

Los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos



*B*iblioteca de la *N*acionalidad
AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ







Los Tratados entre Panamá
y los Estados Unidos



Bajo criterio editorial
se respeta la ortografía de los textos
que presentan arcaísmos
propios de su Edición Príncipe.

Por la naturaleza de este proyecto editorial,
algunos textos se presentan
sin ilustraciones y fotografías
que estaban presentes en el original.

•••••

Los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos



Biblioteca de la Nacionalidad

AUTORIDAD
DEL CANAL DE PANAMÁ
PANAMÁ 1999



Editor

Autoridad del Canal de Panamá

Coordinación técnica de la edición

Lorena Roquebert V.

Asesoría editorial

*Natalia Ruiz Pino
Juan Torres Mantilla*

Diseño gráfico y diagramación

Pablo Menacho

Impresión y encuadernación

Cargraphics s. a.

341.37

T691

Los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos. — Panamá: Autoridad del Canal, 1999.
v8. 250 p.; 24 cm.— (Colección Biblioteca de la Nacionalidad)

ISBN 9962-607-06-X

1. PANAMÁ—TRATADOS 2. CANAL DE PANAMA—
TRATADOS I. Título.

La presente edición se publica con autorización de los propietarios de los derechos de autor.

Copyright © 1999 Autoridad del Canal de Panamá.

Reservados todos los derechos.

Prohibida la reproducción total o parcial de este libro, por cualquier medio, sin permiso escrito del editor.

Printed in Colombia - Impreso en Colombia

La fotografía impresa en las guardas de este volumen muestra una vista de la cámara Este de las esclusas de Gatún, durante su construcción en enero de 1912.



**BIBLIOTECA
DE LA NACIONALIDAD**
Edición conmemorativa
de la transferencia del Canal a Panamá
1999

BIBLIOTECA DE LA NACIONALIDAD

A esta pequeña parte de la población del planeta a la que nos ha tocado habitar, por más de veinte generaciones, este estrecho geográfico del continente americano llamado Panamá, nos ha correspondido, igualmente, por designio de la historia, cumplir un verdadero ciclo heroico que culmina el 31 de diciembre de 1999 con la reversión del canal de Panamá al pleno ejercicio de la voluntad soberana de la nación panameña.

Un ciclo incorporado firmemente al tejido de nuestra ya consolidada cultura nacional y a la multiplicidad de matices que conforman el alma y la conciencia de patria que nos inspiran como pueblo. Un arco en el tiempo, pleno de valerosos ejemplos de trabajo, lucha y sacrificio, que tiene sus inicios en el transcurso del período constitutivo de nuestro perfil colectivo, hasta culminar, 500 años después, con el logro no sólo de la autonomía que caracteriza a las naciones libres y soberanas, sino de una clara conciencia, como panameños, de que somos y seremos por siempre, dueños de nuestro propio destino.

La *Biblioteca de la Nacionalidad* constituye, más que un esfuerzo editorial, un acto de reconocimiento nacional y de merecida distinción a todos aquellos que le han dado renombre a Panamá a través de su producción intelectual, de su aporte cultural o de su ejercicio académico, destacándose en cada volumen, además, una muestra de nuestra rica, valiosa y extensa galería de artes plásticas.

Quisiéramos que esta obra cultural cimentara un gesto permanente de reconocimiento a todos los valores panameños, en todos los ámbitos del quehacer nacional, para que los jóvenes que hoy se forman arraiguen aún más el sentido de orgullo por lo nuestro.

Sobre todo este año, el más significativo de nuestra historia, debemos dedicarnos a honrar y enaltecer a los panameños que ayudaron, con su vida y con su ejemplo, a formar nuestra nacionalidad. Ese ha sido, fundamentalmente, el espíritu y el sentido con el que se edita la presente colección.

Ernesto Pérez Balladares
Presidente de la
República de Panamá



Presentación

SOBERANÍA Y JURISDICCIÓN EN LOS TRATADOS ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

ROLANDO E. HERNÁNDEZ S.

La evolución contractual de Panamá, en el marco de la Historia de las Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, desde el siglo XIX hasta el presente, resulta materia ineludible para todo aquel que pretenda aproximarse al conocimiento del desarrollo nacional panameño, del cual son parte insoslayable las mencionadas relaciones y, dentro de estas, los distintos tratados que existieron ya fuera entre Colombia-Estados Unidos, Panamá-Estados Unidos, Panamá-Colombia e inclusive, entre Estados Unidos y otros países en relación al tránsito transítmico.

Para los Estados Unidos —también para Inglaterra—, desde el Congreso Anfictiónico de 1826, el principio de la nación más favorecida y la libertad de comercio y la navegación, era el aspecto fundamental dentro del marco de las relaciones comerciales con Hispanoamérica, Colombia y Panamá. En este sentido ya observamos intentos canaleros en el Coronel William Duane de Filadelfia (1822-23); el Capitán Charles Stuart Cochrane de la Marina Británica; y en 1825, del comerciante jamaiquino Welwood Hislop (Canal o Ferrocarril Transítmico). El mismo General Francisco de Paula Santander, ante los intentos canaleros británicos por Centroamérica, intenta crear una compañía de accionistas, con el apoyo de Bolívar,

IX

para construir una vía interoceánica por el Istmo, calculándose la misma en diez millones de dólares.

Entre 1827-1829, el Capitán John Augustus Lloyd, de la Armada Británica y el Capitán Mauricio Falmarc, sueco al servicio de Colombia, solicitan, obtienen e investigan la ruta transístmica por el Istmo. Posteriormente, en 1833, la Nueva Granada intenta obtener el apoyo financiero de Europa y Estados Unidos para construir una vía transístmica. Al año siguiente, 1834, con el apoyo del Congreso, el gobierno colombiano intenta suscribir un acuerdo con individuos o compañías privadas para construir una carretera, un ferrocarril o un canal por Panamá, más una serie de privilegios adicionales a los mismos. Éste es el origen de la Concesión dada el 29 de mayo de 1835, al barón Charles de Thierry, para construir la vía canalera utilizando el Río Chagres, el Río Grande y la Bahía de Limón, para barcos de calado inferior a los 10 pies, y cobrando un impuesto de tonelaje cercano a los 100 reales por mercaderías y de 32 reales por pasajeros, a cambio del 1% de los ingresos para el gobierno colombiano. Interesante la prohibición del uso canalero para los buques y ciudadanos de cualquier país en guerra con la Nueva Granada.

La anterior concesión fracasó y la misma, pasó a la firma francesa *Salomón Et Compagnie*. En esta coyuntura, el interés norteamericano por la vía se acrecienta. El presidente de Estados Unidos, Andrew Jackson, envía al Coronel Charles Biddle para investigar el estado de los proyectos canaleros en Centroamérica y Panamá y el 3 de marzo de 1835, el Senado de ese país asume una resolución que permitía la apertura de negociaciones canaleras por la misma área mencionada. Biddle pensó en una ruta mixta, fluvial-ferrocarril, entre la boca del Chagres —Cruces— Panamá, asociándose a panameños miembros de la Sociedad Amigos del País y el 22 de junio de 1836, obtuvo una concesión de 45 años, una vez que expirara la concesión del barón de Thierry, el 29 de mayo de 1837. Por no seguir las instrucciones del gobierno americano, la concesión Biddle fracasa.

Así, el 30 de marzo de 1838, se otorga concesión a *Augustin Salomón Et Compagnie* para construir exclusivamente una ca-

retera, un ferrocarril o un canal por el Istmo. Dicha concesión, de 60 años para construir un canal, y 45 para una carretera o ferrocarril, fue rescindida en 1843 por el Congreso de Colombia.

En septiembre de 1843, el Ministro de Relaciones Exteriores de Francia, Francois Guirot, envía al ingeniero Napoleón Garella para estudiar la ruta transístmica, recomendando éste una ruta entre Bahía de Limón y Panamá, mediante túnel para barcos de 5.30 metros y una excavación de 23 pies a un costo de 26 millones de dólares. Pero la inactividad del gobierno de Francia llevó a los asociados de Salomón a renunciar a la concesión. Sin embargo, en 1845, los mismos organizan la *Panama Company* obteniendo, a través de su abogado Mateo Klein, la concesión para construir y funcionar un ferrocarril por Panamá, un contrato de 1847 y plazo de 6 a 8 años para terminar el ferrocarril y concesión total de 99 años. La situación política francesa impidió el pago de los 500 mil francos de garantía y, por ende, fracasó dicha concesión.

Otros intentos fueron los del ingeniero de minas británico Evan Hopkins que estudia entre Veraguas y Darién, recomendando el Istmo de San Blas para la construcción canalera. En 1848, el marqués Claude Drigon de Magny, recomienda al Papa Pío IX, la construcción de sendos canales por Suez y Panamá, junto a la colonización de sus respectivas tierras adyacentes.

Para mediados de los años cuarenta del siglo XIX, el expansionismo territorial de Estados Unidos amerita una vía transístmica. En efecto, en diciembre de 1846, Colombia y Estados Unidos, firman el Tratado Bidlack-Mallarino, reflejo del interés de ese país en el Istmo de Panamá. Los intereses norteamericanos y colombianos prevalecen sobre los istmeños. Según el Artículo 35, los norteamericanos obtienen el derecho a libre tránsito, la garantía de la neutralidad del Istmo de Panamá y el derecho a realizar cualquier vía transístmica por el Istmo. A partir de entonces, en lo que atañe al siglo XIX, los Estados Unidos intervienen siete veces a pedido de las autoridades colombianas y otro tanto por *motu proprio* y a solicitud de los panameños, también.

Este convenio es el inicio de las relaciones contractuales entre Panamá y los Estados Unidos.

La fiebre del oro en California trae aparejada la firma del Convenio Stephens-Paredes, el 15 de abril de 1850, para la construcción del Ferrocarril. Desde el 28 de diciembre de 1848, Colombia había dado concesión para la construcción de un ferrocarril a los norteamericanos William Henry Aspinwall, Henry Chauncey (ambos directores de la *Pacific Mail Steamship Company*) y John Lloyd Stephens (abogado). Ahora, con el convenio firmado, se daban un privilegio de 49 años a la compañía, redimible por la parte colombiana a los 20 años (5 millones), a más de 20 años (4 1/2 millones).

La Panama Railroad Company obtuvo terrenos para la construcción de la vía ferroviaria y los puertos marítimos necesarios, así como también las tierras baldías en la Isla Manzanillo para la construcción de Colón.

Además, la compañía tenía derecho a 150.000 fanegadas de tierras baldías en las provincias de Panamá, Veraguas u otra de la Nueva Granada, a perpetuidad, a cambio del 3% de los beneficios netos de la empresa.

Por otro lado, la compañía otorgó el contrato de construcción de la vía a los ingenieros John Cresson Trantwine y George Muirson Totten, por el término de 6 años. En enero de 1855, se concluyó la construcción del ferrocarril.

Con todo, el equilibrio entre Estados Unidos y la Gran Bretaña se hacía necesario. Por tal razón, en 1850, esos países firman el Tratado Clayton-Bulwer, mediante el cual, deciden compartir equitativamente los costos y responsabilidades para construir el canal por Centroamérica o Panamá. En dicho acuerdo, ambos países se comprometen a no ejercer ningún predominio exclusivo sobre el canal que se construyera; asimismo, ellos convenían en no construir ni mantener fortificaciones (sitios de defensa), ni a colonizar Nicaragua, Costa Rica, ni ejercer ningún dominio sobre ninguna otra parte de la América Central; igualmente, se comprometían a proteger al Canal una vez construido,

contra toda interrupción, embargo o confiscación injusta; también, garantizaban la neutralidad del canal, para que estuviera siempre libre, abierto y seguro al capital invertido en él. El interés mundial se observaba claramente en el artículo VI, que llamaba a los demás Estados del mundo a suscribirse con las dos naciones signatarias del pacto, acuerdos semejantes.

La construcción del Canal de Suez y el Ferrocarril Transístmico en los Estados Unidos, ambos en 1869, produce una crisis en el Istmo de Panamá. Dicha situación se venía dando desde la finalización del ferrocarril panameño en 1855, cuando el incidente de la Tajada de Sandía, trajo como consecuencia la firma del Convenio Herrán-Cass, de septiembre de 1857, donde los norteamericanos pretendieron que Panamá y Colón fueran municipalidades autónomas bajo su protección, aparte de quedarse con las islas de la Bahía de Panamá para estaciones carboneras. Con todo, en el pacto mencionado, la Nueva Granada aceptó su "culpa" por la Tajada de Sandía y accedió a pagar 412,000 dólares como indemnización por los incidentes.

Ahora bien, el interés por el canal tiene otra perspectiva en 1869, ya que los Estados Unidos recién salía de la Guerra Civil (1861-1865) o iniciaba un enorme desarrollo en los marcos del capitalismo. Así, el 14 de enero de 1869, se firma en Bogotá el Tratado Sullivan-Samper-Cuenca, mediante el cual se estipulaba que los Estados Unidos asumirían los costos de construcción de un canal en territorio cedido por Colombia, obtenían una zona de 10 millas de terrenos baldíos a cada lado de la ruta; tendrían mil hombres armados durante el proceso de construcción; y, los norteamericanos, tendrían los derechos de inspección, posesión y dirección de la obra. Las tarifas serían iguales para Colombia y Estados Unidos, en todo momento, recibiendo los primeros un porcentaje derivado de los ingresos de la vía (entre un 10%-25%). Los colombianos mantenían la soberanía y jurisdicción, dando a Estados Unidos el goce pacífico de la ley.

En este tratado se permitía el paso de armamentos de Estados Unidos en tiempo de paz y algún grado de ingerencia en la protec-

ción de la vía, mas no unilateralmente. La concesión era por 100 años y los Estados Unidos podían traspasar la misma a un individuo o compañía particular. La concesión terminaba si no se comenzaba a estudiar en 3 años o no se construía el canal a los 15 años. Además, ambas naciones buscarían la garantía de la neutralidad de la vía y la soberanía colombiana, por parte de las demás naciones del mundo. El senado Colombiano puso objeciones jurídicas, económicas y políticas, condicionando cualquier otro pacto.

El 26 de enero de 1870, Justo Arosemena y Jacobo Sánchez, firmaron con el Ministro de Estados Unidos en Bogotá, Stephen A. Hurlbut, el Tratado Arosemena-Sánchez-Hurlbut. Allí se daban amplias facilidades a Estados Unidos y se establecía una alianza militar con Estados Unidos. Ellos podían estudiar la factibilidad de un canal y notificar a Colombia el escogimiento de la ruta; obtendrían 200 mil hectáreas de tierras baldías, Colombia no daría concesiones para construir la vía a otras naciones y no permitiría la construcción de otra vía por el Istmo, Estados Unidos tendría algunas prerrogativas en materia de defensa asumiendo los gastos respectivos; y, el uso del canal sería para todas las naciones. En razón de la aprobación condicionada del Senado colombiano, los Estados Unidos negaron su ratificación.

Todo lo anterior, precipitó la firma del Contrato Salgar -Wyse, el 4 de marzo de 1878, mediante el cual la Sociedad Civil o Sindicato Turr obtuvo el privilegio exclusivo por 99 años para construir un canal a través del Istmo, debiendo depositar a cambio, en un banco de Londres y a favor de Colombia, 750,000 francos antes de 1882. Se debía organizar una Comisión Internacional y una Compañía Universal del Canal Interoceánico para la construcción de la vía; se daba un plazo de 12 años para continuar el canal, prorrogable por 6 años más; se concedían 500 mil hectáreas a la compañía; se neutralizaban las puertas terminales y el canal, y el canal revertiría a Colombia en 99 años.

El fracaso del Canal francés obliga a la concertación de una prórroga del contrato Salgar-Wyse, y, en diciembre de 1890, se

firma la Convención Roldán-Wyse, que prorrogaba por 10 años la fecha de terminación del canal mediante la organización de una nueva compañía que comenzaría operaciones, a más tardar, el 28 de febrero de 1893; la misma se prorrogó hasta el 11 de octubre de 1894 y, el 23 de abril de 1900, la prórroga se extendió nuevamente. *La Compagnie Nouvelle de Canal Interoceanique*, se organizó el 20 de octubre de 1894, pero resultó obvio que no concluiría los trabajos en los plazos estipulados.

A finales del siglo XIX, los Estados Unidos eran ya una potencia imperialista en camino a superar el predominio inglés. En efecto, el primer tratado Hay-Pauncefote no contó con el aval del congreso de Estados Unidos al no permitir la fortificación y defensa del canal a los norteamericanos. Ello conlleva que, el 18 de noviembre de 1901, Gran Bretaña y Estados Unidos firmen el segundo y definitivo Tratado Hay-Pauncefote.

El mencionado tratado, que reemplaza el Clayton-Bulwer de 1850, conviene que sólo Estados Unidos puede construir un canal por el Istmo Centroamericano: adopta los principios de neutralidad de la convención de Constantinopla de 1888, en cuanto a la libre navegación; y permite la fortificación y protección del mismo por parte de E.U.

Así, en 1892, el Congreso de Estados Unidos aprobó la Ley Spooner, que permitía la compra por 40 millones de dólares de las posesiones de la compañía francesa; la adquisición del dominio perfecto de una faja de territorio colombiano para construir un canal; y utilizar la ruta francesa. Quedaba abierta la posibilidad de construir un canal por Nicaragua de no prosperar las negociaciones con Colombia. Además, autorizada esta ley la construcción de puertos terminales; daba garantía para el uso del canal a Colombia, Nicaragua y Costa Rica; y, favorecía la creación de la "Comisión del Canal Istmico".

Esta ley sirvió de marco al Tratado Herrán-Hay de 1902. Dicho Tratado mantenía la soberanía colombiana y daba concesiones administrativas a los Estados Unidos para asuntos sanita-

rios y de policía; se arrendaba a Estados Unidos una franja de 6 millas de ancho, a través del Istmo, por cien años; se obligaba a los Estados Unidos al pago inicial de 10 millones de dólares a Colombia y una anualidad de 250 mil dólares. El 17 de enero de 1903, el congreso de Estados Unidos lo ratifica sin enmiendas, mas no así el Congreso colombiano que la rechaza.

Las condiciones para la independencia inmediata, ya presentes en el Convenio de Wisconsin (su preámbulo) y el Memorándum, Moore, se expresan en el Tratado Hay-Bunau Varilla de 18 de noviembre de 1903. Aquí, Estados Unidos garantiza la independencia del Istmo; obtienen derechos "como si fueran soberanos"; adquieren el derecho de intervención y la perpetuidad; asumen el uso de tierras adicionales a discreción propia; reciben el monopolio de la ruta y, en fin, derechos jurisdiccionales de protección y defensa.

Los resultados son obvios: el 6 de diciembre de 1904, el Convenio Taft resulta de las migajas norteamericanas a los comerciantes panameños; pero, ya en junio de ese año se había convenido un acuerdo monetario y, la delimitación provisional de la Zona del Canal. El ejército panameño es eliminado en 1916 y, el 6 de abril de 1914, ya Colombia y Estados Unidos, a espaldas de los panameños, habían firmado el Tratado Urrutia-Thompson, concediendo a Colombia ventaja en la ruta canalera en materia de gravámenes e impuestos; se les pagaban 25 millones de dólares a los colombianos. Este tratado está relacionado con los tratados tripartitos Cortés-Root de 1909.

Como resultado de la abrogación del Convenio Taft, el 28 de julio de 1926, Panamá y Estados Unidos firman el Tratado Kellogg-Alfaro. En él se establece que Estados Unidos informará a Panamá en caso de necesitar nuevas tierras, se concedía a perpetuidad, a los Estados Unidos, una parte de la Isla de Manzanillo; se afectaba a Panamá en el uso de caminos y puentes; el uso libre y gratuito de los caminos panameños por parte de Estados Unidos; la sanidad de Panamá y Colón quedaba en

manos norteamericanas; se ponía en entredicho la soberanía panameña sobre su espacio aéreo y las comunicaciones; el artículo XI establecía la alianza militar. Todo ello a cambio de algunas ventajas fiscales. El pueblo panameño rechazó el Tratado de 1926, en medio de la intervención yanqui en la Guerra de Coto, las luchas inquilinarias y el movimiento de la República de Tule.

No será sino hasta el 2 de marzo de 1936, cuando luego de 110 sesiones de trabajo, se firma el Tratado Arias-Roosevelt. Este pacto elimina la garantía de la independencia por parte de Estados Unidos; también elimina el derecho de interacción; finaliza con las especificaciones territoriales permanentes, se "aumenta" la anualidad a 430.000 dólares; se limitan las ventas de los comisariatos y la presencia de personas en la Zona del Canal; se acordaron mismas relativas a aduanas de migración y también el contrabando; se permitiría a los comerciantes panameños la venta a los buques en tránsito por el canal; se daría facilidades a Panamá en el uso de los puertos terminales; se concedieron mutuas concesiones en materia de comunicaciones; pero mantenía acuerdos lesivos para Panamá en materia militar.

La segunda Guerra Mundial concretó lo pactado en 1936. Los Estados Unidos exigieron al gobierno de Arnulfo Arias el artillamiento de las naves de la Marina Mercante Panameña y el establecimiento de Sitios de Defensa en Panamá. Ante las actitudes aletargatorias de Arias, los norteamericanos promovieron su derrocamiento en octubre de 1941. Posteriormente, el 18 de mayo de 1942, el gobierno de Ricardo Adolfo de La Guardia, a través de su ministro de Relaciones Exteriores, Octavio Fábrega, suscribió un convenio sobre Arrendamiento de Sitios de Defensa, cuyos 14 artículos llevaron a la constitución de más de 130 Sitios de Defensa en suelo panameño durante la guerra. La soberanía quedaría en manos panameñas, mas no así la jurisdicción que reposaría en los Estados Unidos a cambio de dar a Panamá "ventaja económica" y medidas anticntrabando.

