

GACETA OFICIAL

SEGUNDA EPOCA

Año I

Panamá, 9 de Agosto de 1904

Num 42

DEMETRIO H. BRID
EDITOR OFICIAL.

PERMANENTE.

Los documentos publicados en la GACETA OFICIAL se considerarán oficialmente comunicados para los efectos legales y del servicio.

El Subsecretario de Gobierno,
DANIEL BALLEN.

CONTENIDO

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE GOBIERNO Y RELACIONES EXTERIORES

DOCUMENTOS relacionados con el asunto de la Baza.

SECRETARIA DE HACIENDA

DECRETO número 25 de 1904, de 9 de Julio, por el cual se suspenden las Aduanas del Puerto de Panamá.

DECRETO número 26 de 1904, de 20 de Julio, sobre el asunto de la Baza.

DECRETO número 27 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 28 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 29 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 30 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 31 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 32 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 33 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 34 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 35 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 36 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 37 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 38 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 39 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 40 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 41 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 42 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 43 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 44 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 45 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 46 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 47 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 48 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 49 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 50 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 51 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 52 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 53 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 54 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 55 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 56 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 57 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 58 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 59 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 60 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 61 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 62 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 63 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 64 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 65 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 66 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 67 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 68 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 69 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 70 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 71 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 72 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 73 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 74 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 75 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 76 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

DECRETO número 77 de 1904, de 20 de Julio, por el cual se hace un nombramiento.

A dicho vapor y a la vez que me informo si esa medida fue espontánea de parte de vos o si medió solicitud de alguna persona o Compañía; en este último caso estimaría altamente que os sirvierais enviarme también copia de la respectiva solicitud.

Aprovecho la oportunidad para reiteraros los sentimientos de consideración distinguida con que tengo a honra suscribirme.

Vos soy muy atento servidor.

TOMAS ARIAS.

Al Señor General George W. Davis, Gobernador de la Zona del Canal. Presente.

Isidoro Canal Zone.—Ejecutivo Office.—1904.—4-21 A.—Clearances Port of Ancon.—Ancon, Julio 5 de 1904.

Recibido.

Acabo de recibir de la aprehensión, por la S. E. de este mismo día, relativo a la solicitud de vapor *Los* de Puerto Ancon (La Baza), en su viaje de regreso a San Francisco. Me apresuro a contestar y a informar a usted que en el mismo puerto, una petición de zarpe concerniente a este vapor, originaria del Recaudador de Aduana de Puerto Ancon, la cual, a mi juicio, obedeció a este vapor bajo la jurisdicción legal de los Estados Unidos. El documento de que se hace mención fue presentado al Recaudador de Aduana de Puerto Ancon por el señor Agente de la P. S. N. Co., copia del cual se adjunta para su Gobierno. No habiendo correspondencia con el Agente de la Compañía ni tampoco comunicación por escrito otra que la de que ahora se hace mención. El Recaudador de Aduana, al dar el despacho al vapor para su viaje de regreso, procedió de acuerdo con mis instrucciones y, según mi juicio, estrictamente de acuerdo con las reglas que deben observarse en tales casos.

Hace poco tiempo envié a V. E. copia de una orden expedida por el Presidente de los Estados Unidos, por la cual se establecen dos Distritos recaudadores en la Zona del Canal y se autoriza el nombramiento de los Recaudadores. Esto fue con anterioridad de cerca de una semana a la salida del vapor *Los*.

Tengo el honor de suscribirme de S. E. muy atento servidor.

Geo. W. Davis,
Gobernador.

A Su Excelencia Tomás Arias, Secretario de Estado.

Es traducción.

El Intérprete Oficial de las Secretarías de Estado.

JULIO ARIAS.

República de Panamá.—1904.—Pa pel Provisional.—1904.—Primera Clase.—Vale cuarenta centavos.—Primera Clase.—El Tesorero General de la República (firmado) M. Arcemena.—Sic.—Panamá, Julio 5 de 1904.

Señor Agente de Puerto, Jefe del Recaudador de Puerto.

Señor Agente de Puerto, Jefe del Recaudador de Puerto, que entró a este puerto el 25 de Julio último, estaba autorizado para poseer el medio de la Baza.

Señor Agente de Puerto, Jefe del Recaudador de Puerto.

Señor Agente de Puerto, Jefe del Recaudador de Puerto.

[Firmado]—ERMAN & Co.

Letra del Reguero Nacional.—Panamá, Julio 2 de 1904.

El que suscribe, Jefe del Reguero Nacional de Panamá,

hago saber a usted que:

El vapor *Los*, que recibió el 20 de Julio último, a las 9 a. m., y que, como es natural, quedaba autorizado para reanudar y cargar donde mejor le conviniera. Ahora respecto a las formalidades que tuviera que llenar para seguir a la Baza, es asunto de exclusiva competencia del Gobernador de la Zona, una vez que es aquella una propiedad americana.

Así pues, una vez recibido el buque por la Autoridad panameña, quedaba, como es natural, sujeto a llenar las formalidades indicadas por los Jefes de aquel lugar, para poder entrar y atracar en los muelles del referido puerto de la Baza.

