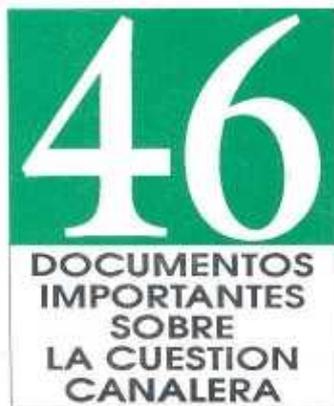


DIóGENES A. AROSEMENA G.

Historia Documental del Canal de Panamá

Segunda Edición - Volumen II



INAC
Panamá, 1997

HISTORIA DOCUMENTAL DEL CANAL DE PANAMA

Segunda edición corregida y aumentada

Por

DIOGENES A. AROSEMENA G.

Catedrático de la Universidad de Panamá
en
Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos
Derecho Internacional Público
Derecho de los Tratados



INAC
INSTITUTO NACIONAL
DE CULTURA

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA
Edición conmemorativa
Congreso Universal del Canal de Panamá

**HISTORIA DOCUMENTAL
DEL CANAL DE PANAMÁ**

Edición conmemorativa

Congreso Universal del Canal de Panamá

© Diógenes A. Arosemena G., 1997

© Editorial Mariano Arosemena

del Instituto Nacional de Cultura, agosto de 1997

Apartado postal 662

Panamá 1, República de Panamá.

Derechos reservados conforme a la Ley.

Se prohíbe la reproducción parcial
o total de este material.

Tiraje: 2,000 ejemplares

Impresora de La Nación

DEDICATORIA

Dedico este esfuerzo académico con mucho afecto a mi madre, señora Doña Aurora Grimaldo de Arosemena, a mi esposa, señora Doña Ana Teresa de Arosemena y a mis hijos Licdo. Rogelio A. Arosemena R., Dra. Mariela Arosemena de Williams y Dr. Diógenes A. Arosemena R.

Diógenes A. Arosemena G.

RECONOCIMIENTO

El autor de la primera edición, tutelada por la Universidad de Panamá y de la **segunda edición**, corregida y aumentada, de la obra *Historia Documental del Canal de Panamá*, se complace en consignar que ésta última cuenta con el valioso patrocinio de la **Fundación Emely Motta**.

Panamá, enero de 1997.

FRASES EXPLICATIVAS DE LA PRIMERA EDICION

Sobre la vía interoceánica y, especialmente, sobre el Canal de Panamá, existe una voluminosa bibliografía en español, inglés y francés. En la mayoría de las obras, sin embargo, cada autor ha adoptado un punto de vista particular o la defensa de un interés con el cual se ha identificado. Esta circunstancia ha escondido, en lo que concierne a este campo, algunas verdades históricas que permanecen inmutables en documentos, notas oficiales, cartas y tratados bilaterales. El conocimiento de estos hechos fue lo que nos llevó a preparar esta colección de documentos, objetiva y científica, de que pueden valerse las generaciones futuras de la República.

El compilador abriga la esperanza de que la colección, arreglada en orden cronológico, sirva el propósito de ofrecer en un solo volumen los documentos básicos relativos al problema del Canal y facilite de esta guisa la investigación en esa área.

Panamá, 1962.

D.A.A.G.

PROLOGO DE LA SEGUNDA EDICION EN ESPAÑOL

La obra que el lector tiene en sus manos es un verdadero trabajo académico. Es, a la vez, un instrumento valioso para el recorrido histórico de “la mayor libertad que el hombre se ha tomado con la naturaleza” y lo que Víctor Florencio Goytía llamó la tensión entre “la función geográfica del Istmo” y el “imperativo político de nuestra integridad nacional”, vertida en 3 volúmenes, integrados por 46 documentos de gran valor histórico.

La Historia Documental del Canal de Panamá es el resultado de un extraordinario trabajo de investigación, análisis y selección, que el autor nos brindase, originalmente, hace ya 35 años. Su edición actualizada es más que bienvenida en los actuales momentos en que, a punto de finalizar el presente siglo, nuestro país se encuentra en el umbral de acontecimientos trascendentales que se han venido gestando al fragor de la evolución de la sociedad internacional y del acontecer nacional.

Esta nueva edición, además, llega en momentos en que la lucha permanente del pueblo panameño, en defensa de sus aspiraciones históricas, está próxima a sentir más intensamente los efectos de todos y cada uno de los tratados aquí compilados.

Las páginas recopiladas en este trabajo, serio y de dedicación esmerada, que se nos presentan atendiendo a un orden cronológico, no son una simple recopilación de documentos básicos sobre la vía marítima internacional conocida como El Canal de Panamá.

Son también la evolución documentada del “proceso de integración geopolítica” que, en la historia de Estados Unidos, hace de Panamá “la clave del arco” y que nos lleva a decir con Voltaire que *“L’histoire n’est que le tableau de crimes et des malheurs”* y concordar con Cervantes cuando, en su Don Quijote, expresa en estos particulares lo siguiente: *“La Historia émula del tiempo, depósito de las acciones, testigo de lo pasado, ejemplo y aviso de lo presente, advertencia de lo por venir”*.

El lector de este enjudioso tejido de instrumentos diplomáticos, verdaderos eslabones jurídicos que conforman la cadena de tratados que han aherrojado la historia Patria, encontrará en ellos amplias avenidas que se convierten en puntos de encuentro en la búsqueda de nuestra identidad. El autor pone en nuestras manos una valiosa herramienta, no tanto para mirar hacia el pasado como para determinar nuestro futuro presente, dejando a un lado nuestra actitud o rol de espectadores “de la trama que se escribía desde afuera y ejecutaban otros! y poder alcanzar el papel de protagonistas, de verdaderos actores de nuestro destino

Todos y cada uno de los documentos seleccionados por el autor nos permiten una aproximación certera respecto de su contenido, contribuyen a despertar un mayor interés por el conocimiento y alcance de la documentación compilada y a estudiar los efectos jurídicos, políticos y económicos que han sido creados, modificados o extinguidos a través de los mismos.

El primer eslabón de la cadena diplomática es el Tratado de Paz, Amistad, Navegación y Comercio entre Estados Unidos de América y Nueva Granada, más conocido como el Mallarino-Bidlack, suscrito en la ciudad de Bogotá el 12 de diciembre de 1846. Con el artículo 35 de este Tratado, que contiene la famosa cláusula de tutela de la soberanía, la entonces Confederación Granadina abriría las puertas a la intervención estadounidense en Panamá.

Ciento cincuenta años después, Panamá continúa pagando el alto precio fijado a través de la telaraña de unas relaciones con

Estados Unidos de América, instrumentadas sobre bases desventajosas y desiguales, plasmadas en todos y cada uno de los tratados o convenios que sobre el Canal de Panamá se han negociado hasta la fecha.

Sin embargo, ninguno de ellos tan contrario a los principios básicos del Derecho Internacional y del Derecho de Tratados, ninguno tan oprobioso y ominoso, ninguno tan lesivo a los derechos fundamentales de nuestro país, como el denominado *Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del Canal de Panamá*, suscrito por la dictadura militar presidida por el General Omar Torrijos Herrera con el gobierno del Presidente Jimmy Carter de Estados Unidos de América, que “convirtió la perpetuidad condicional y relativa, estipulada en el Tratado Hay-Bunau Varilla en una perpetuidad incondicionada y absoluta”.

La carrera académica, profesional y política del autor de la obra, Dr. Diógenes A. Arosemena G., le da una jerarquía especial a este volumen tan celosamente preparado. Catedrático de Derecho Internacional Público, ex-Secretario General de la Universidad de Panamá, creador y primer Director del Instituto para la Formación y Aprovechamiento de los Recursos Humanos, ex-Ministro de Educación, Jurista destacado y decidido defensor y divulgador de los derechos panameños sobre la franja canalera, son algunas de las referencias de quien concibió y ha tenido la fortuna de preparar, 35 años después de la primera edición, este interesante y valioso instrumento de trabajo y de lucha, de reflexión y de acción, del derecho a “ser ante todo Panameños”, como nos lo enseñara Don Justo Arosemena.

Miguel Antonio Bernal Villalaz
Panamá, 9 de enero de 1997

FRASES EXPLICATIVAS DE LA SEGUNDA EDICION

La primera edición de esta obra, **HISTORIA DOCUMENTAL DEL CANAL DE PANAMA** tanto en español como en inglés, fue patrocinada en 1962 por la **UNIVERSIDAD DE PANAMA**. Me correspondió prepararla en Washington, D. C. con el fin de llenar requisitos de carácter académico en **AMERICAN UNIVERSITY**, bajo la dirección del Dr. **HAROLD E. DAVIS** (q.e.p.d.), prestigioso catedrático de esa institución universitaria norteaña.

El Dr. **HARMODIO ARIAS M.** (q.e.p.d.), a quien traduje su interesante tesis de graduación en Inglaterra intitulada **EL CANAL DE PANAMA**, conceptuó valiosa esta compilación que logré que analizara a mi retorno al país después de finalizar mis estudios superiores en los Estados Unidos.

Animado por el importante juicio valorativo, primero del Dr. **DAVIS** y después del Dr. **ARIAS M.**, presenté entonces la versión en español al Concurso Miró, Sección de Ensayos, pese a que comprendía muy bien que su inclusión en este género resultaba muy forzada cuando no imposible.

El Jurado de la Sección de Ensayos del Concurso Miró declaró fuera de concurso la obra, pero le concedió, gracias a su importancia intrínseca, una Mención Honorífica. La opinión del Dr. **RICARDO J. ALFARO**, hoy desaparecido y miembro entonces del Jurado Calificador del Concurso, determinó en lo fundamental

la interesante calificación sobre esta obra que ahora hago del conocimiento público.

