

Y
0550
1873



MEMORIA

QUE

ANIBAL GALINDO

MINISTRO RESIDENTE DE COLOMBIA EN VENEZUELA

DIRIJE A SU GOBIERNO

Para que la haga valer, cuando llegue el caso, en defensa de los
derechos del pueblo de los Estados Unidos de Colombia,
a la libre navegacion del Orinoco.

1873

BOGOTÁ

—
IMPRENTA DE GAITAN



EL MINISTRO RESIDENTE DE COLOMBIA EN VENEZUELA

Al señor Secretario de lo Interior i Relaciones Exteriores.

Bogotá, agosto 18 de 1873.

Como una pequeña muestra del deseo que he tenido de corresponder a la confianza de mi país i del Gobierno, tengo el honor de poner en manos de usted la Memoria Diplomática que he escrito, resumiendo en ella los principios mas liberales del Derecho de Jentes, i las estipulaciones de los Tratados públicos de Europa i América, en los cuales ha recibido su sancion práctica la doctrina de la libre navegacion de las aguas comunes, para defender nuestro derecho a la libre navegacion del Orinoco i sus tributarios, en las negociaciones pendientes con el Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela.

Per pequeño que sea, como lo reconozco, el mérito intrínseco de este escrito, el simple trabajo de compilacion de las disposiciones de todos los Tratados vijentes, sobre la libertad de navegacion de los ríos que dividen o atraviesan diversos Estados, o sirven de canal central a sus aguas comunes, puede inducir al Gobierno colombiano a ordenar su publicacion.

El mismo Gobierno de Venezuela, cuyas doctrinas se impugnan, verá en esta Memoria, no lo dudo, una muestra de la respetuosa deferencia con que se tratan sus opiniones, puesto que principiámos por abrir un debate científico sobre los principios que se controvierten, ante la opinion de la América, que nos servirá de Juez en la contienda.



Ya, ántes, desde 6 de marzo, con mi despacho número 39, habia enviado a esa Secretaría una Memoria sobre las cuestiones de límites con Venezuela, para la discusion de una línea de conveniencia entre las dos Repúblicas, basada sobre el principio de la independenciamutua, de la seguridad interior i del desarrollo natural de ámbos paises.

Soi vuestro atento servidor i compatriota,

ANÍBAL GALINDO.

Estados Unidos de Colombia—Secretaría de lo Interior i Relaciones Exteriores—
Seccion 1.^a—Número 44—Negocios Etranjeros.

Bogotá, 19 de agosto de 1873.

Señor Anibal Galindo, Ministro Residente de Colombia en Venezuela—Presente.

El Presidente de la Union ha visto con particular aprecio la Memoria que usted ha escrito sobre libre navegacion de aguas comunes, i que ha remitido a este Despacho con nota de esta misma fecha. En consecuencia, ha ordenado se publique, i que al mismo tiempo se den a usted las gracias, como se las doi, por el interes con que se ha dedicado a estudios que deben contribuir, andando los dias, a una solucion equitativa, útil i fraternal, de las cuestiones que tenemos pendientes con los paises vecinos, sobre la materia de que ella trata.

Soi de usted, con toda consideracion, servidor mui atento i obsecuente.

JIL COLUSJE.

MEMORIA

SOBRE EL DERECHO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA

A LA LIBRE NAVEGACION DEL ORINOCO.

CAPITULO I.

Principios de Derecho de Jentes, aplicables a la cuestion.

Venezuela es el único pais que no admite, en el Orinoco i sus tributarios, el principio universalmente aceptado ya, de que la navegacion de los rios que dividen o atraviesan dos o mas Estados, o que dan salida, como canal central a otros rios navegables, pertenece en toda su estension, por derecho natural, al uso comun i libre de los pueblos ribereños, i por consiguiente al pabellon mercante de todos los pueblos del mundo.

Conforme al artículo 1.^o de la lei XXVIII del Código de comercio de Venezuela, el único puerto habilitado para el comercio de tránsito con los Estados Unidos de Colombia es el de Maracaibo. La navegacion del Orinoco nos está completamente cerrada. Aun dudo que conforme a las leyes vijentes pudiéramos introducir mercancías por el

propiedad sobre las corrientes de los grandes rios, que dividen o atraviesan, o sirven de canal central a las aguas navegables de diversos Estados, ese derecho tendria que hacer paso al gran derecho de propiedad sobre la superficie de la tierra. *No hay derecho contra el derecho*

Estos principios fueron discutidos entre los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América i de la Gran Bretaña en las conferencias de Lóndres de 1824, sobre la libre navegacion del San Lorenzo; i los argumentos espuestos por Mr. Richard Rush i por Mr. Clay para sostener el derecho del pueblo de los Estados Unidos a la libre navegacion del rio, constituyen la mas vigorosa defensa que se haya argüido de ese derecho, i han recibido en el curso del siglo su mas jenuina aplicacion en todas las naciones del mundo civilizado.

He aquí su esposicion de principios:

“No hai sentimiento mas profundo, ni mas universalmente compartido, que el de que el Océano es el patrimonio comun de la humanidad, i que las aguas que en él se derraman pertenecen a los que habitan en sus márgenes.

“Este principio lo encontramos reconocido casi en todos los paises del mundo civilizado, dejando los rios navegables abiertos al uso de todos los que pueblan sus orillas; de tal manera que, siempre que el dueño de la parte inferior de un rio navegable ha estorbado su uso a los habitantes de la parte superior, tal acto se ha reputado como un abuso de la fuerza, i ha sido condenado como tal por la opinion del jénero humano.

“El bien jeneral de las naciones es el objeto del Derecho de jentes, así como el bien jeneral de los individuos es el objeto de la lei civil: el interes de uno cede ante el

*Rush
Clay*

interes de todos; el bien particular al bien jeneral. Este es el principio que prevalece en todo código que tiene por fundamento la lei moral, i cuyo objeto sea el bien de la especie humana. I todo lo que puede exigirse bajo un principio tan incontestable, tan sabio, i de resultados tan permanentes para el progreso i civilizacion de la humanidad, es que siempre que el bien jeneral exija sacrificios parciales del bien particular, sea de algunos individuos en favor de la sociedad civil, o sea de una Nacion en favor de la familia de las naciones, se otorgue una justa i razonable compensacion.

“Las relaciones entre el suelo i el agua que lo baña, i entre estos elementos i el hombre, constituyen el fundamento de este derecho natural. Estas relaciones son demasiado íntimas para que puedan separarse. Una Nacion privada del uso del agua que baña su suelo, se veria despojada de los mas benéficos usos del suelo mismo; de tal manera que su derecho a usar del agua i a pasar libremente sobre ella, constituye un accesorio indispensable a sus derechos territoriales. Aquí está el medio tan íntimamente unido al fin, que arrebatar aquel, equivale a destruir éste. ¿De qué serviria que el agua comunicase su fertilidad a la tierra, si los productos de ésta hubieran de perecer sobre sus orillas?”