El interés norteamericano, en el marco de la Guerra Fría, de permanecer en Panamá, llevó a la firma del Convenio Filos-Hines de 10 de diciembre de 1947, el cual daba jurisdicción a Estados Unidos sobre las bases militares acordadas, en detrimento de la soberanía panameña. Todo lo anterior motivó el rechazo del convenio por el pueblo panameño mediante participación masiva de profesionales, estudiantes, trabajadores, intelectuales y políticos honestos.

El paso siguiente de los grupos dominantes panameños fue la firma del Tratado Remón-Eisenhower de 1955. Aquí se lograron ventajas económicas fiscales; se aumentó la anualidad a 1,930.00 dólares; los comisariatos y establecimientos comerciales dejarían de abastecer a las naves que cruzaran el canal; se prohibiría la manufactura de algunos productos (leche, helados, etc.), los productos para la reventa se traerían de Panamá; se renunció al monopolio norteamericano de las vías transístmicas a través de Panamá; el pago del impuesto sobre la renta de los panameños residentes en la Zona del Canal; se devolvieron algunos edificios y terrenos en Panamá, Colón y Taboga; las tierras de Paitilla pasarían a manos panameñas. Pero no se eliminaron las causas de conflicto: el problema de la soberanía y jurisdicción permaneció intacto.

Durante los sucesos del 9 de enero de 1964, preparados por los acontecimientos de 1958 y 1959, se exigió suprimir dichas causas de conflicto, prioritariamente. Por ello, pasando por los acuerdos Chiari-Johnson y Robles-Johnson de 1964, los panameños rechazan los Tratados de 1967, Robles-Johnson, los 3 en 1, por "perpetuar" la perpetuidad; mantener las bases militares; violar la soberanía panameña y los derechos relativos a la neutralidad. O sea, mantener las causas de conflicto que durante más de 100 años habían herido el corazón de los panameños.

En perspectiva, los Tratados Torrijos-Carter de 8 de septiembre de 1977, culminan hoy una etapa en cuanto a las causas de conflicto, que debemos y tenemos que superar: El Tratado de

TEXTOS RECOPIADOS POR LA REVISTA LOTERÍA

Neutralidad permanente y funcionamiento del Canal, la "espada del Pentágono", aún existe. Sólo la unidad nacional podrá quebrarla.

XIX



Tratado Mallarino-Bidlack

1846, diciembre 12

Entre la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, celebrado en Bogotá el 12 de Diciembre de 1846, y Canjeado en Washington el 10 de junio de 1848, sobre garantía, neutralidad y libre tráfico por el Istmo de Panamá.

La República de la Nueva Granada en la América del Sur, y los Estados Unidos de Norte América, deseando hacer firme y duradera la amistad y buena inteligencia que felizmente existen entre ambas naciones, han resuelto fijar de una manera clara, distinta y positiva, las reglas que en lo futuro han de observarse religiosamente entre una y otra, por medio de un Tratado o Convención general de paz y amistad, comercio y navegación.

Para este apetecible objeto, el Presidente de la República de la Nueva Granada ha conferido poderes a Manuel María Mallarino, Secretario del Despacho de Relaciones Exteriores, y el Presidente de los Estados Unidos de América ha conferido semejantes e iguales poderes a Benjamín A. Bidlack, ciudadano de dichos Estados y su Encargado de Negocios en Bogotá, los cuales después de haber canjeado dichos plenos poderes en debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

(Los artículos del I al XXXIV se refieren a la paz, la armonía y la amistad que deben existir entre ambas naciones; a las garantías para el libre ejercicio del comercio, tanto marítimo como terrestre, de los países; a la protección que deben darse a los respectivos ciudadanos, etc., etc.).

Artículo XXXV. La República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, deseando hacer tan duraderas cuanto

sea posible las relaciones que han de establecer entre las dos partes en virtud del presente tratado, han declarado solemnemente y convienen en los puntos siguientes:

1°—Para mejor inteligencia de los artículos precedentes, han estipulado y estipulan las altas partes contratantes: que los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos disfrutarán en los puertos de la Nueva Granada, incluso los de la parte del territorio granadino generalmente denominado Istmo de Panamá, desde su arranque en el extremo del sur hasta la frontera de Costa Rica, todos las franquicias, privilegios e inmunidades, en lo relativo a comercio y navegación, de que ahora gocen y en lo sucesivo gozaren los ciudadanos granadinos, sus buques y mercancías; y que esta igualdad de favores se hará extensiva a los pasajeros, correspondencia y mercancías de los Estados Unidos que transiten al través de dicho territorio de un mar a otro. El Gobierno de la Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito al través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan o en lo sucesivo puedan abrirse, estarán franco y expedito para los ciudadanos y el Gobierno de los Estados Unidos, y para el transporte de cualesquiera artículos, de productos, manufacturas o mercancías de lícito comercio, pertenecientes a los ciudadanos de los Estados Unidos que pasen en cualquiera dirección de un mar al otro, con el objeto de exportarse a cualquier otro país extranjero, no estarán sujetos a derecho alguno de importación; y si lo hubieren pagado, deberá reembolsarse al verificarse la exportación; y que los ciudadanos de los Estados Unidos, al pasar así por el dicho Istmo, no estarán sujetos a otros derechos, peajes o impuestos de cualquiera clase, sino aquellos a que estuvieren sujetos los ciudadanos naturales, Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos IV, V y VI de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente esti-

pulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpida 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.

2°—El presente Tratado permanecerá en plena fuerza y vigor por el término de veinte años, contados desde el día del canje de las ratificaciones; y desde el mismo día cesará de tener efecto el Tratado concluido entre Colombia y los Estados Unidos el 3 de Octubre de 1824, no obstante lo dispuesto en el primer punto de su artículo 31.

3°—Sin embargo de lo antedicho, si doce meses antes de expirar el término de veinte años estipulados arriba, ninguna de las partes contratantes notificare a la otra su intención de reformar alguno o todos los artículos de este Tratado, continuará siendo obligatorio dicha Tratado para ambas partes más allá de los citados veinte años hasta doce meses después de que una de las partes notifique su intención de proceder a la reforma.

4°—Si alguno o algunos de los ciudadanos de una u otra parte infringieren alguno de los artículos contenidos en el presente Tratado, dichos ciudadanos serán por ello personalmente responsables, y no se interrumpirá, en su consecuencia la armonía y buena correspondencia entre las dos naciones, comprometiéndose cada una a no proteger de modo alguno al ofensor, ni a sancionar semejante violación.

5°—Si desgraciadamente algunos de los artículos contenidos en el presente Tratado fueren en alguna otra manera violados o infringidos, se estipula expresamente: que ninguna de las dos 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.

6°—Cualquiera ventaja especial y señalada que la una o la otra potencia reporte de las estipulaciones anteriores, es y debe entenderse siempre en virtud y como compensación de las obligaciones que acaban de contraer y quedan especificadas en el número primero de este artículo.

Artículo XXXVI. El presente Tratado de paz, amistad, comercio y navegación será aprobado y ratificado por el Presidente de la República de la Nueva Granada con acuerdo y consentimiento del Congreso de la misma; y por el Presidente de los Estados Unidos de América, con acuerdo y consentimiento del Senado de los mismos; y las ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington dentro de dieciocho meses contados desde el día de la firma, o antes, si fuere posible.

En fe de lo cual, nosotros, los Plenipotenciarios de la Nueva Granada y de los Estados Unidos de América, hemos firmado y sellado las presentes en la ciudad de Bogotá, el día 12 de Diciembre en el año de Nuestro Señor 1846.

(L.S.) *M. M. Mallarino.*
(L.S.) *B. A. Bidlack.*

ARTÍCULO ADICIONAL

La República de Nueva Granada y de los Estados Unidos tendrán y admitirán como buques nacionales de una u otra todos aquellos que están provistos de una patente del respectivo Gobierno, expedida conforme a las leyes del país.

El presente artículo adicional tendrá la misma fuerza y validez que si se hubiera insertado, palabra por palabra, en el Tratado firmado hoy; será ratificado, y las ratificaciones serán canjeadas en el mismo tiempo.

En testimonio de lo cual los respectivos plenipotenciarios lo han firmado y sellado con sus sellos.

(L.S.) *M. M. Mallarino.*

(L.S.) *B. A. Bidlack.*

ACTA DE CANJE

De las ratificaciones del Tratado general de paz, amistad, navegación y comercio entre la República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América.

Los infrascritos, habiéndose reunido con el objeto de canjear las ratificaciones del Tratado general de paz, amistad, navegación y comercio entre la República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, y el artículo adicional unido a él, firmados en Bogotá el día doce de Diciembre de mil ochocientos cuarenta y seis, y habiendo sido cuidadosamente leídos y examinados dichos instrumentos, se verificó el canje el día de hoy, en la forma acostumbrada.

En fe de lo cual firmaron la presente Acta de canje y pusieron en ella sus sellos, en la ciudad de Washington, el día diez de Junio de mil ochocientos cuarenta y ocho.

(L.S.) *P. A. Herrán.*

(L.S.) *James Buchanan.*

PROTOCOLO ANEXO

Al Tratado de 1846 relativo a la interpretación del artículo XXXV.

En una conferencia celebrada en el Despacho de lo Interior y Relaciones Exteriores en Bogotá, hoy día veintidós de Febrero de mil ochocientos sesenta y nueve, entre el Secretario del Ramo, Pablo Arosemena, y el honorable Señor Ernesto Dichman, Ministro Residente de los Estados Unidos de América en Bogotá, facultados ambos ampliamente por sus respectivos gobier-

nos, a fin de examinar las diferencias que han surgido entre ellos en orden a derecho de tránsito que tenga el Gobierno de los Estados Unidos de América por el Istmo de Panamá, y con el objeto de llegar a un acuerdo común que allane dichas diferencias definitivamente, se convino en lo siguiente:

1°—Como lo reconoció explícitamente el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia en nota dirigida por el Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores al Gobierno del Estado de Panamá en 15 de Mayo de 1865, bajo el número 77, “conforme al artículo 35 del Tratado con los Estados Unidos de América, de 12 de Diciembre de 1846, el Gobierno de Colombia garantiza el derecho de vía o tránsito por el Istmo, no sólo a los ciudadanos de los Estados Unidos, sino a su Gobierno, y por consiguiente las tropas de la Unión Americana, así como los presos bajo su jurisdicción federal pueden pasar como servicio ordinario de su administración, derecho que se declara ser compensación de la garantía de la soberanía y propiedad del Istmo, a que su mismo Gobierno está obligado”.

2°—Cuando se trate de transportar por el Istmo de Panamá criminales cuya extradición hayan obtenido los Estados Unidos de América, de otro Gobierno, se presentarán por el Agente Consular de aquel país, a los del Gobierno de la Unión en el Estado de Panamá, los documentos que hayan servido de fundamento a la extradición.

Cuando se trate de exportar criminales procedentes del territorio de los Estados Unidos, no será necesaria esta formalidad.

3°—La custodia de los criminales cuyo transporte por el Istmo de Panamá solicite el Gobierno de los Estados Unidos de América del de los Estados Unidos de Colombia, se hará por la fuerza armada de la Nación o el Estado, gratuitamente.

4°—Se dará cuenta a la Honorable Cámara del Senado, de Plenipotenciarios de este arreglo.

En fe de lo cual firmamos y sellamos dos ejemplares de este Protocolo, en Bogotá, el veintidós de Febrero de mil ochocientos sesenta y nueve.

(L.S.) *Pablo Arosemena.*

(L.S.) *Ernesto Dichman.*

Ministro de los Estados Unidos de América.

SEGUNDO PROTOCOLO

En relación con el artículo XXXV del Tratado de 1846.

En una conferencia celebrada en el despacho de lo Interior y Relaciones Exteriores, en Bogotá, hoy 23 de Octubre de 1869, entre, el Secretario del Ramo, Luis Carlos Rico, y el honorable Señor Ernesto Dichman, Ministro Residente de los Estados Unidos de América, facultados ambos ampliamente por sus respectivos Gobiernos, a fin de examinar las indicaciones hechas por el de los Estados Unidos de América y comunicadas a su Legación en esta capital, respecto a la enmienda del artículo tercero del Protocolo suscrito el 22 de Febrero del presente año, en orden al derecho de tránsito que tenga el Gobierno americano por el Istmo de Panamá, se convino modificar dicho artículo tercero en los siguientes términos:

“3º—La custodia de los presos, cuyo transporte por el Istmo de Panamá solicita el Gobierno de los Estados Unidos de América del de los Estados Unidos de Colombia, se hará por un Oficial civil de los Estados Unidos de América, acompañado de un Oficial civil colombiano, el cual pedirá a la autoridad respectiva, en caso necesario, el auxilio de la fuerza nacional o del Estado, para asegurar la debida detención y el transporte del preso”.

En fe de lo cual firman y sellan dos ejemplares de este Protocolo en Bogotá, veintitrés de Octubre de mil ochocientos sesenta y nueve.

(L.S.) *Luis Carlos Rico.*

(L.S.) *Ernesto Dichman.*

LOS TRATADOS ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

BIBLIOGRAFÍA:

- CARLOS PORTOCARRERO M.: “Tratados y convenios de Colombia 1829-1944”. Bogotá, 1946, pgs. 90-91.
- ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: “Panamá y los Estados Unidos”. Panamá, 1953, pgs. III-VI.
- DIÓGENES A. AROSEMENA G.: “Historia documental del Canal de Panamá”. Panamá, 1962, pgs. 3538.

Tratado Clayton-Bulwer

1850, abril 19

Entre los Estados Unidos de América y Su Majestad Británica, sobre construcción y protección del Canal Interoceánico.

Deseosos los Estados Unidos de América y Su Majestad Británica de consolidar las relaciones de amistad que tan felizmente existen entre ellos, por una Convención que exponga y determine sus miras e intenciones respecto de cualquier medio de comunicación por un Canal para buques que se construya, entre los océanos Atlántico y Pacífico, por la vía del río San Juan de Nicaragua y los lagos de Nicaragua o Managua, cualquiera de ellos o ambos, a algún puerto o paraje en el Pacífico, el Presidente de los Estados Unidos ha conferido plenos poderes a John M. Clayton, Secretario de Estado de los Estados Unidos, y Su Majestad Británica al Honorable Sir Henry Lytton Bulwer, miembro del Honorable Consejo de Su Majestad, Caballero Comendador de la Orden muy Honorable del Baño, y Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Su Majestad Británica a los Estados Unidos para los fines susodichos; y dichos Plenipotenciarios, después de canjeadas sus plenos poderes, que hallaron en debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

ARTÍCULO I

Los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña declaran por el presente que ni el uno ni el otro obtendrá ni sostendrá jamás para sí mismo ningún predominio exclusivo sobre

dicho Canal, y convienen en que ni el uno ni el otro construirá ni mantendrá jamás fortificaciones que lo dominen, o que estén en sus inmediaciones, ni tampoco ocupará ni fortificará, ni colonizará a Nicaragua, Costa Rica, o la Costa de Mosquitos, ni asumirá ni ejercerá ningún dominio sobre esos países, ni sobre ninguna otra parte de la América Central; tampoco se valdrá ninguno de los dos de ninguna protección que preste o prestase, ni de ninguna alianza que tenga o tuviere cualquiera de los dos con algún Estado o pueblo, para los fines de construir o mantener tales fortificaciones, o de ocupar, fortificar o colonizar a Nicaragua, Costa Rica, la Costa de Mosquitos o cualquiera parte de la América Central, o de asumir o ejercer dominio sobre esas regiones, y los Estados Unidos y la Gran Bretaña no aprovecharán ningún valimiento, ni se valdrán de ninguna alianza, relación o influencia que tengan para con algún Estado o gobierno por cuyo territorio pase dicho Canal, con el fin de adquirir o tener, directa o indirectamente, para los ciudadanos o súbditos del uno, derechos o ventajas respecto del comercio o navegación por dicho Canal que no se ofrezcan bajo las mismas condiciones a los ciudadanos o súbditos del otro.

ARTÍCULO II

Los buques de los Estados Unidos o la Gran Bretaña que transiten por dicho Canal, estarán exentos, en caso de guerra entre las partes contratantes, de bloqueo, detención o captura por cualquiera de los beligerantes, y esta disposición regirá hasta aquella distancia de las bocas del Canal que más tarde se juzgue conveniente determinar.

ARTÍCULO III

A fin de lograr la construcción del Canal, las partes contratantes convienen en que, si se emprendiere esa obra bajo condi-

ciones aparentes y equitativas, por personas que tengan autorización del Gobierno, o de los Gobiernos locales por cuyo territorio pase el Canal, los individuos empleados en su construcción y sus propiedades destinadas o por destinar a ese fin, serán protegidos, desde el principio hasta la conclusión de la obra, por los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, contra toda detención injusta, confiscación, embargo o violencia de cualquier naturaleza que fuere.

ARTÍCULO IV

Las partes contratantes se valdrán de cualquier influencia que ejerzan respectivamente sobre cualquier Estado o Gobierno que posee o reclame jurisdicción o derecho sobre el territorio que atraviese el Canal, o que está inmediato a las aguas aplicables a él, a fin de inducirles a facilitar la construcción de la obra por todos los medios que estén a su alcance; y además, los Estados Unidos y la Gran Bretaña convienen en interponer sus buenos oficios cuando y como más convenga, a fin de conseguir el establecimiento de dos puertos libres, uno a cada boca del Canal.

ARTÍCULO V

Las partes contratantes convienen, además, en que, concluido el Canal, lo protegerán contra toda interrupción, embargo o confiscación injusta, y en que garantizarán su neutralidad, para que esté para siempre abierto y libre, y seguro el capital invertido en él.

Sin embargo, los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, al acordar su protección a la construcción de dicho Canal, y garantizar su neutralidad después de concluído, declaran que esta protección y garantía se conceden condicionalmente y que pueden ser retiradas por ambos Gobiernos o por cualquiera de ellos, si ambos o uno juzgare que las personas o compañías

empresarias o directoras adoptan o establecen reglamentos respecto del tráfico, que estén en pugna con el espíritu y la intención de esta Convención, sea haciendo discriminaciones indebidas a favor del comercio de una de las partes contratantes con perjuicio de la otra, o sea imponiendo exacciones opresivas o derechos exorbitantes sobre pasajeros, buques, efectos, artefactos, mercancías u otros artículos.

Sin embargo, ninguna de las partes retirará la protección y garantía susodicha, sin notificación dada a la otra con seis meses de anticipación.

ARTÍCULO VI

Las partes contratantes se comprometen a invitar a los demás Estados, con quienes una o ambas tengan relaciones de amistad, para que celebren con ellas convenios semejantes a éste, a fin de que todos los demás Estados tengan participación en la honra y conveniencia de cooperar a un trabajo de tan general interés e importancia como el Canal de que se trata. Y las partes contratantes convienen asimismo en entenderse con aquellos Estados de la América Central, con quienes juzguen conveniente hacerlo, con el fin de llevar más eficazmente a buen término el grandioso proyecto a que se refiere esta Convención; a saber, el de construir, mantener y proteger dicho Canal como una vía de comunicación para buques entre los dos océanos, en beneficio de la humanidad, y con condiciones iguales para todos.

Las partes contratantes convienen asimismo en que cada una interpondrá sus buenos oficios cuando sea requerida por la otra, para ayudarla y cooperar con ella a la negociación de los tratados antes mencionados y si surgiere alguna diferencia en cuanto al derecho o propiedad sobre el territorio a través del cual debe pasar el Canal, entre los Estados de la América Central, y si tal diferencia impidiere o dificultare de alguna manera la construcción de dicho Canal, el Gobierno de los Estados Unidos y el

de la Gran Bretaña interpondrán sus buenos oficios para poner término a tal diferencia del modo más adecuado para promover los intereses de dicho Canal y vigorizar los lazos de amistad y alianza que unen a las partes contratantes.

ARTÍCULO VII

Siendo de desear que se comience cuanto antes la construcción de dicho Canal, el Gobierno de los Estados Unidos y el de la Gran Bretaña convienen en apoyar y alentar a la persona o compañía que primero ofrezca comenzar, y demuestre tener el capital necesario y el consentimiento de las autoridades locales, y ofrezca proceder sobre principios que estén en armonía con el espíritu e intención de este Convenio, y si alguna persona o compañía hubiere ya celebrado un contrato para la construcción de un Canal como el que se especifica en este convenio con algún Estado por cuyo territorio pase dicho Canal, contrato cuyas estipulaciones no sean justamente objetables por ninguna de las partes que celebren este Convenio; y si tal persona o compañía hubiere hecho preparativos y gastado tiempo, dinero y trabajo en fe de dicho contrato, se conviene por el presente que tal persona o compañía tendrá antelación sobre cualquiera otra persona, personas o compañía en el derecho a la protección de los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, y se concederá un año desde la notificación de esta Convención para que dicha persona o compañía concluya sus arreglos preliminares, y presente pruebas de estar suscrito el capital suficiente para llevar a cabo la obra de que se trata; y es entendido que si a la expiración del plazo antedicho tal persona o compañía no hubiere principiado ni llevado adelante la empresa, los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña quedarán con libertad de dar su protección a otra persona o compañía que está en aptitud de comenzar y llevar adelante la construcción de dicho Canal.

