15

**CONVENCION DE CONSTANTINOPLA,
relativa ,a la libre navegaci3n del Canal Mar3timo
de Suez. Constantinopla,
29 de octubre de 1888. ⁽¹⁾**

⁽¹⁾ Ministerio de Relaciones Exteriores de Panam3, **Memoria**, (Panam3,
1961), Anexos, p3g. 1.

En el nombre de Dios Todopoderoso, S. M. la Reina del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, Emperatriz de la India, S. M. el Emperador de Alemania, Rey de Prusia; S. M. el Emperador de Austria, Rey de Bohemia, etc., y Rey Apostólico de Hungría; S. M. el Rey de España, y en su nombre la Reina Regente del Reino; el Presidente de la República Francesa; S. M. el Rey de Italia; S. M. el Rey de los Países Bajos, Gran Duque de Luxemburgo, etc.; S. M. el Emperador de Todas las Rusias; y S. M. el Emperador de los Otomanos; deseando establecer, por medio de una Convención, un sistema definido destinado a garantizar en todo tiempo y para todas las Potencias, el uso libre del Canal Marítimo de Suez, y completar de ese modo el sistema bajo el cual la navegación de ese Canal ha sido colocada por Firmán de S. Majestad Imperial el Sultán, fechado el 22 de febrero de 1886 (2 Zikaldé, 1282), y sancionando las concesiones de Su Alteza el Khedive, han nombrado como sus Plenipotenciarios, a saber: (Aquí siguen sus nombres).

Quienes, habiéndose comunicado unos a otros sus respectivos plenos poderes, que hallaron en debida y buena forma, hanse puesto de acuerdo sobre los siguientes artículos:

ARTICULO I

El Canal Marítimo de Suez estará siempre abierto y será libre, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, para todos los navíos de comercio o de guerra, sin distinción de banderas.

En consecuencia, las altas partes contratantes convienen en no estorbar en forma alguna el libre uso del canal, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz.

El canal no será jamás sometido, al ejercicio del derecho de bloqueo.

ARTICULO II

Las altas partes contratantes, reconociendo que el Canal de Agua Dulce es indispensable para el Canal Marítimo, toman nota de los compromisos de Su Alteza el Khedive con la Compañía Universal del Canal de Suez en lo que concierne al canal de Agua Dulce, compromisos que están estipulados en la convención que lleva fecha del 18 de Marzo de 1863, que contiene una exposición y cuatro artículos. Se comprometen a no obstaculizar, en forma alguna, la seguridad de ese canal y sus ramales, la operación de los cuales no quedarán expuesta a ninguna tentativa de obstrucción.

ARTICULO III

Las altas partes se comprometen, del mismo modo, a respetar la planta, establecimientos, edificios y talleres del Canal Marítimo y del Canal de Agua Dulce.

ARTICULO IV

Permaneciendo abierto el Canal Marítimo como pasaje libre en tiempo de guerra, aún para los barcos de guerra de beligerantes, conforme a los términos del Artículo I del presente Tratado, las altas partes contratantes convienen en que ningún derecho de guerra, acto de hostilidad o que tenga por objeto obstruir la libre navegación del canal, será cometido en el canal ni en sus partes de acceso, así como dentro de un radio de tres millas marítimas alrededor de esos puertos, aún cuando el Imperio Otomano sea uno de los poderes beligerantes.

Los navíos de guerra beligerantes no podrán revituallarse ni hacer almacenajes a bordo, en el canal y sus puertos de acceso, excepto hasta donde pueda serles estrictamente necesario. El tránsito de los antedichos navíos por el canal se efectuará con el

menor retardo posible, de acuerdo con las reglas vigentes, y sin más intermisión que la resultante de las necesidades del servicio.

Su permanencia en Puerto Said y en el fondeadero de Suez, no excederá de veinticuatro horas, excepto en caso de accidente. En tal caso estarán obligados a zarpar tan pronto como les sea posible. Un intervalo de veinticuatro horas habrá de transcurrir siempre entre el zarpe o salida de un barco beligerante desde uno de los puertos de acceso y la partida de un barco perteneciente a la potencia hostil.

ARTICULO V

En tiempo de guerra las potencias beligerantes no desembarcarán ni embarcarán dentro del canal y sus puertos de acceso, ni tropas, ni municiones, ni materiales de guerra. Pero en caso de algún obstáculo accidental en el canal, los hombres pueden ser embarcados o desembarcados en los puertos de acceso, por destacamentos que no excederán de 100 hombres con la cantidad correspondiente de material de guerra.

ARTICULO VI

Las presas o botines estarán sometidas, en todo respecto, a las mismas reglas que los navíos de guerra beligerantes.

ARTICULO VII

Las potencias no mantendrán ningún navío de guerra en las aguas del canal (inclusive el Lago Timsah y los Lagos Amargos). Sin embargo podrán estacionar navíos de guerra en los puertos de acceso de Puerto Said y Suez, pero el número de ellos no excederá de dos por cada potencia.

Este derecho no podrán ejercerlo los beligerantes.

ARTICULO VIII

Los agentes de las potencias signatarias del presente tratado, residentes en Egipto, estarán encargados de vigilar por su ejecución.

En caso de cualquier evento que amenace la seguridad del libre paso por el canal, se reunirán a convocatoria de tres de entre ellos y bajo la presidencia de su Decano, con el fin de proceder a las necesarias comprobaciones. Informarán al gobierno del Khedive sobre el peligro que ellos crean haber percibido, a fin de que ese gobierno pueda dar los pasos oportunos para asegurar la protección y libre uso del canal. Cualesquiera que sean las circunstancias, se reunirán una vez al año para tomar nota de la ejecución del tratado.

Las reuniones últimamente mencionadas tendrán lugar bajo la presidencia de un comisionado especial nombrado con tal objeto por el soberano imperial otomano. Un comisionado del Khedive podrá también tomar parte en la reunión y podrá presidirla en caso de ausencia del comisionado otomano.

Exigirán especialmente la supresión de cualquier obra, o la dispersión de cualquier reunión, que se hayan formado en cualquiera de las orillas del canal y cuyo efecto u objeto pueda ser obstaculizar la libertad y la completa seguridad en la navegación (por el canal).

ARTICULO IX

El gobierno egipcio, dentro de los límites de las autorizaciones o poderes resultantes del Firmán y bajo las condiciones que se estipulan en el presente tratado, tomará las medidas necesarias para asegurar la ejecución de dicho tratado.

En caso de que el gobierno egipcio no tenga medios suficientes a su disposición, llamará al gobierno imperial otomano, el cual tomará medidas necesarias para responder a dicho llamamiento;

dará noticias de ellos a las potencias signatarias de la Declaración de Londres del 17 de marzo de 1885; y si fuere necesario, concertará con ellas sobre el asunto.

Las disposiciones de los artículos IV, V, VII, y VIII no serán obstáculo para las medidas que hayan de tomarse en virtud del presente artículo.

ARTICULO X

De manera similar las disposiciones de los artículos IV, V, VII y VIII no serán obstáculo para las medidas que su S. M. el Sultán y S. A. el Khedive en nombre de S. M. Imperial y dentro de los límites concedidos por el Firmán, pueda creer necesario tomar para asegurar con sus propias fuerzas la defensa de Egipto y el mantenimiento del orden público.

En caso de que S. M. Y. el Sultán o S. A. el Khedive, hallaren necesario aprovecharse de las excepciones que este artículo prevee, las potencias signatarias de la Declaración de Londres serán notificadas de ello por el gobierno imperial otomano.

Es entendido, del mismo modo, que las disposiciones de los cuatro artículos antes mencionados no ocasionarán, en ningún caso, obstáculo alguno para las medidas que el gobierno imperial otomano pueda creer necesario tomar con el fin de asegurarse, con sus propias fuerzas, la defensa de sus otras posesiones situadas en la costa oriental del Mar Rojo.

ARTICULO XI

Las medidas que hayan de ser tomadas en los casos que prevén los artículos IX y X del presente tratado, no serán obstáculo para el libre uso del canal. En los mismos casos queda prohibida la construcción de fortificaciones permanentes que contrarién las disposiciones del artículo VIII.

ARTICULO XII

Las altas partes contratantes, por medio de la aplicación del principio de igualdad en lo que respecta al libre uso del canal, principio que forma una de las bases del presente tratado, convienen en que ninguna de ellas tratará de obtener, con respecto al canal, ventajas o privilegios territoriales o comerciales en ninguno de los convenios o arreglos internacionales que puedan pactarse. Además, los derechos de Turquía como poder territorial quedan reservados.

ARTICULO XIII

Con excepción de las obligaciones expresamente previstas en las cláusulas del presente tratado, los derechos soberanos de S. M. I. el Sultán, y los derechos de inmunidades de S. A. el Khedive, resultantes del Firmán, no quedan afectados en forma alguna.

ARTICULO XIV

Las altas partes contratantes convienen en que los compromisos resultantes del presente tratado no serán limitados por la duración de los actos de concesión de la Compañía Universal del Canal de Suez.

ARTICULO XV

Las estipulaciones del presente tratado no serán obstáculo para las medidas sanitarias en Egipto.

ARTICULO XVI

Las altas partes contratantes convienen en llevar el presente tratado a conocimiento de los Estados que no lo han firmado, para invitarles a que accedan a él.

ARTICULO XVII

El presente tratado será ratificado, y las ratificaciones serán canjeadas en Constantinopla, dentro del término de un mes, o antes si fuere posible.

En fe de lo cual, los respectivos plenipotenciarios han firmado el presente tratado y le han puesto sus respectivos sellos de armas.

Dado en Constantinopla el día 29 del mes de octubre del año de 1888.

Por Gran Bretaña,
(L.S.) *W.A. White.*

Por Alemania,
(L.S.) *Radonwitz.*

Por Austria Hungría,
(L.S.) *Calice.*

Por España,
(L.S.) *Manuel Fernández G.*

Por Francia,
(L.S.) *A. Blanc.*

Por Italia,
(L.S.) *G. de Montebello.*

Países Bajos,
(L.S.) *Gus. Keun.*

Por Rusia,
(L.S.) *Nélidow.*

Por Turquía,
(L.S.) *M. Said.*

16

**CONTRATO ROLDAN-WYSE
(Ley 107 de 26 de diciembre de 1890
con que se otorga la primera prórroga).**

Bogotá, 26 de diciembre de 1890. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Secretaría de Relaciones Exteriores de Colombia, Anales Diplomáticos y Consulares de Colombia. Edición Oficial publicada bajo la dirección de Antonio José Uribe. (Bogotá, Imprenta Nacional, 1900. Tomo I, Documento), págs. XXI-XXV.