“Los Estados Unidos, decia Mr. Clay, en su despacho de 19 de junio de 1826, no reclaman un derecho de entrada a los puertos británicos del San Lorenzo contra la voluntad inglesa, ni pretenden obligar a los súbditos británicos a consumir los productos americanos. Reclaman únicamente el derecho de pasar por aquellos puertos, i de trasportar sus productos a sus propios mercados, o a los extranjeros que voluntariamente quieren recibir-

*El bien
jeneral
es el bien
de cada
uno*

ABERTA
BIBLIOTECA

los; i como indispensable para el uso de este derecho, reclaman el de arribada i trasbordo en ciertos puertos de la jurisdiccion británica, sometién dose a los reglamentos equitativos i razonables que se les prescriban.

“ Pero como alguien ha de ejercer el derecho de juzgar si el tránsito es de utilidad inocente, se ha convenido en que ejerza este derecho el soberano del suelo; más su juicio i su decision deben ser reglados por la razon i la justicia; i en ningun caso puede rehusarse lejitimamente el tránsito alegando fundamentos puramente arbitrarios.

Casi da
con el
verdad
is argu-
mento.

“ El derecho incontestable que una nacion tiene para comerciar con las demas, lleva consigo el del uso de las aguas navegables que la bondad divina ha concedido a todos en los mares i en los grandes rios.”

Contestando M. Clay a la pregunta de los Plenipotenciarios ingleses, de si el Gobierno americano estaba preparado para aplicar, por reciprocidad, el mismo principio en favor de la Gran Bretaña, le decia a su Plenipotenciario:

Mississippi

“ Usted ha recibido instrucciones para estipular el derecho de navegar el rio Columbia hasta el Océano, en favor de los súbditos británicos, siempre que aquel rio sea navegable dentro del territorio británico. Con respecto al Mississippi, si una esploracion posterior del pais demostrase que existe una comunicacion entre dicho rio i el alto Canadá, semejante a la que existe entre los Estados Unidos i el San Lorenzo, el Gobierno americano, siempre fiel a los principios, estaria pronto a aplicar al Mississippi las doctrinas que sostiene con respecto a su gran rival del Norte.”

Estas doctrinas están basadas en la opinion de los mas eminentes publicistas.

“ El tránsito por los mares territoriales, dice Chitty, se mira en jeneral como de uso inocente, i las naciones lo conceden sin dificultad (Chitty Common Law. Vol 1.º Chap 4.º)

“ Este mismo principio, dice Kent, es naturalmente aplicable a los rios i lagos. La diferencia de circunstancias produce sin embargo algunas modificaciones importantes con respecto a los rios, en los cuales el tránsito por aguas ajenas suele ser absolutamente indispensable para el comercio de los Estados ribe ranos. Una nacion que es dueño de la parte superior de un rio navegable, tiene derecho a que la Nacion que posee la parte inferior, no le impida su salida al mar, ni la moleste con reglamentos o gravámenes, que no sean necesarios para la propia seguridad, o para compensarle la incomodidad que esta navegacion le ocasione.

“ En el año de 1792, cuando la España poseía la boca i ámbas orillas del Mississippi inferior, i los Estados Unidos la orilla izquierda de la parte superior del mismo rio, se sostuvo vigorosamente por parte de los Estados Unidos, que la lei de la naturaleza i de las naciones les daba derecho a la navegacion de aquel rio hasta el mar, sujeta solo a las reglas que España razonablemente creyese necesarias a su seguridad i a la proteccion de sus ordenanzas fiscales. Sostuvieron ademas los Estados Unidos, que como el derecho a un fin acarrea el derecho a los medios indispensables para obtenerlo, la facultad de navegar el Mississippi llevaba consigo la de anclar i amarrar a la playa, i la de desembarcar en caso necesario.” (Kent, p. 1.º lect. 2.º)

El fin
de las
dios

En una nota pasada en 4 de febrero de 1854 por Mr. Clay, Enviado extraordinario i Ministro Plenipoten-

ciario de los Estados Unidos de América, al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, formuló la doctrina sobre la libre navegacion del Amazonas i sus afluentes en los siguientes términos:

“Forman el Amazonas los afluentes que corren al través del territorio de seis naciones soberanas, de las cuales cinco son dueños de rios tributarios navegables, cuyo curso total está comprendido en sus respectivos territorios, hasta desaguar en el canal central poseido por el Brasil. Como cada una de estas cinco naciones contribuye con sus aguas a formar el canal central, viene éste a ser una via pública mediterránea para entrar i salir cada cual con sus dominios. Sobre el canal central o Amazonas, que corre casi totalmente por el territorio del Brasil, ninguna de las naciones tiene jurisdiccion esclusiva, porque ninguna es propietaria de todas las aguas que lo forman.

“Por ser el canal del Amazonas una via pública internacional, no se deduce de ahí que sus cabeceras o afluentes lo sean también, cuando corran enteramente al través del territorio de uno de los Estados ribereños. Bolivia, por ejemplo, domina todo el curso del Mamoré i del Beny hasta su confluencia con el Iténes, los cuales forman el Madeira; i el Perú domina sobre el Ucayale i el Huallaga. La posesion de estos dos Estados les dará siempre derecho al uso inocente del Bajo Amazonas, por tener jurisdiccion ordinaria i esclusiva sobre las aguas superiores que pueden seguir hasta el Océano.”

I en la contestacion del señor José Gregorio Paz Soldan, Ministro del Perú, de 28 de febrero de 1854, la doctrina fué establecida así:

“El abajo firmado entiende que cada socio en las

cosas comunes tiene derecho a gozar de ellas enteramente, i del mismo modo que los demas consocios, por la simple razon de haber contribuido cada uno a la formacion del fondo comun con una parte de lo suyo. Formándose el Amazonas con los rios de cinco naciones, éstas tienen el derecho de navegarlo, tanto en sus aguas superiores, como en las inferiores. Los rios de las naciones que se hallan en la parte superior vacian sus aguas en los inferiores, con lo que se constituye una servidumbre real. En compensacion del paso que hacen por sus territorios las aguas superiores, causándoles inundaciones i derrames, adquieren el derecho de navegar en la parte superior, así como lo tienen los de ésta para descender por sus rios hasta el mar, como bajaria el tronco llevado por las aguas.” (Página 120 de la Coleccion de Tratados por Calvo).

CAPITULO II.

Aplicacion que estos principios han recibido en la navegacion de los grandes rios de Europa i América.

Con escepcion del Orinoco, cuya parte inferior posee Venezuela, desde las bocas del Meta, no hai ningun rio navegable en Europa i América, de los que atraviesan o dividen diversos Estados, o sirven de canal central a tributarios navegables, que no esté abierto al comercio de todos los pueblos de la tierra bajo el imperio de estos principios.