[Firmado] LIXONAS PARELLI

República de Panamá.—Letra del Gobierno Nacional.—1904.—Secretaría de Gobierno y Relaciones Exteriores.—Departamento de Relaciones Exteriores.—Número 91.—IV.—Panamá, 9 de Julio de 1904.

Señor General.

Es un placer vuestra muy atenta comunicación fechada el 6 de los corrientes, y es manifestado mi agradecimiento muy sincero por la atención que habéis prestado a la solicitud que os hice en el nota de la misma fecha, distinguida con el número 52 IV., referente al despacho del vapor *Los* por las autoridades de la Baza (Distrito de Ancon).

Con relación al asunto a que esas comunicaciones se refieren, considero que es la ocasión de manifestaros que el Gobierno de la República de Panamá no alienta otro deseo que el de cooperar con el de la nación americana a la magna obra del Canal Interocéano, facilitando en cuanto de él depende la ejecución de esa obra, de lo cual ha

dado pruebas evidentes en la imputación de su aprobación inmediata al Tratado Varrill-Hay, sin hacerse objeción alguna sobre las inconveniencias que pudieran tener para la República algunas de sus cláusulas, en la seguridad de que la buena voluntad y las relaciones de amistad que felizmente existen entre los dos países contrarrestan cualquier dificultad que pudiera surgir en la práctica, ora en cumplimiento estrictamente literal y en la zona de las cláusulas de ese Tratado, ora por lo mismo al Gobierno de esta nación, cualquier dificultad que pudiera causar en los procedimientos en las relaciones de las partes contratantes y a tal fin se dirige esta comunicación que tiene por objeto el de disminuir al punto de la mayor importancia en cuya interpretación parece no estarse de acuerdo, y que es el siguiente:

Por el Artículo II del Tratado a que he hecho alusión, la República de Panamá concedió a perpetuidad a los Estados Unidos el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por aguas para la construcción, conservación, servicio, control y protección de un canal para tránsito de los Estados Unidos, zona de anchura de diez millas que se extenderán desde el canal de la línea central del canal, en proyecto, principalmente dicha zona a tres millas de la línea media de la baja mar en el Caribe, extendiéndose a través del Istmo y terminando en el Pacífico a tres millas de distancia de la línea media de la baja mar, con la condición de que las islas de Panamá y Colon y los puertos adyacentes a dichos puertos incluidos dentro de los límites de la zona descrita en el presente convenio en esta comunicación, y por el Artículo III del mismo Tratado, la República de Panamá concedió a los Estados Unidos todos los derechos, poder y autoridad en la zona mencionada, descrita en el Artículo II, los cuales poseerán preferencia como si fuesen los soberanos del territorio cuyo uso, ocupación y control los concede la República de Panamá, quedando, no obstante, fuera de la acción jurisdiccional del Gobierno americano las ciudades de Panamá y Colon y los puertos adyacentes.

Las estipulaciones de esas cláusulas son perfectamente claras y desde luego no se debe desatender su letra para consultar su espíritu. Sin embargo, para mayor claridad no puedo hacer algunas observaciones respecto del significado de las palabras *ad yacentes* y *puertos*.

Es obvio que lo que queda inmediatamente junto o próximo, y así en términos geográficos se dice propiamente, por ejemplo, que las islas Balceres y Patillas son adyacentes a la península Isthm.

Por lo tanto, es una parte de mar en que los barcos encuentran cómodo abrigo contra las olas y los vientos, en que hay bastante cantidad de agua para la navegación y donde los buques pueden invernar sobre las áncoras.

En cuanto al negocio depanama de La Boca, el Gobierno de la República de Panamá lo ha considerado como puerto para el comercio internacional, sino únicamente como un lugar de acceso al canal y tanto es así que cuando la Empresa del Ferrocarril de Panamá se le exoneró de la obligación de extender su línea hasta las islas de Naos, Fianenco, el Gobierno de Colombia dejó claro que la Compañía del Ferrocarril y las Empresas conexonadas con ella podrían usar del canal marítimo que va desde dichas islas hasta el muelle de La Boca, si la Compañía del Canal lo permitiera, y que el Go-

de Cuando discutíamos el arreglo p
al la demarcación de la Zona del Ca
o no teniendo seguridad sobre el sig

Que la opinión generalizada
cuestión se había concebido así

El Dominio del Canadá durante
tres meses del año no tiene paucos
rítimos convenientes en el Aludán
debido a que el río San Lorenzo
está siempre obstruido por el hielo
durante el invierno y la navegación
está por vapores de alto bordo
frece muchas dificultades. Durante
la época millares de toneladas de
cancias importadas al Canadá y
portadas de ese país, se desemba
en Portland, Estado de Maine, Es
Unidos, en tránsito por Mont
Toronto y vice versa sin la más l

La dificultad. Asimismo millares de vagones de mercancías pasan anualmente del puerto americano de Buffalo al través de la península meridional del Canadá con destino á Detroit, en los Estados Unidos.