ARTÍCULO VIII

Como los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, al celebrar este Convenio, desean, no solamente atender al logro de un objeto particular, sino también establecer un principio general, convienen por el presente en extender su protección, por estipulaciones de tratados, a cualesquiera otras comunicaciones practicables, sean por canal o por ferrocarril, al través de los istmos que unen la América del Norte a la del Sur, y especialmente a las comunicaciones interoceánicas que sean practicables, ya por la vía de Tehuantepec o por la de Panamá. Sin embargo, al conceder su protección común a los canales y ferrocarriles mencionados en este artículo, es siempre entendido por los Estados Unidos y la Gran Bretaña que los que construyan o posean tales canales o ferrocarriles, no impondrán otros gravámenes y condiciones de tráfico que los que aprueben como justos y equitativos los Gobiernos antedichos; y que dichos canales y ferrocarriles, abiertos a los ciudadanos de los Estados Unidos y a los súbditos de la Gran Bretaña con iguales condiciones, lo estarán también con las mismas condiciones a los ciudadanos o súbditos de cualquier Estado que tenga voluntad de dar a tales vías de comunicación una protección tal como la que los Estados Unidos y la Gran Bretaña se comprometen a darles.

ARTÍCULO IX

Las ratificaciones de esta Convención serán canjeadas en Washington dentro de seis meses, contados desde hoy, o antes si fuere posible.

En fe de lo cual, nosotros los respectivos Plenipotenciarios, hemos firmado esta Convención, y la hemos sellado con nuestros sellos.

Hecho en Washington, hoy día 19 de abril, año del Señor 1850.

TEXTOS RECOPIADOS POR LA REVISTA LOTERÍA

(L.S.) *John M. Clayton.*
(L.S.) *Henry Lytton Bulwer.*
(Canjeado en Washington, el 11 de Junio de 1850).

BIBLIOGRAFÍA:

- ANTONIO JOSE URIBE: “Anales diplomáticos y consulares de Colombia”. – Bogotá, 1900, Tomo I, Documento 1.
ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: “Panamá y los Estados Unidos”. – Panamá, 1953. pgs. VII.-X.
DIOGENES A. AROSEMENA G: “Historia documental del Canal de Panamá”. – Panamá, 1962, pgs. 39-46.



Contrato Salgar-Wyse

1878, marzo 20

(Sobre excavación por los franceses del Canal de Panamá)

LEY 28 de 1878

(por la cual se aprueba el contrato para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano).

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia,

Visto el contrato que a la letra dice así:

“CONTRATO”

para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano.

Eustorgio Salgar, Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Colombia, debidamente autorizado, por una parte, y por otra, Luciano N. B. Wyse, jefe de la Comisión científica exploradora del Istmo en 1876, 1877 y 1878, miembro y Delegado del Comité de Dirección de la Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico, presidida por el General Ethienne Turr, según el poder extendido en París del 27 al 29 de Octubre de 1877, que ha exhibido en debida forma, han celebrado el siguiente Contrato:

Artículo 1º—El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede al señor Luciano N. B. Wyse, que lo acepta en nombre de la Sociedad del Canal Interoceánico, representada por su Comité de Dirección, el privilegio exclusivo para la ejecución a través de su territorio y para la explotación del Canal marítimo entre los océanos Atlántico y Pacífico. Dicho Canal podrá ser (construir) sin estipulaciones restrictivas de ninguna clase.

Esta concesión se hace bajo las condiciones siguientes:

1°—La duración del privilegio será de noventa y nueve años, a contar del día en que el canal sea abierto en todo o en parte al servicio público, o cuando los concesionarios o sus representantes comiencen a percibir los derechos de tránsito y de navegación.

2°—Desde la aprobación por el Congreso colombiano del presente contrato para la apertura del canal interoceánico, el Gobierno de la República no podrá conceder a ninguna compañía o individuo, bajo cualquier título que sea, el derecho de construir otro canal que ponga en comunicación los dos océanos al través del territorio colombiano, ni construirlo por sí mismo. Si los concesionarios quieren construir una vía férrea como auxiliar del canal, el Gobierno (salvo los derechos existentes), no podrá conceder a ninguna compañía o individuo el derecho de establecer otra vía férrea interoceánica ni hacerla por sí durante el tiempo concedido para construir el canal y para usarlo;

3°—Los estudios definitivos del terreno y el trazado de la línea del canal se harán a costa de los concesionarios por una Comisión internacional de individuos e ingenieros competentes, de la cual harán parte dos ingenieros colombianos. La Comisión deberá determinar el trazo general del Canal e informar al Gobierno colombiano, directamente, a sus agentes diplomáticos en los Estados Unidos de América o en Europa, de los resultados obtenidos, a lo más tarde en el año de 1881, salvo el caso de fuerza mayor, debidamente comprobada, que lo impida. El informe en referencia comprenderá el duplicado de los trabajos científicos ejecutados y el presupuesto de la obra proyectada;

4°—Los concesionarios tendrán entonces el plazo de dos años para constituir una Compañía anónima universal que se encargue de la empresa y de la construcción del Canal. El término comenzará a contarse desde el fin del plazo mencionado en el párrafo precedente;

5°—El Canal deberá estar terminado y puesto al servicio público dentro de los doce años siguientes, a partir de la fecha de la

formación de la Compañía anónima universal que se organice para construirlo; pero queda autorizado el Poder Ejecutivo para otorgar una prórroga máxima de otros seis años, en caso de fuerza mayor, independiente de la voluntad de la Compañía, y si después de la construcción de más de la tercera parte del canal, ella reconoce la imposibilidad de completar la obra en los susodichos doce años;

6° –El Canal tendrá la longitud, la profundidad y todas las condiciones exigibles para que los buques de vela y de vapor que tengan hasta 140 metros de largo, 16 metros de ancho en el *máximo* y 8 metros de calado en el agua, puedan transitar con sus mástiles superiores bajados;

7° –Se ceden gratuitamente a los concesionarios las tierras baldías necesarias para el trazado del Canal, las escalas, las estaciones, embarcaderos, almacenes y, en general, para todas las necesidades de la construcción del Canal y del servicio del mismo, así como para la vía férrea, si les conviene construirla. Estas tierras volverán al dominio de la República con el Canal y la vía férrea, al terminar el privilegio;

8° –Se concede igualmente, para el servicio del canal, una faja de tierra de doscientos metros de anchura sobre cada uno de sus costados y sobre toda la extensión que recorra, cualquiera que sea; pero los propietarios de las riberas tendrán derecho a un acceso fácil al canal y a sus puertos, lo mismo que al uso de las vías que los concesionarios puedan establecer allí, y esto sin pagar ningún derecho a la Compañía;

9° –Si los terrenos por donde debe trazarse el canal o construirse la vía férrea, son en todo o en parte de propiedad particular, los concesionarios tendrán el derecho de que la expropiación se haga por el Gobierno, previas todas las formalidades legales del caso. Es de cargo de la Compañía la indemnización que haya de hacerse a los propietarios, la cual se basará sobre el valor actual de los terrenos. Los concesionarios gozarán en este caso y en el de ocupación temporal de las propiedades privadas, de to-

das las facultades y privilegios que por la legislación vigente corresponden a la Nación.

10°—Los concesionarios podrán establecer a su costo y explotar las líneas telegráficas que juzguen útiles como auxiliares a la ejecución y administración del Canal.

Artículo 2°—Dentro del término de doce meses contados desde la fecha en la cual la Comisión internacional haya presentado los resultados definitivos de los estudios, los concesionarios depositarán en el banco o bancos de Londres que designe el Poder Ejecutivo nacional, la suma de setecientos cincuenta mil francos como fianza para la ejecución de la obra. El recibo que los mencionados bancos den, hará fe de la ejecución del susodicho compromiso. El depósito se hará en títulos de la deuda exterior colombiana, al precio de la bolsa o mercado, el día de la entrega. Queda entendido que si los concesionarios llegan a perder ese depósito, en virtud de lo dispuesto en el punto 2° del *Artículo 22°* del presente Contrato, vendrá la referida suma, con sus intereses, a ser íntegramente de propiedad del Gobierno colombiano. Concluido el canal, la cantidad depositada como fianza quedará a beneficio del Tesoro para indemnizar al Gobierno nacional de los gastos que haya hecho o haga en la construcción de edificios para el servicio de las oficinas públicas.

Artículo 3°—Si el trazo del Canal por construir de un océano a otro, pasa al Oeste y al Norte de la línea derecha ideal que junta al Cabo de Tiburón a la Punta Garachiné, los concesionarios deberán entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá o pagarle una indemnización que se establecerá en los términos previstos por la Ley 46 de 16 de Agosto de 1867, “que aprueba el Contrato celebrado en 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá”.

En caso de que la Comisión Internacional escoja al Atrato u otro curso, de agua ya navegable por una de las entradas del Ca-

nal, la boca canalizada será considerada como una de las partes de la obra principal y mantenida en el mismo estado que ella. La navegación fluvial en la parte del río, en tanto que no tenga por objeto el uso del canal, estará abierta al comercio y libre de todo impuesto.

Artículo 4°—Además de las tierras concedidas por los párrafos 7 y 8 del *Artículo 1°*, se adjudicarán gratuitamente a los concesionarios, y a su elección, quinientas mil hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener. Esta adjudicación será hecha directamente por el Poder Ejecutivo nacional. Las tierras baldías situadas sobre las costas marítimas, a orillas del canal o de los ríos, se dividirán tanto cuanto sea posible en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, formando, si el terreno lo permite, superficies de mil a dos mil hectáreas. La medida catastral se hará a costa de los concesionarios y con intervención de comisionados del Gobierno. Las tierras baldías así concedidas, con las minas que contengan, serán adjudicadas a los concesionarios tan pronto como ellos las pidan después del depósito de la fianza.

En una zona de dos miriámetros a cada lado del canal, y durante cinco años contados desde que se terminen los trabajos, el Gobierno no podrá conceder otras tierras más allá de los dichos lotes, hasta que la Compañía haya pedido la totalidad de las que se le otorgan a título gratuito.

Artículo 5°—El Gobierno de la República declara neutrales para todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del canal y las aguas de éste, de uno y otro mar, y en consecuencia, en caso de guerra entre otras naciones o entre algunas de éstas y Colombia, el tránsito por el canal no se interrumpirá por tal motivo; y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos y transitar por el canal, sin ser molestados ni detenidos. En general, cualquier buque podrá transitar libremente sin ninguna distinción, exclusión o preferencia de personas o nacionalidades, mediante el pago de

los derechos y la observancia de los reglamentos, establecidos por la Compañía concesionaria para el uso de dicho canal y sus dependencias. Exceptuándose las tropas extranjeras, que no podrán pasar sin permiso del Congreso.

Artículo 6°—La entrada del Canal queda rigurosamente prohibida a los buques de guerra de las naciones que estén en guerra con otro u otras, y cuyo destino manifiesto sea el de ir a tomar parte en las hostilidades.

Artículo 7°—Los concesionarios tendrán derecho, durante todo el tiempo de la posesión del privilegio, a servirse de los puertos situados en las dos extremidades del Canal, así como de los intermediarios para el anclaje, la reparación de los navíos, el embarque, el depósito, el trasbordo y el desembarque de las mercancías. Los puertos del canal serán francos y libres para el comercio de todas las naciones, y no se podrá cobrar ningún derecho de importación, excepto sobre las mercancías destinadas a ser introducidas para el consumo del resto de la República. Los dichos puertos estarán en consecuencia abiertos para la importación desde el principio de los trabajos, y se establecerán en ellos las Aduanas y el Resguardo que el Gobierno juzgue conveniente para cobrar los derechos de introducción de los objetos destinados a otros puertos de la República, y para velar porque no se haga contrabando.

Artículo 8°—El Poder Ejecutivo dictará los reglamentos convenientes en guarda de sus intereses fiscales, para impedir el contrabando, y podrá destinar, por su cuenta, el número de hombres que crea necesarios para la prestación de este servicio.

De los empleados indispensables para ello, diez serán pagados por la Compañía, y sus sueldos no excederán a los que disfruten los de la misma categoría en la Aduana de Barranquilla. Cuando sea necesario, la Compañía transportará gratuitamente por el canal o el camino de hierro auxiliar, los hombres destinados al servicio de la Unión y a la policía, con el objeto de atender a la seguridad exterior o a la conservación del orden público. Si la Compañía no tuviere buques o remolcadores, pagará el pa-

saje de estos hombres al través del Istmo. Será igualmente de cargo de la Compañía el pago de los gastos que ocasione la mantención de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico.

Artículo 9º—Los concesionarios tendrán derecho de introducir libremente, sin pagar derecho alguno de importación, ni otro de cualquiera clase que sea, todos los instrumentos, máquinas, herramientas, útiles, materiales, víveres y vestidos para los trabajadores, de que tengan necesidad durante todo el tiempo que se les concede para la construcción y el uso del canal. Los buques conductores de cargas destinadas a esta empresa, podrán entrar libremente por cualquiera de los puntos que den un acceso fácil a la línea del canal.

Artículo 10º—No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, del Estado ni de ninguna otra clase sobre el canal, los buques que por él transiten, los remolcadores y buques al servicio de los concesionarios, sus almacenes, talleres, fábricas de cualquiera naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras o efectos de cualquier especie que le pertenezcan y que se necesitan para el servicio del canal y sus dependencias durante el tiempo concedido para su construcción y explotación. Los concesionarios tendrán además el derecho de tomar en las tierras baldías los materiales de toda especie que necesiten, sin pagar ninguna indemnización.

Artículo 11º—Los pasajeros, la plata, los metales preciosos, las mercancías, los objetos y efectos de toda clase que se transporten por el canal, estarán exentos también de todo derecho nacional, municipal, de tránsito y otros. La misma exención se extiende a todos los objetos y mercancías que se queden en depósito, según las condiciones que se estipulen con la Compañía, en los puertos, almacenes y escalas que les pertenezcan para el comercio interior y exterior.

Artículo 12º—Los buques que quieran transitar por el canal, deberán presentar en el puerto de la extremidad donde lleguen su

patente respectiva de navegación y los otros papeles del mar prescritos por las leyes y los tratados públicos para que un buque pueda navegar, libremente. Los buques que no tengan dichos papeles o que rehusen presentarlos, podrán ser detenidos y se procederá contra ellos conforme a las leyes.

Artículo 13°—El Gobierno permite la inmigración y el libre acceso a los terrenos y talleres de los concesionarios, de todos los empleados y obreros, cualquiera que sea su nacionalidad, contratados para la obra o que vengan a ocuparse en los trabajos del canal, con la condición de que estos empleados u obreros se sometan a las leyes vigentes y a los reglamentos establecidos por la Compañía. El Gobierno les asegura apoyo y protección, y el goce de sus derechos y garantía, conforme a la Constitución y leyes nacionales durante el tiempo que permanezcan en el territorio colombiano.

Artículo 14°—Para indemnizar a los concesionarios de los gastos de construcción, de mantención y explotación que están a su cargo, tendrán ellos, durante todo el tiempo del privilegio, el derecho exclusivo de percibir por el pasaje en el canal y los puertos dependientes de él los derechos de faro, anclaje, tránsito, navegación, reparación, pilotaje, remolque; halaje, depósito y estación, según las tarifas que ellos establezcan y que podrán modificar en toda época, bajo las siguientes expresas condiciones:

1°—Percibirán estos derechos sin ninguna excepción ni favor sobre todos los buques en condiciones idénticas;

2°—Las tarifas se publicarán cuatro meses antes de que se pongan en vigor, en el *Diario Oficial* del Gobierno, así como en las capitales y principales puertos de comercio de los países interesados;

3°—El derecho principal de navegación que se cobre no excederá la cifra de diez francos por cada metro cúbico resultante de la multiplicación de las dimensiones principales de la parte sumergida del buque transitante (longitud, anchura y calado);

4°—Las dimensiones principales del buque transitante, es decir: la longitud y la anchura máxima exteriores en la flotación, así como el más grande calado de agua, serán las dimensiones métricas inscritas sobre los permisos oficiales de navegación, salvo las modificaciones sobrevenidas en el curso del viaje. Los Capitanes de los buques y los agentes de la Compañía podrán exigir una nueva medida, cuya operación se ejecutará a expensas del que la solicite;

5°—La misma medida, es decir, el número de metros cúbicos contenidos en el paralelepípedo que circunscribe la parte sumergida del buque, servirá de base para la determinación de los otros derechos accesorios.

6°—El derecho especial de navegación se reducirá en proporción al excedente, cuando los beneficios netos derivados de él pasaren del doce por ciento del capital comprometido en la empresa;

Artículo 15°—Como una compensación de los derechos y exenciones que otorga a los concesionarios por este Contrato, tendrá el Gobierno de la República derecho a una participación igual al cinco por ciento del producto bruto de lo que se recaude por la empresa en virtud de las tarifas que se fijen por la Compañía.

Artículo 16°—Los concesionarios están autorizados para hacer pagar anticipadamente los derechos de cualquiera naturaleza que establezcan. Las nueve décimas partes de estos derechos serán exigibles en oro, y sólo la décima parte restante podrá ser pagada en monedas de plata de veinticinco gramos, a la ley de novecientos milésimos de fino.

Artículo 17°—Los buques que cometan infracciones contra los reglamentos establecidos por la Compañía, quedarán sujetos al pago de la multa que ella fije en sus estatutos y de la cual se darán noticias al público en las mismas épocas en que se publique la tarifa. Si rehusan pagar dicha multa o dar las garantías suficientes, podrán ser detenidos y se procederá contra ellos

conforme a las leyes. Igual procedimiento se observará por los daños que hayan ocasionado.

Artículo 18°—Si se juzga económicamente posible la apertura de un canal, quedan autorizados los concesionarios, bajo la inmediata protección del Gobierno colombiano, para formar, en el tiempo convenido, una Compañía anónima universal que se encargue de la ejecución de la obra, tomando para ello todas las disposiciones financieras transitorias que sean convenientes. Teniendo esta empresa un carácter esencialmente internacional y económico, queda entendido que será extraña en absoluto a toda ingerencia política.

La Compañía tomará el nombre de *Compañía Universal del Canal Interoceánico*; su residencia se fijará en Bogotá, Nueva York, Londres o París, a elección de los concesionarios; se podrán establecer sucursales donde sea necesario: sus contratos, acciones, obligaciones y todos los títulos que le correspondan no podrán ser jamás gravados por el Gobierno colombiano con ningún derecho de registro, de emisión, de timbre ni otro análogo, sobre la venta, transmisión de las acciones y obligaciones, así como sobre los intereses producidos por estos valores.

Artículo 19°—La Compañía queda autorizada para reservar hasta el diez por ciento de las acciones que emita para formar un fondo de acciones beneficiarias en favor de los fundadores y auxiliares de la empresa. De los productos de la empresa, la Compañía tomará en primer lugar lo necesario para cubrir todos los gastos de conservación, explotación y administración, y la cuota que corresponde al Gobierno, así como todas las sumas necesarias para asegurar los intereses y la amortización de las obligaciones, y, si hay lugar, a los intereses fijos de las acciones; lo que reste formará el beneficio neto, sobre el cual un ochenta por ciento a lo menos, será dividido entre los accionistas.

Artículo 20°—El Gobierno colombiano podrá nombrar un Delegado especial en el Consejo de Administración de la Com-

pañía concesionaria, siempre que lo juzgue útil. Este Delegado gozará de las ventajas que se concedan a los otros administradores por los estatutos de la Compañía.

Los concesionarios se obligan a nombrar en Bogotá, cerca del Gobierno nacional, un Agente debidamente autorizado para resolver las dudas y presentar las demandas a que pueda dar lugar este Contrato. Recíprocamente y en el mismo sentido, el Gobierno nombrará un Agente residente en el establecimiento principal de la Compañía, sobre el Canal. En todo caso, las dificultades que se susciten entre las partes contratantes serán sometidas a la decisión de un Tribunal de árbitros compuesto de cuatro individuos, dos de ellos escogidos por el Poder Ejecutivo entre los miembros de la Corte Suprema Federal, y los otros dos nombrados por la Compañía. En caso de empate entre los votos de este Tribunal, los susodichos árbitros nombrarán un quinto. Los fallos que se pronuncien por éste serán definitivos.

Artículo 21º—Los concesionarios o quien en lo futuro les suceda en sus derechos, podrán transmitirlos a otros capitalistas o sociedades financieras, pero les es absolutamente prohibido cederlos ó hipotecarlos por ningún título a ninguna Nación ó Gobierno extranjero.

Artículo 22º—Los concesionarios ó quien los represente perderán los derechos que adquieren, en los casos siguientes:

1º—Si no depositaren en los términos estipulados la cantidad que como fianza debe asegurar la ejecución de la obra;

2º—Si en el primer año de los doce concedidos para la construcción del canal, no se comienzan los trabajos. En este caso la Compañía perderá la suma depositada como garantía, la cual quedará a beneficio de la República;

3º—Si al término del segundo plazo fijado por el parágrafo 5º del *Artículo 1º* el canal no es transitable;

4º—Si faltan a las prescripciones del *Artículo 21º*

5º—Si el servicio del canal se interrumpe por más de seis meses, sin el caso de fuerza mayor.