La navegacion de los grandes rios de Europa está reglada por las estipulaciones de los artículos 15 a 17 del Tratado de Paris de 30 de marzo de 1856, cuyo tenor es el siguiente:

“Artículo 15. Habiendo establecido el acta del Congreso de Viena los principios destinados a reglar la navegacion de los rios que separan o atraviesan muchos Estados, las Potencias contratantes estipulan entre sí que en lo porvenir esos principios serán igualmente aplicables al Danubio i a sus embocaduras: declaran que esas disposiciones hacen de aquí en adelante parte del derecho público de Europa, i las toman bajo su garantía.

“La navegacion del Danubio no podrá estar sujeta a ningun obstáculo ni tributo que no estuviere espresamente previsto por las estipulaciones contenidas en los artículos siguientes. En consecuencia no se percibirá ningun peaje basado únicamente en el hecho de la navegacion del rio, ni ningun derecho sobre las mercancías que se encuentren a bordo de los buques. Los reglamentos de policia i de cuarentena que se establezcan para la seguridad de los Estados separados o atravesados por aquel rio, serán concebidos de manera que favorezcan cuanto sea posible la libre circulacion de las embarcaciones. Salvo esos reglamentos no se pondrá ningun obstáculo, cualquiera que sea, a la libre navegacion.

“Art. 16. Con el objeto de realizar las disposiciones del artículo anterior, una Comision en que la Francia, el Austria, la Gran Bretaña, la Prusia, la Rusia, la Cerdeña i la Turquía estarán representadas, cada una por un Delegado, se encargará de designar i hacer ejecutar los trabajos necesarios, desde *Isatcha*, para desembarazar la desembocadura del Danubio i las partes del mar cercanas a ella, de las arenas i otros obstáculos que las obstruyen, a fin de poner esta parte del rio i las referi-

*Para a la
de desde
de Puerto
de hierro*

das partes del mar en las mejores condiciones posibles de navegabilidad.

“Para cubrir los gastos de estos trabajos, i los de los Establecimientos que tienen por objeto asegurar i facilitar la navegacion de las bocas del Danubio, podrán imponerse derechos fijos de un arancel conveniente, decretado por la Comision, a mayoría de votos, con la condicion espresa de que bajo este respecto, como bajo todos los demas, los pabellones de todas las naciones serán tratados sobre el pié de la mas perfecta igualdad.

“Art. 17. Se establecerá una Comision compuesta de los Delegados del Austria, de la Baviera, de la Sublime Puerta i del Wurtemberg (uno por cada Estado) a los cuales se unirán los Comisarios de los tres Principados Danubianos, cuyo nombramiento haya sido aprobado por la Puerta. Esta Comision, que será permanente, tendrá las siguientes atribuciones: 1.º hará desaparecer los obstáculos, de cualquier naturaleza que sean, que todavía se opongan a la aplicacion en el Danubio de las disposiciones del Tratado de Viena; 2.º dictará los reglamentos de navegacion i de policia fluvial; 3.º dispondrá i hará ejecutar los trabajos en todo el curso del rio; i 4.º vijilará, despues de disuelta la Comision europea, sobre la conservacion de la navegabilidad de las bocas del Danubio i de las partes del mar contiguas a ellas.”

Los artículos del Tratado de Viena a que se refiere el Tratado de Paris, son los siguientes:

“Art. 108. Las Potencias cuyos Estados están separados o atravesados por un mismo rio navegable, se comprometen a arreglar de comun acuerdo todo lo que tiene relacion con este rio. Con tal objeto, nombrarán Comisionados que se reunirán a mas tardar seis meses

después de disuelto el Congreso, i tomarán por base de sus trabajos los principios establecidos en los artículos siguientes :

“ Art. 109. La navegacion, en todo el curso de los rios indicados en el artículo precedente, desde el punto en que cada uno de ellos principia a ser navegable, hasta su embocadura, será enteramente libre, i no podrá, en lo relativo al comercio, ser prohibida a nadie ; aunque será preciso conformarse a los reglamentos relativos a la policía de esta navegacion, los cuales serán concebidos de una manera uniforme para todos, i tan favorable como sea posible al comercio de todas las naciones.

“ Art. 110. El sistema que se establezca, tanto para la recaudacion de los derechos, como para el sostenimiento de la policía, será, en cuanto sea posible, el mismo para todo el curso del rio, i se estenderá tambien, a ménos que a ello se opongan circunstancias particulares, a aquellos de sus brazos i confluentes, que en su curso navegable separan o atraviesan diferentes Estados.

“ Art. 111. Los derechos sobre la navegacion se fijarán de una manera uniforme, invariable e independiente de la calidad de las mercancías, para no hacer necesario el exámen detallado del cargamento ; a no ser por causa de fraude o contravencion. La tarifa de esos derechos, que en ningun caso excederán de los que actualmente existen, se fijará segun las circunstancias locales, que no permiten establecer una regla jeneral sobre este punto. Al hacer la tarifa se partirá del principio de fomentar el comercio, facilitando la navegacion ; i el derecho fijado en el Rhin podrá servir de base aproximativa.

“ Art. 112. La tarifa, una vez arreglada no podrá

aumentarse, sino por convenio de los Estados ribereños, ni la navegacion gravarse con otros derechos distintos de los fijados por el reglamento.

“ Art. 113. Cada Estado ribereño se encargará de los caminos de remolque que pasen por su territorio i de los trabajos necesarios, en la misma estension del lecho del rio, para mantener espedita la navegacion.

Los reglamentos fijarán el modo i términos en que los Estados ribereños deban concurrir a estos trabajos, cuando las dos riberas pertenezcan a diferentes gobiernos.

“ Art. 114. En ninguna parte se establecerán derechos de feria, escala o depósito forzado : los que actualmente existen, no serán conservados sino en tanto que los Estados ribereños, sin atender al interes local del lugar o del pais en que estén establecidos, los creyeren necesarios o útiles a la navegacion i al comercio en jeneral.”

La navegacion del Rhin fué revisada por la Convencion firmada en Mannheim a 17 de octubre de 1868, en reemplazo de la de 31 de marzo de 1831, entre la Francia, la Prusia, la Holanda, la Baviera i los Grandes Ducados de Bade i de Hesse. He aquí el texto de las disposiciones que se refieren a la libre navegacion del rio.

“ Art. 1.º La navegacion del Rhin i de sus bocas, desde Bâle hasta la plena mar, sea para descenderlo, sea para remontarlo, estará abierta a los navíos de todas las naciones para el transporte de mercancías i de personas, a condicion de conformarse con las estipulaciones contenidas en la presente Convencion, i a las medidas prescritas para el mantenimiento de la seguridad jeneral.

Salvo estos reglamentos no se opondrá obstáculo de ninguna clase a la libre navegacion del rio.

El *Leck* i el *Waal* se consideran partes del Rhin.