Finalmente, la benévola acogida que los autores panameños le han dispensado a la primera edición en español y los escritores norteamericanos a la versión en inglés, me impulsó a la labor que inicié hace varios meses, después de transcurridos 35 años de publicada la primera edición, con el fin de poder dar a la luz pública la segunda edición en 3 volúmenes, en ambas lenguas, corregida y aumentada.

Deseo externar mi satisfacción por la oportunidad que he tenido de contribuir, una vez más, al enriquecimiento de la bibliografía nacional en estos órdenes con esta obra que recoge, en los idiomas precitados, los documentos y tratados más trascendentes sobre la cuestión canalera. Es mi opinión profesional que este trabajo académico es y será de gran utilidad en los tiempos presentes y venideros en que, tanto la llamada Zona del Canal como el propio Canal de Panamá, pasarán a manos del Estado panameño. El periplo de lo acontecido hasta hoy en estos particulares se puede seguir, paso a paso, en las páginas de esta nueva edición.

Panamá, enero de 1997.

Diógenes A. Arosemena G.

INTRODUCCION

De los tiempos de las colonias españolas en América procede la idea de construir un canal interoceánico que comunicase el Pacífico con el Atlántico y facilitase las operaciones comerciales entre los pueblos de este Hemisferio. De acuerdo con Haring ⁽¹⁾, en el año de 1523 Carlos V concibió la idea de la construcción de un canal en el Nuevo Mundo. No fue hasta el año de 1527, sin embargo, que la Corona Española ordenó a Hernando de la Serna la exploración del río Chagres (Panamá) y el Río Grande (México). En 1529, Alvaro Saavedra Cerón, después de un estudio de varios años, completó el primer trabajo por medio del cual se trataba de establecer que era posible construir un canal a través del Continente americano. ⁽²⁾ Saavedra murió antes de someter su trabajo al Rey

En su obra **Four Centuries of the Panama Canal**, Johnson dice que Carlos V continuó con todo entusiasmo sus esfuerzos por construir un canal a través del Istmo, y en 1534 ordenó a Andagoya, Gobernador de Tierra Firme -así se llamaba entonces la región de Panamá- que hiciera los estudios del caso en el Valle

⁽¹⁾ Haring, C.H. Trade and Navigation between Spain and the Indies, (Cambridge, 1918), pág. 192.

⁽²⁾ Desde que este estudio se llevó a efecto, los istmos de Tehuantepec, Panamá y Darién y la ruta de Nicaragua, han sido considerados como los sitios más apropiados para la construcción del Canal.

del Río Chagres y en donde lo juzgase aconsejable, a fin de establecer la ruta más conveniente.⁽¹⁾

Las gestiones anteriores de la Corona Española, encontraron eco en algunos historiadores de mediados del Siglo XVI. En 1550 el navegante portugués, Antonio Galvao, publicó un libro en el cual sostuvo que era posible construir sendos canales por las rutas de Tehuantepec (México), Nicaragua, Panamá y Darién. Dos años después, en su Historia de las Indias -dedicada al Emperador Carlos V-, Francisco López de Gomarra sostuvo la posibilidad y conveniencia de construir un canal por cualesquiera de las rutas analizadas por Galvao y demandó con elocuencia la realización de la empresa. Sabido es que Carlos V, pese a su interés en la empresa, no logró dedicar los recursos de España a la construcción de la misma.

Con el advenimiento de Felipe II al trono en su carácter de sucesor de Carlos V, al principio la política española no cambió su propósito en lo relativo a la construcción del canal. En 1567 Batista Antonelli fue enviado al Nuevo Mundo con el fin de estudiar la ruta por Nicaragua. Felipe II recibió de parte de Antonelli un informe desfavorable. Pocos años después de rendido el aludido informe, la Corona Española cambió fundamentalmente su política tradicional respecto a la construcción del canal. Por una parte, las dificultades a que aludió Antonelli en su informe desanimaron al Rey Felipe II. Por otra parte, el creciente poderío naval de Inglaterra y sus arrestos contra los intereses españoles del Nuevo Mundo, hicieron pensar a Felipe II que no podría dominar y administrar el canal en el supuesto caso de que lo construyera.⁽²⁾

(1) Johnson, W.F., *Four Centuries of the Panama Canal*, (New York, 1906), págs. 32-33

(2) Haring, *op.cit.*, pág. 93

Estas razones, unidas a otra de carácter religioso que cita Johnson⁽¹⁾, llevaron a Felipe II no sólo a abandonar la idea de construir un canal en el Nuevo Mundo sino a prohibir todo propósito de lograr una vía mejor de comunicación a través del Istmo de Tierra Firme que no fuese la conocida de Portobelo a la Ciudad de Panamá.

Casi un siglo pasó sin que España intentara siquiera revivir el propósito de construir un canal en las colonias del Hemisferio Occidental. En 1616, Felipe III ordenó al Gobernador de Castilla de Oro -que así se denominaba Panamá entonces- efectuar un estudio respecto del canal por la ruta de Darién y el Río Atrato. Se desconoce el contenido del informe del Gobernador Diego Fernández de Velasco, pero se sabe que los resultados del mismo fueron nugatorios.

La investigación del Gobernador Velasco constituye, en este aspecto, el último estudio español del Siglo XVII. Con posterioridad, otros países se interesan en la idea de construir el canal, tal cual veremos inmediatamente.

Sin que rindiera resultados prácticos, la idea española de construir un canal continuó agitándose a intervalos durante el Siglo XVIII. Las discusiones eran marcadamente académicas y, los planes elaborados, por lo general vagos e imprecisos. Esos estudios, sin embargo, contribuyeron a divulgar la idea y a darle a ésta un carácter internacional.

Con el fin de efectuar investigaciones científicas, el astrónomo francés Charles Marie de la Condamine llegó hasta las altiplanicies de Quito (Ecuador) en el año de 1735, en compañía de otros sabios españoles y franceses. A su regreso, de la Condamine remitió a la Academia Francesa de Ciencias un estudio a favor de la construcción de un canal transístmico.

⁽¹⁾ ...La intolerancia religiosa que...lo dominaba y empujaba su visual de estadista lo llevó a la conclusión de que era contrario a la Divina Providencia unir dos océanos que el Creador del Mundo había separado...” Johnson, op. cit., pág. 33

En 1785, otro francés llamado M. de la Nauerre, se dirigió a la citada Academia Francesa de Ciencias recomendando la construcción de un canal por el Río Chagres (Panamá). Sin haber visitado jamás el Hemisferio Occidental, no es de extrañar que el referido científico calculase que la ejecución de la empresa costaría sólo un millón de francos. ⁽¹⁾

Por conducto del Embajador español en París llevó hasta el Real Consejo de Indias el informe de De la Nauerre. Asegura Haring que el Consejo de Indias prestó alguna atención al asunto y recomendó a varios de sus miembros que investigasen el resultado de tales planes en el pasado. ⁽²⁾

Según Parks, Thomas Jefferson, representante de los Estados Unidos en París, manifestó en una carta remitida a la Academia de Ciencias el 13 de noviembre de 1786 que la empresa del canal a través del Istmo era enteramente factible. ⁽³⁾

La independencia de los Estados Unidos, la Revolución Francesa y otros acontecimientos europeos de menor categoría desviaron la atención de estos problemas por el resto de la centuria.

A principios del Siglo XIX Alexander von Humbolt visitó a México y Centroamérica (1799-1804). Sus observaciones científicas fueron valiosísimas, «pero ninguna sobrepasó en interés y en capacidad sugestiva a aquella conforme a la cual la construcción de una vía artificial entre los océanos Atlántico y Pacífico era no sólo posible sino deseable». Fue la publicación de su obra, **Political Essay on New Spain**, lo que, según Haring, despertó un nuevo interés en Europa y América por estos asuntos. ⁽⁴⁾

En 1814 las Cortes Españolas sancionaron una ley por medio de la cual se disponía la apertura de un canal interoceánico en el

⁽¹⁾ Haring, op. cit., pág. 246.

⁽²⁾ Ibid., pág. 247.

⁽³⁾ Parks, Taylor E., *Colombia and the United States - 1765-1934*, (Duke University Press, Durham, 1935), pág. 180.

⁽⁴⁾ Haring, op.cit., pág. 89.

Hemisferio Occidental. Los movimientos independentistas coloniales contribuyeron a hacer nugatorio este último y tardío esfuerzo español por llevar a feliz término la realización de dicha empresa.

_____o0o_____

Como puede comprobarse en el Primer Capítulo de este trabajo, durante el Siglo XIX otras grandes potencias se interesaron en la construcción del canal, lo cual contribuyó a que el proyecto fuera motivo de gran especulación diplomática.

En las páginas de esta colección se recogen los documentos más importantes sobre la construcción de esa vía interoceánica, a partir del Congreso de Panamá de 1826.

Panamá, marzo de 1962.

D.A.A.G.