En los casos 2º, 3º, 4º y 5º corresponde a la Corte Suprema Federal decidir si el privilegio ha caducado ó no.

Artículo 23º—En todos los casos de declaratoria de caducidad, las tierras baldías de que hablan las disposiciones 7º y 8º del *Artículo 1º* y las que no estuvieren enajenadas de las concedidas por el *Artículo 4º*, volverán al dominio de la República, en el estado en que se encuentren y sin indemnización alguna, así como los edificios, materiales, obras y mejoras que en el canal y sus anexidades tuvieren los concesionarios. Estos conservarán únicamente sus capitales, navíos, provisiones y, en general; todos los objetos muebles.

Artículo 24º—Cinco años antes de cumplirse los noventa y nueve años del privilegio, el Poder Ejecutivo nacional nombrará una Comisión con el encargo de examinar el estado del canal y sus anexidades y extender de esto, con conocimiento, de la Compañía ó de sus agentes en el Istmo, un Acta ó diligencia en que se describa, punto por punto, aquel estado y se consignent los reparos que tengan lugar. Esta Acta ó diligencia servirá para establecer en qué estado habrán de ser entregados al Gobierno nacional el canal y sus anexidades el día en que termine el privilegio ahora concedido.

Artículo 25º—La empresa del canal es reputada de utilidad pública.

Artículo 26º—Este Contrato, que viene a sustituir las disposiciones de la Ley 33 de 26 de mayo de 1876, y las cláusulas del Contrato celebrado el 28 de mayo del mismo año, será sometido a la aprobación del Presidente de la Unión y a la definitiva del Congreso nacional para los efectos constitucionales.

En fe de lo cual firman el presente en Bogotá, a 20 de Marzo de 1878.

(fdo.) *Eustorgio Salgar.*

(fdo.) *Lucián N. B. Wyse.*

Bogotá, 23 de Marzo de 1878.

Aprobado.

El Presidente de la Unión.

(fdo.) *Aquileo Parra.*

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores,

(fdo.) *Eustorgio Salgar.*

DECRETA:

Artículo único. Apruébase el Contrato preinserto, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1°—Con la adición del siguiente párrafo: “Queda sin embargo, estipulado y convenido que si antes de la consignación de la fianza determinada en el *Artículo 2°* recibiere el Gobierno colombiano alguna propuesta formal y suficientemente garantizada, a juicio del mismo Gobierno, de construir el canal en menor tiempo y en condiciones más ventajosas para los Estados Unidos de Colombia, dicha propuesta se pondrá en conocimiento de los concesionarios, ó de quienes sus derechos representen, a fin de que se subroguen en ella, en cuyo caso serán preferidos; pero si no aceptaren dicha subrogación, el Gobierno colombiano, en el nuevo Contrato que celebre, exigirá, además de la garantía expresada en el *Artículo 2°* la suma de trescientos mil pesos en indemnización a los concesionarios”.

El Artículo 2° así:

“Artículo 2°—Dentro del término de doce meses contados desde la fecha en que la Comisión internacional haya presentado los resultados definitivos de los estudios, los concesionarios depositarán en el banco ó bancos de Londres que designe el Poder Ejecutivo Nacional, la suma de setecientos cincuenta mil francos en moneda metálica, con exclusión de todo papel moneda, como fianza para la ejecución de la obra. El recibo que los mencionados bancos den hará fe del cumplimiento de dicho depósito. Queda entendido que si los concesionarios llegan a perder ese depósito en virtud de lo dispuesto en los puntos 2° y 3°

del *Artículo 22°* del presente Contrato, vendrá la suma referida, con sus intereses, a ser íntegramente de propiedad del Gobierno colombiano. Concluido el canal, dicha suma sin intereses, los cuales en este caso pertenecen al concesionario, quedará a beneficio del Tesoro para los gastos que haya hecho ó haga en la construcción de edificios para el servicio de las oficinas públicas”.

El Artículo 3° así:

“*Artículo 3°*—Si el trazo del canal por construir de un océano a otro pasa al Oeste y al Norte de la línea derecha ideal que junta el Cabo Tiburón a la Punta Garachiné, los concesionarios deberán entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá ó pagarle una indemnización que se establecerá en los términos previstos por la Ley 46 de 16 de Agosto de 1867 “que aprueba el Contrato celebrado en 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre una construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá”.

“En caso de que la Comisión Internacional escoja el Atrato u otro curso de agua ya navegable para una de las entradas del canal, la entrada y salida por esta boca y la navegación fluvial del río, en tanto que no tenga por objeto atravesar el canal, estará abierta al comercio y libre de todo impuesto”.

El Artículo 4° así:

“*Artículo 1°*—Además de las tierras concedidas por los párrafos 7° y 8° del *Artículo 1°* se adjudicarán a los concesionarios, como auxilio para la ejecución de la obra y no de otro modo, quinientas mil hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener, en los lugares que la Compañía elija. Esta adjudicación será hecha directamente por el Poder Ejecutivo Nacional. Las tierras baldías situadas sobre las costas marítimas, a orillas del canal o de los ríos, se dividirán en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, formando superficie de mil a dos mil hectáreas. La medida catastral se hará a costa de los concesionarios y con intervención de comisionados del Go-

bierno. Las tierras baldías así concedidas, con las minas que contengan, serán adjudicadas a los concesionarios a medida que se ejecuten los trabajos de construcción del canal, y de acuerdo con las reglas que dicte el Poder Ejecutivo.

“En una Zona de dos miriámetros a cada lado del canal, y durante cinco años contados desde que se terminen los trabajos, el Gobierno no podrá conceder otras tierras más allá de los dichos lotes hasta que la Compañía haya pedido la totalidad de las que se le otorgan por este artículo”.

El Artículo 5° así:

“Artículo 5°—El Gobierno de la República declara neutrales, para todo tiempo, los puertos de uno y otro extremo del canal, y las aguas de éste, de uno a otro mar; y en consecuencia, en caso de guerra entre otras naciones, el tránsito del canal no se interrumpirá por tal motivo, y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos, y transitar por el canal, sin ser molestados ni detenidos. En general, cualquier buque podrá transitar libremente sin ninguna distinción, exclusión o preferencia de nacionalidades o personas, mediante el pago de los derechos y la observancia de los reglamentos establecidos por la Compañía concesionaria para el uso de dicho canal y sus dependencias. Exceptúanse las tropas extranjeras que no podrán pasar sin permiso del Congreso, y las naves de las naciones que estando en guerra con los Estados Unidos de Colombia, no hayan adquirido el derecho de transitar por el canal en todo tiempo, por tratados públicos en los cuales se garantice la soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá y el territorio en donde se excave el canal, y se garantice también la inmunidad y neutralidad del mismo canal, sus puertos, bahías y dependencias, y del mar adyacente”.

El Artículo 6° así:

“Artículo 6°—Los Estados Unidos de Colombia se reservan el derecho de pasar por el canal sus buques, tropas y municiones de guerra, en todo tiempo y sin pagar derecho alguno. El paso del

canal queda rigurosamente cerrado a los buques de guerra de las naciones que están en guerra con otra u otras, y que por tratados públicos, ajustados con el Gobierno colombiano, no hayan adquirido el derecho de transitar por el canal en todo tiempo”.

El Artículo 8° así:

“Artículo 8°–El Poder Ejecutivo, en guarda de los intereses fiscales de la República, dictará los reglamentos convenientes para impedir el contrabando, y podrá destinar por cuenta de ella el número de hombres que crea necesario para la prestación de este servicio.

“De los empleados indispensables para ello, diez serán pagados por la Compañía, y sus sueldos no excederán a los que disfruten los de la misma categoría en la Aduana de Barranquilla.

“La Compañía transportará gratuitamente, por el canal o por el camino de hierro auxiliar, los hombres destinados al servicio de la Nación, al servicio del Estado por cuyo territorio pase el canal o el camino, o al servicio de la policía, con el objeto de atender a la seguridad exterior o a la conservación del orden público; y también transportará gratuitamente los equipajes de tales hombres, sus pertrechos, armamentos y vestuario que necesiten para el servicio a que están destinados.

“Será igualmente de cargo de la Compañía la manutención de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico”.

El Artículo 13° así:

“Artículo 13°–El Gobierno permite la inmigración y el libre acceso a los terrenos y talleres de los concesionarios, de todos los empleados y obreros, cualquiera que sea su nacionalidad, contratados para la obra o que vengan a ocuparse en los trabajos del canal, con la condición de que esos empleados u obreros se sometan a las leyes vigentes y a los reglamentos establecidos por la Compañía. El Gobierno les asegura apoyo y protección y el goce de sus derechos y garantías conforme a la Constitución y leyes nacionales, durante el tiempo que permanezcan en el territorio colombiano.

“Los peones, operarios y trabajadores nacionales empleados en la obra del canal, estarán exentos de toda requisición y servicio militar, tanto nacional como de los Estados.

El Artículo 14° así:

“Artículo 14°—Para indemnizar a los concesionarios de los gastos de construcción, de mantención y explotación que están a su cargo, tendrán ellos, durante todo el tiempo del privilegio, el derecho exclusivo de establecer y percibir, por el pasaje en el canal y los puertos dependientes de él, los derechos de fano, anclaje, tránsito, navegación, reparación, pilotaje, remolque, halaje, de depósito y de estación según las tarifas que ellos establezcan, y que podrán modificar en toda época bajo las siguientes expresas condiciones:

“1°—Percibirán estos derechos sin ninguna excepción ni favor sobre todos los buques en condiciones idénticas;

“2°—Las tarifas se publicarán cuatro meses antes de que se pongan en vigor, en el *Diario Oficial* del Gobierno, así como en las capitales y principales puertos de comercio de los países interesados;

“3°—El derecho principal de navegación que se cobre, no excederá la cifra de diez francos por cada metro cúbico resultante de la multiplicación de las dimensiones principales de la parte sumergida del buque transitante (longitud, anchura y calado);

“4°—Las dimensiones principales del buque transitante, es decir, la longitud y la anchura máximas exteriores en la flotación, así como el más grande calado de agua, serán las dimensiones métricas inscritas sobre los permisos oficiales de navegación, salvo las modificaciones sobrevenidas en el curso del viaje. Los Capitanes de los buques y los agentes de la Compañía podrán exigir una nueva medida, cuya operación se ejecutará a expensas del que la solicite; y

“5°—La misma medida, es decir, el número de metros cúbicos contenidos en el paralelepípedo que circunscribe la parte sumergida del buque servirá de base para la determinación de los otros derechos accesorios.

El Artículo 15° así:

“*Artículo 15°*—Como una compensación de los derechos y exenciones que se otorgan a los concesionarios por este Contrato, tendrá el Gobierno de la República derecho a una participación igual al cinco por ciento de todo lo que se recaude por la empresa, en virtud de los derechos que se establezcan de conformidad con el *Artículo 14°* durante los veinticinco primeros años de abierto el canal al servicio público.

“Del vigésimo sexto año en adelante hasta el quincuagésimo inclusive, tendrá derecho a una participación del seis por ciento; del quincuagésimo primero al septuagésimo quinto, siete por ciento, y del septuagésimo sexto hasta la terminación del privilegio, el ocho por ciento. Es entendido que estas cuotas se tomarán, como se ha dicho, del producto bruto de todas las entradas, sin deducción de ninguna clase ni por gastos, ni por intereses de acciones, ni de empréstitos o deudas que graven la empresa. El Gobierno de la República tendrá derecho a nombrar un Comisionado o Agente que intervenga en la recaudación y examine esta cuenta, y la distribución o pago de las cuotas que corresponden al Gobierno se hará por semestres vencidos. El producto del cinco, seis, siete y ocho por ciento se distribuirá así:

“Cuatro quintas partes de él serán para el Gobierno de la República, y la quinta parte restante será para el Gobierno del Estado por cuyo territorio pase el canal.

“La Compañía empresaria garantiza al Gobierno de Colombia que la participación de éste no será menor, en ningún caso, de la suma de doscientos cincuenta mil pesos anuales, que es la misma que él percibe por participación en los productos del Ferrocarril de Panamá; de manera que si en algún año el cinco por ciento de participación no alcanzare a dicha suma, ésta se completará de los fondos comunes de la Compañía”.

El Artículo 20° así:

“*Artículo 20°*—El Gobierno Colombiano podrá nombrar un Delegado especial en el Consejo de Administración de la Com-

pañía concesionaria, siempre que lo juzque útil. Este Delegado gozará de las ventajas que se concedan a los otros administradores por los Estatutos de la Compañía.

“Los concesionarios se obligan a nombrar en la capital de la Unión cerca del Gobierno Nacional, un Agente debidamente autorizado para resolver las dudas y presentar las demandas a que pueda dar lugar este Contrato. Recíprocamente y en el mismo sentido, el Gobierno nombrará un Agente residente en el establecimiento principal de la Compañía, situado en la línea del canal. Y conforme a la Constitución Nacional las dificultades que se susciten entre las partes contratantes serán sometidas a la decisión de la Corte Suprema Federal”.

El Artículo 22° así:

“Artículo 22°—Los concesionarios o quien los represente, perderán los derechos que adquieran, en los casos siguientes:

“1°—Si no depositaren en los términos estipulados la cantidad que como fianza debe asegurar la ejecución de la obra;

“2°—Si en el primer año de los doce concedidos para la construcción del canal no se comienzan los trabajos. En este caso la Compañía perderá la suma depositada como fianza, con los intereses que haya devengado, la cual quedará a beneficio de la República;

“3°—Si en el término del segundo plazo fijado por el parágrafo 5° del Artículo 1° el canal no es transitable. En este caso también perderá la Compañía la suma depositada como fianza, la cual, con los intereses devengados, quedará a beneficio de la República;

“4°—Si faltan a las prescripciones del Artículo 21; y

“5°—Si el servicio del canal se interrumpe por más de seis meses, sin el caso de fuerza mayor.

“En los casos 2°, 3°, 4° y 5°, corresponde a la Corte Suprema Federal decidir si el privilegio ha caducado o nó”.

El Artículo 23° así:

“Artículo 23°—En todos los casos de declaratoria de caducidad, las tierras baldías de que hablan las cláusulas 7° y 8° del

Artículo 1º, y las que no estuvieren pobladas y colonizadas de las concedidas por el *Artículo 4º*, volverán al dominio de la República en el estado en que se encuentren y sin indemnización alguna, así como los edificios, materiales, obras y mejoras que en el canal y sus anexidades tuvieren los concesionarios. Estos conservarán únicamente sus capitales, navíos, provisiones y en general todos los objetos muebles”.

Dada en Bogotá, a diez y siete de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,
(fdo.) *Ramón Gómez*
El Presidente de la Cámara de Representantes,
(fdo.) *Belisario Esponda*.
El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,
(fdo.) *Julio E. Pérez*.
El Secretario de la Cámara de Representantes,
(fdo.) *Enrique Gaona*.

Bogotá, diez y ocho de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho. Publíquese y ejecútese.

El Presidente de la Unión.
(L.S) *Julián Trujillo*.
El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores,

BIBLIOGRAFÍA:

- Ley colombiana de 18 de mayo de 1878 (Número 28).
Antonio José Uribe: *Anales diplomáticos y consulares de Colombia* . Bogotá. 1900, Tomo 1, Documentos, pgs. VII-XV.
Ernesto Castellero Pimentel: *Panamá. y los Estados Unidos*. Panamá, 1953, pgs. XIXXI.
Diógenes A. Arosemena G: *Historia documental del Canal de Panamá*. Panamá, 1962, pgs. 71-92.

(fdo.) *Francisco J. Zaldúa.*

Contrato Roldán-Wyse

1890, diciembre 10

(Primera prórroga)

LEY 107 de 1890
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 Su Señoría el Ministro de Relaciones Exteriores y el señor Luciano N. B. Wyse, como Apoderado especial del 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 nueve 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:

“1º–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;

“2º–La Nueva Compañía se organizará definitivamente, con capital suficiente al efecto, y reanudará los trabajos de excavación de una manera seria y permanente a más tardar el día 28 de febrero de 1893;

“3º–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 de privilegios;

“4°—La navegación en los lagos que hagan parte del canal se permitirá 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 dificultará 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 4º*—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 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 del Canal, conforme a la condición 2a. del *Artículo 1º* 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 5º*—El Delegado especial que el Gobierno tiene derecho de nombrar en el Consejo de administración de la Compañía, conforme al *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 re-

sidente en el Istmo, podrán hacer publicación alguna sobre los negocios de la Compañía sin autorización expresa del Gobierno.

“*Artículo 6º*—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 corresponden de acuerdo con el *Artículo 23º* 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 conclusión del Canal, el representante legal de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, en liquidación, ó 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, ó quien represente sus derechos, retire el cuerpo de empleados que tiene actualmente en el Istmo ó deje de hacer los gastos necesarios para evitar que tales objetos se pierdan ó 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 el deterioro por razón del uso, de fuerza mayor ó 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 1°* de este Contrato, el Gobierno le adjudicará, en el Departamento de Panamá, las doscientas 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 8°*—La fianza de setecientos cincuenta mil francos (Fs. 750.000) otorgada por la Compañía del Canal, de acuerdo con el *Artículo 2°* del Contrato, vigente queda subsistente en seguridad del cumplimiento de las obligaciones provenientes de dicho Contrato y de las que contrae el Concesionario en virtud del presente.

“*Artículo 9°*—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 10°*—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.

(fdo.) *Antonio Roldán.*

(fdo.) *Lucián N. B. Wyse.*

“Gobierno Ejecutivo. —Bogotá, 10 de Diciembre de 1890.

“Aprobado.

CARLOS HOLGUÍN.

“El Ministro de Relaciones Exteriores,

Antonio Roldán.

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

El Presidente del Senado,

José Joaquín Ortíz.

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. Peñarredonda.

Gobierno Ejecutivo. –Bogotá, 26 de Diciembre de 1890.

Publíquese y ejecútese.

CARLOS HOLGUIN.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Antonio Roldán.

BIBLIOGRAFIA:

LEY COLOMBIANA 207 de 26 de diciembre de 1890.

ANTONIO JOSE URIBE: “Anales diplomáticos y consulares de Colombia”. Bogotá, 1900. –Tomo I, Doc. pgs. XXI-XXV.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: “Panamá y los Estados Unidos”. Panamá, 1953. pgs. XXII-XXV.

DIOGENES A. AROSEMENA G: “Historia documental del Canal de Panamá”. Panamá, 1962, págs. 117-123.



Contrato Suárez-Mange

1893, abril 4

(Segunda prórroga)

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, que 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, que 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 a través del territorio colombiano, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

“*Artículo 1°*–La prórroga de diez años concedida en el *Artículo 1°* 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 ventas 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 4º* 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 4º*–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 Tesoro 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 1892. 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 5º*–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 una (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 correspondan 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 se 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 deterioros 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 Panamá, y estar terminado, a más tardar, el 31 de Agosto de 1893.

“*Artículo 8°*–La fianza de setecientos cincuenta mil francos (750.000) 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 consentidas 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 colombiana.

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 a través del territorio colombiano, aprobados 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.

BIBLIOGRAFÍA:

ANTONIO JOSE URIBE: "Anales diplomáticos y consulares de Colombia". Bogotá. 1900. Tomo I, XXVI-XXVIII.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". Panamá, 1953, pgs. XXVI-XXVIII.

DIOGENES A. AROSEMENA G: "Historia documental del Canal de Panamá". Panamá, 1962, pgs. 127-133.



Tratado Hay-Pauncefote

1901, noviembre 18

Entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, celebrado en Washington el 18 de Noviembre de 1901, por el cual se subroga el Tratado Clayton-Bulwer de 1850.

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 considere más conveniente, y a ese fin remover cualquier obstáculo que pudiera surgir del Convenio de 19 de Abril de 1850, comunmente 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 89 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 hallándose en propia y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

ARTÍCULO I

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

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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 reanudará 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 todos 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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.

LOS TRATADOS ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

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)

BIBLIOGRAFÍA:

ANTONIO JOSE URIBE: "Anales diplomáticos y consulares de Colombia". Bogotá 1901, Tomo II, Documento pg. 1.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". Panamá, 1953, pgs. XXXIII-XXXIV.

MEMORIA DE RELACIONES EXTERIORES. Panamá. 1961, Anexos, pgs. 6-8.

DIÓGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá". Panamá, 1962, pgs. 137-140.

Ley Spooner

1902, Junio 28.

(Expedida por el Congreso de los Estados Unidos de América, por la cual se autoriza la construcción de un Canal Interoceánico).

EL SENADO Y LA CÁMARA DE REPRESENTANTES
DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA,
Reunidos en Congreso,

DECRETAN:

ARTÍCULO 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, cesiones de tierra, derechos de tránsito, obras inconclusas, maquinarias y otras propiedades raíces, muebles y de ambas clases combinados, 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 posea, siempre que pueda obtenerse un título satisfactorio de todas esas propiedades.

ARTÍCULO II

Autorízase asimismo 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 de 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 arqueo 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 adquieren por los Estados Unidos, así como también la jurisdicción sobre la misma faja y los puertos extremos en 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.

El Presidente podrá adquirir de Colombia los demás terrenos y derechos que a su juicio faciliten la realización del objetivo de que se trata.

ARTÍCULO III

Una vez que el Presidente haya adquirido un título satisfactorio a las propiedades de la Compañía 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 al 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 pagará 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 se 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 a 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 arqueado 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.