Art. 3.º No podrá imponerse ningun derecho, basado únicamente en el hecho de la navegacion, sobre los buques o sus cargamentos, ni sobre las balsas que naveguen el Rhin, ni sobre sus afluentes, miéntras corran sobre el territorio de las altas partes contratantes, ni sobre las vias navegables mencionadas en el artículo 2.º

Queda igualmente prohibida la percepcion de derechos de boya i de canalizacion sobre las vias navegables mencionadas en el párrafo precedente, subiendo de Rotterdam i de Dordrecht.

Art. 5.º En ninguna parte de las vias navegables mencionadas en el artículo 3.º podrá compelerse a las embarcaciones a descargar, ni en todo ni en parte, ni a trasbordar sus cargamentos.

Queda igualmente suprimido todo derecho de estadia i de escala.

Art. 6.º Las mercancías no podrán en ningun caso estar sometidas sobre el Rhin a derechos de entrada o de salida mas altos que los que las gravan a la entrada o a la salida por la frontera terrestre.

Art. 7.º A ménos que medidas sanitarias lo autoricen, el tránsito de todas las mercancías será perfectamente libre desde Bâle hasta la plena mar. Los Estados ribereños no percibirán derecho alguno por este tránsito, sea que se haga directamente, o por trasbordo, o por descarga en depósito.

Art. 8.º Se conservan los puertos francos actualmente abiertos al comercio del Rhin.

Las mercancías depositadas en dichos puertos no estarán sujetas a ningun derecho de entrada o de salida, a ménos que se destinen ulteriormente al comercio del mismo Estado ribereño, o al territorio del sistema aduanero de que dicho Estado haga parte.

Art. 27. Los Gobiernos de los Estados ribereños cuidarán de que en los puertos francos, como en todos los puertos del Rhin, se tomen las disposiciones necesarias para facilitar la carga, descarga i depósito de las mercancías, i para que se conserven en buen estado los Establecimientos i máquinas afectos a ese servicio. La vijilancia de dichos Establecimientos i la policia de los puertos estará confiada a comisarios instituidos especialmente para este objeto por los respectivos Gobiernos ribereños.

Para subvenir a los gastos necesarios de conservacion i de vijilancia, podrá cobrarse una retribucion correspondiente; pero a medida que el producto de este impuesto exceda del montante de los gastos en cuestion, la tasa de dicha contribucion será disminuida proporcionalmente."

La navegacion del Duero está reglada bajo el pie de la mas absoluta libertad por el tratado entre España i Portugal de 31 de agosto de 1835.

Cuando el Pó corria en territorio de diversos Estados, su libre navegacion quedó establecida por la Convencion firmada en Milan a 3 de julio de 1849, entre Austria, Modena i Parma, cuyas principales disposiciones fueron :

"Art. 1.º La navegacion del Pó estará libre i esenta de toda carga en todo el curso del territorio de las Potencias signatarias, hasta el mar Adriático, i no será

prohibida, ni se pondrán estorbos de ninguna clase a persona alguna cualquiera que sea, excepto los reglamentos que ahora o despues se establezcan con el consentimiento de dichos Estados, i siempre en el sentido mas favorable al desarrollo del comercio de todas las naciones.

De la misma manera será libre la navegacion de los tributarios del Pó abajo de la boca del Ticino.

“Art. 3.º Ningun buque o embarcacion de los que naveguen el Pó será obligado a atracar o detenerse en lugares distintos de los de su destino.

Unicamente a la entrada i a la salida en las estrechidades principales del rio, i en los tres lugares mencionados en el artículo XII, estarán los botes i embarcaciones obligados a atracar; i de conformidad con los reglamentos prescritos por las aduanas, declararán su carga i el lugar de su destino; i cumplirán los demas deberes que les impongan aquellos reglamentos.

“Art. 4.º De conformidad con el artículo 1.º de esta Convencion, no será permitido a ninguna asociacion, i todavía ménos a individuos particulares, ejercer un derecho esclusivo de navegacion sobre el Pó.

“Art. 12. Los derechos de navegacion se cobrarán segun el tonelaje de los buques o botes cargados, conforme a la tarifa adjunta, i sin consideracion a la calidad de los jéneros.”

El mismo principio ha sido aplicado a los estrechos, aun a aquellos que solo dan paso a mares territoriales, i cuyas dos orillas poseidas por un mismo soberano pueden ser dominadas por un tiro de cañon.

En los Tratados con la Sublime Puerta se encuentra siempre un artículo concebido en estos términos:

“No se percibirá derecho alguno sobre las mercancías, productos del suelo o de la industria de (aquí el nombre de la otra parte contratante) cargados en buques de.... cuando estas mercancías pasen los estrechos de los Dardanelos o del Bósforo, sea que atraviesen estos estrechos en los buques que las han conducido, o que sean trasbordadas a otros buques; ni cuando vendidas para la esportacion sean por tiempo limitado depositadas en tierra para ser puestas a bordo de otros buques i continuar su viaje.” (Artículo XI del Trat. con los Países Bajos de 25 de febrero de 1862; VI del Trat. con Prusia, de 20 de mayo de 1862; i VII del Trat. con las ciudades libres i anseáticas de Lubeck, Brémen i Hamburgo, de 27 de setiembre de 1862).

Esto por lo que hace a la Europa. Pasemos a la América.

Desde las célebres negociaciones con la España en 1792, sostuvieron los Estados Unidos su derecho a la libre navegacion del Mississippi, hasta que la obtuvieron en el célebre Tratado de San Lorenzo el Real en 1795, en cuyo artículo 4.º S. M. C. convino en que la navegacion del rio en toda su anchura i desde su orijen hasta el Océano, sería libre para los ciudadanos de los Estados Unidos. Por el artículo 22 les fué ademas permitido depositar sus jéneros en el puerto de Nueva Orleans i reesportarlos de allí sin pagar otro derecho que el de almacenaje.

La disputa sobre la navegacion del San Lorenzo, a que se ha aludido en la 1.ª parte de esta Memoria, terminó con el Tratado de 5 de junio de 1854, en el cual se estipuló la libre navegacion del rio i de los lagos.

El Amazonas fué abierto al comercio del mundo por el célebre decreto del Gobierno imperial del Brasil de 7 de diciembre de 1866, el cual debe reproducirse donde quiera que se trate esta cuestion. Dice así:

“Don Pedro II por la gracia de Dios &.”

Con el objeto de desenvolver la prosperidad del Imperio facilitando cada vez mas sus relaciones internacionales, e impulsar la navegacion i el comercio del Amazonas i sus afluentes del Tocantin i del San Francisco, nuestro consejo consultado &.”

DECRETO:

Art. 1.º A contar del 7 de setiembre de 1867, la navegacion del Amazonas hasta la frontera del Brasil con el Perú, el Tocantin hasta Camentá, el Tapájos hasta Santarem, el Madeira hasta Barba, i el Rio-Negro hasta Manaos queda abierta a los buques mercantes de todas las naciones.

