, del mismo modo que lo podrían hacer los concesionarios de acuerdo con dicha concesión.

Así, pues, se ve que la Compañía del Ferrocarril de Panamá está autorizada por su constitución para dedicarse a todos los negocios autorizados por la concesión de la República de Nueva Granada, hoy Colombia, a los concesionarios originarios, William L. Aspinwall, John L. Stevens, y Henry Chauncey.

Según los términos de la concesión que fué otorgada a la Compañía del Ferrocarril de Panamá por los concesionarios, la Compañía no sólo está autorizada para mantener y operar un ferrocarril, con todos los necesarios que puedan ser necesarios, para su manejo adecuado, sino que además tiene el privilegio de usar los puertos de ambos extremos del ferrocarril y de construir y mantener muelles, depósitos, almacenes y establecimientos de todas clases, que se necesiten para la explotación del ferrocarril y para los demás usos autorizados por la concesión.

Puede decir que la Compañía del Ferrocarril fué autorizada expresamente para establecer y mantener hoteles o posadas, en

virtud del artículo 27 de la concesión de 1850. El texto español usa la palabra "posada". El texto inglés de este artículo, tal como fué dado por Mr. Bristow en su informe al Presidente, usa la palabra "Board", pero la traducción no es exacta. Posada significa "inn" o "lodging house" o hotel.

Toda la propiedad de la Compañía del Ferrocarril de Panamá está exenta del pago de impuestos nacionales, provinciales, departamentales y municipales, por los términos expresos de la concesión.

La "Panama Railroad Company" no sólo ha operado el ferrocarril, sus buques de vapor y de vela, muelles, puertos, almacenes, y otros accesorios relacionados con el tráfico en general, sino que ha mantenido hoteles, comisariatos, máquinas de fabricar hielo y de luz eléctrica, durante varios años, mucho antes de que se firmara el Tratado del Canal entre los Estados Unidos y la República de Panamá, y las varias subdivisiones políticas de las dos soberanías, han tratado con la Compañía del Ferrocarril sin tener discusión alguna en conexión con todas las actividades y servicios antes mencionados.

Cuando Panamá celebró el Tratado del Canal con los Estados Unidos, la primera cedió al segundo todos sus derechos en la Compañía del Ferrocarril de Panamá, en virtud del artículo 22 del Tratado. Los derechos cedidos comprendían no sólo los existentes en esa época sino también todos los derechos que pudieran surgir en lo futuro, con inclusión de todas las reversiones de intereses en la propiedad o derechos de la Compañía del Ferrocarril, de modo que el título de los Estados Unidos a dicha propiedad, a la consecuencia de la adquisición de que se trataba, fuera absoluto en cuanto se refería a la República de Panamá, exceptuando los derechos de la República concedidos específicamente en el Tratado. Se sigue de ello que la República de Panamá en la actualidad no tiene derecho o reclamo contra el Ferrocarril, salvo el concedido a la República en virtud del Tratado del Canal.

La República de Panamá, habiendo hecho cesión de todos sus

derechos en la Compañía del Ferrocarril, presentes, futuros y en virtud de reversión, a los Estados Unidos, de acuerdo con el Tratado del Canal, se sigue de ello que la República de Panamá no puede ejercer control alguno sobre la Compañía del Ferrocarril de Panamá por medio de impuestos o en otra forma que tuviera ingerencia con la plena propiedad de los Estados Unidos en los bienes del Ferrocarril y el uso libre de la misma por nuestro Gobierno.

Esta proposición se explica por sí sola.

Todas las actividades de que se queja el Ministro de Panamá han sido ejercidas por la Compañía del Ferrocarril por más de medio siglo; es decir desde que empezó a funcionar el ferrocarril transistmico. Estas distintas actividades han sido extendidas considerablemente, debido a la construcción del Canal por los Estados Unidos de acuerdo con el Tratado del Canal. Los Estados Unidos, siendo el propietario del Ferrocarril de Panamá, y el propietario del Canal que se está construyendo, tuvieron el derecho, de acuerdo con el Tratado, de utilizar la Compañía del Ferrocarril de Panamá como un auxiliar en la construcción del Canal, y tienen el derecho ahora de utilizar el ferrocarril en todas sus actividades en el funcionamiento del Canal. Aquí también parece que no hay punto alguno que pudiera someterse a arbitramento.

En la comunicación del Ministro Morales se hacen algunas manifestaciones de hecho, a las cuales es preciso deferirse, porque son susceptibles de mala interpretación.

El se queja que la Compañía del Ferrocarril de Panamá está compitiendo con empresas de negocios particulares, y que está usando el ferrocarril para destruir la competencia; sin embargo el único caso que cita es el del transporte de hielo manufacturado por el Comisariato de la Compañía del Ferrocarril. El dice que la "Panama Railroad Company" se carga sesenta centavos por el transporte del hielo, mientras que a otra compañía manufacturera de Colón se le carga \$10.00 para transportar el hielo. La Compañía del Ferrocarril no necesita cargarse un solo centavo por el transporte de su propio hielo. El propósito obvio del cargo de sesenta centavos

es el de ayudar a llevar la contabilidad y los libros de la Compañía. En realidad, todo ello es un beneficio del Canal de Panamá, y la Compañía del Ferrocarril se usa como agencia de nuestro Gobierno. Esta proposición se explica por sí sola.