INDICE

Frasas explicativas de la primera edición.....	9
Prólogo.....	11
Frasas explicativas de la segunda edición.....	15
Introducción.....	17

VOLUMEN I EPOCA POST-COLONIAL

1. INSTRUCCIONES de Henry Clay, Secretario de Estado, a los delegados de los Estados Unidos al Congreso de Panamá. Washington, 18 de mayo de 1826.....	31
2. De FLETCHER WEBSTER, Secretario de Estado Interino, a William M. Blackford, Chargé d'Affaires de los Estados Unidos en Bogotá. Washington, 20 de mayo de 1842.....	35
3. De JAMES BUCHANAN, Secretario de Estado a Benjamín A. Bidlack, Chargé d'Affaires de los Estados Unidos en Bogotá. Washington, 23 de junio de 1845.....	39
4. De BENJAMIN A. BIDLACK, Chargé d'Affaires de los Estados Unidos en Bogotá, a James Buchanan, Secretario de Estado. Bogotá, 14 de diciembre de 1846.....	43
5. TRATADO GENERAL DE PAZ, AMISTAD, NAVEGACION Y COMERCIO, entre la República de Nueva Granada (Colombia) y los Estados Unidos de América. Bogotá, 12 de diciembre de 1846.....	47
6. TRATADO CLAYTON-BULWER entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña. Washington, 19 de abril de 1850.....	51

7.	ASPIRACIONES de la Gran Bretaña en la América Central. (De About Lawrence a John M. Clayton). Londres, 19 de abril de 1850.....	59
8.	UNA EXPLICACION en torno a las negociaciones de Elijah Hise en Centroamérica. (De John M. Clayton al Presidente Fillimore). Washington, 19 de julio de 1850.....	67
9.	LA INTERPRETACION NORTEAMERICANA del Tratado Clayton-Bulwer (De James Buchanan a Lord Clarendon). Londres, 11 de septiembre de 1855.....	73
10.	LA INTERPRETACION BRITANICA del Tratado Clayton-Bulwer (De Lord Clarendon a James Buchanan). Londres, 28 de septiembre de 1855.....	77
11.	TRATADO AROSEMENA, SANCHEZ-HURLBUT entre Colombia y los Estados Unidos. Bogotá, 26 de enero de 1870.....	81
12.	CONTRATO SALGAR-WYSE. (Sobre excavación por los franceses del Canal de Panamá). Bogotá, 18 de mayo de 1878.....	103
13.	DESEOS NORTEAMERICANOS de revisar el Tratado Clayton-Bulwer (James G. Blaine a James Russell Lowell). Washington, 19 de noviembre de 1881.....	127
14.	NEGATIVA DE GRAN BRETAÑA a modificar el Tratado Clayton-Bulwer. (Lord Granville a Lionel S. S. West). Londres, 7 de enero de 1882.....	133
15.	CONVENCION DE CONSTANTINOPLA, relativa a la libre navegación del Canal Marítimo de Suez. Constantinopla, 29 de octubre de 1888.....	139

16	CONTRATO ROLDAN-WYSE. (Ley 107 de 26 de diciembre de 1890) con que se otorgó la primera prórroga. Bogotá, 26 de diciembre de 1890.....	149
17.	CONTRATO SUAREZ-MANGE (Para conceder la segunda prórroga). Bogotá, 4 de abril de 1893.....	159
18.	TRATADO HAY-PAUNCEFOTE, entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña. Washington, 18 de noviembre de 1901.....	169
19.	INFORME DE LA COMISION ISTMICA DEL CANAL al Presidente de los Estados Unidos. Washington, 16 de noviembre de 1901.....	175
20.	LEY SPOONER, expedida el 28 de julio de 1902 por el Congreso de los Estados Unidos de América con la cual se autoriza la construcción de un Canal Interoceánico.....	181
21.	TRATADO HERRAN-HAY, entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América. Washington, 22 de enero de 1903.....	191

VOLUMEN II
LA REPUBLICA Y EL CANAL

22.	CONVENCION del Canal Istmico entre Panamá y los Estados Unidos. Washington, 18 de noviembre de 1903.....	31
23	Del GENERAL RAFAEL REYES, Ministro Especial de Colombia en Washington, a John Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos. Washington, 23 de diciembre de 1903.....	47

24. De JOHN HAY, Secretario de Estado de los Estados Unidos, al General Rafael Reyes, Ministro Especial de Colombia en Washington. Washington, 5 de enero de 1904.....	67
25. ORDEN EJECUTIVA de 24 de junio de 1904.....	91
26. De J. D. DE OBALDIA, Ministro de Panamá en Washington a John Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos. Washington, 11 de agosto de 1904.....	97
27. De JOHN HAY, Secretario de Estado de los Estados Unidos, a J. D. De Obaldía, Ministro de Panamá en Washington. Washington, 24 de octubre de 1904.....	115
28. CONVENIO TAFT (Cinco Ordenes Ejecutivas del Secretario de Guerra de los Estados Unidos de América, 1904-1911).....	153
29. DECLARACION de Teodoro Roosevelt, Ex-Presidente de los Estados Unidos sobre el Canal de Panamá. Washington, 1913.....	175
30. TRATADO THOMPSON-URRUTIA entre los Estados Unidos de América y la República de Colombia. Bogotá, 6 de abril de 1914.....	187
31. CONVENCION entre los Estados Unidos y Nicaragua. Washington, 5 de agosto de 1914.....	193
32. De RICARDO J. ALFARO, Ministro de Panamá en Washington, a Charles E. Hughes, Secretario de Estado de los Estados Unidos. Washington, 3 de enero de 1923.....	199

33. De CHARLES E. HUGHES, Secretario de Estado, a Ricardo J. Alfaro, Ministro de Panamá en Washington. Washington, 15 de octubre de 1923.....	215
34. TRATADO entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América. Washington, 28 de julio de 1926.....	259
35. DECLARACION CONJUNTA de los Presidentes F. D. Roosevelt y Harmodio Arias M. Washington, 7 de octubre de 1933.....	285
36. TRATADO GENERAL de Amistad y Cooperación entre los Estados Unidos y la República de Panamá. Washington, 2 de marzo de 1936.....	289
37. CONVENIO SOBRE ARRENDAMIENTO de sitios de defensa en la República de Panamá. Panamá, 18 de mayo de 1942.....	331
38. CONVENIO SOBRE COMPENSACION. NOTAS DE CANJE, Washington, D.C., 18 de mayo de 1942.....	343
39. TRATADO DE MUTUO ENTENDIMIENTO Y COOPERACION entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá. Panamá, 25 de enero de 1955.....	357
40. MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTOS acordados entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América. Panamá, 25 de enero de 1955.....	375

VOLUMEN III
LOS ULTIMOS TRATADOS CANALEROS

41. DECLARACION CONJUNTA DE LOS REPRESENTANTES DE PANAMA Y LOS ESTADOS UNIDOS (MORENO-BUNKER), Washington, 3 de abril de 1964..... 31
42. TRATADO ENTRE LA REPUBLICA DE PANAMA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, (Robles-Johnson). Washington, 21 de junio de 1967..... 35
43. ANUNCIO CONJUNTO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE PANAMA Y DEL SECRETARIO DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS (Los 8 puntos Tack-Kissinger). Panamá, 7 de febrero de 1974..... 219
44. TRATADO DE LIBRE TRANSITO POR EL CANAL INTEROCEANICO, entre la República de Panamá y la República de Costa Rica. San José, 24 de marzo de 1975..... 225
45. TRATADO TORRIJOS-CARTER: TRATADO DEL CANAL DE PANAMA Y TRATADO CONCERNIENTE A LA NEUTRALIDAD PERMANENTE DEL CANAL Y AL FUNCIONAMIENTO DEL CANAL DE PANAMA, entre la República de Panamá y los Estados Unidos. Washington, 7 de septiembre de 1977..... 231
46. TRATADO ENTRE LA REPUBLICA DE PANAMA Y LA REPUBLICA DE COLOMBIA (TRATADO DE MONTERIA). Montería, 22 de agosto de 1979..... 507

VOLUMEN II

LA REPUBLICA Y EL CANAL

22

CONVENCION del Canal Istmico entre Panamá y los Estados Unidos. Washington, 18 de noviembre de 1903.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Secretaría de Relaciones Exteriores de Panamá, Tratados Públicos, Número 1 (Panamá, Imprenta Nacional, 1926, págs. 5-17).

Deseando los Estados Unidos de América y la República de Panamá asegurar la construcción de un canal para buques a través del Istmo de Panamá para comunicar los Océanos Atlántico y Pacífico; habiendo expedido el Congreso de los Estados Unidos de América una ley aprobada el 28 de junio de 1902 con tal fin, por la cual se autoriza al Presidente de los Estados Unidos para adquirir de la República de Colombia dentro de un plazo razonable el control del territorio necesario, y residiendo efectivamente la soberanía de ese territorio en la República de Panamá, las Altas Partes Contratantes han resuelto celebrar una Convención con tal objeto, y por consiguiente, han nombrado como sus Plenipotenciarios:

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

El Gobierno de la República de Panamá, a Philippe Bunau-Varilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Panamá, especialmente facultado para tal objeto por ese Gobierno, quienes después de haber comunicado sus respectivos plenos poderes, y de haberlos hallado en buena y debida forma, han convenido y concertado los siguientes artículos:

ARTICULO I

Los Estados Unidos garantizan y mantendrán la independencia de la República de Panamá.

ARTICULO II

La República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por agua para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado Canal, de diez millas de ancho que se extienden a una distancia de cinco millas a cada lado de la línea central de la ruta del Canal que se

va a construir, comenzando dicha zona en el Mar Caribe a tres millas marítimas de la línea media de la bajamar y extendiéndose a través del Istmo de Panamá hacia el Océano Pacífico hasta una distancia de tres millas marítimas de la línea media de la bajamar, con la condición de que las ciudades de Panamá y Colón y las bahías adyacentes a dichas ciudades, que están comprendidas dentro de los límites de la zona arriba descrita, no quedan incluidas en esta concesión. La República de Panamá, concede, además, a perpetuidad a los Estados Unidos, el uso, ocupación y control de cualesquiera otras tierras y aguas fuera de la zona arriba descrita, que puedan ser necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal, o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección de la citada empresa.

La República de Panamá concede además, y de igual manera a los Estados Unidos, a perpetuidad, todas las islas que se hallen dentro de los límites de la zona arriba descrita, así como también, el grupo de pequeñas islas en la Bahía de Panamá, llamadas, Perico, Naos, Culebra y Flamenco.