Durante el invierno los puertos de Rusia en el Mar Báltico están frecuentemente obstruidos por el hielo y el comercio de dicho país se hace por la vía de Alemania sin la más ligera dificultad.

Sucede igual cosa con el gran Imperio austro-húngaro, que posee á Trieste como único puerto, sin tener éste la capacidad para prestar ni la décima parte del servicio comercial de la Nación, y en donde sólo una parte infinitesimal de los efectos y manufacturas de la nación pueden pasar con destino á otras naciones y países.

El mero hecho de que un buque reciba y descargue su carga, en el puerto de Panamá, por ejemplo, puede ó no ser de gran importancia para la prosperidad comercial de la ciudad capital de la República, pero puede fácilmente concebirse que su capital puede no ser afectada en su prosperidad si su comercio, que transita por La Boca, hecho hoy enteramente por buques extranjeros recibidos y despachados por sus propios empleados continuara haciéndose en el mismo lugar aun cuando los buques fuesen recibidos y despachados por las autoridades americanas. No veo cómo pueden afectarse por este hecho la riqueza y prosperidad del país.

Nuestros ingenieros y empleados en el ramo de Higiene están ya listos para principiar la obra de mejorar el estado sanitario que hasta hoy ha existido. En muchas partes del mundo el nombre de Panamá ha estado ligado hasta hoy en la mente de mucha gente inteligente con la noción de enfermedades y defunción. Yo sé que esta reputación no era del todo merecida, pero nadie puede negar el hecho de que si hubo tremenda mortandad durante ciertas épocas pasadas en la historia del Istmo. El Gobierno americano no se ha encargado de cambiar esta situación. Todas las personas relacionadas con la Empresa del Canal abriga la esperanza y los más vivos deseos de que la ciudad de Panamá se hará tan salubre y tan atractiva como fue lo contrario en tiempos pasados, según la opinión de muchos, y si obtenemos el resultado que tenemos en mira parece razonable deducir que la capital de la República aumentará en riqueza y prosperidad á tal punto que hoy no es posible calcular, y sus comerciantes, sus hombres de negocios, sus hombres de profesión, la clase obrera y todos en general participarán de las ventajas que reportará este cambio.

El 24 de Junio el Presidente de los Estados Unidos me comunicó instrucciones de promulgar la ley respecto al establecimiento de los puertos de Ancon y Cristóbal, y de expedir un Reglamento de Aduanas para la Zona del Canal. Recibí esta comunicación el día 5 de Julio y me apresuré á remitir copia de ella á Su Excelencia, á la mayor brevedad, por cuanto conocía lo muy importante que eran para la República de Panamá algunas estipulaciones comprendidas en ellas.

Las comunicaciones anteriores, relacionadas con el asunto de tarifas y comercio, fueron enviadas oficialmente al caso de que se les hiciera caso en la Zona.

ner en vigencia diferentes tarifas en la República y en la Zona. Indiqué muy especialmente la conveniencia de llegar á un acuerdo en lo concerniente al impuesto sobre liceres y tabaco, procurando que el impuesto fuera y dentro de la Zona fuera igual, y comuniqué á las autoridades en Washington que el Presidente de la República ya se había hecho arrogar por la Convención Nacional la facultad para tratar con los Estados Unidos sobre este Convenio de Reciprocidad.

No habrá usted dejado de observar que estas estipulaciones tendientes á reciprocidad no están comprendidas en las instrucciones del Presidente, rasgo que estoy seguro usted concederá haber sido impulsado por el sentimiento más benévolo hacia la República, y lo que ahora sólo falta concerniente á este asunto es el que perfeccionemos el Convenio por vía de ensayo á que se refiere el Presidente de los Estados Unidos.

Tocante á la cuestión de la suspensión de la orden, siento manifestarle, como ya antes lo he insinuado, que esto es imposible, por cuanto esta orden obedece á instrucciones de mis superiores, pero respecto á los vapores que en lo sucesivo lleguen á su ancladero en Flanaco y allí descarguen y tomen su carga del desembarcadero situado al lado oriental de la ciudad de Panamá, yo de ninguna manera interveniré en el recibimiento y despacho de esos buques. Si cualquiera de dichos buques me presentara despacho expedido por las autoridades de Panamá y entrara á Ancon, me vería por supuesto obligado á prestarle las facilidades del caso para que terminara su negocio. Si hay buques anclados en el puerto de Ancon y han descargado y cargado en La Boca y están listos para zarpar á su destino, sería claramente impropio que yo me negara á darles despacho, pero con el ánimo de evitar que esto se haga sin consentimiento del Gobierno de Su Excelencia, cuidaré de dar instrucciones al Recaudador de Aduanas del Puerto de Ancon á efecto de que en toda ocasión envíe al Capitán del Puerto de Panamá una copia de todo despacho que expida con el objeto de que las autoridades del Gobierno de Su Excelencia reciban á la mayor brevedad los informes del caso.