ARTÍCULO IV

Si dentro de un plazo razonable y en condiciones aceptables el Presidente no pudiere adquirir para los Estados Unidos un título satisfactorio de 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 co-

noce con el nombre de ruta de Nicaragua, el mismo Presidente, por el órgano 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 arqueado y calado que hoy navegan y los que de tamaño o extensión razonables puedan construirse en 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 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. Destínase 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 y 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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 la 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 Ístmico, 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 esos 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 transmitidos 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.

ARTÍCULO VIII

Autorízase al Secretario de la Tesorería para que oportunamente, conforme fuere 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 trimestres, en monedas 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 el 28 de Junio de 1902). (32 U. S. Stat. 481)

BIBLIOGRAFÍA:

- ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". Panamá, 1953, pgs, XXXV-XXXVIII.
- MEMORIA DE RELACIONES EXTERIORES. Panamá. 1961, Anexos, pgs. 9-13.
- THELMA KING H: "El problema de la soberanía en las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos". Panamá, 1961, pgs. 267-274.
- DIOGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá". Panamá, 1962, pgs. 149-155.



Tratado Herrán-Hay

1903, enero 22

Entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América para la construcción de un Canal Interoceánico entre los Océanos Atlántico y Pacífico.

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 Herrán, 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:

ARTÍCULO I

El Gobierno de Colombia autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar a los EE.UU. sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones o parte 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 otra empresa 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 le 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.

ARTÍCULO II

Los Estados Unidos tendrán derecho exclusivo durante el término de cien años, prorrogable, 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 agua y demás obras auxiliares que sean necesarias y convenientes para la construcción, conservación, protección y explotación del Canal y de los ferrocarriles.

ARTÍCULO 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 podrán exceder la longitud de quince millas, medidas desde el canal principal y otras obras, como también hasta la 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 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 Colón, excepto en cuanto a los terrenos y otras propiedades en ellas situadas, pertenecientes a o en posesión de dichas Compañías del Ferrocarril y del Canal, pero todas las disposiciones del Artículo 35 del Tratado 1846-48, celebrado entre las partes contratantes, seguirán rigiendo y se aplicarán en

toda su fuerza a las ciudades de Panamá y 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 de los Estados Unidos, que dictará y hará cumplir los reglamentos sanitarios y de policía.

ARTÍCULO 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 ejercer tales derechos y privilegios. El Gobierno de los Estados Unidos reconoce en un todo esta soberanía, y rechaza toda pretensión de menoscabarla de manera cualquiera o de aumentar su territorio a expensas de Colombia o de cualquiera de las Repúblicas hermanas de Centro o de Sur América; pues desea, por el contrario, robustecer el poder de las Repúblicas en este Continente y promover, desarrollar y conservar su propiedad e independencia.

ARTÍCULO 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 que de él 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, aquellas partes 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 otras 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 Colón de los acueductos y obras de desagüe necesarias con el objeto de impedir que dichas ciudades, por su proximidad a la ruta del Canal, vengán 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 autorizada 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, exceptuando 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.

ARTÍCULO VI

La República de Colombia se compromete a no ceder ni arrendar a ningún gobierno extranjero ninguna de las islas o puertos que están 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 cons-

trucción, 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.

ARTÍCULO 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 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 el 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.

ARTÍCULO 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 permita el uso y tránsito del Canal y de los puertos que a él conduzcan, sin estar sometidos a otros impuestos o 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 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 sean libres y abiertos para todos, el Gobierno de Colombia podrá establecer en ellos las aduanas y resguardos que juzgue convenientes para cobrar los derechos de introducción de los efectos destinados a otras partes de la República y para velar 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, desembarque, depósitos y transbordos de mercancías que vayan de tránsito o 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 sometidas a la expropiación, indemnización y paga, 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.

ARTÍCULO IX

No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el Canal, los buques que sobre 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 cualquier naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras, propiedades o efectos que pertenezcan al Canal o al 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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 cualquiera manera relacionada con el dicho Canal y sus dependencias y todas estas personas estarán libres y exentas del servicio militar en la República de Colombia.

ARTÍCULO XII

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo, a dicha Zona del Canal, sin pagar derechos de aduana, impuestos o contribuciones de cualquiera 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 otras obras auxiliares así como de 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 destinare al consumo fuera de la Zona, con excepción de Panamá y Colón, y

dentro del territorio de la República, quedará sometido a los mismos derechos de importación o de otra clase que se cobren conforme a las leyes de Colombia, o a las ordenanzas del Departamento de Panamá, sobre artículos semejantes o iguales.

ARTÍCULO 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 concurran a aquella región y 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 proteger de interrupción o daño 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, de 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 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 en 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 estos tribunales tendrán 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 otros ciudadanos que no sean de Colombia y de los Estados Unidos; como también de todos los delitos, y faltas que se cometan dentro de la dicha Zona y de todas las cuestiones de 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 deban 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 Zona, de personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes y faltas dentro de la Zona.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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 forzosa, vayan destinadas 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.

ARTÍCULO 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 1ª del Artículo III, y en conformidad con todas las estipulaciones la Sección 2ª 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.

ARTÍCULO XVII

El Gobierno de Colombia tendrá derecho a 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 de dicha Zona, así como para sus equipajes, pertrechos y provisiones.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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 o 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.

ARTÍCULO XX

Si en virtud de cualquier Tratado existente entre la República de Colombia y una tercera potencia, hubiera privilegio o concesiones relativas 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 des-

de la fecha de esta Convención, y si tal Tratado no tuviere 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.

ARTÍCULO 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 e 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.

ARTÍCULO 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 Lucién N. B. Wyse, del cual hoy es dueña 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 cualquiera 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 privilegios reservados en las mencionadas concesiones y que de otro modo habrían de corresponderle 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 puedan 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 EE.UU. 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 contratos de concesiones celebrados con 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 reversión que correspondan a Colombia, y el título que adquieran los Estados Unidos, cuando se verifique la proyectada compra de 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.

ARTÍCULO XXIII

Si llegare a ser necesario en algún tiempo el empleo de fuerza armada para seguridad y protección del Canal, o de los buques que de él se sirvan, o de los ferrocarriles y de otras obras, la República de Colombia se compromete a hacer uso de la necesaria 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 solicitud del de Colombia, o del Ministro de ella en Washington o de la autoridad local, civil o militar, empleará la fuerza necesaria para éste 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 o 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 pre-

vio 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.

ARTÍCULO 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, el cual deberá estar abierto 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 prever ahora, en consideración a la buena fe 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.

Por 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.

ARTÍCULO XXV

Como precio o canon 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 cobrar del mismo Ferrocarril, así como en compensación de los demás derechos, privilegios y exenciones otorgados a los Estados Unidos, y en consideración al aumento de gasto de la Administración Pública en el Departamento de Panamá, ocasionado por los trabajos de

construcción del Canal, el Gobierno de los Estados 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 en 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.

ARTÍCULO XXVI

Ningún cambio en el Gobierno, ni en 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 llegare 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 de manera alguna minorados o restringidos.

ARTÍCULO XXVII

La Comisión Mixta a que se refieren los Artículos III, VII y XVI, 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 jun-

tas todas procederán a determinar; pero en caso de que no pudieren 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.

ARTÍCULO 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.

Hecha en la ciudad de Washington, a veintidós de Enero del año del Señor del mil novecientos tres.

(L.S.) *Tomás Herrán.*

(L.S.) *John Hay.*

(Fue improbadado por el Senado de Colombia en Agosto de 1903).

BIBLIOGRAFÍA:

Ernesto Castillero Reyes: *Documentos Históricos sobre la independencia del Istmo de Panamá.* Panamá, 1930, págs. 159-177.

Ernesto Castillero Pimentel: *Panamá y los Estados Unidos.* Panamá, 1953, págs. XXXIX-XLVIII.

Thelma King H.: *El problema de la soberanía en las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos.* Panamá, 1961, págs. 165-180.

Diógenes A. Arosemena G: *Historia Documental del Canal de Panamá,* Panamá, 1962, págs. 159-178.

Convención del Canal

1903, noviembre 18

(Para la construcción del canal interoceánico).

DECRETO NÚMERO 24 DE 1903

(de 2 de diciembre)

*Por el cual se aprueba un Tratado con los Estados Unidos de Norte América.
LA JUNTA DE GOBIERNO PROVISIONAL DE LA REPÚBLICA.*

Por cuanto se ha celebrado entre el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República, acreditado ante el Gobierno de los Estados Unidos de América, y el señor Secretario de Estado de aquella Nación, un tratado que copiado a la letra dice así:

CONVENCIÓN DEL CANAL ÍSTMICO

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 Con-

vención 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 haberse comunicado sus respectivos plenos poderes, y de haberlos hallado en buena y debida forma, han convenido y concertado los siguientes artículos:

ARTÍCULO I

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

ARTÍCULO 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, Culebras y Flamenco.

ARTÍCULO 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 ejercitarían 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.

ARTÍCULO 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 aguas pueda ser necesario y conveniente para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal.

ARTÍCULO V

La República de Panamá concede a las 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.

ARTÍCULO VI

Las concesiones que aquí se expresan de ningún modo invalidarán los títulos a derechos de los ocupantes o dueños de tierras o propiedades particulares en la mencionada zona o en cualquiera 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 cualquiera 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 evaluados y ajustados por una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de los Estados Unidos y 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.

ARTÍCULO 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 ellos, 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 desagüe de inmundicias y la distribución de agua en las citadas ciudades de Panamá y Colón y que a juicio de los EE. UU. 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 desagüe 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 adecuado 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 necesaria 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 ciuda-

des 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.

ARTÍCULO 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 EE. UU. 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 incluidas 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.

ARTÍCULO 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

impuestos sobre las naves que usen el Canal o que pasen por él o que pertenezcan a los EE. UU. 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 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.

ARTÍCULO 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, maquinarias y otras obras, propiedades y efectos pertenecientes al Canal o al Ferrocarril y obras auxiliares, o a sus jefes y empleados, situados dentro de la ciudad 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO XII

El Gobierno de la República 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 están 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.

ARTÍCULO 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 y otros impuestos que graven iguales artículos importados bajo las leyes de la República de Panamá.

ARTÍCULO 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) 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) 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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 1ª 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 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, gravamen, 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.

ARTÍCULO 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 Lucién 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 las Compañías 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 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.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO XXIV

Ningún cambio en el Gobierno o en las leyes y tratados de la República de Panamá afectarán, 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.

ARTÍCULO XX

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 adecua-

das 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.

ARTÍCULO 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.

P. Bunau-Varilla.

(Hay un sello).

John Hay.

(Hay un sello).

CONSIDERANDO:

1°—Que en ese Tratado se ha obtenido para la República de Panamá la garantía de su independencia;

2°—Que por razones de seguridad exterior es indispensable proceder con la mayor celeridad a la consideración del Tratado, a efecto de que esa obligación principal por parte de los Estados Unidos de América principie a ser cumplida con eficacia;

3°—Que con el Tratado se realiza la aspiración de los pueblos del Istmo, cual es la apertura del Canal y su servicio en favor del comercio de todas las naciones; y

4°—Que la Junta de Gobierno provisional formada por voluntad unánime de los pueblos de la República, posee todos los poderes del soberano en el territorio.

DECRETA:

Artículo único.- Apruébase el Tratado celebrado en Washington, Distrito capital de la República de los Estados Unidos de América, el día 18 de noviembre del presente año entre Su Excelencia Philippe Bunau-Varilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de esta República, y Su Excelencia John Hay, Secretario de Estado de la República de los Estados Unidos de América.

Publíquese.

Dado en Panamá a dos de diciembre de mil novecientos tres.

J. A. Arango. –Tomás Arias.

Manuel Espinosa B.

El Ministro de Gobierno,

Eusebio A. Morales.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

F. V. De la Espriella.

El Ministro de Justicia,

Carlos A. Mendoza.

El Ministro de Hacienda,

Manuel E. Amador.

El Ministro de Guerra y Marina,

Nicanor A. de Obarrio.

Por el Ministerio de Instrucción Pública,

El Sub-Secretario,

Francisco A. Facio.

(Gaceta Oficial –Nº 6 –Panamá, 15 de Diciembre de 1903).

BIBLIOGRAFÍA:

- Secretaría de Relaciones Exteriores. Panamá. *Tratados Públicos*. No. 1. 1927, págs. 5-17.
- Ernesto Castillero Reyes: *Documentos históricos sobre la independencia del Istmo de Panamá*.—1930, págs. 283-298.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. Panamá: *Compilación de varios Tratados y Convenios relacionados con la Zona del Canal: 1903-1950*. Panamá.—1962, págs. 3-21 (en español e inglés).
- Rodrigo Miró G: *Documentos fundamentales para la historia de la nación panameña*. Panamá.—1953, págs. 399-412.
- Ernesto Castillero Pimentel *Panamá y los Estados Unidos*. Panamá. 1953, págs. XLIX-LVI.
- Diógenes A. Arosemena G: *Historia Documental de Canal de Panamá*. Panamá, 1962, págs. 183-187.

La “antesala” del Canal de Panamá de Phillippe Bunau-Varilla

William Nelson Cromwell

Publicado en Inglés por: *The American Historical Review* (enero, 1963)

Original en Inglés de Charles D. Ameringer*

Traducción al Castellano de H. Clare Jr.

Publicado en Castellano por: *LOTERÍA* (febrero, 1964).

(Con las autorizaciones correspondientes)

La decisión de los Estados Unidos en 1902 de construir un canal a través del Istmo de Panamá fue en gran parte el resultado de los esfuerzos de Phillippe Bunau-Varilla y William Nelson Cromwell. Estos dos hombres, que figuraron prominentemente en la Revolución de Panamá de 1903, condujeron en 1902 la “antesala” para convencer a los líderes Americanos de la superioridad de la ruta del Canal de Panamá sobre otras rutas propuestas. Al mismo tiempo, para hacer posible la adopción de Panamá, persuadieron a la Nueva Compañía del Canal de Panamá, poseedores del derecho de construir el canal por Panamá, de vender su concesión a los Estados Unidos, y elaboraron un borrador de tratado con el gobierno Colombiano aprobando el proyecto. Sin embargo, a pesar de haber ellos realizado todo esto juntos, el hecho

*Profesor asistente en Bowling Green State, University Ohio. El Profesor Ameringer está principalmente interesado en la historia de la América Latina, particularmente México y el área del Caribe. Tiene ahora en preparación un libro sobre la revolución y contrarrevolución en el Caribe (1944-1960).

de haberlo realizado mediante esfuerzos mancomunados no ha sido nunca claramente establecido.... Un examen de este esfuerzo combinado revela nueva información en la decisión que condujo a la adquisición del Canal de Panamá.¹

Ha existido mucha confusión relativa a las relaciones entre Bunau-Varilla y Cromwell. Han sido descritos como íntimos colaboradores,² o como rivales trabajando independientemente hacia el mismo fin.³ Un estudio presenta a Bunau-Varilla como el lacayo de Cromwell⁴, de donde Bunau-Varilla recibió el mayor crédito por la adopción Americana de la ruta de Panamá y asignó un papel secundario a Cromwell.⁵

Cromwell en sus escritos ignora a Bunau-Varilla completamente.⁶ Sin embargo, basado en los documentos de Bunau-Varilla, se puede afirmar que durante 1902 los dos hombres trabajaron juntos, estrecha y amigablemente. Esto, fue cierto, aunque las razones de su participación en la lucha por la ruta de Panamá fueren muy distintas.

1 Este artículo esta basado en los papeles del Coronel Philippe Bunau-Varilla (1859-1940). En cincuenta y nueve cajones de cartas y veintitrés volúmenes de la biblioteca de Bunau-Varilla; estos papeles consisten en correspondencia, manuscritos inéditos, notas, documentos varios, panfletos y papeles relativos al canal istmeño, fotografías, mapas, cuadros gráficos y recortes de prensa. (Philippe Bunau-Varilla MSS, Manuscript Division, Library of Congress).

2 Muchos autores han arribado a esta conclusión, pero el origen de este criterio se puede encontrar en el testimonio de Henry N. Hall del diario de Nueva York *WORLD* ante el Comité de Relaciones Exteriores de la Cámara de Representantes, 62 Cong. I sesión (Washington, D.C. 1913).

3 Ésta es la opinión de dos excelentes historiadores del Canal de Panamá Ver Miles P. Duval, Jr. *DE CADIZ A CATHAY* (Stanford, Calif., 1940) y Dwight C. Miner, *The Fight for the Panama Route* (New York, 1940).

4 De Earl Harding *THE UNTOLD STORY OF PANAMA*, (New York, 1959). Harding era miembro del cuerpo de editores del periódico de Joseph Pulitzer, *WORLD* de Nueva York. En 1908 el Presidente Theodore Roosevelt trató de demandar por calumnia al *WORLD* por la publicación de artículos implicando la administración Roosevelt en la Revolución de Panamá. Harding fue comisionado para recoger el material para la defensa del periódico. El juicio nunca se llevo a efecto, pero mucha de la información recogida por Harding fue usada por Henry N. Hall en su testimonio de 1912 ante el Comité de Relaciones Exteriores de la Cámara. (Ver *Story of Panama*.)

5 Entre los trabajos de Bunau-Varilla publicados, el más completo es *PANAMÁ: THE CREATION, DESTRUCTION, AND RESURRECTION* por Philippe Bunau-Varilla (London 1913).

6 Los documentos de William Nelson Cromwell no han estado accesibles a los investigadores. La versión de Cromwell de sus actividades puede encontrarse en un Sumario que presentó en 1908, cuando presentó la cuenta de sus honorarios: a la Nueva Compañía del Canal de Panamá. El sumario de Cromwell es la Prueba "A" en *STORY OF PANAMA* (de aquí en adelante citada como *STORY OF PANAMA*, sumario de Cromwell). Ver también Arthur H. Dean, *WILLIAM NELSON CROMWELL*. (New York, 1958).

William Nelson Cromwell era un prominente abogado de Nueva York con la reputación de salvar proyectos moribundos. Había sido contratado en 1896 como Consejero Americano de la Nueva Compañía Francesa del Canal de Panamá. Esa compañía, sucesora de la quebrada Compañía de Panamá de Fernando de Lesseps, contrató a Cromwell por su influencia en las altas esferas de los Estados Unidos.⁷ La principal función de Cromwell era combatir los intereses que promovían un canal a través de Nicaragua, pero él también se propuso hacer a los Estados Unidos “Conscientes de Panamá” y favoreció la venta de las propiedades francesas al Gobierno Americano.

No estaba claro si la compañía Francesa pensaba vender eventualmente o buscó esperanzada persuadir a los Estados Unidos de ser socio en la empresa. Cromwell mismo admitió que sus funciones “simplemente crecieron”, y en una ocasión sus actividades le apartaron tanto de la política de la empresa, que fue despedido por seis meses. Fue en realidad, por la influencia de Bunau-Varilla que Cromwell fue restablecido por la compañía en enero de 1902, y fue también en esa ocasión que los dos hombres se conocieron por primera vez.

Philippe Bunau-Varilla estaba activo en el proyecto porque deseaba reivindicar el genio francés, su propia reputación, y salvar el dinero que él y sus amigos habían invertido en la empresa francesa. Bunau-Varilla había servido como ingeniero y contratista para De Lesseps en Panamá en 1880, y se convirtió en un burlado “Panamista” cuando la empresa sucumbió.

De Lesseps no pudo conquistar Panamá como lo había hecho en Suez, principalmente porque los administradores de su empresa fueron culpables de extravagancias y peculados. Las cortes francesas reconocieron la sutileza de liquidar la compa-

⁷ *STORY OF PANAMA. Sumario de Cromwell.*

⁸ “*INVESTIGATION OF PANAMA CANAL MATTERS*”. Testimonio ante el Comité de Canales Interoceánicos, 59 Congresos, Iras. sesiones (3) vols. Washington D.C., 1906). II,1081.

ña de Lesseps, y por lo tanto tomaron el activo remanente y organizaron la Nueva Compañía en 1893. También obtuvieron la restitución de los pretendidos lucradores en la forma de suscripción de nuevas acciones.

Bunau-Varilla, su hermano, y asociados fueron obligados a comprar el equivalente de 2,200,000 francos en acciones de la Nueva Compañía. En total, estos “accionistas castigados” allegaron dos tercios de los 60,000,000 de francos requeridos para flotar la Nueva Compañía, pero no les fue permitido participar en la administración de la compañía. Había muy pocas esperanzas de que la Nueva Compañía pudiera terminar el trabajo, pero Bunau-Varilla pronto percibió que los Estados Unidos podría ayudarlos. Ya en 1899 comenzó a usar influencias en los Estados Unidos en favor de Panamá. En enero de 1901 vino a América, donde disertó e hizo muchos amigos influyentes, entre ellos el Senador Marcus Alonzo Hanna, de Ohio. Bunau-Varilla estaba listo para la batalla que se perfilaba en el Congreso de 1902.