Puedo decir, sin embargo, que la Compañía del Ferrocarril de Panamá no ha establecido casas de juego, ni tampoco tiene la intención de establecer casas de juego, como el Sr. Morales sugiere y podría hacerlo.

No puedo asentir a la opinión del Ministro de Panamá de que la Isla de Mansanillo ha de revertir a la República de Panamá a la terminación de la cesión a la "Panama Railroad Company". El artº 8 del Tratado, que el Dr. Morales transcribe entero, milita contra su aserción. En virtud de ese artículo, la República de Panamá concedió a los Estados Unidos todos los derechos que entonces tenía o que adquiriera en lo sucesivo, a la propiedad del Ferrocarril de Panamá, como resulta ^{de} del traslado de soberanía de la República de Colombia a la República de Panamá en el Istmo. Es cierto que el art. 8 excluye de la concesión las tierras públicas situadas fuera de la Zona descrita en el art. 2 del Tratado que estaban incluidas en las concesiones a la Cia. Francesa del Canal y a la "Panama Railroad", y que no se necesitaran para la construcción o servicio del Canal. Esas revierten a la República de Panamá. Pero hay aquí una excepción muy importante. Toda propiedad poseída o que estuviera en posesión de la Cia. Francesa del Canal o de la "Panama Railroad Company" dentro de las ciudades de Panamá o Colón, o de los puertos o terminales del Canal, en la época en que se firmó el tratado, pasó a ser propiedad de los Estados Unidos. La Ciudad de Colón, con excepción de cuatro hectáreas que se reservó el Gobierno de Colombia en la concesión, estaba en posesión de la "Panama Railroad" en la fecha en que se firmó el Tratado del Canal de 1903. Por consiguiente, en virtud del art. 8, los derechos de Colombia o Panamá en la ciudad de Colón pasaron a los Estados Unidos.

El Dr. Morales emitió toda referencia al art. 22 del Tratado.

Ese artículo dice lo siguiente:

"La República de Panamá renuncia y concede a los Estados Unidos la participación a que pueda tener derecho en los futuros productos del Canal fijada en el art. XV del contrato de concesión celebrado con Lucien N. B. Wyse, del cual es hoy dueña la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y a cualesquiera otros derechos o reclamos de naturaleza pecuniaria que pudieren originarse en esa concesión o relativos a ella, o que pudieran surgir de las concesiones a la Compañía del Ferrocarril de Panamá o relativas a ellas o a algunas de sus modificaciones o prórrogas; y del mismo modo renuncia, confirma y concede a los Estados Unidos, desde ahora y para el futuro, todos los derechos y propiedades reservados en las mencionadas concesiones y que de otro modo habrían correspondido a Panamá antes o a la expiración del término de noventa y nueve años de las concesiones otorgadas al interesado y a las Compañías arriba mencionadas, y todo derecho, título y participación que ahora tenga y que en el futuro pueda corresponderle en las tierras, en el Canal, en las obras, propiedades y derechos pertenecientes a dichas Compañías en virtud de las citadas concesiones o de otra manera, y los que los Estados Unidos hayan adquirido o adquirieran de la Compañía Nueva del Canal de Panamá o por su conducto, incluyendo cualesquiera propiedades o derechos que en el futuro pudieran corresponderle a la República de Panamá en virtud del transcurso del tiempo, de caducidad o de otra manera, en virtud de reversión según los contratos o concesiones con el dicho Wyse, la Compañía Universal del Canal de Panamá, la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Los arriba mencionados derechos y propiedades quedarán libres de todos los derechos de reversión que pueda tener Panamá; y el título de los Estados Unidos, cuando se efectúa la compra proyectada a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en cuanto toca a la República de Panamá, exceptuándose siempre los derechos de la República expresamente asegurados en este tratado."

El artículo que se acaba de transcribir pone fuera de duda que Panamá renunció y concedió a los Estados Unidos todos los derechos y propiedades reservados en las concesiones a la Compañía del Canal Francés y a la "Panama Railroad Company" que de otro modo pertenecerían a Panamá en o antes de la expiración del término de cada una de dichas concesiones, incluyendo todo derecho, título e interés que Panamá entonces tenía o pudiera tener en el futuro, a los terrones, obras del Canal, propiedades y derechos pertenecientes a las dos Compañías en virtud de sus concesiones o de otra manera. Siertoamente los intereses de reversión de Colombia o de Panamá en la ciudad de Colón estaban incluidos en la cláusula del art. 22 que se refiere a cualesquiera propiedades y derechos que pudieran o puedan en el futuro, ya sea por el transcurso del tiempo, caducidad o de otra manera, revertir a la República de Panamá según los contratos o concesiones con las dos compañías. Y todos esos derechos y esas propiedades pe-