En el caso de recibir instrucciones sobre este asunto las comunicaré á Su Excelencia.

Su Excelencia ha citado ciertos artículos del Tratado del Canal en apoyo de la posición que el Gobierno de Panamá asume con respecto á ciertos términos geográficos y con respecto al tratado mismo.

Me permito hacerle presente á Su Excelencia que en esta contestación yo no he discutido el tratado en lo absoluto ni ninguna de sus estipulaciones por la razón de que me considero impedido para hacerlo, en atención á que el Gobierno americano evidentemente ha resuelto estos puntos.

Antes de terminar despo manifestarle que en todas mis negociaciones con Su Excelencia y en mis entrevistas con Su Excelencia el Presidente de la República he recibido la más cordial, amistosa y hasta la más generosa acogida, hecho que no he vacilado en hacer conocer de las autoridades de mi Gobierno en Washington; y si acaso se queda algo por hacer que esté á mi alcance efectuar para estrechar más esas relaciones de amistad, consideraría un favor el que se me insinuara la manera de lograr ese objeto.

Quedo al honor de suscribirse de

Atentamente,

Geo. W. Davis,

Secretary of State.

A Su Excelencia Tomás Arias, Secretario de Estado.

Es traducción.

El Intérprete Oficial de las Secretarías de Estado.—JULIO ARIAS.

No. 82.—IV

Panama, July 5. 1904.

General:

By announcement made in the *Star & Herald*, of this city, in its issue of the 2nd. inst., my Government has learnt that the Chilean steamer *Loa*, belonging to the Compañía Sud-Americana de Vapores, which was anchored alongside La Boca wharf, was given dispatch for foreign ports by the authorities of the above mentioned port, and I venture to request that you will kindly furnish me, if there be no inconvenience for doing so, with a copy of the resolution whereby sailing permission was granted to said steamer, informing me at the same time if that action was dictated by your own spontaneous free will, or if it was the result of an application from a person or company; in the latter instance I shall feel obliged by your also sending me a copy of the respective application.

I take this opportunity to renew the assurance of distinguished consideration with which I beg to remain, General, your most obedient servant,

TOMAS ARIAS.

Isthmian Canal Zone.—Executive Of fice.—1904.—1-24A.—Clearances.—Port of Ancon.—Ancon, July 5, 1904.

Excellency:

Acknowledging receipt of your Excellency's appreciated favor of even date herewith, respecting the departure of the steamer *Loa* from the port of Ancon (La Boca) on her return voyage to South America, I hasten to reply and to inform you that on Saturday last a clearance of this vessel from the port of Panama was presented to the Collector of Customs for the port of Ancon, which according to my understanding, brought this vessel within the legal jurisdiction of the United States. The paper in question was presented to the Collector of the port of Ancon by the Agent of the Pacific Steam Navigation Company, copy of which is enclosed herewith for your information. There was no correspondence with the Agent of the Company nor any other written communication than the one in question. The Collector of Customs, in clearing the vessel for her return voyage acted in accordance with my instructions and, as I understand, strictly in accordance with the rules which should govern in such matters.

A short time ago I sent you a copy of an order of the President of the United States which established two Collection Districts for the Canal Zone and authorized the appointment of the customs officials. This antedates the clearance of the *Loa* by nearly a week.

I have the honor to be, Excellency,

Your obedient servant,

Geo. W. Davis.

Governor.

His Excellency Tomas Arias, Secretary of State.

Panama, July 2. 1904.

To the Inspector & Captain of the Port.

Pt.

Please certify at the foot of this document whether the steamer *Loa* which entered this port on the 26th. June ulto., was authorized to proceed to La Boca.

Yours respectfully,

By the Agents C. S.

(s) BERMAN & Co.

Office of the Inspector & Captain of Port.—Panama, July 2. 1904.

The undersigned, Inspector & Captain of the Port of Panama,

CERTIFIES:

That the Chilean steamer *Loa* was received with the usual formalities on the 26th inst. (sic) at 9 a. m., and in consequence said vessel was at liberty to discharge and load wherever considered most convenient.

Now as regards the necessary formalities for the vessel to proceed to La Boca, that is a matter which concerns exclusively the Governor of the Zone, inasmuch as that is an American property.

So that the moment it was received by the authorities of Panama, the vessel, as is natural, had to comply with the formalities required by the officials there, in order to enter the aforesaid port of La Boca and go alongside the wharf.

(s) LEONIDAS PRETELT.

No. 94.—IV.

Panama, July 9th 1904.

General:

I have received your very esteemed communication of the 5th inst. and have to express my sincere acknowledgment for your attention to my request, contained in my note of the same date No. 82—IV, relative to the dispatch of the Chilean steamer *Loa* by the authorities of La Boca (District of Ancon).