LEY 107 DE 1890

(26 DE DICIEMBRE)

por la cual se aprueba un contrato.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo único: Apruébase en todas sus partes el contrato que reforma el de 23 de marzo de 1878, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, celebrado entre S. S. el Ministro de Relaciones Exteriores y el señor Luciano N. B. Wyse, como Apoderado especial de Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, contrato que a la letra dice:

“Antonio Roldán, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por el Excelentísimo señor Presidente de la República, por una parte, que en adelante se llamará “el Gobierno”, y Luciano N. B. Wyse, Comandante de Marina, Ingeniero Concesionario primitivo del Canal Interoceánico y Apoderado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, según consta del poder otorgado en París, con fecha diez y seis de Mayo de mil ochocientos noventa, por otra parte, que en adelante se llamará “el Concesionario”, han convenido en reformar el contrato de 23 de Marzo de 1878, para la apertura de un Canal Interoceánico, a través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 28 del mismo año, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

“Artículo 1º El Gobierno concede al Liquidador de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá una prórroga de diez (10) años, dentro de los cuales debe ser terminado y puesto al servicio público el Canal, bajo las siguientes condiciones:

1° El Concesionario se compromete a traspasar todo el activo social de la Compañía en liquidación a una nueva Compañía que se encargue de concluir la obra del canal interoceánico;

2° La Nueva Compañía se organizara definitivamente con capital suficiente al efecto, y reanudara los trabajos de excavación de una manera seria y permanente, a más tardar el día 28 de Febrero de 1893;

3° El Concesionario o quien sus derechos represente, suministrará al Gobierno Nacional en Panamá, la suma de diez mil pesos (10.000) mensuales en moneda colombiana de 0.835, para el sostenimiento de doscientos cincuenta (250) hombres que el Gobierno se compromete a destinar, de la guarnición militar del Departamento de Panamá, a la conservación del orden y la seguridad de la línea del Canal, durante los trabajos de excavación, y una vez terminados éstos, a la protección del tránsito interoceánico.

En el caso de que la Compañía necesite un número mayor de hombres de la fuerza pública, el Gobierno podrá destinarlos al servicio expresado, tomándolos de la guarnición militar del Departamento; pero será también de cargo de la Compañía el gasto que este mayor número de hombres ocasione, en proporción a la base ya establecida.

La Compañía se obliga a suministrar locales adecuados para el alojamiento de las tropas en aquellos puntos de la línea donde el Gobierno no los tenga de su propiedad.

Queda en estos términos modificada la parte final del Artículo 8° del contrato primitivo del privilegio;

4° La navegación en los lagos que hagan parte del canal permitirase a las embarcaciones menores, de acuerdo con los reglamentos que para ese efecto, expida la Compañía. Esta no será responsable por los riesgos inherentes a esta navegación.

“La policía interna de los lagos será reglamentada oportunamente por el Gobierno, teniendo en cuenta los intereses generales de la Empresa;

5° La Compañía se obliga a establecer el tránsito por medio de puentes o barcas, como a su juicio sea más practicable, en la boca del 'Río Grande'; y si por consecuencia del tráfico de buques se dificultare más tarde el paso por este punto, la Compañía lo restablecerá entre Emperador y el Arraiján, a satisfacción del Gobierno.

“Artículo 2° Fuera de las tierras baldías cedidas gratuitamente por el Contrato de 1878, las expropiaciones de terrenos, edificios y plantaciones que se necesiten para el Canal y sus anexidades, se harán por el Gobierno, por cuenta de la Compañía, de conformidad con la condición 9a del Artículo 1° del citado contrato aprobado por la Ley 28 de 1878.

“Dichas expropiaciones se harán con toda la prontitud que permite la legislación del país sobre la materia, y los objetos expropiados se entregarán inmediatamente al Concesionario o a quien sus derechos represente.

“Artículo 3° El Gobierno se encarga también de hacer las gestiones necesarias para que se restituya a la nueva Compañía la posesión completa de los terrenos pertenecientes a la Compañía en liquidación ocupados indebidamente por particulares, y a promover la declaratoria judicial de que no tienen derecho a indemnización alguna los individuos que, sin previo consentimiento, han construido o sembrado sobre los terrenos comprados por la Compañía del Canal en liquidación, para los trabajos de excavación e instalación, o para el depósito de tierras y despojos de sus obras.

“Artículo 4° En compensación del servicio que el Gobierno consiente en prestar, de acuerdo con los dos artículos que anteceden, el Concesionario, o quien represente sus derechos, pagará al Gobierno diez millones de francos (Fs. 10.000.000) en oro y le cederá además gratuitamente cinco millones de francos (Fs. 5.000.000) en diez mil (10.000) acciones beneficiadas de la nueva Compañía, de a quinientos francos (Fs. 500) cada una, libres de todo gravamen y que ganen el mismo interés de las acciones

ordinarias. Las expresadas diez mil (10.000) acciones quedarán adheridas al talón respectivo, hasta que las acciones ordinarias hayan sido cubiertas íntegramente, pero el Gobierno tendrá derecho de enajenarlas o gravarlas cuando le convenga, dando aviso a la Compañía.

“Parágrafo. Los diez millones de francos (Fs. 10.000.000) a que se refiere este artículo los pagará el Concesionario o quien sus derechos represente, en cinco contados iguales con un un año de término entre uno y otro; debiéndose pagar el primero tres (3) meses después de que se constituya definitivamente la nueva Compañía de conclusión, conforme a la condición 2a del artículo 1° de este Contrato. De esta suma se deducirá la de dos millones quinientos mil francos (Fs. 2.500.000) y sus intereses vencidos hasta la fecha de la aprobación del presente Contrato, que el Gobierno adeuda a la Compañía en liquidación por el empréstito de 1883, haciendo la deducción previamente para fijar la cuantía de los cinco contados de que se ha hablado. Con este pago quedará definitivamente cancelado dicho empréstito.

“Artículo 5° El Delegado especial que el Gobierno tiene derecho de nombrar en el Consejo de administración de la Compañía, conforme el artículo 20 del Contrato vigente, tendrá en la nueva Compañía que se organice para la conclusión del Canal, las mismas ventajas y atribuciones que se conceden a los otros administradores por los estatutos de la Sociedad; pero ni dicho Delegado ni el Agente oficial del Gobierno residente en el Istmo, podrán hacer publicación alguna sobre los negocios de la Compañía sin autorización expresa del Gobierno.

“Artículo 6° Si la nueva Compañía de conclusión del Canal no se organiza ni se reanudan los trabajos de excavación del Canal dentro del plazo fijado en la condición 2a del artículo 1o, caducará el Contrato vigente y entrará la República en posesión y propiedad, sin necesidad de previa decisión judicial y sin indemnización alguna, de la obra misma del Canal y las anexidades que le correspondan de acuerdo con el artículo 23 del contrato de 1878.

“Parágrafo 1º Es entendido que caducará igualmente el Contrato y se cumplirá lo dispuesto en este Artículo, si en cualquier tiempo, antes del 28 de Febrero de 1893 no habiéndose formado la Compañía para la conclusion del Canal, el representante legal de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, en liquidación, o quien represente sus derechos, abandona la conservación de las obras, matrices y edificios que hoy existen en el Istmo pertenecientes a dicha compañía”.

“Parágrafo 2º Se entenderá abandonada la conservación de los objetos expresados en el parágrafo anterior, cuando el representante legal de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, en liquidación, o quien represente sus derechos, retire el cuerpo de empleados que tiene actualmente en el Istmo o deje de hacer los gastos necesarios para evitar que tales objetos se pierdan o dañen.

“Parágrafo 3º Es entendido, además; que los edificios, materiales, obras y mejoras que deben pasar al dominio de la República en los casos previstos en este artículo y conforme al 23 del contrato de 1878, serán inalienables y deberán ser entregados en buen estado, salvo e] deterioro por razón del uso, de fuerza mayor o caso fortuito.

“Artículo 7º Cuando la Compañía de conclusión del Canal esté legalmente organizada y haya reanudado los trabajos de conformidad con lo establecido en la condición 2ª del artículo 1º de este contrato, el Gobierno le adjudicará, en el Departamento de Panamá, las doscientos cincuenta mil (250.000) hectáreas de tierras baldías que por resoluciones ejecutivas se ha declarado que le corresponden, y le entregará los títulos respectivos, siempre que se cumplan por parte de la Compañía las formalidades legales sobre la materia.

“Artículo 8º La fianza de setecientos cincuenta mil francos (Fs. 750.000) otorgada por la Compañía del Canal, de acuerdo con el artículo 2Y del Contrato vigente, queda subsistente en seguridad del cumplimiento de las obligaciones proveniente de

dicho contrato y de las que contrae el Concesionario en virtud del presente.

“Artículo 9º Todos los derechos y obligaciones constituidos por el contrato, de 23 de Marzo de 1878 para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 28 del mismo año, subsistirán en todo su vigor y fuerza sin más limitaciones ni modificaciones que las estipuladas en el presente contrato.

“Artículo 10º El presente contrato necesita para llevarse a efecto, de la aprobación del Excelentísimo señor Presidente de la República y de la del Congreso.

“Hecho en doble ejemplar en Bogotá, a diez de Diciembre de mil ochocientos noventa.

Antonio Roldán.

Lucián N. B. Wyse.

“Gobierno Ejecutivo.--Bogotá, 10 de Diciembre de 1890. Aprobado”.

CARLOS HOLGUIN.

“El Ministro de Relaciones Exteriores,

Antonio Roldán.

Dada en Bogotá, a veintitrés de Diciembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado,

José Joaquín Ortiz.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

Eduardo Posada.

El Secretario del Senado,

Enrique de Narváez.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo, Bogotá, 26 de Diciembre de 1890.

Publíquese y ejecútese.

CARLOS HOLGUIN.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Antonio Roldán.

17

CONTRATO SUAREZ-MANGE (Para conceder la segunda prórroga).⁽¹⁾

Bogotá, 4 de abril de 1893.

⁽¹⁾ Secretaría de Relaciones Exteriores de Colombia, Anales Diplomáticos y Consulares de Colombia. op. cit., págs. XXVI — XXVIII.

CONTRATO sobre concesión de una prórroga a la Compañía del Canal de Panamá en liquidación.

Marco F. Suárez, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por Su Excelencia el Vicepresidente de la República y en virtud de las facultades que concede al Poder Ejecutivo la ley 91 de 1892, por una parte, quien en adelante se llamará “el Gobierno”, y Francisco Mange, Ingeniero Director de los servicios de la Liquidación en el Istmo, Delegado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, en virtud de los poderes otorgados en París el 24 de Enero de 1893, por otra parte, quien en lo sucesivo se llamará “el Concesionario”, han convenido en reformar los contratos de 23 de Marzo de 1878 y de 10 de Diciembre de 1890 para la apertura de un canal interoceánico al través del territorio colombiano, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

Artículo 1º La prórroga de diez años concedida en el artículo 1º del contrato de 1890 al Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá queda vigente con las condiciones allí estipuladas, salvo la segunda que se modifica prorrogando hasta el 31 de Octubre de 1894 el término dentro del cual debe constituirse la nueva Compañía y reanudarse los trabajos del canal de una manera seria y permanente.