ARTICULO III

La República de Panamá concede a los Estados Unidos en la zona mencionada y descrita en el Artículo II de este Convenio y dentro de los límites de todas las tierras y aguas auxiliares mencionadas y descritas en el citado Artículo II, todos los derechos, poder y autoridad que los Estados Unidos poseerían y ejercerían si ellos fueran soberanos del territorio dentro del cual están situadas dichas tierras y aguas, con entera exclusión del ejercicio de tales derechos soberanos, poder o autoridad por la República de Panamá.

ARTICULO IV

Como derechos subsidiarios de las concesiones que anteceden, la República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el derecho de usar los ríos, riachuelos, lagos y otras masas de agua dentro de sus límites para la navegación, suministro de agua o de fuerza motriz o para otros fines, hasta donde el uso de esos ríos, riachuelos, lagos y masas de agua pueda ser necesario y conveniente para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal.

ARTICULO V

La República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el monopolio para la construcción, mantenimiento y funcionamiento de cualquier sistema de comunicación por medio de canal o de ferrocarril a través de su territorio, entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico.

ARTICULO VI

Las concesiones que aquí se expresan de ningún modo invalidarán los títulos o derechos de los ocupantes o dueños de tierras o propiedades particulares en la mencionada zona o en cualesquiera de las tierras y aguas concedidas a los Estados Unidos según las estipulaciones de cualquier Artículo de este Tratado, ni tampoco perjudicarán los derechos de tránsito por las vías públicas que atraviesen la mencionada zona o cualesquiera de dichas tierras o aguas, a menos que tales derechos de tránsito o derechos particulares estén en conflicto con los derechos aquí concedidos a los Estados Unidos, caso en el cual los derechos de los Estados Unidos prevalecerán. Todos los daños causados a los propietarios de tierras o de propiedades particulares de cualquier clase con motivo de las concesiones contenidas en este tratado o con motivo

de los trabajos que ejecuten los Estados Unidos, sus agentes o empleados, o con motivo de la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal o de las obras de saneamiento y protección aquí estipuladas, serán valuados y ajustados por una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de los Estados Unidos y de la República de Panamá, cuyas decisiones con respecto a esos daños serán definitivas y cuyos fallos por tales daños serán pagados únicamente por los Estados Unidos. No se impedirá, demorará o estorbará parte alguna del mencionado Canal o del Ferrocarril de Panamá o de cualquiera de las obras auxiliares relacionadas con uno y otro y autorizadas por los términos de este Tratado mientras estén pendientes los procedimientos en averiguación de esos daños. Los avalúos de esas tierras y de las propiedades particulares y de los daños causados a éstas, tendrán por base el valor que tenían los bienes antes de la fecha de esta Convención.

ARTICULO VII

La República de Panamá concede a los Estados Unidos dentro de los límites de las ciudades de Panamá y Colón y sus bahías adyacentes y dentro del territorio adyacente a ellas, el derecho de adquirir por compra o en ejercicio del derecho de dominio eminente, las tierras, edificios, derechos de agua u otras propiedades que sean necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento y protección del Canal y para cualesquiera obras de saneamiento, tales como la recogida y desague de inmundicias y la distribución de agua en las citadas ciudades de Panamá y Colón y que a juicio de los Estados Unidos pueden ser necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento y protección del mencionado Canal y Ferrocarril. Todos los trabajos de saneamiento, de recogida y desague de inmundicias y de distribución de agua en las ciudades de Panamá y Colón serán

ejecutados por cuenta de los Estados Unidos y el Gobierno de los Estados Unidos, sus agentes y representantes tendrán facultad para establecer y cobrar las contribuciones de agua y de albañales que sean suficientes para proveer al pago de los intereses y a la amortización del capital invertido en esas obras en un período de cincuenta años, y a la expiración de ese período de cincuenta años el sistema de albañales y el acueducto vendrán a ser de propiedad de las ciudades de Panamá y Colón respectivamente, y el uso del agua será libre para los habitantes de Panamá y Colón, salvo la contribución de agua que sea necesario establecer para el funcionamiento y mantenimiento del mencionado sistema de albañales y del acueducto.

La República de Panamá conviene en que las ciudades de Panamá y Colón cumplirán, a perpetuidad, los reglamentos de carácter preventivo o curativo dictados por los Estados Unidos y en caso de que el Gobierno de Panamá no pudiese hacer efectivo o faltare a su obligación de hacer efectivo el cumplimiento de dichos reglamentos sanitarios de los Estados Unidos por las ciudades de Panamá y Colón, la República de Panamá concede a los Estados Unidos el derecho y autoridad de hacerlos efectivos.

El mismo derecho y autoridad se concede a los Estados Unidos para el mantenimiento del orden público en las ciudades de Panamá y Colón y en los territorios y bahías adyacentes, en caso de que la República de Panamá, a juicio de los Estados Unidos, no estuviere en capacidad de mantenerlo.

ARTICULO VIII

La República de Panamá concede a los Estados Unidos los derechos que hoy tiene y que más tarde pueda adquirir sobre los bienes de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y de la Compañía del Ferrocarril de Panamá como resultado del traspaso de soberanía de la República de Colombia a la República de Panamá y autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá

para vender y traspasar a los Estados Unidos sus derechos, privilegios, bienes y concesiones así como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones o parte de las acciones de esa Compañía; pero las tierras públicas situadas fuera de la Zona descrita en el Artículo II de este Tratado y que están actualmente incluídas en las concesiones hechas a ambas empresas y que no sean necesarias para la construcción y funcionamiento del Canal volverán a poder de la República de Panamá, con excepción de cualesquiera bienes de que en la actualidad sean dueñas o poseedoras las mencionadas compañías dentro de Panamá o Colón o dentro de sus puertos o terminales.

ARTICULO IX

Los Estados Unidos respecto de los puertos en ambas entradas del Canal y sus aguas y la República de Panamá respecto de las ciudades de Panamá y Colón convienen en que ellos serán libres en todo tiempo, de modo que en ellos no se impondrán ni cobrarán peajes aduaneros, derechos de tonelaje, anclaje, faros, muellaje, pilotaje, o cuarentena ni ninguna otra contribución o impuesto sobre las naves que usen el Canal o pasen por él o que pertenezcan a los Estados Unidos o sean empleadas por éstos, directa o indirectamente en la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal principal u obras auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves, con excepción de los peajes y cargas que puedan ser establecidos por los Estados Unidos por el uso del Canal u otras obras, y con excepción de los impuestos y contribuciones establecidos por la República de Panamá sobre las mercaderías introducidas para su uso y consumo en el resto de la República de Panamá, y sobre las naves que toquen en los puertos de Colón y Panamá sin pasar por el Canal.

El Gobierno de la República de Panamá tendrá el derecho de establecer en esos puertos y en las ciudades de Panamá y Colón

los edificios y resguardos que sean necesarios para la recaudación de impuestos sobre las importaciones destinadas a otras partes de Panamá y para prevenir el contrabando. Los Estados Unidos tendrán derecho a usar las ciudades y bahías de Panamá y Colón como lugares de anclaje, para hacer reparaciones, para cargar, descargar, depositar, o trasbordar cargamentos, ya sean en tránsito ya sean destinados al servicio del Canal o de otras obras relacionadas con éste.

ARTICULO X

La República de Panamá conviene en que no se impondrán contribuciones, ya sean nacionales, municipales, departamentales o de cualquiera otra clase sobre el Canal, los ferrocarriles y obras auxiliares, remolcadores y otras naves empleadas en el servicio del Canal, depósitos, talleres, oficinas, habitaciones para obreros, fábricas de todas clases, almacenes, muelles, maquinaria y otras obras, propiedades y efectos pertenecientes al Canal o al ferrocarril y obras auxiliares, o a sus jefes y empleados, situados dentro de las ciudades de Panamá y Colón; y que no se impondrán contribuciones o impuestos de carácter personal de ninguna naturaleza a los jefes, empleados, obreros y otros individuos en el servicio del Canal, del ferrocarril y obras auxiliares.

ARTICULO XI

Los Estados Unidos convienen en que los despachos oficiales del Gobierno de la República de Panamá serán transmitidos por las líneas telegráficas y telefónicas establecidas por el Canal y usadas para negocios públicos y privados, a ratas no mayores que las que se cobren a los funcionarios en el servicio de los Estados Unidos.

ARTICULO XII

El Gobierno de la Republica de Panamá permitirá la inmigración y libre acceso a las tierras y talleres del Canal y a sus obras auxiliares a todos los empleados y obreros de cualquiera nacionalidad que estén contratados para trabajar en el Canal o que busquen empleo en él o que de cualquier manera estén relacionados con el mencionado Canal y sus obras auxiliares, con sus respectivas familias, y todas esas personas estarán exentas del servicio militar de la República de Panamá.

ARTICULO XIII

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo a la mencionada Zona y tierras auxiliares, libres de derechos de aduana, impuestos, contribuciones u otros gravámenes, y sin ninguna restricción, buques, dragas, locomotoras, carros, maquinaria, herramientas, explosivos, materiales, abastos y otros artículos necesarios y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal y sus obras auxiliares, y todas las provisiones, medicinas, ropas, abastos y otros artículos necesarios y convenientes para los jefes, empleados, trabajadores y obreros al servicio y en el empleo de los Estados Unidos y para sus familias. Si tales artículos fueren enajenados para ser usados fuera de la zona y tierras auxiliares concedidas a los Estados Unidos y dentro del territorio de la República de Panamá, quedarán sujetos a los mismos derechos de importación u otros impuestos que graven iguales artículos importados bajo las leyes de la República de Panamá.