Referring to the subject matter of the foregoing communications, I consider the occasion propitious to intimate that the Government of the Republic of Panama has no other aim in view than that of cooperating with the American Nation towards the accomplishment of the vast undertaking of the Inter-oceanic Canal, and to this end it has afforded every possible facility in the way of immediately sanctioning the Varilla-Hay treaty without the slightest objection to some of its clauses which appeared inconvenient for the Republic, and relying solely in the good faith and friendly relation that exist between the two contracting Governments to arrive at the settlement of any difficulty that in actual practice could present itself, otherwise by adhering strictly to one and all of the stipulations of the Treaty; but for the very reasons just quoted my Government is desirous of avoiding every possibility of difficulties in the dealings of the contracting parties, and with that end in view this communication is addressed to you trusting to have a very important point clearly explained for the benefit of all concerned—the point I refer to is the following:

According to Art. II of the Treaty previously quoted the Republic of

Panama ceded in perpetuity to the United States the use, occupation and control of a strip of land and of lands under water for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of a Canal across the Isthmus of Panama connecting the Atlantic and Pacific Oceans, the strip of land or zone being 10 miles wide that is to say 5 miles on either side from a centre line in the projected waterway, said zone starting from a point in the Caribbean Sea 3 miles at mean low water extending across the Isthmus up to a distance of 3 miles at mean low water on the Pacific side, it being expressly provided that the cities of Panama and Colon and ports adjacent thereto comprised within the described zone were not included in the above mentioned concession, and by Art. III of the same Treaty the Republic of Panama ceded to the United States all the rights, power and authority in the afore-mentioned zone, described in Art. II, to be exercised thereby as if it were sovereign of the territory; the use, occupation and control of which were granted by the Republic of Panama; the cities of Panama and Colon and adjacent ports thus remaining beyond the jurisdictional action of the American Government.

The provisions of these clauses are quite to the point, hence the meaning according to the letter should not be disregarded in consulting the spirit in which they are framed.

Moreover, to better explain myself, I beg leave to make certain remarks relative to the meaning of the words "adjacent and ports." The word "adjacent" means close to or near by hence in geographical terms it is quite proper to say that the Balearic and Pitiusas Islands are adjacent to the Spanish peninsula. The word "port" is a part of the sea wherein ships find convenient shelter from the heavy seas and winds; wherein water is to be found in sufficient quantity to permit navigation and to allow ships to ride at anchor.

It follows, therefore, that the spot around the islands of Flamenco, Naos and Perico, fronting the city of Panama used as anchorage by ocean steamers, is a port, inasmuch as the steamers find there convenient shelter from the heavy seas and winds; it offers ample room for navigation, and the ships are able to load and discharge therein; and it is in fact adjacent to the city of Panama because it is close to or near by the city.

In accordance, therefore, with the exception provided in Art. II of the Varilla-Hay Treaty, though that spot is comprised within the Zone it does not, however, come within the jurisdictional action of the United States, and it is for this reason that my Government considers that when a ship casts anchor at the mentioned anchorage it comes forthwith under its jurisdiction, it being of course understood that this in no way is to be construed as affecting the rights acquired by the United States over the lands in the islands of Naos, Perico and Flamenco.

The mere fact that in the provisional agreement of demarcation, relative to the cities of Panama and Colon and the Zone, the port referred to was not expressly excepted, cannot be reasonably advanced against the rights claimed by my Government, because, apart from the fact that the agreement of demarcation is not definitive, the contract has the force of law as concerns the parties who signed it, and it can not be altered, modified or otherwise changed except by means of another treaty concluded with the same formalities.

On the other hand the spot to which I refer is the only one situated within the bay of Panama and close by to the city of same name which offers shelter and anchorage for the shipping engaged in the trade between Panama and the ports of North, Central and South America, and if my Government were to acknowledge that said port is not excepted by Art. II of the Treaty so often quoted, Panama would remain by that fact without any port whereby to hold intercourse with the outside world and its maritime commerce would be totally ruined, for the simple reason that the part of the bay comprised between Punta de Chiriqui and Punta de Paiteña is not a port properly speaking but a small open bay, where shipping of fair draught cannot anchor, and it is hardly credible that the American Government could contemplate the idea of inflicting such a serious injury on the Republic of Panama, in the face of the unmistakable interest which it has shown towards the development and progress of this Nation.

Furthermore, if what is expressly provided in Art. II did not exist the omission would in no way make less clear the claims advanced by my Government, since it is a well known principle of law that the acknowledged intentions of the contracting parties shall prevail in preference to what is literally expressed in words, and the intention of the American Government of not exercising jurisdiction at the ports giving access to the Zone is clearly determined in Clause XIII of the Treaty in question as otherwise that article in the Treaty would be superfluous and devoid of value.

Regarding the spot denominated La Boca the Government of the Republic has never considered it a port for international commerce, but simply as a place giving access to the Canal, and in proof thereof I may mention that when the P. R. R. Co. was exonerated from the obligation of extending its line to the islands of Naos, Perico and Flamenco, the Colombian Government declared that the P. R. R. Co. and other Companies working in connection with it might use the maritime channel extending from said islands to La Boca wharf provided the Canal Co. gave permission for doing so, and further that the Government would assume no responsibility nor would otherwise interfere in any controversy relative to said permission.