El plazo de diez años comenzará a correr desde el día de la constitución definitiva de la nueva Sociedad.

Artículo 2º El Concesionario o quien represente sus derechos, reconoce la validez de los contratos anteriores y del contrato actual, y se obliga a practicar en Francia todos los actos necesarios para asegurar esa validez. Estas operaciones deberán estar concluidas a más tardar, el 31 de Agosto próximo.

Artículo 3º En compensación de la prórroga que el Gobierno consiente por el artículo 1º, y para indemnizarlo de las ventajas que deja de realizar por tal motivo, el Concesionario, o quien represente sus derechos, reconoce a favor de la República

una suma de dos millones de francos en oro (2.000.000 francos), la que agregada a los diez millones previstos en el artículo 4° del contrato de 1890, constituyen un crédito total de doce millones de francos (12.000.000 francos), en favor de Colombia, sin contar los cinco millones de francos (5.000.000 francos) en diez mil acciones, estipuladas igualmente en el artículo precitado.

Artículo 4° Las Partes contratantes convienen además en que de los doce millones que se acaban de mencionar en el artículo precedente, se deduzca la suma de cuatro millones de francos que el Gobierno colombiano y el Tesorero del Departamento de Panamá, deben a la compañía en liquidación, por el empréstito de 1883 y sus intereses, y por servicios y materiales suministrados a la Administración de dicho Departamento de 1881 a 1882. En consecuencia, esta deuda queda definitivamente extinguida, dejando a la República libre de toda obligación a tal respecto, y reduciéndose a ocho millones de francos en oro (8.000.000 francos) la suma que la nueva Compañía debe pagar al Gobierno.

Artículo 5° Los ocho millones de francos a que se refiere el artículo precedente serán pagados por el Concesionario o por quien represente sus derechos, de la manera siguiente:

150.000 francos el 31 de Agosto de 1893.

150.000 francos el 31 de Octubre de 1893.

200.000 francos el 31 de Diciembre de 1893.

El resto se pagará en cuatro contados, con un año de plazo entre cada contado y el siguiente; debiendo efectuarse el primero tres meses después que la nueva Compañía de conclusión del canal se constituya definitivamente. El primero de estos contados será de un millón quinientos mil francos (1.500.000 francos) y los otros tres de dos millones cada uno (2.000.000 francos).

Artículo 6° La República entrará en posesión y propiedad, sin necesidad de previa decisión judicial y sin indemnización alguna, de la obra misma del Canal y de las anexidades que le corresponden

de acuerdo con los contratos de 1878 y 1890, en cada uno de los casos siguientes:

Si la nueva Compañía no se organiza en el término fijado por el artículo 1° del presente contrato;

Si no reanudan los trabajos en los términos fijados por el mismo artículo;

Si la liquidación vende los bienes que deben pertenecer a la República en caso de caducidad, o abandona su conservación, todo conforme a lo estipulado en los contratos anteriores, salvo los anteriores provenientes de uso, de fuerza mayor o de caso fortuito;

Si no se forma el inventario de que trata el artículo 7° del presente contrato; o,

Si no se cumplen las condiciones del artículo 2° del mismo contrato.

Artículo 7° En el Istmo se levantará un inventario general de los bienes de la Compañía en liquidación, el cual comprenderá indistintamente tanto los bienes que deben quedar de propiedad del Gobierno en caso de caducidad, como los que deben quedar de propiedad de la Compañía en liquidación. Se entiende que el material rodante y flotante será comprendido en este inventario, que deberá hacerse de acuerdo con el Agente del Gobierno en Panamá y estar terminado, a más tardar el 31 de Agosto de 1893.

Artículo 8° La fianza de setecientos cincuenta mil francos (750.000 francos) depositada de acuerdo con el contrato de 1878 por la Compañía del Canal y confirmada por el contrato de 1890, será mantenida como garantía del cumplimiento de las obligaciones provenientes de dichos contratos y de las concedidas por el Concesionario en virtud del presente.

Artículo 9° Las diferencias que sobrevengan entre las Partes contratantes con motivo del presente contrato o de los anteriores, serán sometidas a la Corte Suprema de Justicia de Colombia.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 15 de la ley 145 de 1888, el Concesionario renuncia a intentar reclamación diplomática

en lo tocante a los deberes y derechos provenientes de los tres contratos, salvo en el caso de denegación de justicia.

Artículo 10. Todos los derechos y obligaciones resultantes del contrato de 23 de Marzo de 1878 y del contrato de 10 de Diciembre de 1890 para la excavación de un canal interoceánico al través del territorio colombiano, aprobado por la ley 107 de 1890, subsistirán en toda su fuerza y vigor, sin otras modificaciones que las estipuladas en el presente contrato.

Artículo 11. El Concesionario declara que acepta todas las estipulaciones del presente contrato que imponen obligaciones especiales al Liquidador, así como las que afectan a la Compañía que pueda establecerse.

Artículo 12. El presente contrato requiere para su validez ser aprobado por su Excelencia el Vicepresidente de la República.

Hecho en doble ejemplar, en Bogotá a cuatro de Abril de mil ochocientos noventa y tres.

Marco F. Suárez.

Francois Mange.

Gobierno Ejecutivo.--Bogotá, 4 de Abril de 1893.

Aprobado.

(L. S.) *M. A. Caro.*

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Marco F. Suárez.

PODER

Por ante los infrascritos Maurice Champetier de Ribes y su colega, Notarios de París, compareció el señor Archile Monchicourt, Liquidador, vecino de París, que vive en el número 2 de la calle de Pigalle, obrando en nombre y como único liquidador, con los más amplios poderes de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, de Panamá, cuyo domicilio está en París, en la calle de Caumartin, número 46, y últimamente cambiado por el número 63 bis, de la calle de la Victoria, funciones a cuyo desempeño ha sido llamado por decisión del Tribunal Civil del Sena de fecha 8 de Marzo de mil ochocientos noventa, según lo ha declarado, quien por el presente instrumento ha constituido por mandatario suyo al señor Francois Mange, Director de los Departamentos de la Liquidación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, residente en Panamá, a quien con tal carácter da poder para que solicite del Poder Ejecutivo de la República de Colombia (antes Estados Unidos de Colombia) la prórroga del plazo otorgado para la constitución de una Sociedad que lleve a remate el Canal de Panamá, y para la continuación de los trabajos de excavación al tenor de la Ley de 10 de Diciembre de 1890.

Para que haga cuantas gestiones fueren necesarias ante el Gobierno de la República de Colombia, firme y eleve peticiones y recursos, para que ajuste, otorgue y firme cualquier contrato complementario que el mismo señor Mange juzgue bueno.

Para que trate con el Gobierno de Colombia todas las cuestiones y asuntos en que el Gobierno mismo y la Compañía del Canal de Panamá se encuentren respectivamente interesados y para que entre en toda clase de convenios y arreglos, admita y firme toda clase de convenciones.

Todo con la reserva de que de los contratos complementarios acuerdos, arreglos y convenios celebrados por el señor Mange no

habrán de resultar contra la dicha Liquidación de la Sociedad actual, salvo aprobación especial, ninguna responsabilidad que hubiera sido exigible con anterioridad a la constitución de la nueva Sociedad para la conclusión del Canal Interoceánico.

Asímismo lo faculta para que, de conformidad con lo que se deja establecido, haga cuanto el señor Mange considere útil para las negociaciones, prórrogas y convenios.

El anterior poder se ha extendido sobre la póliza que al efecto fue presentada y que ha sido devuelta en París, en la oficina del Canal Interoceánico de Panamá, en la calle de la Victoria, número 63 bis, a veinticuatro de Enero de mil ochocientos noventa y tres.

Leído que le fue al otorgante, lo firma con los Notarios.

Monchicourt.

Champetier.

Hatin.

Visto para la legalización de la firma de los señores Champetier de Ribes y Hatin.

París, 25 de Enero de 1893.

Por impedimento del Presidente del Tribunal Civil de 1ª instancia del Sena.

Duvernoy.

Visto para la legalización de la firma de Duvernoy que aparece en este documento.

París, 26 de Enero de 1893.

Por delegación del Guardasellos, Ministro de Justicia, el Jefe de Sección.

Doné.

El Ministro de Relaciones Exteriores certifica que es auténtica la firma del señor Doné.

París, 26 de Enero de 1893.

Por el Ministro y por el Jefe de Sección delegado,

E. Corpel.

N. B.--La anterior firma fue legalizada en París por el Cónsul General de Colombia en aquella capital.

(Hay cinco sellos).

Liquidación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico.
Bogotá, 4 de Abril de 1893.

A su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores. Bogotá.

Tengo el honor de confirmar a Vuestra Excelencia, de acuerdo con la petición que se dignó hacerme, el recibo de un despacho cablegráfico fechado en París el día primero de Abril de 1893, por medio del cual el señor Liquidador me declara que acepta todas las condiciones insertas en el contrato de prórroga que acaba de firmarse, así en lo que concierne a las obligaciones en él contenidas, relativas a la Liquidación como a las que tienen relación con la nueva Compañía que pudiera organizarse.

Ruego a Vuestra Excelencia se digne aceptar, con las seguridades de mi más alta consideración, la expresión de los sentimientos más respetuosos de su muy atento servidor,

FRANCOIS MANGE,
Apoderado del señor
Monchicourt.

18

**TRATADO HAY-PAUNCEFOTE,
entre los Estados
Unidos de América y la Gran Bretaña.
Washington, 18 de noviembre
de 1901 (Por el cual se subroga el
Tratado Clayton-Bulwer de 1850).⁽¹⁾**

⁽¹⁾ Secretaría de Relaciones Exteriores de Colombia, Anales Diplomáticos y Consulares de Colombia, op. cit., Tomo II, Documentos, pág. 1. Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá, Memoria, (Panamá, 1961. Anexos), págs. 6-8

Los Estados Unidos de América y su Majestad Eduardo VII, Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, etc., etc., deseando facilitar la construcción de un canal para buques que una los océanos Atlántico y Pacífico por la vía que se considere más conveniente, y a ese fin remover cualquier obstáculo que pudiese surgir del Convenio de 19 de Abril de 1850, comúnmente llamado Tratado Clayton-Bulwer para la construcción de dicho Canal, bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, sin menoscabo del “principio general” de neutralización establecido en el artículo 8 de aquel Convenio, han nombrado como Plenipotenciarios al efecto:

El Presidente de los Estados Unidos a John Hay, Secretario de Estado, y Su Majestad Eduardo VII al muy honorable Lord Julián Pauncefote G.C.B.G.C.M.G., Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de su Majestad en los Estados Unidos, quienes, habiéndose comunicado mutuamente sus plenos poderes y hallándolos en propia y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

ARTICULO I

Las Altas Partes contratantes convienen en que el presente Tratado abrogue el mencionado Convenio de 19 de Abril de 1850.