ARTICULO XIV

Como precio o compensación de los derechos, poderes y privilegios otorgados por este Convenio por la República de Panamá

a los Estados Unidos, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares (\$10.000.000.00) en moneda de oro de los Estados Unidos al efectuarse el canje de las ratificaciones de este Convenio y también una anualidad, durante la vida de este Convenio, de doscientos cincuenta mil dólares (\$250.000.00) en la misma moneda de oro, comenzando nueve años después de la fecha arriba expresada.

Las estipulaciones de este Artículo serán en adición a todos los demás beneficios que obtiene la República de Panamá de acuerdo con esta Convención.

Pero ninguna demora o diferencia de opinión con motivo de este artículo o de cualquiera otra estipulación de este Tratado afectará o interrumpirá la completa ejecución y efecto de esta Convención en las demás partes.

ARTICULO XV

La Comisión Mixta a que se refiere el Artículo VI será constituida de la manera siguiente:

El Presidente de los Estados Unidos nombrará dos personas y el Presidente de la República de Panamá nombrará dos personas, quienes procederán a dictar su fallo; pero en caso de discordancia de la Comisión (con motivo de estar igualmente dividida en sus conclusiones) se nombrará un Dirimente por los dos Gobiernos, quien dictará el fallo. En caso de muerte, ausencia o incapacidad de un Miembro de la Comisión o del Dirimente, o en caso de omisión, excusa o cesación en el desempeño de sus funciones, su puesto será llenado mediante el nombramiento de otra persona del modo antes indicado. Los fallos dictados por la mayoría de la Comisión o por el Dirimente serán definitivos.

ARTICULO XVI

Los dos Gobiernos tomarán las medidas necesarias, mediante arreglos futuros, para la persecución, captura, prisión, detención y entrega a las autoridades de la República de Panamá, dentro de la mencionada Zona y tierras auxiliares, de las personas acusadas de haber cometido crímenes, delitos o faltas fuera de la citada Zona y para la persecución, captura, prisión, detención y entrega a las autoridades de los Estados Unidos, fuera de la mencionada Zona, de las personas acusadas de haber cometido crímenes, delitos y faltas dentro de dicha Zona y tierras auxiliares.

ARTICULO XVII

La República de Panamá concede a los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la República abiertos al comercio, como lugares de refugio para cualesquiera naves empleadas en la empresa del Canal, y para todas las naves que pasen o intenten pasar por el Canal, que hallándose en peligro se vean forzadas a arribar a dichos puertos. Tales naves estarán exentas de los impuestos de anclaje y tonelaje por parte de la República de Panamá.

ARTICULO XVIII

El Canal una vez construido, y sus entradas, serán neutrales a perpetuidad y estarán abiertos a la navegación en las condiciones establecidas en la Sección I del Artículo III del Tratado celebrado entre los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, el 18 de Noviembre de 1901 y de conformidad con las demás estipulaciones del mismo.

ARTICULO XIX

El Gobierno de la República de Panamá tendrá derecho a transportar por el Canal, sus naves y sus tropas y elementos de guerra en esas naves en todo tiempo y sin pagar derechos de ninguna clase. Esta exención se extenderá al Ferrocarril auxiliar para el transporte de personas al servicio de la República de Panamá, o de la fuerza de policía encargada de guardar el orden público fuera de la expresada Zona, así como sus equipajes, elementos de guerra y provisiones.

ARTICULO XX

Si en virtud de cualquier tratado vigente que se relacione con el territorio del Istmo de Panamá y cuyas obligaciones recaigan sobre la República de Panamá o sean asumidas por ésta, hubiere privilegios o concesiones en favor del Gobierno o de los ciudadanos o súbditos de una tercera potencia relativos a una vía de comunicación interoceánica, que en cualquiera de sus estipulaciones pueda ser incompatible con los términos de la presente Convención, la República de Panamá conviene en abrogar o modificar ese tratado en debida forma, para lo cual hará a la expresada tercera potencia la notificación necesaria dentro del término de cuatro meses a contar de la fecha de esta Convención; y en caso de que el tratado existente no contuviere cláusula alguna que permita su modificación o abrogación, la República de Panamá conviene en procurar su modificación o abrogación en forma tal que no haya conflicto alguno con las estipulaciones de la presente Convención.

ARTICULO XXI

Es entendido que los derechos y privilegios concedidos por la República de Panamá a los Estados Unidos en los Artículos

que preceden, están libres de toda deuda, gravámen, fideicomiso o responsabilidad anterior o de anteriores concesiones o privilegios a otros Gobiernos, compañías anónimas, sindicatos o individuos, y en consecuencia, si surgieren reclamaciones a causa de las actuales concesiones y privilegios o por otra causa cualquiera, los reclamantes ocurrirán al Gobierno de la República de Panamá y no a los Estados Unidos en demanda de cualquiera indemnización o transacción que sea necesaria.

ARTICULO XXII

La República de Panamá renuncia y concede a los Estados Unidos la participación a que pueda tener derecho en las futuras utilidades del Canal de acuerdo con el Artículo XV del contrato de concesión celebrado con Lucien N. B. Wyse, del cual es dueño hoy la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y todos los derechos o acciones de carácter pecuniario que emanen de dicha concesión o tengan relación con ella y los que emanen de las concesiones hechas a la Compañía del Ferrocarril de Panamá o de cualesquiera extensiones o modificaciones de las mismas o que con ellas se relacionen; y de igual manera renuncia, confirma y concede a los Estados Unidos, ahora y para siempre, todos los derechos y bienes reservados en las citadas concesiones que de otra manera pertenecerían a Panamá antes de expirar o al expirar el término de noventa y nueve años de las concesiones otorgadas a la persona y compañías arriba mencionadas, y todos los derechos, títulos y acciones que en la actualidad tenga o que pueda tener en lo futuro en las tierras, canal, obras, bienes y derechos que tengan las citadas compañías en virtud de dichas concesiones o de cualquiera otra manera, y adquiridas o que adquieran los Estados Unidos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá o por su conducto, incluyendo cualesquiera bienes y derechos que pudieran volver en lo futuro al dominio de la República de

Panamá, por caducidad, decomiso o cualquiera otra causa, en virtud de cualesquiera contratos o concesiones con el citado Wyse, la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Los derechos y bienes arriba citados estarán y quedan desde ahora libres y relevados de todo interés o reclamación actual o reversionaria a que Panamá tenga derecho, y el título de los Estados Unidos sobre ellos, cuando se efectúe la proyectada compra por los Estados Unidos a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto, en cuanto concierne a la República de Panamá, con excepción siempre de los derechos de la República específicamente asegurados por este Tratado.

ARTICULO XXIII

Si en cualquier tiempo fuere necesario emplear fuerzas armadas para la seguridad y protección del Canal o de las naves que lo usen, o de los ferrocarriles y obras auxiliares, los Estados Unidos tendrán derecho, en todo tiempo y a su juicio, para usar su policía y sus fuerzas terrestres y navales y para establecer fortificaciones con ese objeto.

ARTICULO XXIV

Ningún cambio en el Gobierno o en las leyes y tratados de la República de Panamá afectará, sin el consentimiento de los Estados Unidos, derecho alguno de los Estados Unidos de acuerdo con esta Convención, o de acuerdo con cualesquiera estipulaciones de tratados entre los dos países que en la actualidad existan o que en lo futuro puedan existir sobre la materia de esta Convención.

Si la República de Panamá llegare a formar parte en lo futuro de algún otro Gobierno o de alguna unión o confederación de estados, de manera que amalgamare su soberanía o independencia en ese Gobierno, unión o confederación, los derechos de los

Estados Unidos, según esta Convención, no serán en manera alguna menoscabados o perjudicados.

ARTICULO XXV

Para mejor cumplimiento de las obligaciones de esta Convención y para la eficiente protección del Canal y el mantenimiento de su neutralidad, el Gobierno de la República de Panamá venderá o arrendará a los Estados Unidos las tierras adecuadas y necesarias para estaciones navales o carboneras en la costa del Pacífico y en la costa occidental de la República sobre el Caribe, en ciertos lugares que serán convenidos con el Presidente de los Estados Unidos.

ARTICULO XXVI

Una vez firmada esta Convención por los Plenipotenciarios de las Partes Contratantes será ratificada por los respectivos Gobiernos y las ratificaciones serán canjeadas en Washington a la mayor brevedad posible.

En fe de lo cual los respectivos Plenipotenciarios han firmado y sellado con sus respectivos sellos la presente Convención en dos ejemplares.

Hecha en la ciudad de Washington, a 18 de noviembre del año de Nuestro Señor mil novecientos tres.

(fdo.) **P. Bunau-Varilla.**

(fdo.) **John Hay.**

23

**DEL GENERAL RAFAEL REYES, Ministro Especial de
Colombia en Washington, a John Hay, Secretario
de Estado de los Estados Unidos.
Legación de Colombia en Misión Especial.**

Washington, diciembre 23 de 1903 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, Memoria de 1904, Bogotá, Imprenta Nacional, 1904, págs. 37-50.

Excmo. señor.

El Gobierno y pueblos de Colombia se consideran agraviados por el de los Estados Unidos, porque tienen la convicción de que la conducta observada por su Cancillería, en orden a los acontecimientos que se han desarrollado y cumplido recientemente en

de la doctrina aceptada a este respecto por casi todos los países constitucionales del mundo, no podía el señor Herran dejar de estipularla, porque conforme a nuestra Constitución y leyes, corresponde al Congreso aprobar o desaprobar los tratados que celebre el Gobierno, de manera que sin tal requisito no son válidos; y como sucede también que de conformidad con el Derecho de Gentes, los pactos celebrados con cualquiera autoridad que no sea competente son nulos, es evidente que ningún representante colombiano, no habiendo ley preexistente que hubiera dado la autorización, habría podido firmar la mencionada Convención sin aquella reserva. Además, esta formalidad fue reconocida inicialmente por el Gobierno americano en el curso de las negociaciones que precedieron a la Convención Hay-Herran, como se ve en los artículos 25, 26 y 28 del Proyecto de Convención propuesto por la Cancillería americana, y fechado el 28 de Noviembre de 1902. El artículo 25 dice textualmente que aquélla se canjearía “una vez aprobada por los Cuerpos Legislativos de ambos países”.