I sincerely trust General, that the foregoing remarks may bring about a change in your opinion relative to the matter at issue, and that considering the justice which is clearly on the part of my Government you will kindly cause to be conveyed the necessary orders suspending the further dispatch of vessels from La Boca wharf without appeal to our port authorities and without compliance with our law governing such matters.

My Government, as I have already intimated to you, faithfully fulfills all its treaty obligations undertaken for the benefit of the World at large and more particularly so for the benefit of the noble American Nation, and it trusts that those same sentiments may eventually prevail in your distinguished opinion.

I avail myself of this further opportunity to express to you, General, the assurances of my distinguished consideration.

(Signed.) TOMÁS ARIAS.

Isthmian Canal Zone. — Executive Office. — Ancon, July 11, 1904.

Excellency:

Late on Saturday, the 9th instant,

I received Your Excellency's appreciated favor of the same date respecting matters touching foreign maritime commerce, in which Your Excellency observes that we do not seem to be in accord.

The clear statement of the position Your Excellency's Government in respect to this matter which is now before me will be forwarded by the first mail to Washington, to the end that it may be laid before the proper authorities, for I find myself without the power to give the order respecting clearances of vessels from La Boca which Your Excellency asks me to issue, and I regret exceedingly that I am so situated that a favorable response to Your Excellency's is impracticable.

But I have taken every possible means to give the authorities in Washington the earliest information respecting the situation confronting me here in respect to the clearance of vessels.

Learning as I did, on the 8th of this month, that a vessel at anchor within what I consider to be American jurisdiction, was unable to obtain clearance from the authorities of the port of Panama for entry at Ancon, I reported this fact by cable, with all the information I had on the subject.

On the next day I was officially advised by the agent of the steamer in question that he had been denied for his vessel a clearance for the port of Ancon, said agent furnishing me with a copy of the notice he had received from the Captain of the Port of Panama.

This was the subject of another cable on the same date, and yesterday I sent to Admiral Walker in Washington, for reference to the Secretary of State of the United States, a long cable giving the substance of the contents of Your Excellency's appreciated favor of the 9th July, referred to above.

While we were discussing the agreement for the delimitation of the Canal Zone, and feeling uncertain as to the exact construction to be put upon the words "harbors adjacent" with respect to the city of Panama, I made inquiry, and was informed by Admiral Walker that in the opinion of the Secretary of State, Mr. Hay, and the Secretary of War, Mr. Taft, and of himself, the words in the treaty quoted above, respecting the "harbor adjacent" to the city of Panama meant the old harbor of the city, lying between Point Chiriqui and Point Paiteña, and which was used entirely by all vessels prior to the construction of the La Boca wharf. At that time I also had my attention directed to a map of the Isthmus of Panama, published in the year 1855 and reprinted some years later by the old Panama Canal Company, being the work of General Totten, who was the Chief Engineer of the Panama Railroad. Upon this map, the British anchorage and the American anchorage for ocean vessels is marked, and I saw that the waters then used for an anchorage, according to this map, were far away from the Flamenco and Naos anchorage now used, being quite a mile and a half or two miles three-fourths of a mile and by that distance nearer to the old landing place then used by the city of Panama. I remembered also that in the year 1897 I had personally embarked on a deep sea vessel anchored as described above and proceeded on the ship to San Francisco.

These were considerations which principally caused me to conclude that there was no question as to what was

meant by the reference in the treaty to the "harbor adjacent," and the matter seemed to me to be so plain that it did not occur to me to discuss it with Your Excellency while we were arranging the delimitation agreement. I was, therefore, very much surprised indeed, when I learned the views adopted by Your Excellency's Government were so radically different from those entertained by my own.

Since I first saw the Varilla-Hay treaty, and had an opportunity to study it, I have supposed as a matter of course, indeed as an inevitable necessity, that the United States, as exercising all power in the Zone that a sovereign could exercise, would be obliged to create ports that vessels from any part of the world might, with justice, claim the right to use. It was also evident in my opinion that the United States would consider it to be necessary to establish these ports for another reason, and that was, that the subject of maritime quarantine could be handled more easily and directly than through another, though thoroughly and entirely friendly, Government.

A very large part of the shipping to use the ports at either end of the Canal would be vessels engaged in the ordinary commercial movement that, for many years, has found the Isthmus of Panama a convenient route of transit, and the danger to be incurred from the introduction of contagious and infectious diseases was due very largely to the fact that this trade existed and must be continued, and the means that would best effect the quarantine control of the trade would be the means that could be applied most directly and with least formality.

That such a view of the case widely entertained was also very soon made evident to me by the questions asked, almost as soon as I arrived on the Isthmus, to the effect of "when shall we have ports at either end of the Canal?" and "when will you be ready to receive and clear vessels?"

The situation as respects Panama is different to that which exists at Colon for on the Pacific coast of the Isthmus the Canal channel has already been made and has been many years in use as the regular route of trade and commerce, and La Boca has become an importance place of embarkation. That this importance was bound to continue and to increase was almost self-evident, and while I had not yet received a name as a port entry, the physical remained that it was the principal port on the Pacific coast of the Republic and, as such, has passed under the jurisdiction of the United States.