En diciembre de 1901 había pocas dudas de que el Cincuentaisieteavo Congreso, al reunirse en sus primeras sesiones, aprobaría una resolución autorizando la construcción de un canal para unir el Atlántico con el Pacífico. Había muchas razones para ello. La posible objeción de la Gran Bretaña a un canal americano había sido resuelta a satisfacción del Senado de los Estados Unidos con la firma del Tratado Hay-Pauncefote en noviembre de 1901. La rivalidad de partidos, que había demorado anteriormente acción favorable al Canal por Nicaragua, desapareció cuando el Senador Demócrata John Tyler Morgan de Alabama declinó para permitir que el Representante Republicano William P. Hepburn de Iowa endosara el proyecto de ley para el canal por Nicaragua. Finalmente, la Comisión del Canal Istmico, que había sido creada por el Congreso en marzo de 1899 para efectuar un estudio de las posibles rutas de canales en América Central, pre-

⁹ Informe de la Comisión del Canal Istmico, 1899-1901, 58º Cong., 2a. Sesión Docs. del Senado, No. 222, (Wash. D C. 1904), 175.

sentó su informe final en noviembre de 1901, recomendando la ruta nicaragüense.⁹ Era inminente una decisión, aunque la ruta de Nicaragua parecía ocupar la posición más favorecida.

La situación de Panamá, sin embargo, no estaba sin esperanzas. El informe de la Comisión del Canal Istmico había indicado preferencia por la ruta Panameña en cuanto al aspecto técnico, pero había cambiado a la de Nicaragua por la imposibilidad de obtener un precio de venta favorable de la Nueva Compañía. Maurice Hutin, presidente de la Nueva Compañía, había rehusado estipular un precio, y se había envanecido tanto con la insistencia de Cromwell sobre la necesidad de fijarlo, que destituyó a Cromwell y asumió personalmente las negociaciones en julio de 1901. Al fin, Hutin aceptó vender, pero requirió que el precio fuese fijado por arbitramento. Como guía para la Comisión, él manifestó que la Nueva Compañía avaluaba su propiedad en \$109,141,500.00, pero el Presidente de la Comisión, Almirante John J. Walker, rehusó el arbitraje y manifestó que los Estados Unidos pagarían \$40,000,000.00.¹⁰ En tales circunstancias la comisión informó favorable a Nicaragua, pero un comisionado informó a la prensa que solamente el aspecto precio impedía la recomendación de Panamá,¹¹ y otro, George Morison, preparó y presentó un informe de minoría favoreciendo a Panamá.¹²

Bunau-Varilla rápidamente captó la situación cuando llegó a los Estados Unidos para influenciar en el Congreso el 13 de noviembre de 1901. Antes de un mes informaba a Morison, su íntimo amigo, que regresaba a París para obtener el poder de venta de la Nueva Compañía.¹³

El regreso de Bunau-Varilla a París coincidió con la reunión anual de accionistas de la Nueva Compañía, oportunidad que aprovechó para obtener un cambio en la directiva de la Compañía. La

10 Ibid, 135-40, 157-59.

11 *New York Exchange* -Telegraph nov. 17, 1901.

12 *New York Journal*, nov. 22, 1901.

13 Bunau-Varilla a Morison, dic. 11, 1901, Bunau-Varilla MSS, Caja 9.

reunión de accionistas de diciembre 21 fue tan turbulenta que la policía fue llamada para mantener el orden,¹⁴ pero Bunau-Varilla, quien atendía con su tarjeta de prensa,¹⁵ preparó la salida de Hutin¹⁶ y secundó la aprobación de una resolución autorizando la venta de la Nueva Compañía. Marius Bó, designado en reemplazo de Hutin, envió inmediatamente a los Estados Unidos al Secretario General Eduard Lampre, para reabrir las negociaciones. Bunau-Varilla aseguró que solamente una oferta de venta inmediata y por cablegrama, podría detener la adopción de la ruta por Nicaragua, y citó en su respaldo las declaraciones formuladas por el Senador Hanna¹⁷ y por el Comisionado Morison y por Oswarld H. Ernst...¹⁸ Apeló a los directores y accionistas de la Nueva Compañía¹⁹ y publicó un aviso de una página en ventiocho periódicos de Francia declarando que la venta de la Nueva Compañía era la única manera de evitar la vergüenza de Francia en la zanja abandonada de Panamá.²⁰ Bó se rindió y cablegrafió el 4 de enero de 1902 la oferta de la compañía por \$40,000,000. Bunau-Varilla había informado estos acuerdos el día anterior a los miembros de la comisión y a los Senadores Hanna y Henry Cabot Lodge.²¹ El 8 de enero Bunau-Varilla embarcó para los Estados Unidos, pero había navegado tan sólo un día, cuando la Cámara de Representantes aprobó el proyecto Hepburn o Canal por Nicaragua por 308 votos contra 2.

La votación en la Cámara fue un éxito tremendo para Nicaragua, pero faltaba el paso del Senado y otros acontecimientos se sucedieron rápidamente dando esperanzas a los favorecedores de Panamá. El 15 de enero el Senador Hanna argumentó que la oferta de venta de la compañía creaba una nueva situación, y

14 *New York Tribune*, dic. 21, 1901.

15 Tarjeta de Prensa, Bunau-Varilla MSS, Caja 9.

16 Frank Pavey to Bunau-Varilla, dic. 23, 1901, *ibid* Caja 11.

17 Bunau-Varilla, –“Panamá”, 209.

18 *New York EVENING POST*, dic. 29, 1901; *New York Herald*, dic. 30, 1901.

19 Bunau-Varilla a M. Dorizon, Dic. 25, 1901; y Bunau-Varilla a Henri German, dic. 27

1901. Bunau-Varilla MSS, Caja 9.

20 Bunau-Varilla, –“Panamá”– 210

21 Bunau-Varilla to Hanna y Bunau Varilla a Lodge. Enero 3, 1902. Bunau Varilla MSS, Caja 11.

evitó que su colega John Tyler Morgan del *Comité en Canales Interoceánicos*, emitiera el informe favorable al proyecto de Nicaragua.

A petición del Presidente Roosevelt, la comisión se reunió y el 18 de enero emitió un informe suplementario que recomendaba la construcción del Canal de Panamá. El comisionado Lewis M. Haupt reveló después al Senador Morgan que él se había opuesto hasta que el Presidente Roosevelt personalmente le explicó la necesidad de unanimidad.²² Diez días después, el Senador John C. Spooner de Wisconsin, reputado como el maestro en obtener la aprobación del Senado para las providencias de la administración Roosevelt,²³ introdujo una modificación al acuerdo Hepburn, recomendando al Presidente comprar las propiedades de la Nueva Compañía por \$40,000,000.00, siempre y cuando obtuviera un título limpio y pudiera negociar un tratado satisfactorio con Colombia. Si el Presidente no lograba estos objetivos en un período razonable, de acuerdo con la modificación, debería entonces volverse a Nicaragua. La modificación Spooner fue enviada al Comité del Senado en Canales-Interoceánicos, el cual votó por conducir investigaciones antes de hacer ninguna recomendación sobre un canal Istmico. Entre tanto, Cromwell había sido reemplazado por la Nueva Compañía y reincorporado a la lucha.

Bunau-Varilla fue principalmente responsable por la re-instalación de Cromwell, aunque fue el Senador Hanna quien le solicitó lo hiciera viable en enero 22. Así mismo, Hanna dijo que su amigo, J. Edward Simmons, había iniciado la solicitud.²⁴ Simmons era el banquero del Senador Hanna en New York y presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, que era propiedad de la Nueva Compañía y a la cual Cromwell había servido como consejero general desde 1894. Sin embargo, Hanna

22 Haupt a Morgan, abril 24, 1902, *Papeles de John T. Morgan (1865-1907)* Vol. XIV. División de Manuscritos, Biblioteca del Congreso.

23 Miner, *Fight for Panama*, pág. 124-25.

24 *Story of Panama*, pág. 22.

también había estado en conversaciones con Cromwell, ya que en enero 18 ambos habían llamado al Senador Spooner en su casa de Washington y arreglado una conferencia con él para el 22 de enero.²⁵ Se presume que fue después de esa entrevista que Bunau-Varilla y Cromwell se encontraron por primera vez,²⁶ después de la cual a las 2:00 a.m. del 23 de enero, Bunau-Varilla cablegrafió a su esposa Ida en París y la urgió restablecer a Cromwell como asesor legal.²⁷ Como siempre la compañía actuó demasiado lenta para Bunau-Varilla, y por ello tres días más tarde previno a su hermano en París que la omisión de reinstalar a Cromwell “enajenaría simpatías indispensables para salvar la situación”.²⁸ Al día siguiente Maurice Bunau-Varilla informaba a Philippe que su contundente cable había ocasionado una reunión especial de la directiva de la Nueva Compañía, y que Cromwell había sido reintegrado.²⁹ Con expresiones de gratitud por parte de Cromwell, los dos hombres se reunieron el 27 de enero para trazar la estrategia a seguir en la campaña que tenían por delante.³⁰ Realizaron que tenían dos objetivos que llenar antes de que el Senador Hanna respaldara abiertamente en el Senado la ruta de Panamá: era necesario formalizar la oferta de venta de la Compañía mediante el voto de los accionistas, y demostrar la buena fe, del Gobierno Colombiano.

La primera tarea resultó más difícil de lo prevista debido a disposición concesionaria prohibiendo su transferencia a gobierno extranjero. Cromwell no anticipó dificultades ya que desde abril de 1901 el ministro de Colombia acreditado en los Estados Unidos había aprobado las conversaciones de la compañía con la comisión. Por lo tanto, en enero 28, aconsejó a la compañía verificar una reunión especial de los accionistas para ratificar la oferta de

25 Cromwell a Spooner, enero 21, 1902, Bunau-Varilla MSS, Caja 11.

26 Cromwell a Bunau-Varilla, Enero 21, 1902, Bunau-Varilla MSS, Caja 11.

27 Bunau-Varilla a (Ida) Bunau-Varilla, París (Dirección Cablegráfica). Enero 23, 1902, *ibid.*

28 Bunau-Varilla a (Maurice) Bunau-Varilla, París (Dirección Cablegráfica). Enero 26, 1902, *ibid.*

29 Maurice Bunau-Varilla. Bunau -Varilla enero 27, 1902. *Ibid.*

30 Cromwell a Bunau-Varilla, enero 27, 1902. *Ibid.*

venta, y envió a su socio William J. Curtis a París, para ayudar en la reunión.³¹ Pero el día antes de la reunión, fijada para el 28 de febrero, el cónsul Colombiano en París notificó a la compañía que no podía transferir sus propiedades a los Estados Unidos sin el consentimiento de Colombia. La reunión fue pospuesta, pero la acción puso aprehensivo al Senador Hanna; entonces Cromwell indujo al ministro Colombiano en Washington, José Vicente Concha, a declarar en marzo 7, que Colombia deseaba el Canal de Panamá y aprobaría la venta de la compañía con tal que un tratado satisfactorio pudiese negociarse con los Estados Unidos.³² Cromwell entonces elaboró un plan por medio del cual la mayoría de los accionistas de la Compañía firmarían una declaración autorizando la venta y comprometíanse a ratificarla en una reunión futura.³³ De esta manera se satisfizo al Senador Hanna y se evitó un conflicto con el representante colombiano en París. Curtis fue asignado a la tarea de recoger las firmas, dando con ello fundamento a la especie de que él estaba comprando acciones de la Nueva Compañía para un sindicato Americano. Estos sucesos demostraron la posición difícil en que se encontraba la compañía con respecto al gobierno Colombiano.

Era obvio que la propiedad de la compañía nada valía sin la cooperación de Colombia, y de que Colombia podía, en consecuencia, solicitar participación en la prosperidad de la compañía. Es más, algunos líderes colombianos opinaban que ellos podían obtenerlo todo esperando hasta 1904, cuando expiraría la concesión de la compañía. Estos mismos líderes admitían que en 1898 la Nueva Compañía había pagado \$1,000,000.00 para la extensión de su concesión hasta 1910, pero argumentaban que éste era el acto ilegal de un gobierno ilegítimo, y deseaba que se devolviera este dinero.

31 Bunau-Varilla a Maurice Bunau-Varilla, Feb. 3, 1902, y Curtis a Bunau -Varilla, Feb. 4, 1902, *ibid.*

32 *Story of Panama, Cromwell's Brief*, 253-54.

33 *Ibid.*, 260-261.

Esta referencia a la baraúnda política en Colombia tocó otro factor; que complicaba la situación. Durante estos años una guerra civil asolaba a Colombia y sus dirigentes estaban muy ocupados tratando de retener el poder para dar algo más que una atención superficial a las negociaciones de un tratado canalero con los Estados Unidos. Las solicitudes de los enviados de Colombia para que se les guiase eran ignoradas, y éstos tenían que depender de sus instrucciones generales, que consistían en obtener una apreciable indemnización de la Nueva Compañía, obtener el máximo beneficio económico de los Estados Unidos, y preservar la soberanía de Colombia sobre Panamá.³⁴ Pero aunque el Gobierno de Colombia estaba preocupado, no estaba indiferente, y en febrero de 1902, reemplazó al pausado Carlos Martínez Silva como Ministro en Washington por el fogoso político José Vicente Concha, quien no se impresionaba fácilmente. A pesar de las circunstancias, Bunau-Varilla y Cromwell tenían que asegurar la redacción de un tratado de Canal entre Estados Unidos y Colombia si se deseaba el triunfo de Panamá.

Nuevamente, Cromwell y Bunau-Varilla tomaron la iniciativa y al hacerlo influenciaron grandemente el curso de las conversaciones del canal. Cromwell se convirtió, de hecho en el vínculo principal entre el Departamento de Estado y la legación Colombiana, ya que el Secretario de Estado John Hay no tenía autorización para negociar tales asuntos con Colombia, y ambos, Martínez Silva y Concha, no deseaban dar el primer paso. Aunque el asunto de soberanía era lo más vital el tema fue la suma compensatoria y la anualidad que los Estados Unidos debían pagar a Colombia por la autorización para construir y operar el Canal de Panamá. Generalmente Cromwell averiguaba los deseos del Departamento de Estado y entonces presionaba su aceptación por Colombia. Al mismo tiempo, percibiendo que Colombia realmente quería el canal, Cromwell determinó incluir en el

34 Ibid., 251-52, 255-56.

texto mismo del tratado la autorización de venta de la Nueva Compañía.³⁵ Bunau-Varilla estaba igualmente activo en las negociaciones. En enero 31, él, Cromwell y Hanna conferenciaron con Martínez Silva. Una semana más tarde escribió al Ministro de Colombia que él sabía por experiencia que una compañía particular no podría completar el proyecto de Panamá, y que ningún gobierno Europeo consideraría el trabajo en vista de la victoria de América sobre España en 1898. Concluía que la única esperanza de Panamá era los Estados Unidos.³⁶ A sugerencia de Martínez Silva, quien estaba próximo a regresar a Bogotá, le comunicó sus opiniones al Presidente de Colombia Manuel Marroquín el 23 de febrero, previniéndole que a menos que Colombia redujera sus demandas monetarias, los que respaldaban a Nicaragua en el Congreso Americano usarían la coyuntura para “matar a Panamá”.³⁷ Esta jugada no produjo resultado inmediato, pero no había tiempo que perder ya que el Ministro Concha desembarcó en Nueva York el 24 de febrero.

La designación de Concha se suponía representar mayor rigidez en la posición Colombiana,³⁸ especialmente en sus relaciones con la Nueva Compañía, pero la situación demandaba más tacto que rudeza. El 26 de febrero Bunau-Varilla y Xavier Boyard, representante comercial en Nueva York de la Nueva Compañía, llamaron a Concha. Era su propósito exponer la situación del canal. Cromwell había esperado acompañarlo, pero no pudo hacerlo.³⁹ Unos días más tarde, sin embargo, conoció a Concha y aparentemente lo sedujo suficiente para continuar en su papel de intermediario. Bunau-Varilla y Cromwell explotaron la creencia de Concha de que Nicaragua era sólo un truco y lo convencieron de que el Senador Hanna no trabajaría por Panamá sin la cooperación de Colombia. Esto quedó demostrado el 13 de marzo cuando el Co-

35 Ibid., 252.

36 Bunau-Varilla a Martínez Silva, Feb. 7, 1902, Bunau Varilla MSS, Caja 8.

37 Bunau-Varilla, *Panamá*, 219.

38 Story of Panama, *Cromwell Brief* 251-52.

39 Boyard a Bunau-Varilla, Feb. 25, 1902, Bunau-Varilla MSS, Caja 22.

mité Senatorial del Canal informó favoreciendo el proyecto Hepburn por siete votos contra cuatro después de rechazar la modificación Spooner por el mismo margen. Hanna declinó rendir un informe de minoría en esta ocasión. En vista de esto, Cromwell persuadió a Concha a escribir a Bogotá el 20 de marzo que la aprobación del proyecto por Nicaragua parecía extremadamente posible y de que si fallaban las conversaciones del canal, era probable que estallara una rebelión en Panamá.⁴⁰ El 22 de marzo Cromwell dijo a Bunau-Varilla que él había logrado obtener que Concha abandonara su insistencia sobre un período fijo para la concesión pero que no adelantaba nada en cuanto a las demandas económicas de Concha⁴¹.

Como resultado de este tropiezo financiero, se intensificó la cooperación entre Cromwell y Bunau-Varilla. Los dos colaboradores se acoplaron perfectamente, pues mientras que Cromwell debía moverse cautelosamente para no comprometer los intereses que representaba, Bunau-Varilla, aparentemente un empresario privado podía actuar más atrevidamente. El 22 de marzo Bunau-Varilla escribió a Concha aconsejando que Colombia debía disminuir sus exigencias económicas, ya que la Nueva Compañía se había sacrificado para salvar a Panamá. Esta petición no fue escuchada, y Bunau-Varilla empleó cada minuto del 25 de marzo planeando con Cromwell los próximos pasos a dar, en el Nuevo Hotel Willard,⁴² donde ambos se hospedaban cuando visitaban Washington. A las 10:00 a.m. del día siguiente Cromwell invitó a Bunau-Varilla a su cuarto para notificarle que las negociaciones habían hecho “crisis” porque Concha mantenía firme sus demandas de que Estados Unidos pagara \$7,000,000.00 en efectivo y una anualidad de \$600,000.00 comenzando dieciséis años después de la conclusión del tratado⁴³ Cromwell sabía que la anualidad no era aceptada por el Secretario Hay. Una hora más

40 Miner, *Fight for Panama*, 139

41 Cromwell a Bunau-Varilla, Mar, 22, 1902, Bunau -Varilla MSS, Caja 22.

42 Bunau-Varilla a Cromwell, Mar. 25, 1902, *ibid.*

43 Cromwell a Bunau-Varilla, Mar. 26, 1902, *ibid.*

tarde, a las 11:00 a.m. Bunau-Varilla envió un cable, que él calificó de “incendiario”⁴⁴ a J. Gabriel Duque, editor del *Star and Herald* de Panamá. En el cable Bunau-Varilla explicaba que las demandas económicas de Colombia hacían peligrar la adopción de la ruta de Panamá por parte de los Estados Unidos y urgía se alertara a todos aquellos que desearan la adopción de Panamá.⁴⁵ La censura del gobierno impidió a Duque publicar el mensaje, pero le sacó varias copias y las distribuyó privadamente a panameños influyentes.⁴⁶ También le envió una copia a Concha, junto con una carta muy dura. Veinte meses más tarde, Duque también estaba comprometido en la Revolución de Panamá.

La efectividad de la maniobra de Bunau-Varilla no puede ser evaluada con certeza, pero en pocos días Concha modificó su posición, y se obtuvo una fórmula operante. El 27 de marzo Bunau-Varilla informó a Concha de lo que había hecho y le previno de “una explosión justificada y profunda” en Panamá.⁴⁷ Concha respondió que la acción de Bunau-Varilla era desafortunada y mantuvo que el aspecto monetario era cuestión secundaria,⁴⁸ pero durante el 29 y 30 de marzo se reunió con Bunau-Varilla y Cromwell y acordó redactar un protocolo estipulando \$7,000,000.00 en efectivo, y defiriendo la anualidad al arbitraje. Bunau-Varilla quedó satisfecho, y el 31 de marzo viajó a Nueva York a visitar a sus amigos con quienes había sido negligente. Durante toda la campaña él mantuvo también una habitación en el Hotel Waldorf en Nueva York. Al llegar encontró un telegrama de Cromwell informándole que él y Concha acababan de Presentar el protocolo al Secretario Hay.⁴⁹

Aproximadamente tres semanas más tarde, el 18 de abril, acordaron lo que se denominó “Memoranda de abril”, que consistía

44 Bunau-Varilla a Isaac Seligman, mar. 31, 1902, *ibid*, Caja 10.

45 Bunau-Varilla a Duque, mar. 26. 1902, *ibid*.

46 Duque a Bunau-Varilla, mar. 30. 1902, *ibid*.

47 Bunau-Varilla, Panamá, 223.

48 Concha a Bunau-Varilla, mar. 27, 1902, Bunau-Varilla MSS, Caja 10.

49 Cromwell a Bunau-Varilla, mar. 31, 1902, *ibid*.

en el Protocolo de Concha modificado de acuerdo con ciertas revisiones sugeridas por Hay. Las negociaciones entre Estados Unidos y Colombia para un tratado del Canal aparecían en estado satisfactorio para ambas partes, y hacían presumir que sólo faltaba el voto favorable del Congreso Americano sobre Panamá para completarlo. Esto resultó ser una ilusión, como vinieron a demostrar los eventos posteriores. El primer artículo del borrador del tratado estipulaba, significativamente, el consentimiento de Colombia para la venta de la Nueva Compañía a los Estados Unidos. Concha tomó todas estas decisiones bajo el convencimiento de que Panamá estaba en segundo lugar en el Congreso Americano, pero sin la mediación de Bogotá, ya que las instrucciones emitidas el 24 de marzo le fueron enviadas por la valija diplomática que no llegó hasta el 26 de abril. Concha entonces se enteró que su gobierno deseaba que él actuase de muy distinta manera, y el resentido representante trató de renunciar. Su resentimiento aumentó cuando averiguó que Hay tenía conocimiento de esas instrucciones hacía varias semanas, porque el Ministro de los Estados Unidos en Bogotá, Charles Hart, las había transmitido a Washington por cable.⁵⁰ No obstante, Cromwell y Bunau-Varilla habían completado la labor que el Senador Hanna requería para efectuar la lucha por Panamá en el *Capitol Hill*.