La Convención Hay-Herran no tomó en Washington distinto rumbo del que tomó en Bogotá. La lucha parlamentaria que tuvo lugar en el Senado, fue tan larga y recia, que aquélla no vino a ser aprobada sino en las subsiguientes sesiones extraordinarias; y si hubiera sido negada, la desaprobación evidentemente no habría implicado ningún agravio para Colombia, porque si el iniciar la negociación de un convenio implicara la obligatoria aprobación del Cuerpo Legislativo, el someterlo a su decisión sería requisito superfluo. Entre los antecedentes de prácticas internacionales de que pudiera hacerse mención a este respecto, se halla tal vez el caso ocurrido entre los mismos Estados Unidos de América y S. M. B., cuando firmado el Tratado que tenía por objeto abrogar el convenio conocido con el nombre de Clayton-Bulwer, Inglaterra no aceptó, según entiendo, la modificación propuesta por el Senado, y su negativa difirió por algún tiempo la aprobación y ratificación del Tratado.

De aquí se sigue que el Congreso de Colombia, en el cual reside, conforme a nuestras leyes, la facultad o soberanía para aprobar o desaprobar los Tratados que celebre el Gobierno, ejerció un derecho perfecto al desaprobar la Convención Hay-Herran. Este procedimiento no inhabilitaba al Gobierno para celebrar otro Tratado con el de V.E., y antes bien firmó la resolución de proponerlo, propósito que tuvo el honor de poner en conocimiento de V.E. el señor Herran, a quien nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, por cable, confió este encargo. El mismo procedimiento no implicó tampoco ningún desvío respecto del Gobierno de los Estados Unidos, y por el contrario, atendido a las amistosas relaciones existentes, el Senado confió en los sentimientos de confraternidad americana que lo ha animado, para que en el nuevo arreglo que hubiera de hacerse se estipularan condiciones más en consonancia con la noción de soberanía que tienen los pueblos de Colombia.

Conviene observar que, conforme a nuestra Constitución, el Congreso es el principal guardián, defensor e intérprete de nuestras leyes. Y nadie podrá negar, me parece, que la Convención Hay-Herran estipula la ejecución de obras públicas en grande escala y la ocupación a perpetuidad de una parte del territorio de Colombia, no siendo el ocupante persona jurídica cuyos actos hubieran de dirigirse por el Derecho Civil y las leyes colombianas, sino más bien entidad política soberana, todo lo cual era ocasionado a frecuentes colisiones, puesto que habrían quedado coexistiendo en Panamá dos poderes públicos, uno nacional y otro extranjero.

De allí el empeño que manifestó el Senado por saber si el Gobierno americano convendría en aceptar algunas modificaciones encaminadas, con especialidad, a evitar en lo posible que se limitara en el Tratado la jurisdicción de la Nación dentro de su propio territorio. Existen abundantes pruebas del empeño del Senado a este respecto, y abrigo la creencia muy arraigada de que habría aprobado la mencionada Convención, con modificaciones probablemente aceptables por los Estados Unidos, si el

Ministro americano en Bogotá no hubiera declarado repetidas veces, de la manera más terminante que toda modificación que se propusiera sería rechazada por su Gobierno.

En nota fechada el 24 de abril último dijo al Ministro de Relaciones Exteriores lo siguiente:

“Refiriéndome a la entrevista que tuve con V. E., en la cual se trató de las negociaciones para la cancelación de las actuales concesiones de las Compañías del Canal y del Ferrocarril de Panamá y de otros asuntos, me es honroso informar a V. E. que a ese respecto he recibido instrucciones de mi Gobierno”.

“Se me ha ordenado informar a V. E., si el punto llegare a suscitarse, que todo lo referente a esa materia queda incluido en la Convención recientemente firmada entre Colombia y los Estados Unidos el 22 de enero último, y que, además, cualquiera modificación sería violatoria de la Ley Spooner, y por tanto inadmisibles”.

El Memorándum que el mismo señor Ministro presentó al de Relaciones Exteriores el 13 de junio de este año, dice:

“He recibido instrucciones de mi Gobierno, por cable, en el sentido de que el Gobierno de Colombia, según las apariencias, no aprecia la gravedad de la situación. Las negociaciones del Canal de Panamá fueron iniciadas por Colombia y fueron enérgicamente solicitadas de mi Gobierno por varios años. Las proposiciones presentadas por Colombia, con pequeñas modificaciones, fueron finalmente aceptadas por nosotros. En virtud de este convenio nuestro Congreso revocó su decisión anterior y se decidió por la vía de Panamá. Si Colombia ahora rechazara el Tratado o indebidamente retardara su ratificación, las relaciones amigables entre los dos países quedarían tan seriamente comprometidas, que nuestro Congreso en el próximo invierno podría tomar pasos que todo amigo de Colombia sentiría con pena”.

En la nota de 5 de agosto de este año dice, entre otras cosas, lo siguiente:

“Páreceme que la Comisión (se refería a la del Senado) no ha

estado bastante bien informada del contenido de mis notas de 24 de abril y de 10 de junio de 1903, o que no les ha dado la importancia que requieren, como que son la expresión definitiva de la opinión o intenciones de mi Gobierno. De ellas aparece claramente que la modificación que la Comisión propone que se introduzca en el artículo 1o, equivale por sí sola a desechar absolutamente el Tratado. Juzgo de mi deber el repetir la opinión que ya expresé a V. E. de que mi Gobierno no considerará ni discutirá en manera alguna semejante modificación. Hay otra modificación importante, que la Comisión cree que debe introducirse en el artículo 3º, consistente en que se supriman los Tribunales de que en él se trata. Considero de mi deber el exponer nuevamente mi opinión de que esto tampoco lo aceptará en modo alguno mi Gobierno”.

Y más adelante en la misma nota agrega:

“Aprovecho esta oportunidad para repetir respetuosamente lo que ya signifiqué a V. E., que si Colombia de veras desea mantener las amistosas relaciones que al presente existen entre los dos países, y al propio tiempo asegurarse las extraordinarias ventajas que habrá de producirle la construcción del canal en su territorio, en caso de ser respaldada por una alianza tan íntima de los intereses nacionales como la que hubiera de sobrevenir con los Estados Unidos, el Tratado pendiente deberá ratificarse exactamente en la forma actual, sin modificación alguna. Digo esto porque estoy profundamente convencido de que mi Gobierno no aceptará modificaciones en ningún caso”.

No pudiendo el Congreso aceptar, tal como estaba redactada, por lo menos una de las estipulaciones contenidas en el mencionado Tratado, por no permitirlo la Constitución, a nadie parecerá extraño que bajo la presión de tan serias e irritantes amenazas, y ante la notificación formal, por quien tenía autoridad para hacerlo, de que ninguna alteración en él sería aceptada, se optara por desaprobarlo.

“La integridad —dijo Mr. William H. Seward—de cualquiera

nación se pierde y su suerte se hace dudosa cuando quiera que manos extrañas e instrumentos desconocidos a la Constitución se emplean para desempeñar las funciones del pueblo establecidas por las leyes orgánicas del Estado”.

Antes de abandonar este punto conviene observar que conforme al artículo 4. de la Ley Spooner: "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 1 y 2 de esta Ley, entonces, 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, por el órgano de la Comisión del Canal ístmico, 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”.

Esta Ley, por haber sido base del proyecto del Tratado por parte de los Estados Unidos, según se expresa en la introducción, agregando que se acompaña una copia de ella, ha tenido para Colombia excepcional importancia. Porque siendo tan imperativa, parece no dejar más facultad que la de optar por una de las dos rutas, Panamá o Nicaragua, y por consiguiente la acción del Gobierno americano era de presumirse que no pudiera extenderse más allá de los límites fijados en ella; de donde se sigue que el único mal que podía resultar para Colombia, si su Congreso desaprobaba el Tratado, era el de que la ruta que se adoptara viniera a ser la de Nicaragua. Puede suceder que incurriéramos en error al formarnos esta creencia, pero fue sincera, y a formarla

nos indujo el profundo respeto que nos inspiran las leyes americanas.

Estando, como es sabido, todos los Gobiernos obligados a respetar los derechos que nacen de la independencia y soberanía de las naciones, el reconocimiento prematuro que por parte de los Estados Unidos de la Provincia de Panamá,alzada en armas para desprenderse del país de que hace parte, siendo de pública notoriedad que la Metrópoli tiene fuerzas para someterla, constituye, según los más antiguos y modernos tratadistas del Derecho Internacional, no solamente grave ofensa para Colombia, sino también ataque formal a su riqueza.

Porque siendo el territorio la parte más importante de la riqueza nacional, su desmembración merma el acervo destinado al pago de las cargas sociales, entre las cuales figuran deudas exteriores y aquellas empresas vinculadas a la Provincia sublevada, de que Colombia deriva considerables rentas.

Si el derecho tiene un fin y principios eternos e inmutables, el de Colombia ha sido vulnerado por los Estados Unidos, traspasando de manera increíble los límites que imponen la equidad y la justicia.

Antes de que tuviera lugar en Panamá el golpe de cuartel que proclamó la independencia del Istmo, agentes de los autores de aquel golpe estuvieron en esta misma ciudad en conferencias con altos personajes revestidos de carácter oficial, según lo afirmaron respetables diarios americanos. Según los informes que he recibido, un Banco de Nueva York les abrió un crédito considerable, a sabiendas del objeto general a que sería destinado, aún cuando ignorando que habrían de emplearse en parte en corromper a una parte considerable de la guarnición de Panamá.