At Colon, however, the conditions are quite different. There is no Canal port as yet on the Atlantic side, adequate to receive and accommodate the shipping that now frequents the port of Colon, and some time must elapse before like accommodations can exist at Colon to those which now exist on the Pacific coast.

But that a change must soon occur there is almost certain; indeed, inquiries are now before me as to the depth of water in Folks River, and inquiries as to the facilities there for discharging deep sea steamers and sailing vessels. The Government of the United States is not yet ready to receive large vessels at this point, but in a short time that condition may be changed, when possibly the situation here may be repeated on the Atlantic side.

Your Excellency refers to the grave injury that the Republic would suffer by the loss of her maritime commerce

Our sanitarians and engineers are just now ready to begin their work of changing the health conditions which have heretofore existed. In many parts of the world the name of Panama has heretofore been associated in the minds of many intelligent people with the idea of disease and death. I know that this reputation was not altogether deserved, but that it was a tremendous mortality

Coming down to the question of the suspension of my order, I am sorry to say, as I have already intimated, that this is impossible, because this is an order based entirely on instructions from my superiors, but as respects the steamers which may hereafter arrive at the anchorage near Flamenco and there discharge and take on cargo from the landing place to the east of the city of Panama, I shall

His Excellency Tomás Arias,
Secretary of State.

1. Hacer que se recauden debidamente todas las rentas nacionales.
2. Pasar visita a todas las Administraciones Provinciales de Hacienda de la República y examinar en cada una de ellas si se llevan los libros Diario

Artículo 1.º.—El Visitador Fiscal, a
dria exigido de los funcionarios de in-
trucciones y Juzgados de primera in-
tancia, que coleccionen de suarios los
procesos por fraudes a las rentas na-
cionales, los informes que juzgue con-
venientes sobre el estado y curso
sus negocios, y promoverá su proce-
dimiento: también podrá practicar
personalmente las diligencias que
tiempo necesarias para descubrir
fraudes a las rentas públicas y co-
lecciones para alinear edificios, etc.

zando las formalidades legales prescrites para tales casos.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, a 9 de Julio de 1904.

M. AMADOR GUERRERO.

El Secretario de Hacienda.

F. V. DE LA ESPERILLA.

DECRETO NUMERO 31 DE 1904.

DE 25 DE JULIO.

por el cual se nombra Gerente del Banco Hipotecario y Prendario.

DECRETO NUMERO 31 DE 1904.

(DE 25 DE JULIO)

por el cual se nombra Gerente del Banco Hipotecario y Prendario.

El Presidente de la República de Panamá.

en uso de sus facultades.

DECRETO.

Artículo único.—Nómbrese al señor Abán H. Arasmena, Gerente del Banco Hipotecario y Prendario de esta ciudad, en reemplazo del señor Nicolás Victoria J., quien se excusó de aceptar el cargo.

Díese cuenta a la Asamblea Nacional en sus próximas sesiones.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, a 25 de Julio de 1904.

M. AMADOR GUERRERO.

El Secretario de Hacienda.

F. V. DE LA ESPERILLA.

SECRETARIA DE FOMENTO

DECRETO NUMERO 25 DE 1904.

DE 25 DE JULIO.

por el cual se hace un Reglamento.

El Presidente de la República.

En uso de sus atribuciones.

DECRETO.

Artículo único.—Nómbrese al señor Manuel Quintero V., Secretario de la Junta Nacional de Ingresos de esta ciudad.

Díese cuenta a la Asamblea Nacional en sus próximas sesiones.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, a 25 de Julio de 1904.

M. AMADOR GUERRERO.

El Secretario de Fomento.

MANUEL QUINTERO V.

DECRETO NUMERO 2 DE 1904.

DE 25 DE JULIO.

por el cual se hace un Reglamento.

El Presidente de la República.

En uso de sus facultades.

DECRETO.

Artículo único.—Nómbrese al señor G. Laur, Operador con destino a la Provincia de Bocas del Toro.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, a 25 de Julio de 1904.

M. AMADOR GUERRERO.

El Secretario de Fomento.

MANUEL QUINTERO V.

DECRETO NUMERO 3 DE 1904.

DE 25 DE JULIO.

por el cual se hace un Reglamento.

El Presidente de la República.

En uso de sus atribuciones.

DECRETO.

Art. 1.º Nómbrense Ingeniero Oficial, Operadores y Cadeneros y Portamiras, con destino a la Provincia de Chiriquí, a los siguientes señores: C. Loeffler, Ingeniero Oficial. Augusto Clément, Operador.

Juan Ferré, Id. Cadenero y Portamira.

Maurice Léger, Id. Id.

Luis Audemar, Id. Id.

Florentino Rivera, Id. Id.

Alberto Antonio Álvarez, Id. Id.

Nicolás de Azaveda, Id. Id.

Santiago Torres, Id. Id.

Genaro Prago, Id. Id.