Hanna debía conducirse muy cuidadosamente, de manera que su oposición a Nicaragua no fuese interpretada como oposición a todo proyecto de canal. Los periódicos de William Randolph Hearst acusaron, de hecho, de que Panamá era un ardid de los ferrocarriles transcontinentales para derrotar el proyecto del canal y que Hanna era su agente, en la esperanza de ganar la postulación presidencial de los Republicanos, en 1904.⁵¹ A pesar de esto, respaldado por los Senadores Albert B. Kittredge de South Dakota, Joseph H. Millard de Nebraska, y Peter C. Pritchard de North Carolina, Hanna mantuvo el proyecto de Ni-

50 Gerstle Mack, *The Land Divided*, (New York, 1944), 437-39.

51 *Journal* de New York, junio 17 de 1902.

caragua en el Comité hasta el 13 de marzo. Cuando el senador Morgan finalmente presentó el proyecto Nicaragua ante el Comité de Coordinación del Senado, encontró el calendario del Senado copado con otros proyectos como el de exclusión de China, el del gobierno temporal civil para las Filipinas, y el de reciprocidad con Cuba. Cromwell predijo a Bunau-Varilla el 14 de abril que el Congreso no consideraría el proyecto del canal en esas sesiones.⁵² Cuando el Comité de Canales del Senado informó a favor de Nicaragua, el grupo de Hanna permaneció callado, pero seis días más tarde los Senadores Kittredge y Pritchard, oficiando en el sub-comité investigador sobre la posición legal de la Nueva Compañía, presentaron un informe que antagonizaba el de la mayoría y declaraba que los derechos de la compañía estaban bien definidos y que ésta tenía la autoridad de transferir sus propiedades a los Estados Unidos.⁵³ Cromwell se jactó ante Bunau-Varilla de que él y su socio Edward B. Hill eran los autores responsables del informe de minoría, y añadió que él lo estaba haciendo imprimir para distribuirlo profusamente.⁵⁴ Cromwell y Bunau-Varilla, entre tanto, aprovecharon el tiempo que Hanna les había proporcionado, no sólo para eliminar los obstáculos para la adopción de Panamá, sino también para suministrar al Senador de Ohio los argumentos que podría usar en el recinto del Senado.

En la preparación de este material informativo, Bunau-Varilla sirvió como experto en materias técnicas y de ingeniería. En febrero de 1902 Bunau-Varilla y William Burr, miembro de la Comisión del Canal Istmico y profesor de Columbia University, visitaron la presa de “Croston Dam” en New York para recabar información que permitiese la defensa de la proyectada “Bohío Dam” en Panamá. La represa “Bohío Dam” había sido diseñada en Panamá para disciplinar las aguas del río Chagres, las cuales

52 Cromwell a Bunau-Varilla MSS, Caja 4.

53 *Story of Panama* “Cromwell’s Brief”, 249.

54 Cromwell a Bunau-Varilla, (mar. 22) 1902, Bunau-Varilla MSS, Caja 11.

constituían una amenaza al Canal de Panamá durante las crecientes, pero algunos ingenieros dudaban de la factibilidad de la mencionada presa. Bunau-Varilla sospechó que este tema podría surgir en el debate y preparó a Hanna sobre el particular. Bunau-Varilla también acometió la revisión del panfleto que había publicado en 1901 intitulado *Nicaragua ó Panamá*, en el cual presentaba los méritos relativos a cada una de las dos rutas. Para atraer la atención de los ocupados congresistas, decidió sustituir el texto por una serie de gráficas y cuadros comparativos sobre aspectos como el volumen de excavación requerido, número de esclusas, el largo del canal de navegación, en Nicaragua y Panamá. La publicación original mencionaba el peligro de los movimientos sísmicos en Nicaragua, pero este argumento no había logrado llamar la atención y Bunau-Varilla lo omitió, en la revisión. El 6 de abril envió este estudio a Cromwell quien estaba reuniendo para Hanna los argumentos en favor de Panamá.⁵⁵ Una semana después, a petición del secretario de Hanna, Elmer Dover, Bunau-Varilla sustentó su presentación referenciándola, por página, con los argumentos presentados en el informe final de la comisión.⁵⁶ En estos días, llega a los Estados Unidos Maurice Bunau-Varilla, y Philippe empleó el resto del mes de abril, visitando con su hermano, los Estados Unidos, Canadá, y Cuba.

Abril fue un extraño intermedio en las actividades de Bunau-Varilla, intermedio que terminó en mayo cuando una dramática erupción volcánica en Martinica, inesperadamente hizo explotables los volcanes de Nicaragua. Se adujo que Maurice vino a la América preocupado por las informaciones de que Philippe estaba trastornado,⁵⁷ pero los documentos de Philippe Bunau-Varilla indican que actuaba racionalmente. Más aún, el debate sobre el asunto del Canal no se anticipaba para antes de principios de junio, y Bunau-Varilla tenía poco que hacer, espe-

⁵⁷ Bunau-Varilla, *Panamá*, 227.

⁵⁵ Elmer Dover a Bunau-Varilla, abril 7, 1902, *ibid*, Caja 10.

⁵⁶ Bunau Varilla, "Nota para el Hon. Sr. Hanna", abril 14, 1902. *ibid*.

cialmente si consideramos que Cromwell mantenía encubierta la discusión de Panamá. Cromwell no muestra ninguna aprehensión relativa a la salud mental de Bunau-Varilla ya que el 14 de abril él personalmente obtuvo para los hermanos Bunau-Varilla una carta de presentación del Secretario Asistente de Guerra Cary Sawyer, para el Brigadier General Leonard Wood, Comandante Americano en la Habana.⁵⁸ De cualquier manera, dos días después que el volcán Mount Pelée segó 25,000 vidas en Martinica, Bunau-Varilla regresó a Nueva York. Inmediatamente llevó uno de los ejemplares originales de su obra *Nicaragua o Panamá* al editor del *New York Sun*, Edward P. Mitchell, quien estaba por la ruta de Panamá, y quien el 12 de mayo publicó un editorial que alertó a los Americanos acerca de los volcanes que bordeaban la ruta de Nicaragua.⁵⁹ El día 10 y el 12 de mayo, Bunau-Varilla envió al Presidente Roosevelt y a cada senador de los Estados Unidos, una carta circular en la que enumeraba seis volcanes elevándose del fondo del Lago Nicaragua y recordaba que en 1835 el volcán nicaraguense “Conseguina”, efectuó una erupción de cuarenta y cuatro horas durante las cuales erupció cada seis minutos igual cantidad de piedra y ceniza que el total de las excavaciones para el canal, por Nicaragua.⁶⁰ Mientras Bunau-Varilla convertía el “desastre de Martinica en una victoria de Panamá”,⁶¹ Cromwell completaba el arreglo de su argumento por Panamá, y esperó hasta la tarde del debate en el Senado para dejar caer su bomba.

El 31 de mayo la minoría favorable a Panamá en el Comité sobre Canales Interoceánicos del Senado presentaba su informe de minoría.⁶² El informe fue muy bien elaborado; impreso en papel brillante y ampliamente ilustrado, difería apreciablemente de

58 Cromwell a Bunau-Varilla, abril 14, 1902. Bunau Varilla MSS, Caja 4.

59 Citado por Bunau-Varilla en *Panamá*, 241, 42.

60 Bunau-Varilla a Sen....., mayo 12, 1902. Bunau-Varilla MSS, Caja 10.

61 Bunau-Varilla John Bigelow, mayo 13, 1902, ibid.

62 Isthmian Canal, *Views o the Minority of the Committee on Interoceanic Canals*, 57 Congreso, la sesión, Reporte del Senado No.783, parte, 2, (Washington, D.C., sometido el 31 de mayo de 1902).

la apariencia tradicional de los documentos del Senado. Vino a ser conocido popularmente como “Informe Minoritario de Hanna”, pero fue sin lugar a dudas el producto conjunto de Bunau-Varilla y Cromwell. El informe contenía extractos del testimonio de los miembros de la comisión ante el Comité del Canal durante los meses precedentes Febrero y Marzo. Estos testimonios fueron seleccionados para demostrar que los comisionados favorecían en todo sentido a Panamá, pero que no podían recomendarla por la actitud de la Nueva Compañía. La defensa del aspecto técnico, debidamente respaldada por citas del informe final de la comisión, era una fiel reproducción del escrito que Bunau-Varilla envió a Cromwell el 6 de abril. El informe incluía hasta alusiones al método de canal con esclusas provisionales que era una idea exclusiva de Bunau-Varilla, y prevenía que la ruta por Nicaragua corría a través de un campo de volcanes. El tema de los volcanes estaba muy al día de acuerdo con un reportaje periodístico del *New York Sun* del 28 de mayo que informaba que el volcán Momotombo, en Nicaragua, había hecho erupción el 24 de marzo. Cromwell, incidentalmente dijo a Bunau-Varilla que él tenía el reportaje original de esta erupción tal cual apareció en la prensa de Nicaragua.⁶³ El informe de minoría incluía el informe presentado por Kittredge-Pritchard, referente a la validez del título de la Nueva Compañía, y concluía recomendando la adopción de la modificación Spooner en lugar de la Ley Número 3,110 (proyecto Hepburn), de la Cámara. Las líneas de batalla quedaron establecidas para el gran debate sobre el Canal asignado para el 4 de junio en el calendario del Senado.

Hanna asumió el peso de pronunciar los discursos en el Senado, pero Bunau-Varilla y Cromwell aportaron todo su apoyo, lo suplieron con cualquiera información necesaria y efectuaron las diligencias requeridas. Antes de iniciarse el debate, Cromwell informó a Bunau-Varilla que Hanna hablaría el 5 de junio en “su

63 Cromwell a Bunau-Varilla, mayo 31, 1902, Bunau-Varilla MSS, Caja 10.

estilo simple y directo” y que, para evitar críticas, se abstendría de usar material obviamente preparado por otros.⁶⁴ Hanna deseaba particularmente que Bunau-Varilla hiciera publicar bajo su propio nombre los Diagramas y Gráficas comparando Nicaragua y Panamá.⁶⁵ Bunau-Varilla permaneció pues en Nueva York hasta el 5 de junio arreglando la impresión de su escrito bajo el título de *Características Comparativas entre Panamá y Nicaragua*. Porque esta impresión tomó mayor tiempo del anticipado, Cromwell, preocupado, telegrafió a Bunau-Varilla el 5 de junio para repetirle que Hanna hablaría ese día y manifestarle que le había colocado muchos de los papeles de Bunau-Varilla “en su paquete.”⁶⁶ También le pidió a Bunau-Varilla que enviara por correo todos los ejemplares disponibles de su panfleto. Bunau-Varilla inmediatamente preparó el envío de cien ejemplares de su trabajo al New Hotel Willard, y en la tarde tomó el tren para Washington donde llegó a la 1:00 a.m. del 6 de junio. Allí encontró instrucciones adicionales de Cromwell de mandar el escrito al oficial disciplinario del Senado para su distribución.⁶⁷ Como Cromwell anunciara, Hanna comenzó su intervención el 5 de junio, pero después de dos horas se encontró muy fatigado para continuar, y pospuso la terminación de su exposición para el día siguiente. Cuando reasumió la palabra, el escrito de Bunau-Varilla estaba sobre el escritorio de cada senador. El Senador Morgan lo ojeó y exclamó, “No había visto nada tan elegante, bien impreso e ilustrado, a no ser la edición del informe de minoría, del Comité sobre Canales Interoceánicos”.⁶⁸ El 6 de junio Bunau-Varilla acompañaba a Cromwell en las galerías del Senado para escuchar el segundo día de la exposición de Hanna.

El discurso que Hanna pronunció en el Senado los días 5 y 6 de junio de 1902, constituyó el mejor de su carrera, y ha sido

64 Cromwell a Bunau-Varilla, junio 3, 1902, *ibid.*

65 Bunau-Varilla a Cromwell, mayo 31, 1902, *ibid.*

66 Cromwell a Bunau-Varilla, junio 5, 1902, *ibid.*

67 Cromwell a Bunau-Varilla, junio 6, 1902 *ibid.*

68 *Story of Panama*, 647.

catalogado entre los discursos más famosos del congreso, pero en aquel entonces produjo una airada repulsa de parte de los elementos favorecedores de Nicaragua, quienes manifestaron dudas acerca de la sinceridad de Hanna y le hicieron el cargo de que Cromwell había escrito el discurso y preparado al Senador. Hanna se sobrepuso a la desventaja de no ser un buen orador demostrando un completo y cabal conocimiento del tema canalero. Habló en forma improvisada pero su secretario estaba a su lado armado con un formidable archivo de documentos y escritos. El Senador Orville Platt, de Connecticut, declaró que nunca había escuchado un discurso más efectivo durante su período en el Senado⁶⁹ y otros quedaron convencidos de que produjo el cambio de votos.⁷⁰ Los primeros ataques de su disertación se concentraron sobre el tema de los volcanes, y un periódico de Washington publicó una caricatura mostrando a Hanna frente a un caballete pintando volcanes humeantes mientras dos figuras, una marcada “Panamá Co.” y otra representando al magnate ferrocarrilero J J. Hill, miraban por sobre sus hombros, complacidos.⁷¹ James Creelman, el vocero de la publicitaria Hearst favorecedora de Nicaragua, calificó a Hanna como un “geólogo alarmista” y manifestó que Hanna habló “rodeado de mapas marcados con puntos rojos, (indicando) los lugares peligrosos de la ruta que el agente de los ferrocarriles no deseaba”.⁷² Creelman escribió desdeñosamente que Hanna se dirigió a “una somnolienta cámara del Senado” y a una “extenuada audiencia en las calurosas galerías” pero que Cromwell., “el hábil abogado del corrupto plan de Panamá”, miraba sonreído desde las galerías la escena que él cooperó a planear durante sus “visitas nocturnas” a la residencia de Hanna.⁷³ Los ataques más virulentos contra los partidarios de Panamá y especialmente contra

69 De Herbert Croly, *Marcus Alonzo Hanna* (New York, 1912), 384.

70 Ibid. : ver también de Thomas Beer, *Hanna, Crane, and the Manve Decade* (N. Y., 1941). 601-602.

71 *Evening Star* de Washington, junio 6, 1902. (Reproducido en *Cadiz á Cathay* de Duval, en la cara opuesta a la página 163).

72 El Journal de New York, junio 6, 1902.

73 Ibid, junio 7, de 1902.

Cromwell, partieron sin embargo, del Senador Morgan, quien denunció que el abogado había estado detrás de todos los movimientos desde 1896 para frustrar la acción Americana en un canal ístmico, y que él era el autor real de la adición Spooner y del “Informe de Minoría Hanna”.⁷⁴ Morgan denunció a Cromwell como “obstaculizador” y lamentaba que fuera su desagradable obligación el desenmascararlo.⁷⁵ El debate sobre el canal no fue enteramente enconado, sin embargo, y se presentaron muchos argumentos de mérito en favor de las respectivas rutas del canal.

Inmediatamente después de la disertación de Hanna, Bunau-Varilla reasumió su posición de ingeniero consultor de los simpatizantes de Panamá. Él suministró la información técnica para defender los ataques de los Senadores John H. Mitchell de Oregon y William A. Harris de Kansas, quienes declararon que un canal a nivel no era posible en Panamá debido a las crecidas del Río Chagres y que, por lo tanto, el asunto quedó cerrado cuando Ferdinand De Lesseps había admitido que Nicaragua ofrecía la mejor ruta para un canal de esclusas. El 9 de junio, después de una conferencia con Cromwell,⁷⁶ Bunau-Varilla preparó para Hanna un memorándum o prontuario de veinte páginas que trataba de probar la practicabilidad de un canal a nivel en Panamá. La comisión, escribió él, propuso el control del Chagres mediante el ensanche del Canal y la construcción de una represa de tierra en Bohío, la cual, añadía, era menos vulnerable a los disturbios sísmicos que la proyectada represa de mampostería de “Conchuda”, Nicaragua.⁷⁷ Esta información fue empleada en las

74 *Story of Panama*, 650-652.

75 Ibid. 652. En 1903, el Senador Morgan preparó una carta para el Coronel Henry Watterson, editor del *Courier-Journal* de Louisville, en la cual menciona “Lobos Grises en el Senado quienes durante el debate de la modificación Spooner trataron de influenciar los votos de sus compañeros del senado ofreciendo dinero y patronización”. Morgan escribió que el Senador (Richard F.) Petogrew ofreció al Senador (Fred T.) Dubois de Idaho diez mil dólares en efectivo por su voto, y que Hanna prometió al Senador Harris un puesto en la comisión si él votaba por Panamá. Morgan no envió esta carta porque tuvo aprehensión de que Watterson no respetara su confidencia, (Morgan, MSS, Vol. XIX).

76 Bunau-Varilla a Hanna, junio 7, 1902, Bunau-Varilla MSS. Caja 10.

77 Bunau-Varilla a Hanna (memo), Junio 9, 1902, Ibid.

discusiones del 10 de junio, pero el Senador Harris respondió con un detallado criticismo a la proyectada represa de “Bohío”, cuya falla principal, afirmó, consistía en que los hombres no podían trabajar a la profundidad requerida para la colocación de sus cimientos. Bunau-Varilla que había estudiado ese asunto con el Profesor Burr en el mes de febrero, le solicitó trasladarse a Washington para ayudar en la preparación de la contra-respuesta.⁷⁸ El 11 de junio Burr se reunió con Bunau-Varilla y Cromwell y suministró estadísticas demostrativas de que hombres habían trabajado en cajones de presión regulada a profundidades de más de cien pies en la construcción del puente sobre el East River de New York, concluido en 1902. Él (Burr) atestiguó sobre la factibilidad de la Represa Bohío y aceptó dar testimonio escrito de su opinión en una carta para Hanna de manera que el Senador pudiera introducirla como la opinión de un experto, durante el debate.⁷⁹ De esta manera, las dudas introducidas por Harris fueron aplastadas de modo efectivo, pero Bunau-Varilla no estaba satisfecho de la manera como andaban las cosas. Reconocía que los senadores eran personas no técnicas a quienes poco interesaban asuntos como represas de tierra o cajones de presión. Más aún, el argumento que él pensó cautivaría su interés, el de los volcanes, había hasta el momento causado poca impresión.

Cuando el debate sobre el canal llevaba algo más de una semana, Bunau-Varilla ideó una manera de dramatizar el argumento de los volcanes y se apuntó una victoria inolvidable. El Senador Morgan había tenido bastante buen éxito en anular el miedo de los volcanes, leyendo el 3 de junio en el Senado una carta del Presidente Zelaya de Nicaragua repudiando los informes de reciente actividad volcánica en su país.⁸⁰ Los partidarios de Panamá parecían imposibilitados para contrarrestar esa maniobra. El 11 de junio Bunau-Varilla distribuyó a cada senador y representante

78 Bunau-Varilla a Burr, June 19, 1902, *ibid.*

79 Burr a Bunau-Varilla, Junio 12, 1902 *ibid.*

80 *Cádiz á Cathay* de Duval, 163-64.

una copia de la edición de ese día del New York *Sun* que contenía un editorial describiendo el volcán Omotepe de Nicaragua. Al siguiente día volvió a distribuir periódicos, de manera que cada congresista pudiera leer otro editorial del *Sun* titulado “*Un Asunto de Veracidad*” que desafiaba al Presidente Zelaya al reproducir toda la información concerniente a la erupción del Momotombo del 24 de marzo. Ninguna de estas actividades produjo los resultados deseados, y Bunau-Varilla se convenció de que se necesitaba algo especial para refutar a Zelaya. Entonces, “por una súbita inspiración, se acordó de que en su panfleto de 1901 él había descrito un sello postal que mostraba al Momotombo “en el acto de una magnífica erupción”. Aquí tenía un documento oficial demostrativo de la manera como los Nicaraguenses “caracterizaban su suelo” y Bunau-Varilla obtuvo de los filatelistas de Washington, noventa sellos y los fijó en hojas de papel que llevaban esta inscripción “Un testigo oficial de la actividad volcánica en Nicaragua”.⁸¹ El 16 de junio distribuyó las estampillas a cada senador, y pudo jactarse de que ellas contribuyeron a la victoria de Panamá logradas tres días más tarde. Éste fue uno de los más famosos episodios de la carrera del Francés, y aunque su importancia pueda haber sido exagerada, sí llamó mucho la atención y colocó a la defensiva a los que trataban de minimizar el peligro de los volcanes. Cromwell aparentemente no tuvo parte en esta maniobra, porque estaba extremadamente ocupado tratando de obtener votos para Panamá, como le informara a Bunau-Varilla en la siguiente nota manuscrita en papel timbrado del *New Williard* la tarde del 17 de junio:⁸²

“Querido Varilla:

Tengo la positiva seguridad de que Mr. Clarke (sic) de Montana votará contra P. No hay duda alguna de ello pues trató de persuadir a otro Senador esta tarde de que votara por N. como lo hicieron también Bacon y Daniels.