ARTICULO II

Se conviene en que el Canal puede ser construido bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, ya directamente y a sus propias expensas o por donación o empréstito de dinero a individuos o corporaciones o por suscripción o compra de bonos o acciones, y en que con arreglo a las prescripciones del presente Tratado, dicho Gobierno tendrá y disfrutará todos los derechos incidentales a dicha construcción, así como el derecho exclusivo de proveer a la reglamentación y administración del Canal.

ARTICULO III

Los Estados Unidos adoptan como base para la neutralización de dicho Canal las siguientes reglas que en substancia son las mismas incorporadas en la Convención de Constantinopla, firmada el 28 de octubre de 1888 para la libre navegación del Canal de Suez, es decir:

I El Canal será libre y abierto a la navegación por buques mercantes y de guerra de todas las naciones que observen estas reglas, en condiciones de entera igualdad, de modo que no habrá distinción en perjuicio de ninguna nación ni de sus ciudadanos o súbditos por lo que respecta a condiciones o tarifas de tráfico ni de otra clase. Estas condiciones o tarifas serán justas y equitativas.

II Jamás será bloqueado el Canal, ni dentro de él se ejercerá ningún acto de guerra ni se cometerá ningún acto de hostilidad. Los Estados Unidos, sin embargo, estarán en libertad de mantener a lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de ley.

III Ningún buque de guerra perteneciente a nación beligerante se aprovisionará ni pertrechará en el Canal excepto en caso y cantidad estrictamente necesario, y el tránsito de dichos barcos de guerra por el Canal se efectuará con la menor dilación posible, de acuerdo con los reglamentos vigentes y con sólo aquellas intermisiones que pudieran resultar de las necesidades del servicio. Las presas quedarán sujetas en todo a las mismas reglas que los buques de guerra beligerantes.

IV Ningún beligerante podrá embarcar ni desembarcar tropas, municiones y materiales de guerra en el Canal, excepto en caso de obstáculo accidental en el tráfico, y en tal caso el tránsito se reasumirá con la mayor prontitud posible.

V Las disposiciones de este artículo se aplicarán a aguas adyacentes al Canal por un radio de tres millas marítimas en cada extremo. Los buques de los beligerantes no podrán permanecer en dichas aguas más de 24 horas seguidas cada vez, excepto en

caso de situación precaria, en cuyo caso deberán partir con la prontitud posible; pero un buque beligerante no podrá partir hasta pasadas veinticuatro horas de la partida del buque contrario.

VI El establecimiento, edificios, talleres y todas las obras necesarias para la construcción, mantenimiento y operación del Canal serán consideradas como parte del mismo para los propósitos de este Tratado, y en tiempo de guerra, como en tiempo de paz, gozarán completa inmunidad de ataque o daño por parte de beligerantes y de actos que pudieran dañar su utilidad como parte del Canal.

ARTICULO IV

Queda acordado que ningún cambio de soberanía territorial o relación internacional en el país o países por donde haya de atravesar el Canal, afectará al principio general de neutralización o de obligación de las Altas Partes contratantes bajo el presente Tratado.

ARTICULO V

El presente Tratado será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos, por y con el consejo y consentimiento del Senado de los mismos, y por Su Majestad Británica, y las ratificaciones serán canjeadas en Washington o en Londres, a la mayor brevedad posible, dentro de tres meses, a contar desde esta fecha.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios respectivos han firmado este Tratado y sellándolo con sus sellos.

Dado por Duplicado en Washington, el 18 de Noviembre de 1901.

(fdo.) *John Hay*.

(fdo.) *Pauncefote*.

(Canjeado en Washington el 18 de Diciembre de 1901).

19

**INFORME DE LA COMISION ISTMICA
DEL CANAL
al Presidente de los Estados Unidos.**

Washington, 16 de noviembre de 1901. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sen. Ex. Doc. (4225) 54th. Congress, 1st. Session, N° 54, págs. 257-63.
Documento traducido por Rafael Moscote, Catedrático de la Universidad
de Panamá.

Conclusiones:

Las investigaciones de esta Comisión demuestran que, para determinar cuál es “la ruta más factible y práctica” para un canal istmico, la selección debe hacerse entre Nicaragua y Panamá. Más aún, el problema completo involucra tanto el plan de un canal a nivel como uno a base de esclusas. La ruta de Panamá es la única factible para un canal a nivel, aunque ambas rutas son completamente factibles y prácticas para un canal con esclusas. En cuanto al tiempo requerido para completar un canal a nivel, la ruta de Panamá probablemente requeriría el doble de tiempo que se necesitaría para construir un canal de esclusas. Por eso se le excluye de una consideración favorable sin contar con otros aspectos graves de la construcción misma. La Comisión estima que debe adoptarse, por lo tanto, el plan de un canal con esclusas.

La existencia de puertos en los terminales de la ruta de Panamá, así como la existencia de una línea de ferrocarril en el Istmo, hace factible el comenzar trabajos allí, después de adquiridas las concesiones, tan pronto como el material necesario se reúna en el lugar adecuado y se organice el equipo de trabajo. Se estima que el período de preparación durará un año. En Nicaragua duraría dos años, incluyendo también la construcción de puertos utilizables y facilidades ferroviarias en los terminales.

El trabajo de excavación por la ruta de Nicaragua está esparcido; es más pesado cerca de Conchuda, en Tamborcito y en el sector occidental del lago. En la ruta de Panamá el trabajo está concentrado en su mayor parte en los cortes de Culebra y de Emperador, que son prácticamente uno solo. Por regla general el trabajo esparcido crea un mayor número de puntos de acción, lo que ayuda a una más rápida conclusión. Pero en ambos casos las dificultades que existan pueden ser vencidas mediante una organización adecuada y con equipo eficiente.

Con excepción del riesgo y del tiempo que se necesitaría para atravesar los canales sólo habría que considerar sus viajes entre

los puertos terminales. Sobre estas bases, la ruta de Nicaragua es la más ventajosa para el comercio transistmico, con excepción del que tiene como punto de partida o finaliza en la costa occidental de América del Sur. Para el comercio entre los puertos del Pacífico y los del Atlántico, los de Europa y los de los Estados Unidos, que es el comercio que más le interesa a éste, la ruta de Nicaragua es más corta en cerca de un día. La misma ventaja existe para nuestros puertos del Atlántico y del Oriente. Para nuestros puertos en el Golfo la ventaja de la ruta de Nicaragua es alrededor de dos días. En lo referente al comercio entre los puertos del Atlántico del Norte y la costa Occidental de Sur América la ruta de Panamá es más corta en alrededor de dos días. Entre los puertos del Golfo y la costa occidental de Sur-América la ganancia es alrededor de un día.

La ruta de Nicaragua está en una región poco poblada y de poco movimiento de gente. No existen condiciones de insalubridad. Por otro lado, desde hace tiempo ha existido una gran población en la ruta de Panamá y está en un camino relativamente de mucho tránsito al cual converge un movimiento de población proveniente de lugares infectados que crean condiciones propicias para las epidemias. Las condiciones existentes, en lo que a ventajas higiénicas se refiere, favorecen la ruta de Nicaragua, a pesar de que es probable que habría que adoptar medidas sanitarias efectivas, tanto en un caso como en el otro, durante el período de construcción.

Las Repúblicas de Nicaragua y de Costa Rica no están sujetas a concesiones existentes ni tienen obligaciones contractuales y se hallan en libertad de conceder a los Estados Unidos los derechos que sean necesarios para alcanzar tales fines. En Diciembre de 1900 demostraron su deseo de que su territorio fuese ocupado por los Estados Unidos mediante la firma de protocolos por los cuales ellos negociarían con el fin de arreglar en detalle el plan y los acuerdos necesarios para la construcción y el establecimiento del mandato sobre el proyectado canal cuando el Presidente de

los Estados Unidos fuese autorizado por ley para ejercer control y autoridad sobre el mismo.

El Gobierno de Colombia, por el contrario, en cuyo territorio se haya la ruta de Panamá, ha otorgado concesiones a largo plazo, que pertenecen o son controladas por la Nueva Compañía del Canal. Estas concesiones, limitadas en tiempo y defectuosas por lo demás, no serían lo suficientemente adecuadas para los propósitos que persiguen los Estados Unidos, pero mientras existan, Colombia no está en libertad de negociar con nosotros. Si se escoge la ruta de Panamá habría que remover estas concesiones para que las dos Repúblicas puedan negociar un tratado que permitiese a los Estados Unidos adquirir el control del Istmo que fuese necesario y fijar las consideraciones...

Después de considerar todos los hechos que se desprenden de la investigación efectuada por la Comisión y la situación tal cual se presenta y teniendo presente las condiciones que ofrece la Nueva Compañía del Canal de Panamá, esta Comisión opina que “la ruta más factible y práctica” para un canal transístmico, “bajo el control, dirección y propiedad de los Estados Unidos”, es la que se conoce como la ruta de Nicaragua.

J. G. Walker,

Contra Almirante de la Marina
de los Estados Unidos.

20

LEY SPOONER
(Expedida el 28 de julio de 1902 por
el Congreso de los Estados Unidos de América). ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá, Memoria, (Panamá, 1961, Anexos), págs. 9-13.

DECRETAN:

ARTICULO I

Autorízase al Presidente de los Estados Unidos para que, en nombre de ellos, adquiera mediante el pago de una suma que no exceda de cuarenta millones de dólares, los derechos, privilegios, franquicias, concesiones de tierras, derechos de tránsito, obras inconclusas, maquinarias y otras propiedades raíces, muebles y de ambas clases combinadas, sea cual fuere su naturaleza y su nombre, que la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, posea en el Istmo de Panamá, con todos los mapas, planos, dibujos y archivos en el propio Istmo y en París, inclusive el capital suscrito que no sea inferior, sin embargo, a sesenta y ocho mil ochocientos sesenta y tres acciones de la Compañía del Ferrocarril de Panamá que la enunciada Compañía del Canal posee, siempre que pueda obtenerse un título satisfactorio de todas esas propiedades.