Art. 2.º A contar desde la fecha determinada en el artículo 1.º la navegacion del San Francisco hasta la villa Penedo, quedará abierta de la misma manera.

Art. 3.º La navegacion de los afluentes del Amazonas en las partes en que una sola orilla pertenece al Brasil, queda subordinada a un acuerdo previo con los Estados ribereños, teniendo en consideracion los límites, los reglamentos fluviales i las medidas de policia.

Art. 4.º Las presentes disposiciones en nada modifican las prescripciones de los Tratados vijentes de navegacion i comercio con las Repúblicas del Perú i de Venezuela, conforme a los reglamentos espedidos al efecto.

170 No se habla de los rios de Colombia

No se ha con Colombia

Art. 5.º Nuestros Ministros i Secretarios de Estado formularán &.”

Dado en el palacio de Rio Janeiro, a 7 de diciembre de 1866, año 45 de la Independencia i del Imperio.”

El Plata, el Paraná i el Paraguai están igualmente abiertos al comercio de todas las naciones, bajo el imperio de las siguientes disposiciones:

El artículo 26 de la Constitucion de la Confederacion Argentina, dice así:

“La navegacion de los rios interiores de la Confederacion es libre para todas las banderas, con sujecion únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad nacional.”

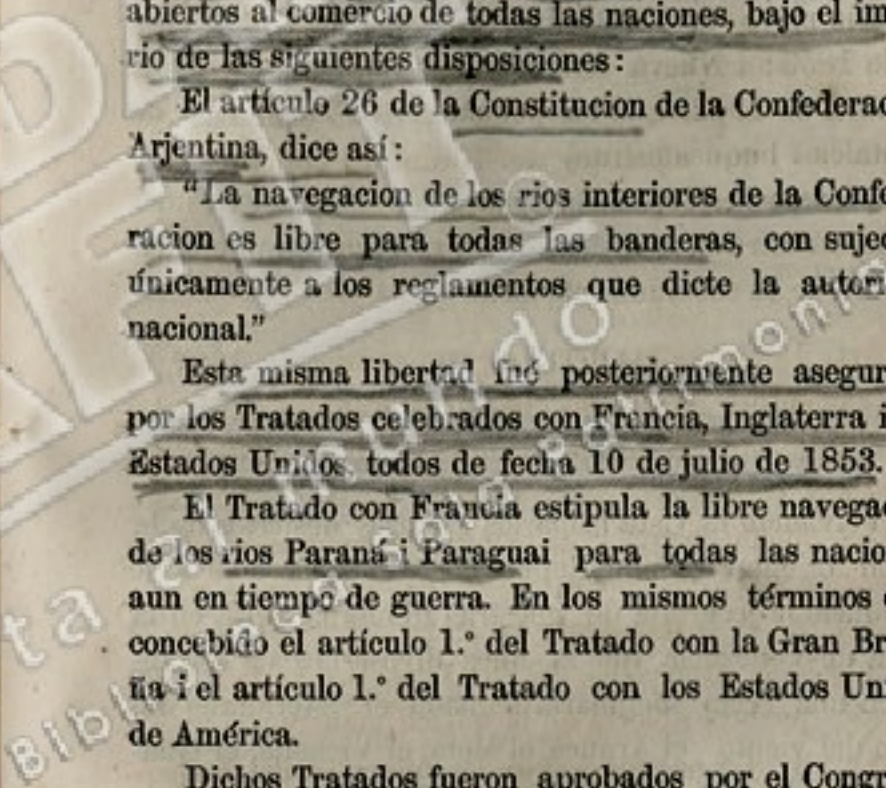
Esta misma libertad fué posteriormente asegurada por los Tratados celebrados con Francia, Inglaterra i los Estados Unidos, todos de fecha 10 de julio de 1853.

El Tratado con Francia estipula la libre navegacion de los rios Paraná i Paraguai para todas las naciones, aun en tiempo de guerra. En los mismos términos está concebido el artículo 1.º del Tratado con la Gran Bretaña i el artículo 1.º del Tratado con los Estados Unidos de América.

Dichos Tratados fueron aprobados por el Congreso, en los siguientes términos:

“Considerando: 1.º Que ellos (los Tratados) no son sino la aplicacion práctica i la garantía para la perpetuidad de la libre navegacion de los rios interiores de la Confederacion, otorgada a todas las banderas del mundo i erijida en principio de derecho público argentino por el artículo 26 de la Constitucion política de la República;

“2.º Que la abertura de los rios interiores al comer-



cio del mundo, así garantizada, es el mas poderoso elemento de vida i de prosperidad para la Confederacion Argentina, que el presente Congreso debe promover i ayudar mui eficazmente &.^a Decreto.”

El Paraguai hizo la misma declaratoria por la lei de 4 de mayo de 1853; Bolivia por la de 27 de enero de 1853; i Nueva Granada por su famosa lei de 2 de abril de 1852, que ha poblado el rio Magdalena de capitales i buques extranjeros.

Queda solo Venezuela guardando los desiertos del Orinoco contra la invasion de la riqueza extranjera, en nombre de la soberanía nacional.

CAPITULO III.

Resúmen del debate sobre nuestros derechos territoriales a la márgen izquierda del Alto Orinoco, conforme al principio del *Uti-possidetis* de 1810.

Volviendo la vista hácia los estensos desiertos de la rejion oriental de la República, un observador que estudiase la jeografía de nuestras fronteras, veria en la carta de Venezuela que la línea divosoria baja cortando en una recta imaginaria llamada el “Meridiano del paso del viento,” el Arauca, el Meta, el Vichadá, el Guaviare, el Inirida i el Guainía, separándonos a un grado jeográfico de la márgen izquierda del gran Orinoco; i cuando los Plenipotenciarios de Venezuela le dijeran que esa era la línea del *Uti-possidetis* de 1810 entre la Capitanía jeneral de Venezuela i el Vireinato de Nueva Granada, preguntaria asombrado a qué Rei de España le habia ocurrido demarcar por meridianos celestes sus dos grandes provincias de ultramar entre las cuales se interponia el Orinoco; pediria con curiosidad que le enseñaran la Cédula de esta demarcacion insólita en

las fronteras de un mismo Reino, por la cual se señalaban como límites entre el Vireinato i la Capitanía jeneral, la línea que corta los grandes tributarios del Orinoco, desde el Arauca hasta el Guainía, por los 69° i 5' de longitud occidental del meridiano de Greenwich.

No podrian mostrarla, porque semejante demarcacion envolveria un absurdo i un contrasentido inconcebibles. Para que aun las personas mas refractarias a las disputas jurídicas puedan formarse una idea clara i completa de la cuestion que se debate respecto de la frontera del alto Orinoco, Casiquiare i Rio-negro, baste saber que toda ella versa, se concreta, jira al rededor de la intelijencia de la Cédula de 5 de mayo de 1768, que puso las misiones de aquellos parajes al cuidado del Gobernador de Guayana.