“Cualquiera clase de inteligencia —dijo Mr. Seward—con los llamados ‘comisionados’, se presta a ser considerada como un reconocimiento de la autoridad que los nombró. Tal inteligencia no sería menos dañosa para nosotros, porque no nos quedaría medio de saber a qué soluciones habría de conducir. Además, la

inteligencia no oficial es inútil e insignificante si no se espera que madure en inteligencia oficial y reconocimiento directo”.

Bien será decir que antes de propalarse la noticia de que iba a estallar una revolución en el Istmo, ya estaban surcando las aguas del Atlántico y del Pacífico cruceros americanos, que llegaron justamente a su destino la víspera del movimiento. De cablegramas que circulan publicados en edición oficial, aparece que dos días antes del movimiento el señor Secretario de Marina dió orden a tales cruceros para que no dejaran desembarcar tropas del Gobierno de Colombia en territorio panameño.

Un agente militar del Gobierno de los Estados Unidos impidió que el ferrocarril condujera a Panamá, como tenía la obligación de hacerlo, un batallón que acababa de llegar a Colón, procedente de Bogotá, en los momentos mismos en que su llegada a esa ciudad habría impedido o ahogado todo conato de revolución. Pocos días después, cuando mi Gobierno me confió el encargo de dirigir el Ejército que debía embarcarse en Puerto Colombia para ir a restablecer el orden en el Istmo, no sabiendo sino de manera imperfecta la actitud que habían tomado los buques de guerra americanos, tuve el honor de dirigir una nota sobre el particular al señor Vicealmirante Coghlan, y en su respuesta, que no se hizo esperar, me dice que “sus órdenes actuales son las de impedir el desembarco de soldados con intenciones hostiles dentro de los límites del Estado de Panamá”.

La República de Colombia, con una población de cinco millones de almas, está dividida en nueve Departamentos, de los cuales Panamá es de los menos poblados, como que el número de sus habitantes no alcanza a más de doscientos cincuenta mil, a tiempo que existen otros, en cada uno de los cuales se cuentan más de novecientos mil. El Ejército colombiano constaba a la sazón de diez mil hombres, fuerza más que suficiente para sofocar la revolución panameña, si el Gobierno de V. E. no hubiera impedido el desembarco de las tropas que estaban bajo mi mando y que debían embarcarse en Puerto Colombia al inmediato de los

Generales Ospina, Holguín y Caballero, que luego me han acompañado a esta ciudad, y en Buenaventura, en el Pacífico, al de los Generales Velasco, Domínguez y otros. Sabido es que no hay camino de tierra para ir con tropas del interior de Colombia a Panamá.

A medida que los hechos contenidos en esta narración van acercándose a su fin, aumenta su gravedad.

En medio de una paz profunda entre los dos países, los Estados Unidos impidieron por la fuerza el desembarco de tropas donde eran necesarias para restablecer el orden, en pocas horas, en la provincia sublevada. En virtud de este procedimiento, y a favor de un golpe de cuartel, algunos ciudadanos de Panamá, sin contar con el consentimiento de los pueblos que forman el Departamento, proclamaron la independencia del Istmo y organizaron Gobierno. Dos días después de efectuado tal movimiento fueron reconocidos por el Gobierno americano como República soberana e independiente; y catorce días más tarde el mismo Gobierno americano celebró un Tratado con la República de Panamá, por el cual no solamente reconoció y garantizó su independencia, sino que convino en abrir un canal destinado a juntar las aguas del Atlántico con las del Pacífico.

Sabido es por todo el mundo que el contrato que Colombia celebró con la Compañía francesa, en uso de perfecto derecho, para abrir este canal, está en vigencia y regirá, en toda su fuerza y vigor, legalmente a lo menos mientras Colombia no dé su consentimiento para traspasarlo a un Gobierno extranjero, puesto que en el contrato respectivo se estipuló expresamente que sería causa de caducidad absoluta el traspasarlo a cualquier país extranjero, o el intentarlo siquiera.

Lo propio acontece con la Compañía del Ferrocarril de Panamá; de manera que sin el consentimiento expreso de Colombia ningún traspaso puede tener efecto jurídico, porque no pueden cancelar los vínculos de derecho que existen entre la República de Colombia y aquellas Sociedades, vínculos nacidos

de contratos perfectos que no pueden desligarse, conforme a principios de jurisprudencia universal, porque una de las partes considere sojuzgado por un país extranjero el pedazo de tierra a que está arraigada la empresa. Se necesita del transcurso de muchos años para que los hechos establezcan el derecho, y aún sin necesidad de que transcurran, estamos seguros los colombianos de que la justicia y la equidad que presiden los actos del Gobierno de V. E. en sus relaciones con todas las naciones, son prenda segura de que atenderá nuestras quejas y reclamaciones.

Ni es lícito esperar otra cosa, dada la práctica constante que para casos semejantes han establecido los Estados Unidos, en cuyos anales diplomáticos constan, entre otros muchos, los antecedentes de lo hecho en el caso de la independencia de los Estados sudamericanos, proclamada en 1810; con el nuevo Estado de Hungría, a mediados del siglo último, y con Irlanda más tarde, en 1866; sin hacer mención de la conducta observada sistemáticamente por las Potencias, y de que es ejemplo la manera como procedieron cuando los Países Bajos proclamaron su independencia en tiempo de los Felipes en España. Tiene en esta materia especial significación el antecedente de Texas, cuando el Senado de los Estados Unidos improbió el Tratado celebrado por el Gabinete de Washington con los separatistas de aquella Provincia mexicana.

En nota de Mr. Seward, Secretario de Estado, a Mr. Adams, Ministro de los Estados Unidos, en 1861, se encuentra esta doctrina:

“Admitimos libremente que una nación pueda y aún deba reconocer un nuevo Estado que absoluta e incuestionablemente ha efectuado su independencia y establecido permanentemente su soberanía; y que un reconocimiento en tales circunstancias no suministra justa causa de ofensa al Gobierno del país de que aquel Estado se ha desprendido. Por otra parte, insistimos en que una nación que reconoce un Estado revolucionario con el objeto de poder ayudar a efectuar su soberanía e independencia, irroga

grande ofensa a la nación cuya integridad se invade de esta manera, y se hace a sí misma responsable de una situación justa y amplia".

En otra parte dice el mismo Sr. Secretario de Estado al mismo Sr. Ministro:

"Reconocer la independencia de un nuevo Estado, favoreciendo y acaso determinando su admisión en la familia de las naciones, es el más alto ejercicio posible del poder soberano, porque afecta en todo caso el bienestar de dos países y frecuentemente la paz del mundo. En el sistema europeo, rara vez se trata de ejercer este poder sin que antes medie consulta o congreso de naciones. Tal sistema no se ha extendido a nuestro continente, pero hay aún mayor necesidad de prudencia en tales casos, al tratarse de Estados americanos, que cuando se trata de países europeos".

Refiriéndose a las consideraciones que las naciones deben guardarse mutuamente, agrega:

"Vistas a la luz de este principio, las varias naciones de la tierra constituyen una República federal. Cuando una de éstas deposita su voto en favor de la admisión de un nuevo miembro en aquella República, debería obrar bajo un profundo sentido de deber moral, guiándose por consideraciones tan puras, desinteresadas y elevadas, como lo es el interés general de la sociedad y el perfeccionamiento de la naturaleza humana".

Nada parece que pueda agregarse a la bondad de estas nobles y humanitarias doctrinas escritas por el grande hombre que, por desgracia para su país y para Colombia, ya no existe.

Si la soberanía de una nación la constituye especialmente la facultad de gobernarse a sí misma; si es atributo de la soberanía el derecho a manejar los propios intereses; si sobre tal derecho descansa la firmeza y seguridad en las relaciones internacionales, el respeto a la soberanía debe ser más atendido por quien se halla obligado, como lo están los Estados Unidos, no solamente por preceptos internacionales, más también por un tratado público en vigencia, del cual han derivado indiscutible ventajas. La parte

pertinente del artículo 35 del Tratado vigente entre los Estados Unidos y Colombia dice así:

“Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos 4, 5 y 6 de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizan de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio”.

Puede decirse que el poder de los Estados Unidos no tiene por el momento límites, no solamente por virtud de sus leyes y por los recursos de todo género de que disponen, sino también por el respeto que inspira al mundo su grandeza. Pero esta circunstancia debería tenerse en cuenta para proceder en justicia con un país débil que, al estipular que se garantizaría “la perfecta neutralidad y propiedad del Istmo”, no pudo suponer que a las palabras “neutralidad” y “propiedad” pudiera darse otro alcance que el técnico que tienen. Si en virtud de un golpe de cuartel, los revolucionarios han arrebatado a Colombia la propiedad del Istmo, parece natural que los Estados Unidos, en virtud de aquella estipulación, devuelvan la propiedad a su legítimo dueño. No parece correcto dar a la palabra “neutralidad” el alcance de que por su aplicación se dejara libre la acción de los revolucionarios, entre otras razones porque la estipulación contenida en el artículo 35 copiado no exceptuó ningún caso, ni previó, como lo podía prever, que los Estados Unidos impidieran a Colombia el desembarco de sus fuerzas en territorio panameño en caso de secesión.

Si Colombia no tuviera los medios de fuerzas suficientes para obligar a Panamá a mantenerse en la unidad nacional, sin duda que habría solicitado la mediación de algún país amigo, para llegar

a una inteligencia con el Gobierno de facto que allí se ha establecido.