ARTICULO II

Autorízase así mismo al Presidente para adquirir de la República de Colombia, en nombre de los Estados Unidos, en términos que él juzgue razonables, el dominio perpetuo de una faja de tierra, en territorio colombiano, de diez millas de ancho, medidas del Mar Caribe al Océano Pacífico, y el derecho a usar y disponer de las aguas de esa región, y de excavar, construir, mantener perpetuamente, beneficiar y proteger en aquella zona un Canal de profundidad y capacidad suficientes para que por él pasen buques del mayor arque y calado que hoy navegan desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual dominio deberá

comprender el derecho perpetuo para conservar y beneficiar el Ferrocarril de Panamá, si la propiedad de esta Empresa o la mayoría de derechos y acciones en ella se adquirieran por los Estados Unidos, así como también la jurisdicción sobre la misma faja y los puertos extremos de ella, para dictar las providencias y reglamentos de policía y de higiene que fueren necesarios para conservar el orden y la salubridad pública y para establecer los tribunales judiciales que convenga establecer allí y que fueren necesarios para la ejecución de tales providencias y reglamentos.

ARTICULO III

Una vez que el Presidente haya adquirido un título satisfactorio a las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá conforme el Artículo I que antecede, y haya obtenido de la República de Colombia, mediante convenio, el dominio sobre las tierras necesarias, conforme el Artículo II, queda autorizado para pagar por aquellas propiedades cuarenta millones de pesos a la misma Compañía, y a la República de Colombia, la suma que se hubiere ajustado. Para llenar estos dos objetos, se destina la cantidad suficiente de los fondos que existen en la Tesorería de los Estados Unidos que no se haya destinado a otros fines, la cual cantidad se pagara a la presentación de la cédula o cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

El Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, Comisión de que en adelante tratará, hará excavar, construir y llevar a término, utilizando a ese efecto, hasta donde ello fuere practicable, la obra que hasta la fecha se tiene ejecutada por la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, y por la Compañía anterior, ésta, un Canal desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener la capacidad y profundidad suficientes para dar fácil paso a buques del mayor arqueo y de la mayor cala que hoy navegan, y a los que puedan razonablemente preverse para lo futuro, provisto de las esclusas y

demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Así mismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que fueren convenientes en los extremos del Canal, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de ellos y del mismo Canal. A los efectos anteriores, queda autorizado el Presidente para emplear las personas que fueren necesarias y para fijar su remuneración.

ARTICULO IV

Si dentro de un plazo razonable y en condiciones aceptables el Presidente no pudiere adquirir para los Estados Unidos un título satisfactorio a las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, ni el dominio sobre el terreno necesario de la República de Colombia, ni los derechos mencionados en los Artículos I y II de esta Ley, entonces, y adquirido que haya de Costa Rica y de Nicaragua para los Estados Unidos, por Tratado, el dominio perpetuo sobre el territorio necesario, en condiciones que puedan tenerse por razonables para la construcción, la perpetua conservación y protección de un Canal que comunique el Mar Caribe con el Océano Pacífico por la vía que comúnmente se conoce con el nombre de ruta de Nicaragua, el mismo Presidente, y por el Organo de la Comisión del Canal Istmico, hará excavar y construir un Canal para buques y una vía acuática desde un punto de la costa del Mar Caribe, cerca de Greytown, por el lago de Nicaragua, hasta un punto cerca de Brito, en el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener suficiente capacidad y profundidad para que por él pasen buques del mayor arqueo y calado que hoy navegan y los que de tamaño o extensión razonables puedan construirse en lo futuro, provisto de esclusas y demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Asimismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que en los extremos del Canal

fueren convenientes para el uso adecuado y eficaz de ellos, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de los mismos puertos y Canal. Destinase de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados a otro objeto, la cantidad o cantidades de dinero que se convinieren por contrato como indemnización que ha de darse a Nicaragua o a Costa Rica por las concesiones y derechos de que trata esta Ley, adquiridos por los Estados Unidos, cantidad o cantidades que se pagarán a la presentación de la cédula o cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

El Presidente ordenará que la Comisión del Canal Istmico ejecute los trazados que fueren necesarios para la construcción del Canal y de los puertos, a cuyo efecto puede emplear las personas que juzgue necesarias y fijar su remuneración.

En la excavación y construcción del referido Canal se hará uso del río San Juan del Lago de Nicaragua o de la parte de ellos que fuere ventajosa.

ARTICULO V

Destínase la suma de diez millones de dólares de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados a otro objeto, para poner en ejecución el proyecto de que se trata en la presente Ley por cualquiera de las rutas que se elija.

Autorízase al Presidente para que ordene que se celebre el contrato o los contratos que juzgue necesarios para la debida excavación, construcción, conclusión y defensa del mencionado Canal y puertos por la ruta que definitivamente se determine al tenor de esta Ley. Para los gastos que la Empresa ocasione se destinarán en su oportunidad las sumas que fueren necesitándose, las que en conjunto no deberán exceder de ciento treinta y cinco millones de dólares, si se adopta la ruta de Panamá, ni de ciento ochenta millones de dólares si se adopta la ruta de Nicaragua.

ARTICULO VI

En cualquier contrato que se celebre con la República de Colombia o con las naciones de Nicaragua y Costa Rica, queda autorizado el Presidente para garantizar a aquella República o a estas naciones el uso del expresado Canal y puertos en los términos que se convinieren para todas las naves de que sean dueños esos países o sus ciudadanos.

ARTICULO VII

A fin de que el Presidente pueda construir el Canal y las obras dependientes de él, conforme lo dispone esta Ley, se crea la Comisión del Canal Istmico, la cual se compondrá de siete miembros nombrados y elegidos por él con acuerdo y consentimiento del Senado, quienes funcionarán hasta la terminación del Canal, salvo que antes sean removidos por el mismo Presidente. Uno de ellos será nombrado Presidente de la Comisión. De esos siete miembros, cuatro por lo menos deberán ser personas instruidas y versadas en la ciencia de la ingeniería, y de ellos, uno por lo menos deberá ser Oficial del Ejército de los Estados Unidos, y uno por lo menos también deberá ser Oficial de Marina de la Unión, ora estén en la lista del servicio activo, ora en la de los que tienen Letras de retiro del Ejército o de la Marina. Los Comisionados gozarán del sueldo que el Presidente determine, mientras la remuneración se fija por el Congreso.

Además de los miembros de la antedicha Comisión del Canal Istmico, queda autorizado el Presidente para emplear a su arbitrio, por conducto de ella, en los referidos trazados, cualesquiera ingenieros del ejército de los Estados Unidos, o ingenieros civiles, como a bien tenga, o cualesquiera otras personas que fueren menester para la acertada y expedita prosecución de la obra precitada. El sueldo de todos estos ingenieros y de las demás personas empleadas conforme a esta Ley, se fijará por la Comisión,

con aprobación del Presidente. El sueldo legal del Oficial nombrado o empleado al tenor de esta Ley se le deducirá del monto del sueldo o remuneración que esta misma Ley establece o conforme a ella se fije. En todo asunto, la Comisión estará bajo la dirección y orden del Presidente, a quien rendirá anualmente y en cualquiera otra época que se exija, ya por la Ley, ya por mandato del Presidente, informes minuciosos y completos de todos sus actos y procedimientos y de todas las sumas recibidas y gastadas en la construcción de la obra, y en el cumplimiento de sus deberes en relación con ella, cuyos informes serán trasmitidos al Congreso por el Presidente.

La Comisión deberá, además, pasar al Congreso o a cualquiera de las Cámaras que lo componen, los datos que en cualquier tiempo puedan requerirse, ya sea por Ley, ya por orden de cualquiera de las Cámaras.

El Presidente dispondrá que se provea a la Comisión de las oficinas, útiles y enseres que a juicio de él fueren convenientes y necesarios para el debido desempeño de las funciones que a ella competan.

ARTICULO VIII

Autorízase al Secretario de la Tesorería para que oportunamente, conforme fuere menester para sufragar los gastos que la presente Ley autoriza --y únicamente para atender a esos gastos-- y empeñando el crédito de los Estados Unidos, tome a préstamo la suma de ciento treinta millones de dólares o la parte de ella que fuere necesaria, y para preparar y expedir por ella bonos de cupones o registros de los Estados Unidos, en la forma que él determine, por valor de veinte dólares, o de un múltiplo de esa cantidad, amortizable en moneda de oro, a voluntad de los Estados Unidos, transcurridos diez años, contados desde la fecha de su emisión, y pagaderos treinta años después de esa fecha, los cuales devengarán interés, pagaderos por trimestre, en moneda de oro, a la rata de

dos por ciento anual. Esos bonos estarán exentos de impuestos o derechos de los Estados Unidos, así como también de toda contribución decretada por las autoridades del Estado, municipales o locales con tal que tales documentos sean colocados por el Secretario de la Tesorería, precisamente a la par, conforme a las reglas que él dicte, dando a todos los ciudadanos de los Estados Unidos igual oportunidad para adquirirlos, sin que se permita ni se pague comisión alguna sobre ellos.

Destínese de los fondos del Erario, que no tengan ya otra aplicación, una suma que no exceda de un décimo por ciento del valor de los bonos para sufragar los gastos de su preparación, anuncio y emisión.

(Aprobado, junio 28, 1902. 32 U. S. Stat., 481).

21

TRATADO HERRAN-HAY
entre la República de
Colombia y los Estados Unidos de América.

Washington, 22 de enero de 1903. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Instituto Nacional de Panamá, **Documentos Históricos sobre la Independencia del Istmo de Panamá**, (Panamá, Imprenta Nacional, 1930), págs. 159-177.

La República de Colombia y los Estados Unidos de América, deseando asegurar la construcción de un canal para navíos que ponga en comunicación a los Océanos Atlántico y Pacífico, y habiendo el Congreso de los Estados Unidos expedido una ley para tal objeto, que fue aprobada el 28 de junio de 1902, una copia de la cual se acompaña, las Altas Partes contratantes han resuelto celebrar un convenio con este fin, y en consecuencia han nombrado como sus Plenipotenciarios:

El Presidente de la República de Colombia, a Tomás Herran, especialmente autorizado por dicho Gobierno con este objeto.

El Presidente de los Estados Unidos, a John Hay, Secretario de Estado.

Quienes, después de haber canjeado sus plenos poderes en buena y debida forma, han acordado los siguientes artículos:

ARTICULO I

El Gobierno de Colombia autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar a los Estados Unidos sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones o partes de ellas en dicha Compañía, excepción hecha de las tierras baldías situadas fuera de la Zona especificada en adelante, que les correspondan a una y otras empresas en la actualidad, las cuales volverán a poder de la República de Colombia, exceptuando las propiedades en Panamá o Colón, o en los puertos terminales de estas poblaciones, que pertenezcan a dichas Compañías, o que se hallen actualmente en su poder. Pero es entendido que Colombia se reserva todos sus derechos a las acciones especiales en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá a que se refiere el Artículo IV del contrato del 10 de Diciembre de 1890, las cuales acciones les serán pagadas por su valor nominal, por lo menos; pero como Colombia tiene este derecho únicamente como accionista en dicha Compañía, esta estipulación no impone obligación

alguna sobre los Estados Unidos ni la asumen ellos.