Sobre la intelijencia de esta Cédula ruedan las cuatro Memorias diplomáticas escritas en 1844, por los señores Acosta i Toro, Plenipotenciarios de Nueva Granada i Venezuela respectivamente. El nudo de la disputa son los términos de la Cédula; todo lo demas son argumentaciones colaterales de opiniones de viajeros, historiadores i jeógrafos, las cuales son de poca importancia cuando los términos mismos del acto no dan lugar a que la recta razon i el sentido comun se engañen sobre su natural i jenuino significado.

La Cédula dice así:

“Mi Virei, Gobernador i Capitan jeneral del Nuevo reino de Granada, i Presidente de la Real Audiencia de la ciudad de Santafé: Don José Iturriaga, Jefe de Escuadra de mi Real Armada, dispuso que la Comandancia jeneral de las nuevas fundaciones del alto i bajo Orinoco i Rionegro que ejercia, quedase como lo está por

su fallecimiento a cargo del Gobernador i Comandante de Guayana. He conformádome con esta disposicion i hallando conveniente que subsista invariable hasta nueva resolucion mia la espresada agregacion al propio Gobernador i Comandante de Guayana como mas inmediato a los citados parajes, i que por lo mismo hasta ahora ha estado encargado de la escolta de misiones destinada a ellos; de suerte que quede reunido en aquel mando, siempre con subordinacion a esa Capitanía jeneral el todo de la referida provincia cuyos terminos son: por el Setentrion el bajo Orinoco, lindero meridional de las provincias de Cumaná i Venezuela; por el Occidente el alto Orinoco, el Casiquiare i el Rio-negro; por el Mediodia el rio Amazonas; i por el Oriente el océano Atlántico, he venido en declararlo así i espediros la presente mi real Cédula, &.* &.*"

Colombia sostiene que esta Cédula no alteró los límites señalados a la provincia de Guayana desde su ereccion en 1762, i que todo su objeto fué poner accidentalmente al cuidado del Gobernador de Guayana los establecimientos de Misiones del alto i bajo Orinoco i Rio-negro.

Venezuela sostiene por el contrario que el objeto de la Cédula fué alterar los límites de la provincia (apesar de que los repite para su mejor intelijencia), agregando a ella el territorio que ocupaban las misiones del alto i bajo Orinoco i Rio-negro; tanto, que el señor Toro dice en su réplica que esa Cédula no se llamará nunca sino "la Cédula que agrega a la provincia de Guayana el territorio de las Misiones del alto i bajo Orinoco i Rio-negro."

De tal manera que toda la argumentacion vенеzo-

lana respecto a la Cédula de 5 de mayo de 1768, puede reducirse a este paralojismo: Toda estension de límites aumenta la jurisdiccion; la Cédula de 5 de mayo de 1768, que puso las Misiones del Alto i bajo Orinoco al cuidado del Gobernador de Guayana, aumentó su jurisdiccion; luego la Cédula de 5 de mayo de 1768 estendió los límites de la provincia de Guayana. Esto nos recuerda aquello de: todo cedro es madera; el pino es madera; luego todo pino es cedro.

Si se tratara de una retutacion escolástica diriamos que el vicio del silojismo venezolano se encuentra definido en el segundo de aquellos versos latinos que dice: *Talius hoc quam premissis, conclusio non vult*, que significa: los términos no deben tomarse con mayor estension en la conclusion que en las premisas.

Efectivamente, toda estension de límites lleva consigo aumento de jurisdiccion; pero todo aumento de jurisdiccion no estiende necesariamente los límites. De aquí resulta que el medio término "aumento de jurisdiccion" que debía tomarse distributivamente en una de las premisas, está tomado de una manera absoluta, i el silojismo venezolano peca contra la otra regla de la escuela que dice: *aut semel, aut iterum medius generaliter esto*.

Pero dejando a un lado el campo de la escolástica, bastarán unos pocos argumentos derivados del criterio del sentido comun, para convencerse de lo erróneo de la interpretacion venezolana. Si el aumento de jurisdiccion conferido al Gobernador de Guayana estendió los límites de su provincia en el territorio del alto Orinoco, que confinaba con el Vireinato, debió estenderlos tambien en el territorio del bajo Orinoco que confinaba con la provincia de Cumaná o Nueva Andalucía; pero es así que

esta provincia continuó llevando sus términos hasta el Orinoco, sin que la de Guayana ganase por ese lado un palmo de terreno, luego tampoco los estendió en el territorio del alto Orinoco, Casiquiare i Rio-Negro.

Si como dice el señor Toro, hablando de las Misiones del alto i bajo Orinoco, Casiquiare i Rio-Negro "unas estaban comprendidas dentro de los límites de la provincia de Guayana, i otras fuera de ellas," es claro que al decir la Cédula de 5 de mayo "que quedaba reunido en aquel mando *el todo* de la referida provincia" se refirió a las Misiones situadas en el territorio de la provincia i que estaban por las disposiciones anteriores sustraídas de la jurisdicción del Gobernador de Guayana.

Mas claro: esa real Cédula no es un acto de division territorial propiamente dicho, ni siquiera entre dos provincias, mucho ménos entre dos entidades de la magnitud del Virreinato i de la Capitanía jeneral de Venezuela, sino "una Cédula por la cual se encomendaba a un Gobernador la vijilancia i cuidado de ciertos establecimientos, independientemente de los límites políticos de la respectiva provincia." ¿A quién le ocurrió decir que la provincia de Guayana no tenia por límites las costas del mar al Oriente, i el alto i bajo Orinoco, Casiquiare i Rio-Negro al Norte, al Occidente i al Sur, que fueron los que le dió la Cédula de su erección en 1762, porque entre esa fecha i 1768 hubo territorios de misiones dentro de esos límites que estuvieron sustraídos del mando del Gobernador, i encomendados al Comandante jeneral de Misiones, de quien dependia su administracion civil i política?

A nadie.

Así como las Cédulas que crearon la Comandancia

jeneral de misiones i reunieron bajo su autoridad establecimientos pertenecientes a distintas provincias, no disminuyeron los límites de éstas, de la misma manera, las que suprimieron la Comandancia i adscribieron los establecimientos que ella administraba al Gobernador de la provincia mas cercana, tampoco aumentaron los límites de ésta. Las leyes, decretos o Cédulas sobre demarcacion territorial de primer orden, han sido i son en todos los países actos especialísimos que llevan ese nombre i esa denominacion. Dificilmente se encontraria en los códigos de Venezuela una disposicion alterando los límites de una provincia, incrustada o incluida como por accidente en una lei de otra naturaleza.