Pero como para que hubiera podido someterlo por la fuerza habría sido preciso que el Gobierno de V. E. permaneciera neutral en la contienda, por no haberlo sido violó, él mismo, “los derechos de soberanía y propiedad que Colombia tiene y posee sobre dicho territorio”, no cumpliendo, en consecuencia la obligación que contrajo de garantizarlo conforme a la parte copiada del artículo 35 del Tratado; siendo de observar que los Estados Unidos continúan derivando las ventajas que les otorgó el mismo Tratado mientras que nosotros perdemos las que dimos por obtener tales garantías.

El verdadero carácter del nuevo Estado de Panamá se revela por la circunstancia de que existe por un golpe de cuartel llevado a cabo por la seducción de tropas valerosas, sin duda, pero que no se batieron con nadie, ni asaltaron ninguna trinchera, ni rindieron fortaleza alguna, limitando su esfuerzo a reducir a prisión a las autoridades constituidas.

Conservando nuestra integridad nacional, con algunos años de paz, nosotros podemos recobrar las fuerzas que hemos perdido en desgraciadas guerras intestinas, aspirando a ocupar, por la capacidad moral y física de nuestra raza, puesto distinguido en el Continente americano. Pero si por impedir el Gobierno de los Estados Unidos la acción militar de Colombia para someter a los sublevados a la obediencia legal, se hiciera en cierto modo aliado de los revolucionarios panameños, sería responsable el mismo Gobierno de todo nuevo movimiento de secesión que pueda ocurrir, como lo sería también, ante la historia a lo menos, de la anarquía, del libertinaje y de la descomposición que una nueva desmembración podría acarrear. ¡Triste suerte la de mi país, condenado unas veces a sufrir el azote de sus propias revoluciones y otras a contemplar los ataques inesperados de un Estado poderoso, pero amigo suyo, que por primera vez rompe sus veneradas y seculares tradiciones de respeto por el derecho,

especialmente por el derecho de los débiles, para entregarnos despiadadamente a los azares de la fortuna!

“Habrá una paz perfecta, firme e inviolable, dice el artículo 10. del citado Tratado, y amistad sincera entre la República de los Estados Unidos de América y la República de la Nueva Granada (hoy Colombia), en toda la extensión de sus posesiones y territorios y entre los ciudadanos, respectivamente, sin distinción de personas ni lugares”. Si el Gobierno de los Estados Unidos repele por la fuerza la acción de nuestros ejércitos en Panamá ¿no es palmaria la violación de este artículo, puesto que se rompe la paz en una de las posesiones territoriales de Colombia?

Los revolucionarios panameños, aconsejados por especuladores de distintos países que habían asumido la dirección de los negocios, no consultaron la opinión de los habitantes de su propio territorio, como que hay buenas razones para creer que existen en él miles de personas de ideas de orden y de respeto a la autoridad, que han condenado el movimiento separatista, con ánimo resuelto, en los términos más enérgicos y duros.

Colombia, en su derecho interno, jamás ha reconocido el principio de secesión, entre otras razones, porque las obligaciones contraídas con naciones extranjeras por tratados, o con particulares por contratos, reposan sobre la masa de bienes que tenía el Estado en el momento en que la autoridad común las contrajo.

Si el pueblo de Panamá, animado por los sentimientos nobles que impulsan a los hombres de acción a buscar más pronto y rápido progreso, hubiera proclamado su independencia y, sin auxilio de extraño, victorioso en los combates que librara contra los ejércitos de la Metrópoli, hubiera organizado Gobierno, dictado leyes, probado al mundo que podría gobernarse por sí mismo, y responder de su conducta ante las otras naciones, sin duda que se habría llecho acreedor a ser reconocido por todas las potencias.

Pero no mediando ninguna de aquellas circunstancias, y juzgando por las prácticas a que en casos semejantes ha ajustado su conducta el Gobierno americano, está autorizada la creencia

que el reconocimiento que ha hecho no habría tenido lugar probablemente si en Panamá no existiera la mejor ruta para el Canal istmico.

En aquel caso Colombia no habría tenido derecho para quejarse de la falta de cumplimiento del Tratado existente, ni habría esquivado medio alguno legítimo para procurar un arreglo que disolviera los vínculos civiles que la ligan a aquellas empresas arraigadas en el territorio panameño, en virtud de contratos celebrados en uso de perfecto derecho.

Pero Panamá se ha independizado, ha organizado Gobierno, ha conseguido que algunas potencias reconozcan antes del tiempo acostumbrado su soberanía, ha usurpado derechos que no le corresponden en ningún caso y ha puesto en el olvido las deudas que pesan sobre Colombia, contraídas muchas veces, porque el Gobierno de los Estados Unidos lo ha querido; porque con su fuerza incontrastable ha impedido el desembarco de las tropas de Colombia destinadas a restablecer el orden, después de haberse agotado por nosotros todos los medios posibles de inteligencia amistosa; porque el mismo Gobierno, desde antes de que se supiera en Bogotá el movimiento separatista, tenía sus poderosos barcos de guerra en la boca de nuestros puertos, impidiendo la salida de nuestros Batallones; porque sin recordar los antecedentes establecidos por sus hombres de Estado que han tratado de este asunto, no ha respetado nuestros derechos en aquel pedazo de tierra que Colombia considera como legado divino, para el uso inocente de la familia americana; y en fin, porque el Gobierno de los Estados Unidos, invocando y poniendo en práctica el derecho del más fuerte, nos ha quitado por conquista incruenta, pero siempre por conquista, la parte mas importante del territorio nacional.

Toda nación es responsable de su conducta a las otras, de donde nace que todas tengan entre sí derechos y obligaciones. Pero esos derechos y obligaciones están limitados por el de propiedad. El dueño de un predio no puede oponerse a que pase

por él, verbigracia, un ferrocarril que la sociedad necesita; pero sí puede exigir que se le indemnice el daño que se le hace. De la misma manera un Estbado no debe ciertamente impedir que pase por su territorio un canal que el adelanto de los tiempos y las necesidades de la humanidad hacen necesario; pero sí tienen derecho a imponer condiciones que salven su soberanía y a exigir indemnización por el uso de él. Las razones que se fundan en las necesidades de la humanidad, son indudablemente muy poderosas, pero no prueban ni convencen de que se le puede quitar a su legítimo dueño una gran parte de su territorio, para complacerla. Podría decirseme que las exageradas exigencias, o las dificultades que intencionalmente se susciten, equivalen a la negativa.

Pero éste no es el caso nuestro. Colombia ha celebrado, con varios países, diversos tratados y contratos para la apertura del Canal de Panamá, y si no se han llevado a cabo, como sucedió con el celebrado con los Estados Unidos en 1870, y con la Compañía francesa más luego, no fue por culpa suya.

Nuestras exigencias no han sido exageradas, puesto que las condiciones del celebrado con el Representante americano eran más ventajosas que las estipuladas con el Representante francés, y las contenidas en la Convención Hay-Herran, mucho más desventajosas que las ajustadas con la Compañía francesa. El que los Estados Unidos nos exijan, para llevarlo a cabo, una parte de nuestra soberanía que conforme a nuestras leyes no podemos concederle legalmente, mientras no se reforme la Constitución, porque se harían responsables, ante el Poder Judicial, los Poderes que lo hicieran, no quiere decir que nos hayamos opuesto ni nos oponamos a la realización de la empresa más grande en su clase que han visto y verán los siglos pasados y futuros.

Las guerras civiles son una calamidad de la cual ninguna nación ha podido librarse jamás. Siendo esto así, hacerle cargos al Gobierno que las sufre, porque no puede impedir las, o porque acude a remediarlas cuando el peligro amenaza, parece injusticia notoria, porque aceptado el principio de la intervención extranjera

en las contiendas civiles, raras serían las que no se convirtieran a la larga en guerras internacionales. Dejar de tratar o comerciar con un Estado por temor a sus guerras civiles, antójase que equivaldría a no “Construir barcos por temor a los naufragios, ni edificar casas por temor a los incendios”. Ni se comprende cuál sería la potencia que asumiera el doloroso encargo de poner en paz a las demás, ni bajo qué condiciones lo haría, pues el quitarles pedazos de su territorio sería pena muy superior a la falta.

En este inesperado cuanto terrible trance de la vida de mi país, Colombia abraza las más halagueñas esperanzas en los sentimientos de justicia que animan al Gobierno de V. E., y espera sin desconfianza que el mismo Gobierno que tantas veces ha sorprendido al mundo por su sabiduría, sabrá en esta ocasión admirarlo con su ejemplo.

De cualquier modo que sea, Colombia cumple con el deber que le impone el Tratado de 1846, en la parte citada del artículo 35, que dice:

“Ninguna de las partes contratantes ordenará o autorizará actos algunos de represalia, ni declarará la guerra contra la otra, por queja de injurias o perjuicios, hasta que la parte que se considere ofendida haya previamente presentado a la otra una exposición de dichos perjuicios o injurias, apoyada con pruebas competentes, exigiendo justicia y satisfacción y esto haya sido negado con violación de las leyes y del Derecho Internacional”.

Puesto que el Tratado citado es la ley que rige entre los dos países, y ya que la debilidad del mío y la ruina en que ha quedado después de tres años de guerra civil, que apenas acaba de terminar y en la cual ha perdido por millares sus mejores hijos y ha agotado todos sus recursos, lo colocan en la dolorosa situación de pedir justicia al Gobierno de V. E., propongo a él que las reclamaciones que hago en la presente nota por violación de dicho Tratado y todas las demás que tuviere que hacer en relación con los acontecimientos de Panamá, sean sometidas al Tribunal de Arbitramento de La Haya.

Con sentimientos de la más distinguida consideración y alto aprecio, tengo el honor de suscribirme de V. E. muy atento y seguro servidor

(fdo.) **RAFAEL REYES**