La Compañía del Ferrocarril (y los Estados Unidos como dueños de la empresa) quedarán libres de las obligaciones de la concesión del ferrocarril, salvo en cuanto al pago, a su vencimiento, por la Compañía del Ferrocarril de los bonos emitidos por la misma y que se hallen en circulación.

ARTICULO II

Los Estados Unidos tendrán derecho exclusivo durante el término de cien años prorrogables a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por períodos de igual duración, mientras así lo deseen, para excavar, construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el canal marítimo, con o sin esclusas, del Atlántico al Pacífico, a través del territorio colombiano, y el dicho canal tendrá la suficiente profundidad y capacidad para los buques de mayor tonelaje y calado que se usan hoy en el comercio, o que puedan razonablemente anticiparse; también tendrán los mismos derechos para construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el Ferrocarril de Panamá y los ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, canales, diques, represas, depósitos de aguas y demás obras auxiliares que sean necesarias y convenientes para la construcción, conservación, protección y explotación del canal y de los ferrocarriles.

ARTICULO III

Para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda ejercer los derechos y privilegios concedidos por este Tratado, la República de Colombia concede a dicho Gobierno el uso y dirección por el término de cien años prorrogables a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos por períodos de igual duración mientras así lo deseen, de una zona de terreno a lo largo del Canal que se abra, de cinco kilómetros de ancho a cada lado de la vía, medidos desde la línea central de ella, incluyendo los canales necesarios

auxiliares, los cuales en ningún caso podrá exceder la longitud de quince millas medidas desde el canal principal y otras obras, como también hasta profundidad de diez brazas en la bahía de Limón, a continuación del Canal, y por lo menos tres millas marinas desde el punto de baja marea en cada término del canal en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, respectivamente. En cuanto sea necesario para la construcción, conservación y explotación del canal, los Estados Unidos tendrán el derecho de usar y ocupar el grupo de pequeñas islas en la Bahía de Panamá, denominadas Perico, Naos, Culebra y Flamenco; pero dichas islas no se considerarán incluidas en la zona aquí definida ni serán regidas por los reglamentos especiales aplicables a la referida Zona.

Esta concesión no invalidará en manera alguna los títulos o derechos de los propietarios territoriales particulares en la dicha Zona de terreno, ni embarazará los derechos de paso por las vías públicas del Departamento; entendiéndose, sin embargo, que nada de lo aquí contenido obrará para minorar, debilitar o coartar los derechos concedidos a los Estados Unidos en otras partes de esta Convención.

Esta concesión no incluye a las ciudades de Panamá y de Colón, excepto en cuanto a los terrenos y otras propiedades en ellas situadas, perteneciente a ó en posesión de dichas Compañías del Ferrocarril y del Canal; pero todas las disposiciones del Artículo 35 del Tratado de 1846-1848, celebrado entre las partes contratantes, seguirán rigiendo y se aplicarán en toda su fuerza a las ciudades de Panamá y de Colón y tierras comunales accesorias, y otras propiedades situadas dentro de la dicha Zona, y el territorio comprendido en éste será neutral, y el Gobierno de los Estados Unidos continuará garantizando aquella neutralidad y la soberanía de Colombia, según el citado Artículo 35 del mencionado Tratado.

Para dar desarrollo a esta disposición se creará una Comisión Mixta por los Gobiernos de Colombia y los Estados Unidos que dictará y hará cumplir los reglamentos sanitarios y de policía.

ARTICULO IV

Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por los términos de esta Convención no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre el territorio dentro de cuyos límites habrán de ejercerse tales derechos y privilegios. El Gobierno de los Estados Unidos reconoce en un todo esta soberanía, y rechaza toda pretension de menoscabarla de manera cualquiera, o de aumentar su territorio a expensas de Colombia o de cualquiera de las Repúblicas hermanas de Centro o Sur América; pues desea por el contrario robustecer el poder de las Repúblicas en este Continente y promover, desarrollar y conservar su prosperidad e independencia.

ARTICULO V

La República de Colombia autoriza a los Estados Unidos para construir y mantener en cada una de las bocas y términos del proyectado canal un puerto para los buques de que el se sirvan con faros adecuados y otros auxiliares para la navegación; y los Estados Unidos quedan autorizados para usar y ocupar, dentro de los límites de la Zona señalada por esta Convención, aquella parte de la línea costanera y de las tierras e islas adyacentes que sean necesarias para este objeto, incluyendo la construcción y conservación de tajamares, diques, muelles, malecones, estaciones carboneras, dársenas y obras apropiadas. La construcción y conservación de dichas obras serán de cargo y por cuenta de los Estados Unidos; y los puertos una vez establecidos, cuyos límites se demarcarán con toda precisión, se declararán libres.

Para dar efecto a este Artículo los Estados Unidos darán preferente atención y cuidado al mantenimiento de obras de desagüe, sanidad y aseo en el curso del canal y de sus dependencias, con el fin de impedir la invasión de epidemias, y de promover su

pronta cesación en caso de que aparezcan. A este efecto los Estados Unidos organizarán hospitales en la línea del Canal y dotarán de un modo adecuado a las ciudades de Panamá y de Colón de los acueducto y obras de desagüe necesarias, con el objeto de impedir que dichas ciudades, por su proximidad a la ruta del Canal, vengan a ser focos de infección.

El Gobierno de Colombia conseguirá para los Estados Unidos, o sus representantes, en las ciudades de Panamá y de Colón, los terrenos y derechos necesarios para verificar las mejoras a que se ha hecho referencia, y queda autorizado el Gobierno de los Estados Unidos o sus representantes durante el término de cincuenta años, para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de agua, pasados los cuales el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y de Colón, excepto en cuanto a los gastos necesarios para la explotación y conservación de dicho servicio, inclusive los depósitos, acueductos, llaves de encañado, distribución, drenaje y otras obras.

ARTICULO VI

La República de Colombia se compromete a no ceder ni arrendar a ningún gobierno extranjero ninguna de las islas o puertos que estén dentro de la bahía de Panamá o en lugares adyacentes; ni sobre la Costa Atlántica colombiana entre el río Atrato y el límite Occidental del Departamento de Panamá, con el fin de establecer fortificaciones, estaciones navales o carboneras, puestos militares, muelles u otras obras que puedan entorpecer la construcción, conservación, explotación, protección, seguridad y libre uso del canal y de sus obras auxiliares. A fin de que Colombia pueda cumplir con esta obligación, el Gobierno de los Estados Unidos prestará mano fuerte, llegado el caso, para impedir la ocupación de las mencionadas islas y puertos, garantizando allí la soberanía, independencia e integridad de Colombia.

ARTICULO VII

La República de Colombia incluye en la precedente concesión el derecho, sin obstáculo, costo o impedimento, a la dirección, consumo y utilización general de las aguas del río Chagres y otras corrientes, lagos y lagunas y de todas las aguas no navegables ya sean naturales o artificiales, para aprovecharlas de la manera que hallen necesario los Estados Unidos, para el disfrute de las concesiones y derechos que este Tratado les concede; como también a la navegación de todos los ríos, corrientes, lagos y otras vías fluviales navegables, que en el Departamento de Panamá, bajo la jurisdicción y dentro del dominio de la República de Colombia, situados dentro o fuera de la zona mencionada, puedan ser necesarios o convenientes para la construcción, conservación o explotación del canal principal y de sus auxiliares, u otras obras, sin impuestos ni cobros de clase alguna, incluyendo el derecho de alzar o bajar el nivel de las aguas y desviarlas, encerrarlas e inundar los terrenos que sean necesarios para el debido ejercicio de los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos; así como de rectificar, construir, o mejorar la navegación de cualquiera de dichos ríos, corrientes, lagos y lagunas. Todo el costo será por cuenta única de los Estados Unidos, pero los ciudadanos de Colombia harán libre uso de las vías fluviales que construyan los Estados Unidos sin pagar derechos o impuestos de clase alguna. Los Estados Unidos tendrán derecho al gratuito uso de agua, piedra, greda, tierra o de otros minerales que puedan necesitarse y que se hallen en los terrenos públicos pertenecientes a Colombia.

Todos los daños que se causen a propietarios particulares por inundaciones, o por desviaciones de las aguas o de cualquiera otra manera, provenientes de la construcción y explotación del canal, se apreciarán y ajustarán en cada caso, por una Comisión Mixta, nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, pero el valor de las indemnizaciones que se fijen se pagará únicamente por los Estados Unidos.

ARTICULO VIII

El Gobierno de Colombia declara libres y francos en todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del Canal, incluyendo los de Panamá y Colón y las aguas de éstos; de manera que no se cobrarán por el Gobierno de Colombia derechos de aduana, tonelaje, anclaje, faro, muelle, pilotaje, cuarentena o cualquier otro impuesto o derecho de ninguna clase sobre los buques que usen o atraviesen el Canal, o que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos y que sean empleados por él, directa o indirectamente, en conexión, con la construcción, conservación y explotación de la obra principal o de sus auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación, o pasajeros de tales buques; por ser la intención de este Convenio que a todos los buques y a su carga, tripulaciones o pasajeros se les permite el uso y tránsito del canal y de los puertos que a él conduzcan, sin estar sometidos a otros impuestos y derechos que los que fijen los Estados Unidos por el uso del canal y de sus dependencias, entendiéndose que tales impuestos y derechos se fijarán de acuerdo con las estipulaciones contenidas en el artículo XVI.

Los puertos que conducen al Canal, incluyendo a Panamá y Colón, también serán libres para el comercio universal y no se podrá cobrar en ellos derechos o impuesto alguno, excepto sobre las mercancías destinadas a ser introducidas para el consumo del resto de la República de Colombia o del Departamento de Panamá, y sobre los buques que toquen en los puertos de Colón y de Panamá y que no atraviesen el Canal.

Aunque los mencionados puertos serán libres y abiertos para todos, el Gobierno de Colombia podrá establecer en ellos las aduanas y resguardos que juzgue conveniente para cobrar los derechos de introducción de los efectos destinados a otras partes de la República, y para velar por que no se haga contrabando. Los Estados Unidos podrán servirse de los puertos situados en las extremidades del canal, inclusive los de Panamá y Colón, para

anclaje, reparación de buques, embarques, desembarques, depósitos y trasbordo de mercancías que vayan de tránsito y que se destinen al servicio del Canal o de otras obras.