En territorios sujetos a la autoridad de un mismo soberano es de frecuente ocurrencia ver que se adscriban a un funcionario negociados que salen de los límites territoriales de su jurisdicción: esto sucede todos los días con las Administraciones de rentas. Supongamos que el Presidente de Venezuela reuna mañana por un decreto, porque así lo crea mas conveniente al servicio público, la administracion de la Aduana de Puertocabello en el mando del Gobernador del Zulia. Si Maracaibo se declarara mañana en Estado independiente ¿pretendria que los límites de su *Uti-possidetis* llegaban hasta Puertocabello? Un estudiante de derecho no admitiria semejante conclusion.

Vése pues que no es con argumentos de esta naturaleza que Colombia estará dispuesta a convencerse de que debe abandonar sus derechos de ribereña sobre el Orinoco: tanto valdria eso como renunciar desde ahora a todo pensamiento de estender los dominios de la República hácia las inmensas rejones que atraviesan el

Arauca, el Meta, el Vichadá, el Guaviare, el Inirida i el Guainía; tanto valdria como abandonar todas esas ricas i dilatadas comarcas cruzadas por el sistema hidrográfico mas grandioso del mundo. Inútil seria que Colombia pensara en colonizar un palmo de tierra ni en llevar un solo habitante del otro lado de la cordillera oriental, porque con esto no haríamos sino fundar colonias tributarias del Brasil i de Venezuela, una vez que nosotros no tuviéramos los derechos de ribereños del Orinoco i del Rio-Negro.

CAPITULO IV.

Consideraciones políticas i económicas sobre la libertad i mejora de las vias de comunicacion.

Es verdaderamente incomprensible que un Gobierno como el de Venezuela, tan adelantado en ideas políticas, i que aspira a las mas grandes conquistas del progreso moderno, se aferre en la importantísima materia de la navegacion de sus rios, a la vieja teoría de la *bandera nacional*, caída en desuso por todas partes. El mundo moderno ha desechado como andaderas inútiles las muletillas de la restriccion i del privilegio. Se ha comprendido que no hai progreso vivo, buliente, acelerado, donde se retira el estímulo de la competencia universal, que es su fuerza impulsiva; se ha comprendido en fin, que si la diversidad de ideas i de sentimientos políticos, relijiosos i sociales, puede mantener a los hombres divididos en esas parcialidades que se llaman naciones, la industria es esencialmente cosmopolita, i que el patriotismo no consiste en adormecer la enerjía nacional, retirándole el aguijon de la competencia extranjera, sino en activarla, obligándola a luchar

en campo abierto con sus rivales de todos los pueblos del mundo. La esclavitud, el sistema colonial, los monopolios, i en jeneral todos los sofismas económicos de la teoría del *trabajo nacional* han caido, arrastrados por este progreso nivelador, que marcha abriendo todos los caminos a la competencia del trabajo libre.

Cuando la industria se ejercia por brazos esclavos, i cuando toda la política se apoyaba en la guerra i en la conquista, se esplica que los gobiernos comprendieran de ese modo los derechos i los deberes de la humanidad; que se creyera que los pueblos no podian prosperar unidos, i que un Estado no podia florecer, sino a costa de la miseria de los pueblos vecinos. I fué necesario que se levantaran los Estados Unidos de América a un grado de prosperidad comercial sin ejemplo en los anales del mundo moderno, para que los viejos pueblos de Europa, educados en todos los errores del sistema proteccionista, comprendieran prácticamente que las mejores colonias de un pueblo industrial, son los otros pueblos libres, que con él comercian.

El sistema protector nació en los momentos en que se formaron las Comunes. En el Imperio romano que se estendia de Escocia a Ejipto i de Cádiz a Constantinopla, las mercancías circulaban libremente por todos los caminos de Europa i de una parte del Asia i del Africa.

Amenazadas por los señores feudales, las villas se vieron obligadas a encerrar dentro del recinto de sus murallas, no solo la libertad de los cambios, sino la libertad del trabajo. Cuánto tiempo no trascurió antes de que se permitiera a los panaderos de Gonesse i de Corbeil vender su pan en Paris! La teoría del trabajo

nacional i de la bandera nacional en contraposicion al trabajo i la bandera extranjera, es pura i simplemente la teoría del feudalismo.

Clevalier ha llamado con mucha propiedad a las vias de comunicacion la gran maquinaria (le grand outillage) de la industria. I tiene razon, porque la mas insignificante economía realizada sobre los gastos de transporte de los artículos de primera necesidad, produce incalculables resultados en el bienestar de los pueblos; no siendo exajerado afirmar que cuando ménos una décima parte del trabajo universal, se aplica al trabajo del cambio.

Cuando se emprendió la construcción del ferrocarril del Pacífico, destinado a unir el gran desierto de América con los centros populosos, industriales i mercantiles del país, los espíritus apocados i refractarios para el progreso denunciaron esa obra, que debia escalar los montes Rocallosos i los montes Negros, para subir a 8.400 piés sobre el nivel del mar, como un proyecto vertiginoso de la locura humana. Decían que la línea iba a recorrer en su mayor parte desiertos en que la naturaleza se oponia al desarrollo de la población. Admitían que con el tiempo podrian formarse Estados poderosos i prósperos en los alrededores de Omaha, del lago Salado, de San Francisco i del Sacramento; pero que todo el inmenso valle que media entre la Sierra Nevada i las montañas de Wasatch, la ingrata rejion de las Aguas Amargas i la mayor parte de gran meseta que se estiende desde los montes Negros hasta el Missouri, eran espacios condenados a una perpetua esterilidad.

I apenas concluido el camino, se vió que la esterilidad estaba solo en el espíritu de esos hombres sin fe,

incapaces de comprender las maravillas del progreso, ni de alzarse un codo sobre la tierra para alcanzar las visiones del porvenir. La tierra estéril se ha cubierto de verdura; el desierto principia a brotar ciudades, i las inmensas soledades de la América, abiertas por el ferrocarril i el vapor a la inmigracion de ámbos continentes — por el Pacífico, a la de los pueblos embrutecidos del Asia; por el Atlántico, a las multitudes desheredadas de Europa — vendrán a desatar por la libertad i el trabajo el gran problema social que amenaza destruir la civilizacion del viejo mundo, i que Owen, Fomier, Saint-Simon i San Vicente de Paul pretenden resolver con los remedios impotentes de la limosna o de la espoliacion.

I ese mismo es el porvenir que le espera al continente de la América del Sur, i principalmente a los pueblos que ocupan la rejion colombiana, dotada de la zona agrícola i criadora i del sistema hidrográfico mas portentoso del mundo, con solo que nos apliquemos a cultivar en paz los inmensos elementos de riqueza con que el Creador nos dotó, i que nuestros hombres de Estado no se empeñen en contrariar la accion de las leyes naturales, a las cuales ha encomendado Dios el progreso de la especie humana.