Art. 2.º El Ingeniero Oficial Señor Loeffler gozará de un sueldo mensual de trescientos pesos (\$300.00), sin sobresueldo, y los otros empleados de la asignación respectiva, señalada en la ley sobre sueldos y asignaciones.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, a los veinticinco días del mes de Julio de mil novecientos cuatro.

M. AMADOR GUERRERO.

El Secretario de Fomento.

MANUEL QUINTERO V.

Resolución de Panamá.—Secretaría de Fomento.—Sección 1.ª—Número 11.—Panamá, Julio 11 de 1904.

Visto el memorial que ayer elevó a esta Despacho el señor Manuel Quintero V., en su carácter de apoderado del señor Alberto Smith, como consta del poder extendido en Panamá, el 16 de Junio del presente año, para traer el consentimiento de este Despacho al contrato que tiene de establecer en esta ciudad una factoría de cerveza, nacional, y de acuerdo con las disposiciones de la ley de la materia.

SE RESUELVE.

Que para efectos del pago del impuesto nacional, los dueños de las cervecerías que se encuentren en esta ciudad, que se han comprometido a pagar el impuesto de la cerveza, para ser pagados por el anticipo de los impuestos, así como los materiales terminales para la fabricación de la cerveza.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Por el Excmo. señor Presidente de la República.

El Secretario de Fomento.

MANUEL QUINTERO V.

CONTRATO NUMERO 10.

Manuel Quintero V., Secretario de Fomento, debidamente autorizado por el Excmo. señor Presidente de la República, por una parte, que en calidad de representante del Gobierno, y el señor Domingo Bernal, en su propio nombre, por otra, y que en lo sucesivo se llamará al Concesionario, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

1. El concesionario se compromete a hacer todos los trabajos de carpintería, mamparas y bajaderas para el Concesionario y para las factorías de la Empresa Nacional de Nitrato, situada en la provincia de Bocas del Toro, el todo conforme a los planos, dibujos y partes que se le presenten y que se le entreguen en el momento de ser requeridos por el Arquitecto Oficial.

2. El Concesionario deberá tener en sus planos y de los detalles presentados por el funcionario aludido.

3. A llevar a cabo los trabajos bajo la dirección inmediata del Arquitecto Oficial, sin apartarse ni un punto de las instrucciones que este le dé.

4. A emplear materiales de buena calidad para todas las obras y a entregar concluidos los trabajos, lo más

tarde, el día último del próximo mes de Septiembre.

5. A poner por su cuenta el material que se emplee en los mencionados trabajos.

6. A hacer los trabajos de pintura conforme lo ha expresado en su presupuesto, y a hacer los demás trabajos adicionales que le fueren indicados durante el curso de las obras.

7. A hacer los mencionados trabajos por la suma de once mil quinientos pesos (\$11,500), moneda corriente a la fecha en el país; y.

8. A depositar en la Tesorería General de la Nación, para garantizar el contrato, el cinco por ciento (5%) sobre esta suma, o sean quinientos sesenta y cinco pesos (\$565.00); y.

9. A recibir el dinero, hasta completar la suma estipulada, por partes semanales, el sábado de cada semana de trabajo presentado por el Concesionario; partida semanal de dinero que designará el Arquitecto Oficial y que, a juicio de este, deberá corresponder al trabajo hecho durante la semana.

10. El Gobierno se compromete a pagarle al Concesionario por los trabajos estipulados, del Tesoro de la República, la suma de once mil quinientos pesos (\$11,500); y.

11. A entregar puntualmente al Concesionario, por partes, hasta el monto de esta suma, en la forma establecida en la cláusula 9.ª de este contrato.

12. El presente contrato requiere para su validez de la aprobación expresa del Excmo. señor Presidente de la República.

En fe de lo pactado, y para constancia se firmó en los ejemplares de este mismo tenor en Panamá, el día trece de Julio de mil novecientos cuatro.

MANUEL QUINTERO V.—DOMINGO BERNAL.

Presidencia de la República.—Panamá, Julio 14 de 1904.

Aprobado.

M. AMADOR GUERRERO.

El Secretario de Fomento.

MANUEL QUINTERO V.

TRIBUNAL DE CUENTAS

AUTO NUMERO 1 DE 1904.

(DE 31 DE JUNIO)

Por el cual se da fe de la cuenta de Tesoro Municipal del Distrito de Panamá, sobre los meses de Mayo y Junio de 1904.

República de Panamá, Tribunal de Cuentas.—Segunda Plaza.

Examinada la cuenta del Tesoro Municipal de este Distrito capital, sobre los meses de Mayo y Junio del presente año, se halla bien llevada y comprobada, y con un saldo en caja al último del expresado mes de Junio mil ochocientos sesenta y tres pesos treinta y cinco centavos (\$1,863.35), por tanto se fenece provisionalmente la mencionada cuenta, sin otras exámenes la general del año a que pertenece.

Cópiase y publíquese.

El Contador de la Segunda Plaza.

ENRIQUE LINARES.

El Secretario.

M. A. Herrera A.