Las concesiones o privilegios concedidos por Colombia para la explotación de faros en Colón y en Panamá quedarán sometidos a la expropiación, indemnización y pago, de acuerdo con lo estipulado en el Artículo XIV, referente a las propiedades allí situadas; pero Colombia no hará concesiones adicionales a tales privilegios ni modificará las condiciones de las concesiones que hoy existen.

ARTICULO IX

No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el Canal, los buques que por él transiten, los remolcadores y otros buques al servicio del mismo Canal, o sobre los ferrocarriles y trabajos auxiliares, sus almacenes, talleres, oficinas, habitaciones de obreros, fábricas de cualquiera naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras, propiedades o efectos que pertenezcan al canal o ferrocarril, y que se necesiten para el servicio del mismo canal o ferrocarril y de sus dependencias, ya estén situadas dentro de las ciudades de Panamá y de Colón o en cualquier otro lugar autorizado por las disposiciones de esta convención.

Tampoco se podrán imponer contribuciones o cargos de carácter personal de ninguna especie sobre los empleados, oficiales, trabajadores y demás individuos en el servicio del canal y de sus dependencias.

ARTICULO X

Queda entendido que las líneas telegráficas y telefónicas que se establezcan para el servicio del Canal, podrán usarse, mediante arreglos equitativos, para el servicio público y privado, en conexión

con las líneas de Colombia y de las demás Repúblicas Americanas, y de las Compañías de cables autorizadas para funcionar en los puertos y territorios de dichas Repúblicas; pero los despachos oficiales del Gobierno de Colombia y de las autoridades del Departamento de Panamá no pagarán por el servicio de dichas líneas derechos más altos de los que se cobren a los empleados del Gobierno de los Estados Unidos.

ARTICULO XI

El Gobierno de Colombia permitirá la inmigración y el libre acceso a los terrenos y talleres del Canal y de sus dependencias, de todos los empleados y obreros con sus respectivas familias, cualquiera que sea la nacionalidad, contratados para la obra, en busca de trabajo, o de cualquier manera relacionadas con el dicho Canal y sus dependencias, y todas estas personas estarán libres y exentas del servicio militar en la República de Colombia.

ARTICULO XII

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo, a dicha Zona del Canal, sin pagar derechos de aduana, impuestos o contribuciones de cualquier otra especie y sin limitación alguna, los buques, dragas, locomotoras, carros, maquinarias, herramientas, explosivos, materiales de construcción, provisiones y otros artículos necesarios y convenientes para la construcción, conservación y explotación del Canal y de otras obras auxiliares; así como todos los abastos, medicinas, vestidos y demás artículos necesarios y convenientes para los empleados, oficiales, trabajadores y obreros al servicio de los Estados Unidos y para sus respectivas familias. Si alguno de dichos artículos se destinarán al consumo fuera de la Zona, con la excepción de Panamá y Colón, y dentro del territorio de la República, quedarán sometidos a los mismos derechos de importación u otra clase que se cobran

conforme a las leyes de Colombia, o a las ordenanzas del Departamento de Panamá, sobre artículos semejantes o iguales.

ARTICULO XIII

Los Estados Unidos tendrán autoridad para proteger y dar seguridad al Canal, así como a los ferrocarriles y demás obras auxiliares y dependencias y para conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y otras personas que concurren a aquella región, para dictar y hacer cumplir los reglamentos de policía y de sanidad que se juzguen necesarios para la conservación del orden y de la salud pública, así como para proteger de interrupción o daños la navegación y el tráfico del Canal, de los ferrocarriles o de otras obras y dependencias.

1. La República de Colombia podrá establecer tribunales judiciales dentro de dicha Zona, para decidir, en conformidad con sus leyes y procedimientos judiciales, las controversias que en adelante se especificarán.

Los tribunales así establecidos por la República de Colombia, tendrán exclusiva jurisdicción dentro de dicha Zona, de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de la República de Colombia o entre ciudadanos de la República de Colombia y extranjeros que no sean ciudadanos de los Estados Unidos.

2. Salvo la soberanía general que ejerce Colombia en dicha Zona, los Estados Unidos podrán establecer en ella tribunales judiciales que tendrán jurisdicción en ciertas controversias que en adelante se especificarán, y las cuales se determinarán de acuerdo con las leyes y procedimientos judiciales de los Estados Unidos.

El Tribunal o los tribunales así establecidos por los Estados Unidos tendrán exclusiva jurisdicción en dicha Zona de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de los Estados Unidos, y entre ciudadanos de éstos y los de otros países con excepción de los de la República de Colombia, así como de toda

controversia que de cualquiera manera provenga de la construcción, sostenimiento y explotación del canal, del ferrocarril o de otras propiedades y obras.

3. Colombia y los Estados Unidos, de común acuerdo, establecerán y conservarán en dicha zona un tribunal judicial mixto que tenga jurisdicción civil, criminal y de almirantazgo, y que se compondrá de juristas nombrados por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, de la manera que más tarde acuerden los dos Gobiernos, y este tribunal tendrá jurisdicción en las controversias que en adelante se especificarán y de todos los delitos, crímenes y faltas que se cometan dentro de la Zona y de todas las cuestiones de almirantazgo, en conformidad con las leyes y procedimientos que más tarde se acordarán y fijarán por los dos Gobiernos.

Este tribunal judicial mixto tendrá exclusiva jurisdicción dentro de la dicha Zona, de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de Colombia y de los Estados Unidos, y entre ciudadanos de otros países que no sean de Colombia ni de los Estados Unidos; como también de todos los delitos, crímenes y faltas que se cometan dentro de la dicha Zona y de todas las cuestiones del almirantazgo que en ella se susciten.

4. En lo futuro, y de tiempo en tiempo, según lo exijan las circunstancias, los dos Gobiernos acordarán y fijarán las leyes y procedimientos que deben regir a dicho tribunal judicial mixto, y que han de ser aplicables a todas las personas y cuestiones bajo la jurisdicción de este tribunal; y también crearán los funcionarios y empleados que en dicho tribunal se requieran, y determinarán su autoridad y deberes; y además dictarán medidas adecuadas, de común acuerdo, para la persecución, captura, prisión, detención y entrega dentro de la mencionada Zona de las personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes o faltas fuera de la Zona; y para la persecución, captura, prisión, detención y entrega, fuera de la dicha Zona, de personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes y faltas dentro de la Zona.

ARTICULO XIV

Las obras del Canal, los ferrocarriles y sus auxiliares, se declaran de utilidad pública, y, en consecuencia, todas las tierras, y aguas necesarias para la construcción, conservación y explotación del Canal y demás obras especificadas pueden ser expropiadas, de conformidad con las leyes de Colombia; pero la indemnización será determinada definitivamente y sin apelación por una Comisión mixta nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos.

Las indemnizaciones que señale la Comisión por tales expropiaciones, serán pagadas por los Estados Unidos, pero el avalúo de tales tierras y la fijación de daños y perjuicios, se fundarán por el valor que tenían antes de empezar los trabajos del Canal.

ARTICULO XV

La República de Colombia concede a los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la República abiertos al comercio, como lugares de refugio para cualesquiera buques empleados en la obra del Canal, y para todos aquellos que hallándose en las mismas circunstancias de arribada forzada, vayan destinados a atravesar el Canal y necesiten anclar en dichos puertos. El Gobierno de Colombia no cobrará derecho alguno de tonelaje o de anclaje sobre dichos buques.

ARTICULO XVI

El canal, una vez construido y las bocas que le dan entrada, serán perpetuamente neutrales, y estarán abiertas en conformidad con las condiciones de la sección I del Artículo III, y en conformidad con todas las estipulaciones del Tratado celebrado el 18 de Noviembre de 1901 entre los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña.

ARTICULO XVII

El Gobierno de Colombia, tendrá derecho de transportar por el Canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo sin pagar derecho alguno. Esta exención se extiende al ferrocarril auxiliar para el transporte de las personas al servicio de la República de Colombia o del Departamento de Panamá, y de la policía encargada de la conservación del orden público fuera de dicha Zona, así como para sus equipajes, pertrechos y provisiones.

ARTICULO XVIII

Los Estados Unidos tendrán pleno derecho y autoridad para dictar y hacer efectivos los reglamentos necesarios para el uso del Canal y ferrocarriles, de los puertos que a él den entrada y de sus obras auxiliares y para fijar tarifas y derechos, conforme a lo estipulado en el Artículo XVI.

ARTICULO XIX

Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por esta Convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre las propiedades raíces que puedan adquirir los Estados Unidos por la traslación de los derechos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y la Compañía del Ferrocarril de Panamá que estén fuera de la Zona referida.

ARTICULO XX

Si en virtud de cualquier Tratado existente entre la República de Colombia y una tercera potencia, hubiera privilegios o concesiones relativos a una vía interoceánica que favorezca a dicha tercera potencia, y que sean incompatibles en cualquiera de sus términos con los de la presente Convención, la República de

Colombia se compromete a cancelar o modificar tal tratado en la forma debida, haciendo a la dicha tercera potencia la notificación del caso dentro del término de cuatro meses contados desde la fecha de esta Convención, y si tal Tratado no tuviera cláusula de modificación o anulación, la República de Colombia se compromete a procurar su modificación o anulación de modo que no exista conflicto alguno con las estipulaciones aquí establecidas.

ARTICULO XXI

Se entiende que los derechos y privilegios concedidos por la República de Colombia a los Estados Unidos en los precedentes artículos, quedan libres de anteriores concesiones o privilegios a otros Gobiernos, corporaciones, sindicatos o individuos; y en consecuencia, si ocurriere una reclamación cualquiera, con motivo de dichas concesiones y privilegios, o de otro modo, los reclamantes acudirán al Gobierno de Colombia y no al de los Estados Unidos, para la indemnización o arreglo a que hubiere lugar.

ARTICULO XXII

La República de Colombia renuncia y cede a los Estados Unidos la participación que pudiera corresponderle en los productos futuros del canal fijados en el Artículo XV del Contrato de Concesión con LUCIEN N. B. WYSE, del cual hoy es dueño la Compañía Nueva del Canal de Panamá y todos los derechos o reclamaciones de naturaleza pecuniaria provenientes de dicha concesión, o que provengan de las concesiones a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, o de cualquier prórroga o modificación de dichas concesiones; igualmente renuncia, confirma y cede a los Estados Unidos, desde ahora y para el futuro, todos los derechos y propiedades reservados en las mencionadas concesiones y que de otro modo habrían de corresponder a Colombia antes o a la

expiración del término de los noventa y nueve años de las concesiones otorgadas al interesado y a las compañías arriba mencionadas; y todo derecho, título y participación que tenga ahora o que en lo futuro pueda corresponderle en las tierras, en el canal, en las obras, propiedades y derechos pertenecientes hoy a dichas compañías en virtud de las citadas concesiones, o de otra manera, y los que los Estados hayan adquirido o adquieran de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, o por su conducto, incluyendo cualesquiera propiedades y derechos que en lo futuro correspondan a Colombia en virtud de lapso, multa o de otra manera, bajo las condiciones de los contratos de concesiones celebrados con el dicho WYSE, la Compañía Universal del Canal de Panamá, la compañía del Ferrocarril de Panamá, y la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Los arriba mencionados derechos y propiedades quedarán libres de todos los derechos actuales o de reversion que correspondan a Colombia, y el título que adquieran los Estados Unidos, cuando se verifique la proyectada compra por los Estados Unidos a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en cuanto toca a la República de Colombia, pero sin perjuicio de los derechos de Colombia expresamente asegurados bajo este tratado.