Pero se dirá que Venezuela se empeña en exigir que la navegacion de sus rios se haga con bandera nacional, no porque persiga con esto un sistema económico, o porque crea que con la restriccion va a favorecer, como favoreció la Inglaterra la creacion de una marina nacional con sus propios elementos, sino porque no quiere verse envuelta en las innumerables reclamaciones extranjeras, que forzosamente nacerian de los daños a que están

espuestos los buques que navegan en el interior de un país, presa de constantes revoluciones; o mejor dicho, que no admite la bandera extranjera, porque no quiere dar una prima de seguridad a los buques extranjeros contra el peligro de los embargos, detenciones i confiscaciones que pueden sobrevenir por causa de guerra.

Pero es preciso convenir en que el remedio para librarse de uno de los males de la revolucion, es peor que el mal que se desea evitar: es el remedio del suicidio contra los males de la vida.

Estos países no tendrán en mucho tiempo capitales disponibles para acometer estas empresas arriesgadas, i aunque los tuvieran no los emplearían en ellas. A duras penas, el capital que no puede emigrar se resuelve a fijarse en las obras permanentes del suelo, buscando seguridad contra las depredaciones de la guerra civil; i el capital extranjero que en Europa i Norte-América puede colocarse sin mucho riesgo al 9 i aun al 12 por 100 anual, no vendrá sin garantía a ser presa de nuestras constantes revoluciones. Por manera que con la teoría de la bandera nacional no habrá daños que pagar al extranjero; pero guardaremos por muchos años los desiertos de nuestros rios navegables para solaz de las fieras que pueblan sus inmensas selvas.

Pero aunque la seguridad que diésemos a la bandera extranjera se considerase en definitiva como una prima pagada por el Estado a las empresas de navegacion fluvial, deberíamos pagarla gustosos, porque la mejora de las vías de comunicacion no es un servicio económico de los que se miden por las utilidades directas que produce como negocio particular. La instruccion pública, el telégrafo, el ferrocarril, el vapor; todo lo que

junta a los hombres; todo lo que funde en un centro de actividad, para hacerlos comunes, los capitales, las aptitudes industriales i los dones de la naturaleza, esparcidos con variedad sobre la superficie del globo, produce en el desarrollo de la riqueza mucho que no se cuenta por las utilidades directas de la compañía empresaria.

El dogma del "*dejad hacer*" en materias económicas, solo es verdadero en su acepcion paradójica: que los gobiernos deben *dejar hacer* todo aquello para lo cual no se necesite del concurso de las fuerzas de la comunidad depositadas en el Gobierno. Puede un camino de hierro, o una empresa de navegacion por vapor, dejar pérdida como negocio particular, i estar sin embargo desarrollando valores inmensos para la riqueza pública.

El día en que el vapor pueda llevar al interior de nuestro continente las grandes masas de que se sirve la agricultura i el trabajo de los países civilizados; el día en que podamos cambiar el esfuerzo lento, pesado i caro de los brazos del hombre i de las bestias, por el esfuerzo rápido, poderoso i barato de la máquina de vapor, el incremento extraordinario de riqueza i civilizacion que eso produzca, puede no volver de retorno sino en una mui pequeña parte por la misma via que lo ha producido, precisamente porque va a distribuirse por todos los canales de la produccion en la gran masa de la poblacion que fecunda; a la manera que el Amazonas, el Plata, el Orinoco i el Magdalena se abren sobre un inmenso delta, para vaciar por innumerables bocas sus aguas en el mar. El océano devuelve mas tarde, purificado i con creces el tributo que ha recibido, sin necesidad de forzar la barra de los rios, trastornando el orden de la naturaleza: despues de revolver i de ajitar

esas aguas en su abismo, las evapora a los rayos del sol, i las condensa en las nubes que el viento arroja sobre la cima de las montañas, para hacerlas llover sobre las fuentes de sus tributarios.

CAPITULO V.

Nuestro derecho fundado en la parte con que el territorio colombiano contribuye a la formacion del Orinoco.

En cuanto al derecho perfecto que Colombia tiene para navegar sobre las aguas del Orinoco, mejor que todas las disertaciones puramente técnicas sobre la lei de la naturaleza i de las naciones, lo demuestran las siguientes consideraciones tomadas de la jeografía física del pais.

Conforme a la jeografía de Codazzi, reproducida en la obra de la Direccion jeneral de estadística, que acaba de publicar el Ministerio de lo Interior i Justicia, el Orinoco lleva al llegar al Delta, cuyo vértice se encuentra en los 8° 27' latitud norte, i 5° 11' longitud oriental de Carácas, las aguas pluviales de 12,620 leguas cuadradas del territorio de Guayana, 9,300 del de Colombia, i 7,400 de las provincias de Venezuela. Total 29,020 leguas cuadradas.

Pero adviértase que estas cifras están calculadas sobre la línea arbitraria de la frontera venezolana, por el meridiano del *Paso del Viento*, en vez de la frontera que Colombia reclama por el curso del Meta hasta el Orinoco, i por el *thalway* del Orinoco hasta la bifurcacion del Casiquiare.

Si a la superficie que la jeografía venezolana nos da en la hoya hidrográfica del Orinoco, se agrega la super-

ficie que nos pertenece de las aguas del Inirida i del Atabapo, i de todo el curso del Guaviare, el Vichadá i el Meta, tendremos que sobre 29,020 leguas cuadradas en que se recojen las aguas del grande Orinoco, nuestro territorio está representado por una superficie aproximada de 10,600 leguas cuadradas, o sea el 37 por 100 de la superficie total.

Los capitales i la poblacion del populoso i rico Estado de Cundinamarca han principiado ya a buscar colocacion provechosa en las feracísimas tierras de la falda oriental de la cordillera, i en los primeros declives del Llano, sobre las cabeceras del Ariari, del Humadea, del Rio-Negro i del Upía.

El incremento que los nuevos establecimientos agricolas han dado a las poblaciones de Villavicencio, Quetame, Upía, Colombia, Medina &*, determinaron al Estado de Cundinamarca a ceder esos territorios al Gobierno nacional, quien los administra hoi bajo el nombre de "Territorio de San Martin."

Hace tres años que se trabaja con empeño en la construccion del camino de Bogotá al Meta, camino de grande importancia, que ha merecido que se coloque sobre el Rio-Negro un magnífico puente colgante traído de los Estados Unidos.

El dia en que Venezuela abra, bajo bases liberales la navegacion del Orinoco, la inmigracion de brazos i de capitales (que no encuentra ya colocacion provechosa en el alto Magdalena) se dirigirá con entusiasmo en busca del suelo virjen de la opulenta rejion que bañan las

cabeceras del Meta; i en pocos años Ciudad Bolívar, destinada a ser la *Nueva Orleans* de la América del Sur, recibirá con creces, en el tránsito de nuestros productos, la parte que le corresponde en las riquezas que solo esperan para desarrollarse a que Venezuela aparte con mano liberal los obstáculos con que hoy detiene su crecimiento.

Bogotá, 18 de agosto de 1873.

Aníbal Galindo.



BIBLIOTECA
Universidad Eafit



62000001772272

UNIVERSIDAD EAFIT
Abierta al mundo
Biblioteca solo patrimonial