ARTICULO XXIII

Si llegare a ser necesario en algún tiempo el empleo de fuerzas armadas para la seguridad o protección del Canal, o de los buques que de él se sirvan, o de los ferrocarriles y otras obras, la República de Colombia se compromete a hacer uso de las necesarias para tal objeto, según las circunstancias; pero si el Gobierno de Colombia no pudiere atender eficazmente a este compromiso, el de los Estados Unidos, con el consentimiento o a la solicitud del de Colombia, o del Ministro de ella en Washington, o de la autoridad local, civil o militar empleará la fuerza necesaria para este solo

objeto; y tan pronto como cese la necesidad, se retirará la fuerza así empleada. En casos excepcionales, sin embargo, de peligro no previsto o inminente para el dicho canal, ferrocarriles y otras obras, o para las vidas y propiedades de las personas empleadas en el Canal, ferrocarriles y otras obras, el Gobierno de los Estados Unidos queda autorizado para obrar en el sentido de su protección, sin necesidad del consentimiento previo del Gobierno de Colombia, al cual dará inmediato aviso de las medidas tomadas para el objeto indicado, y tan pronto como acudan fuerzas colombianas suficientes para atender al objeto indicado, se retirarán las de los Estados Unidos.

ARTICULO XXIV

El Gobierno de los Estados Unidos se compromete a completar los trabajos preliminares necesarios para la apertura del Canal y de sus obras auxiliares, a la mayor brevedad posible; y dentro de dos años contados desde el canje de las ratificaciones de esta Convención, comenzará la obra efectiva en el Canal mismo, el cual deberá estar abierto al comercio entre los dos Océanos, doce años después de los dos años citados. En caso, sin embargo, de que se presenten dificultades y obstáculos en la construcción del Canal, imposibles de preveer ahora, en consideración a la buena fé con que haya procedido el Gobierno de los Estados Unidos, a la cuantía de los gastos ya hechos en la obra y a la naturaleza de las dificultades con que se hubiere tropezado, el Gobierno de Colombia prorrogará los términos señalados en este artículo, hasta por doce años más para la terminación del Canal.

Pero si los Estados Unidos en cualquier tiempo determinaren construir el Canal virtualmente a nivel del mar, en tal caso el plazo se extenderá por diez años más.

ARTICULO XXV

Como precio o cánon del derecho de uso de la Zona concedida en esta Convención por Colombia a los Estados Unidos para la construcción del Canal, así como por los derechos de propiedad del Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de doscientos cincuenta mil dólares oro que Colombia deja de cebrar del mismo Ferrocarril, así como en compensación de los derechos, privilegios y exenciones otorgadas a los Estados Unidos, y en consideración al aumento de gastos de la Administración Pública en el Departamento de Panamá, ocasionado por los trabajos de construcción del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos, se obliga a pagar al de Colombia la cantidad de diez millones de dólares, en oro americano, al canjearse las ratificaciones de esta Convención, una vez aprobada de conformidad con las leyes de los dos países respectivamente, y luego la cantidad anual de doscientos cincuenta mil dólares, en oro americano, durante la vida de esta Convención a contar después de transcurrir nueve años de la fecha últimamente citada.

Las estipulaciones de este Artículo son adicionales a los demás derechos asegurados a Colombia por esta Convención.

Pero ninguna demora ni diferencia de opinión con relación a este Artículo afectará o interrumpirá la plena operación y efecto de esta Convención por otros respectos.

ARTICULO XXVI

Ningún cambio en el Gobierno, las leyes o Tratados de Colombia podrá afectar, sin el consentimiento de los Estados Unidos, los derechos que correspondan a los Estados Unidos en virtud de esta Convención, o en virtud de estipulaciones en tratados que actualmente existan entre los dos países o que en lo futuro se negocien en lo relativo a las disposiciones de esta Convención.

En caso de que Colombia más tarde llegue a ser parte constituyente de otro Gobierno o forme unión o confederación con otros Estados, confundiendo así su actual soberanía, o independencia con la de otro Gobierno, unión o confederación, los derechos concedidos a los Estados Unidos por esta Convención no serán en manera alguna aminorados o restringidos.

ARTICULO XXVII

La Comisión Mixta a que se refieren los artículos III, VII y XIV se establecerá de la manera siguiente:

El Presidente de Colombia nombrará dos personas y el Presidente de los Estados Unidos nombrará otras dos personas, y juntas todas procederán a determinar; pero en el caso de que no pudieran ponerse de acuerdo, por haber de cada lado igual número de votos, los dos Gobiernos, de común acuerdo nombrarán un tercero en discordia cuya decisión será definitiva. En el caso de muerte, ausencia o incapacidad de algún comisionado o del tercero, o en caso de que no funcione o se abstenga o se excuse de hacerlo, su lugar se llenará con el nombramiento de otra persona de la manera arriba indicada. Toda decisión dictada por la mayoría de la Comisión o por el tercero será definitiva.

ARTICULO XXVIII

Una vez firmada esta Convención por las partes contratantes será ratificada en conformidad con las leyes de los respectivos países, y se canjeará en Washington dentro del término de ocho meses contados desde su fecha, o antes si fuere posible.

En fe de lo cual los respectivos plenipotenciarios firman la presente Convención y la sellan con sus sellos.

Hecho en la ciudad de Washington a 22 de Enero del año del

Señor de mil novecientos tres.

(fdo.) **TOMAS HERRAN**

(fdo.) **JOHN HAY**

BIBLIOGRAFIA

Boletín Oficial del Estado Soberano de Panamá No. 284, de 26 de febrero de 1970.

Embajada de Panamá en Washington. *Expediente No. 16 sobre Acuerdos Taft.*

GUZMAN ESPONDA, Eduardo. *Tratados y Convenciones de Colombia.* Bogotá, Imprenta Nacional, 1939.

HACKWORTH, Green H. *Digest of International Law.* Washington, Government Printing Office, 1940.

HARING, G. H. *Trade and Navigation between Spain and the Indies.* Cambridge, 1918.

Instituto Nacional de Panamá. *Documentos Históricos sobre la Independencia del Istmo de Panamá.* Panamá, Imprenta Nacional, 1930.

International American Conference. Washington, Government Printing Office, 1890.

JOHNSON, W. F. *Four Centuries of the Panama Canal.* New York, 1906.

McCAIN, W. *The United States and the Republic of Panama.* Durham, N. C., 1937.

MALLOY, William M. *Treaties, Conventions, International Acts, Protocols and Agreements between the United States of America and other Powers.* Washington, Government Printing Office, 1910.

MANNING, William B. *Diplomatic Correspondence of the United States*. Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1935.

MILLER, Hunter. *Treaties and other International Acts of the United States*. Washington, Government Printing Office, 1937.

Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. *Memoria de 1904*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1904.

Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá. *Memoria de 1936*. Panamá, Imprenta Nacional, 1936.

_____. *Memoria de 1943*.
Panamá, Imprenta Nacional, 1943.

_____. *Memoria de 1956*.
Panamá, Imprenta Nacional, 1956.

_____. *Memoria de 1961*.
Panamá, Imprenta Nacional, 1961.

_____. Departamento de Archivos y Control de Documentos, **Expediente Tratado Bilateral con los Estados Unidos No. 68-A**.

_____. Departamento de Archivos y Control de Documentos, Negociaciones con los Estados Unidos de América sobre los tratados en torno al **Canal de Panamá, al Canal a Nivel del Mar y a la Defensa y Neutralidad del Canal**. 30 de septiembre de 1968.

_____. Departamento de Archivos y Control de Documentos, **Tratados Bilaterales, Estados Unidos No. 85**.

-
- Departamento de Archivos y Control de Documentos, **Tratados Bilaterales, Costa Rica** No. 34.
- Ministerio de Educación de la República de Panamá, Centro de Impresión Educativa, edición de Abril de 1980.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá, Departamento de Archivos y Control de Documentos, **Tratados Bilaterales, Colombia** No. 25.
- MOORE, John Basset. *A Digest of International Law*. Washington, Government Printing Office, 1906. 8 vols.
- PADELFORD, N.J. *The Panama Canal in Peace and War*. New York, 1943.
- PARKS, E. Taylor. *Colombia and the United States, 1765-1934*. Durham, Duke University Press 1935.
- PORTOCARRERO M., Carlos. *Tratados y Convenios Comerciales de Colombia, 1829-1944*. Bogotá, Imprenta Nacional 1946.
- ROOSEVELT, Theodore. *The Autobiography of Theodore Roosevelt*. New York, 1913.
- Secretaría de Relaciones Exteriores de Colombia. *Anales Diplomáticos y Consulares de Colombia*; edición oficial publicada bajo la dirección del Dr. Antonio José Uribe. Bogotá, Imprenta Nacional, 1900-1920. 6 vols.
- Secretaría de Relaciones Exteriores de Panamá. *Memoria de 1926*. Panamá, Imprenta Nacional, 1927.

. Serie Legación de Panamá en los Estados Unidos de América. Año 1923, Expediente No. 2.

. Serie Zona del Canal. Año 1904, mayo a junio, Expediente No. 6.

. Tratados Públicos, Suplemento al No. 1. Panamá, Imprenta Nacional, 1926.

Sociedad Panameña de Acción Internacional, *Panamá -- United States Relations*. Panamá, 1934.

UNITED STATES FOREIGN RELATIONS:

House Executive Document (579) *31st Congress, 1st Session, No. 75.*

Senate Executive Document (660) *32nd Congress, 2nd Session, No. 27.*

Senate Executive Document (810) *34th Congress, 1st Session, No. 1.*

Senate Executive Document (4245) *54th Congress, 1st Session, No. 161.*

Senate Executive Document (3853) *56th Congress, 1st Session, No. 161.*

Diplomatic History of the Panama Canal. *63rd Congress, 2nd Session.*

United States Department of State. *Executive Orders Relating to*

the Isthmian Canal Commissions, 1904-1911. Washington,
Government Printing Office, 1911.

_____. *Press Release. October 17,*
1933.

_____. *Treaty Series No. 431, 624 and*
661.