⁸¹ Bunau-Varilla, *Panamá*, 247.

⁸² Cromwell a Bunau-Varilla. Junio 17, 1902, Bunau-Varilla MSS, Caja10.

Ud. estaba tan **seguro** de Clark que me dijo podía descartar toda duda acerca de él, y yo le sugiero que lo vea Ud. **inmediatamente**. Yo me voy a otras diligencias urgentes de carácter similar.

Apresuradamente”
WNC.

Bunau-Varilla empleó todo el 18 de junio tratando vanamente de ganar el voto del Senador William A. Clark, pero a pesar de este tropiezo la fuerzas pro-Panamá resultaron victoriosas al día siguiente.

La aprobación de la modificación Spooner fue una brillante hazaña en “antesalismo”, pues en seis meses Bunau-Varilla y Cromwell, detrás de la enorme influencia de Hanna, lograron revocar o invertir el sentimiento de diez años en América favorable a Nicaragua. La votación por el Canal de Panamá el 19 de junio fue de 67 a 6; la votación para substituir la ley Hepburn por la modificación Spooner, sin embargo, fue mas reñida y mostró de manera más exacta la relativa fuerza de las facciones rivales. Al día siguiente se reunieron en conferencia los Comités de la Cámara y del Senado para limar las diferencias en sus respectivas leyes de canal. Hepburn de la Cámara y Morgan del Senado se opusieron hasta el 25 de junio. Otros levantaron su bandera blanca más temprano; el publicista Hearst todavía sospechoso, opinaba que Panamá era mejor que no tener canal y urgió al Congreso a exponer la “treta” de los ferrocarriles votando por la modificación Spooner.⁸³ El 26 de junio la Cámara revirtió su posición original y votó por 260 contra 8 por el Canal de Panamá. Cromwell exaltado gritó a Bunau-Varilla “nuestra ley ha pasado”.⁸⁴ Felicitanes, incluyendo al Ministro Concha⁸⁵, congratularon a los dos “antesalistas” pero Hanna se contuvo por precaución. Indicó que Nicaragua todavía tenía oportunidad si las cláusulas de

82 Cromwell a Bunau-Varilla, Junio 17, 1902. Bunau-Varilla MSS, Caja10.

83 El *Journal* de New York. junio 21. 1902.

84 Cromwell a Bunau-Varilla, junio 26, 1902. Bunau-Varilla MSS, Caja 10.

85 Concha a Bunau-Varilla, junio 19 1903. *ibid*.

la modificación Spooner no eran cumplidas, y, en consecuencia, debían ellos dedicar toda su “mejor atención al asunto por algún tiempo todavía”.⁸⁶

Hanna estaba muy en lo correcto pues el capítulo más difícil en el asunto de Panamá estaba aún por venir. El tratado con Colombia se convirtió en una pelota de balompié político tanto en Washington como en Bogotá, y en el verano de 1903, Cromwell se dirigió a los Panameños en busca de una solución. Cromwell utilizó a los empleados del Ferrocarril de Panamá para fomentar un movimiento separatista en Panamá pero cuando el Ministro Colombiano en Washington descubrió sus actividades, desertó a los conspiradores y huyó a París a consultar con la Nueva Compañía. Virtualmente en la mitad del océano se cruzó con Bunau-Varilla quien viajaba en sentido contrario. Bunau-Varilla empezó donde había suspendido Cromwell, atendió la Revolución de Panamá, llegó a ser el primer ministro de Panamá ante los Estados Unidos, y redactó el Tratado Hay-Bunau-Varilla. Ha habido acusaciones, desde luego, de que Bunau-Varilla fue llamado a los Estados Unidos para sustituir a Cromwell, quien no podía abiertamente trabajar por la independencia de Panamá sin poner en peligro las propiedades de la Nueva Compañía. Bunau-Varilla niega esta aseveración, y en sus memorias publicadas, trata a Cromwell con desdén.

Los archivos de Bunau-Varilla no hacen luz sobre el cargo de que Bunau-Varilla y Cromwell continuaron colaborando en 1903. Por esta razón la evidencia de la labor de “antesala” de estos dos personajes en 1902 es muy significativa. Igualmente, no hay nada en los papeles de Bunau-Varilla entre la aprobación de la modificación Spooner y la Revolución de Panamá, que pueda indicar un rompimiento entre estos dos hombres. Cuando Bunau-Varilla se embarcó de los Estados Unidos hacia Francia el 3 de julio de 1902, encontró en su camarote un regalo de frutas y vinos de

⁸⁶ Hanna a Bunau-Varilla, junio 27. 1902. *ibid.*

parte de Cromwell, por lo cual el Francés se mostró profundamente agradecido.⁸⁷ Entre los papeles de Bunau-Varilla aparece que la última carta cruzada entre ambos fue en agosto 14 de 1902, durante la visita de Cromwell a París. Consiste en una carta de Cromwell, quien esperaba tener la oportunidad de cenar con Bunau-Varilla en unión de su esposa.⁸⁸ Si hubo o no otros mensajes no podemos contestarlo, pero entre la colección de Bunau-Varilla aparece un manuscrito que suscita un serio interrogante. El 10 de noviembre de 1903, una semana después de la Revolución de Panamá y después de la designación de Bunau-Varilla como ministro de Panamá en Washington, William J. Curtis, abogado asociado de Cromwell, escribió a Bunau-Varilla como sigue:

“Mi sincero John me informa que Ud. sigue a Washington esta noche, y como yo no podré verle hasta dentro de varias horas debido a su compromiso para cenar, me valgo de este medio para transmitirle un mensaje del Presidente a quien vi esta mañana. Me dijo: “haga el favor de decir al Sr. Varilla, de mi parte, que yo considero prudente que él evite cualquier declaración pública o entrevista.”

Permítame sugerirle que sería indicado obtener de los Cónsules las exactas credenciales de la Comisión que deberá llegar el próximo martes, de manera de poder esclarecer que no habrá posible conflicto de autoridad en las negociaciones del tratado. Nosotros hemos sido informados de que ellos tienen plenos poderes. Esto puede ser un error. —Yo espero que así sea.

“Yo debo regresar a Washington el jueves”.⁸⁹

Ésta es una excitante post-data a la relación de la colaboración en 1902 de Bunau-Varilla y Cromwell, y presenta la intrigante posibilidad de que la historia de la Revolución de Panamá de 1903, justifique, también, una revisión.

87 Bunau-Varilla a Cromwell, Junio 3, 1902, *ibid.*, Caja 11.

88 Cromwell a Bunau-Varilla, Agosto 14, 1902, *ibid.*

89 Curtis a Bunau-Varilla. Nov. 1903, Caja 1.

BIBLIOGRAFÍA

Original en inglés de Charles D. Ameringer.

Traducción al castellano de H. Clare Jr.

Publicado en inglés por *The American Historical Review* (enero, 1963).

Publicado en castellano por *Lotería* en febrero de 1964.

(Con las autorizaciones correspondientes).



Convenio Taft

1904, diciembre 6

DECRETO NÚMERO 182 de 1904
(del 6 de diciembre)

*En desarrollo de la Orden Ejecutiva expedida
por el Secretario de Guerra de los Estados Unidos de América
con fecha 13 de los corrientes.*

EL PRESIDENTE
DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ,

Por cuanto de las conferencias celebradas entre el Excelentísimo Señor Secretario de Guerra de los Estados Unidos de América y el de Gobierno y Relaciones Exteriores de la República de Panamá, se ha llegado a un arreglo que establece mutuas concesiones, cuyos términos se hallan contenidos en la Orden Ejecutiva de aquel Secretario, de fecha 3 de los corrientes; por tanto, en uso de sus facultades constitucionales y legales, y de acuerdo con el dictamen del Consejo de Gabinete,

DECRETA:

Artículo único. Expídanse por las respectivas Secretarías de Estado las disposiciones necesarias para cumplir con las estipulaciones convenidas, a fin de que la citada Orden Ejecutiva sea efectiva.

Parágrafo. Lo Orden expresada es como sigue:

Por disposición del Presidente, y con sujeción a la acción del 58° Congreso, conforme a la Ley de 28 de abril de 1904,

SE ORDENA:

Artículo 1°—No se importarán a Ancón o Cristóbal, puertos terminales del Canal, artículos, efectos y mercaderías, con excepción de aquellos artículos, efectos y mercaderías que describe el Artículo XIII del tratado entre la República de Panamá y los Estados Unidos, cuyas ratificaciones fueron canjeadas el 26 de febrero de 1904, y con excepción de artículos, efectos y mercaderías en tránsito a través del Istmo con destino fuera de los límites del mencionado Istmo, exceptuándose el carbón y el aceite mineral crudo para combustible para su venta en Ancón o en Cristóbal a los buques de alto bordo, admitiéndose en dichos puertos tales carbón y aceite para el objeto indicado, libres de derechos.

A condición, sin embargo, que esta Orden no tendrá efecto: primero, si la República de Panamá no reduce del 15%, 10% los derechos *ad-valorem* sobre los artículos importados y descritos en la Clase 2 de la Ley expedida por la Convención Nacional de Panamá el 5 de julio de 1904 y puesta en vigor el 12 de octubre de 1904, o si se aumentan los derechos de aduana sobre los artículos importados y descritos en las otras clases de dicha Ley, con excepción de toda clase de vinos, licores, alcohol y opio importados sobre los cuales la República de Panamá puede fijar impuestos más altos; segundo, si el artículo 38 de la Constitución, tal como fue reformado por el artículo 146 de la misma, no queda en pleno vigor y sin modificación, en cuanto se refiere a las importación y venta de mercaderías de toda clase; tercero, si los derechos consulares y gravámenes de la República de Panamá con respecto a la entrada de toda clase de buques y a las importaciones a dichos puertos de Panamá y Colón, no se reducen al 60% de las tarifas en vigor en la actualidad; y cuarto, a menos

que los artículos que se importen a los puertos de Panamá y Colón, consignados a cualquier parte de la Zona del Canal y con destino a ella, no queden sujetos en la República de Panamá a ningún otro impuesto o gravamen directo o indirecto.

Artículo 2º—En vista de la proximidad del puerto de Ancón al puerto de Panamá, y el del puerto de Cristóbal al puerto de Colón, el funcionario competente de la Aduana o del Puerto de la Zona del Canal, cuando no esté en pugna con los intereses de los Estados Unidos y a petición de la autoridad competente de la República de Panamá, permitirá a cualquier buque recibido en los puertos de Panamá y Colón o despachado de ellos, junto con su carga y pasajeros, de acuerdo con reglamentos adecuados para el tránsito de mercaderías, importadas y de pasajeros que lleguen al territorio de la República de Panamá y salgan de él, que haga uso y disfrute de muellaje y de otras facilidades de los puertos de Ancón y Cristóbal respectivamente, mediante el pago correspondiente del muellaje a los dueños de dichos muelles.

A condición, sin embargo, que las autoridades de la República de Panamá concedan privilegios recíprocos de muellaje y de otras facilidades en Panamá y Colón, junto con arreglos adecuados para el tránsito de mercaderías importadas y de pasajeros con destino al territorio de la Zona del Canal o que salgan de ella, cuando no esté en pugna con sus intereses, a cualquier buque, junto con su carga y pasajeros, recibido en Ancón o en Cristóbal, o despachado de esos puertos, siendo entendido, además, que nada de lo que aquí se establece afectará la plena jurisdicción administrativa, policiva y judicial de los dos Gobiernos sobre sus respectivos puertos y bahías, con excepción de lo que se estipula más adelante en el Artículo 6º.

Siendo entendido, además, que los buques que entren al puerto de Panamá o que salgan de él tendrán derecho absoluto de anclar, cargar y descargar libremente sus cargamentos por medio de lanchas con destino a Panamá o procedentes de dicha ciudad, en los fondeaderos acostumbrados en las inmediaciones de las islas de Perico, Flamenco, Naos y Culebra, aun cuando

esas islas están incluidas en el puerto de Ancón de conformidad con la delimitación provisional, tal como queda reformada más adelante en el Artículo 5°; así como también usar las aguas de dicho puerto para todo fin comercial lícito.

Artículo 3°—Los manifiestos, facturas y otros documentos que se relacionan con buques o cargamentos despachados de los puertos de Panamá y Colón o consignados a ellos, serán visados, como hasta ahora, por funcionarios de la República de Panamá. Los manifiestos, facturas y otros documentos que se relacionan con buques o cargamentos despachados de los puertos de Ancón o Cristóbal o consignados a ellos serán visados por funcionarios de los Estados Unidos.

Artículo 4°—Las Autoridades de la Zona del Canal no gravarán con derechos de importación, peaje o contribuciones de ninguna clase, los artículos, efectos y mercancías importados ni a las personas que pasen del territorio de la República de Panamá a la Zona del Canal; y por la presente queda derogado el Artículo 5° de la Orden Ejecutiva del 24 de junio de 1904, que dispone que la importación será gravada en la Zona del Canal de acuerdo con los derechos de importación establecidos por el Congreso sobre mercancías extranjeras importadas a los puertos de los Estados Unidos; pero esta disposición no surtirá efecto a no ser que las autoridades de la República de Panamá concedan, por medio de la orden correspondiente, la importación libre y recíproca de artículos, efectos y mercaderías y el tránsito libre de personas del territorio de la Zona del Canal al de la República de Panamá.

Artículo 5°—Las disposiciones de esta Orden tampoco surtirán efecto sino a condición de que la delimitación de las ciudades y bahías de Colón y Panamá, firmada el 15 de junio de 1904, por los representantes autorizados de los Gobiernos de la República y de la Zona del Canal, quede en vigor provisionalmente, y mientras esté ésta vigente con el consentimiento de ambas partes, la delimitación provisional comprenderá no sólo los térmi-

nos expresados en el respectivo texto, sino también lo siguiente, a saber: que la Bahía de Panamá comprenderá las aguas marítimas que quedan al frente de la citada ciudad extendiéndose tres millas marinas desde la línea media de la bajamar, con excepción de las aguas marítimas que quedan al oeste de una línea trazada desde un poste enterrado en Punta Mala a través de la isla central de las tres islas llamadas Tres Hermanas y que se extiende tres millas marinas desde la línea media de la bajamar en Punta Mala, aguas que se consideran pertenecientes al puerto de Ancón.

Artículo 6º—Esta Orden tampoco surtirá efecto a menos que las autoridades gubernamentales de la República de Panamá concedan facultad a las autoridades de la Zona del Canal para ejercer inmediata y completa jurisdicción en asuntos de sanidad y cuarentena en las aguas marítimas de los puertos de Panamá y Colón.

Artículo 7º—La Orden Ejecutiva del 24 de junio de 1904, que se refiere al establecimiento de oficinas postales y al servicio postal en la Zona del Canal, queda reformada y adicionada por las siguientes estipulaciones:

Los correos que se despachen del territorio de la Zona del Canal para la República de Panamá o de tránsito por ésta para los Estados Unidos o para países extranjeros, llevarán estampillas de la República de Panamá, sobrecargadas con una marca impresa del Gobierno de la Zona del Canal, de igual valor a las que usa el Gobierno de los Estados Unidos para su franqueo interior y exterior, exactamente como si los Estados Unidos y la República de Panamá fueran para este objeto territorio común. Las autoridades de la Zona del Canal comprarán a la República de Panamá las estampillas que las autoridades de la Zona del Canal deseen usar en la Zona del Canal al cuarenta por ciento (40%) de su valor nominal; pero esta orden quedará sin efecto a menos que las autoridades de la República de Panamá provean por medio de arreglo adecuado con las autoridades postales de los Estados Unidos, lo necesario para el transporte de correos entre las oficinas postales del Istmo de Panamá y las oficinas de correos de los Esta-

dos Unidos a las mismas ratas que en la actualidad se cobran en los Estados Unidos por el servicio interior, con excepción de la correspondencia legalmente libre de porte que lleven los llamados sobres de multa al Gobierno de los Estados Unidos y que verse sobre asuntos oficiales de los Estados Unidos, la que será transportada gratis tanto por el Gobierno de Panamá como por el de la Zona del Canal; a condición, sin embargo, de que las autoridades de la Zona del Canal con el objeto de facilitar el transporte de correos directos entre la Zona del Canal y los Estados Unidos en una y otra dirección, podrán incluir tales correos directos legalmente porteados, en valijas cerradas que no serán abiertas por las autoridades de la República de Panamá cuando sean de tránsito, con la condición de que el valor del transporte de tales valijas será cubierto por el Gobierno de la Zona.

Artículo 8º—Esta Orden tampoco surtirá efecto a menos que el Convenio Monetario celebrado en Washington el 20 de junio de 1904 por los Representantes de la República de Panamá y el Secretario de Guerra de los Estados Unidos, con aprobación del Presidente de los Estados Unidos, para el establecimiento del talón de oro en la República de Panamá, y la correspondiente acuñación, sea aprobado y ejecutado por el Presidente de la República de Panamá, en virtud de la autorización que le confirió la Ley de la República de Panamá, número 84, aprobada el 20 de junio de 1904, y a no ser, también, que el Presidente de la República de Panamá, con el objeto de evitar que al ponerse en vigor el mencionado Convenio Monetario que asegura y mantiene el talón de oro en la República de Panamá haya dificultades de ninguna clase, suprima el impuesto de uno por ciento (1%) sobre la exportación del oro acuñado de la República de Panamá, en virtud de la autorización que le fue conferida por Ley número 65, expedida por la Asamblea Nacional de Panamá el 6 de junio de 1904.

Artículo 9º—Los ciudadanos de la República de Panamá que en cualquier tiempo residan en la Zona del Canal, tendrán com-

pleta libertad, en cuanto concierne a los Estados Unidos, de votar en las elecciones que se verifiquen en la República de Panamá y sus Provincias y Municipalidades, en los lugares fuera de la Zona del Canal que la República tenga a bien fijar, y bajo las condiciones que la República determine; pero nada de lo que aquí queda expresado deberá interpretarse como encaminado a limitar el poder de la República de excluir o restringir el derecho de tales ciudadanos para que voten de acuerdo con lo que juzgue conveniente.

Artículo 10°—El camino real que se extiende desde los límites al Este de la ciudad de Panamá, tal como se fijan en el convenio de delimitación provisional arriba mencionado del 10 de junio de 1904, hasta el punto más al Este aún, donde el camino hacia “Las Sabanas” atraviesa la línea de la Zona (que queda 5 millas al Este del eje Central del Canal), será reparado y conservado en buen estado de servicio por cuenta de las autoridades de la Zona del Canal y a su cargo, y también y de igual manera el mencionado camino desde el límite Este de la ciudad de Panamá, será reparado por cuenta de las autoridades de la Zona del Canal; pero esta Orden no tendrá efecto a menos que la República de Panamá desista de su reclamación de compensación por el uso a perpetuidad de los edificios municipales situados en la Zona del Canal.

Artículo 11°—Los Estados Unidos construirán, conservarán y administrarán uno o más hospitales ya sea en la Zona del Canal o en territorio de la República, a opción de los Estados Unidos, para el tratamiento de alienados y leprosos, y para enfermos indigentes, y los Estados Unidos admitirán en ese hospital u hospitales a las personas que estén en las condiciones arriba citadas, cuya asistencia solicite la República de Panamá, pero esta Orden no tendrá efecto: primero, si la República de Panamá no proporciona gratuitamente las tierras necesarias para ese objeto, si los Estados Unidos construyen dicho hospital u hospitales en territorio de la República; y segundo, a no ser que la República contribuya y pague a los Estados Unidos una cuota diaria y razonable por cada persona que entre al

hospital a petición de la República la que será fijada por el Secretario de Guerra de los Estados Unidos.

Artículo 12º—La vigencia de esta Orden Ejecutiva y su ejecución por funcionarios de los Estados Unidos por una parte, o el cumplimiento y ejecución de las condiciones a que su vigencia está sujeta por la República de Panamá y sus funcionarios por la otra, no se considerará como una limitación, definición, restricción o interpretación restrictiva de los derechos de una u otra parte de acuerdo con el Tratado entre los Estados Unidos y la República de Panamá

Esta orden entrará en vigor el día 12 de diciembre de 1904.

Wm. H. Taft.
Secretario de Guerra.

Panamá, diciembre 3 de 1904.

Después de muy detenidas conferencias con V.E. y sus consejeros, he redactado una Orden Ejecutiva, que estoy autorizado por el Presidente de los Estados Unidos para firmar y poner en vigor, y me parece que su vigencia y el cumplimiento de sus obligaciones ofrecen una solución honrosa y satisfactoria para ambas naciones de las diferencias entre los Estados Unidos y la República de Panamá.

Incluyo un borrador de la Orden. Entiendo que V.E. y sus consejeros están de acuerdo con la sabiduría de esta solución, mas desearía tener la aprobación expresa de V.E. antes de firmar formalmente la Orden y ponerla en vigor. Vuestra Excelencia notará que la orden está redactada de manera que comience a surtir efectos el 12 de diciembre. Esta demora tiene por objeto darle completa publicidad para beneficio de todos los interesados.

Tengo el honor de suscribirme, con sentimientos de mi más distinguida consideración,

De V. E. obsecuente servidor,

(fdo.) *Wm. H. Taft.*

Secretario de Guerra
Dr. Don Manuel Amador Guerrero,
Presidente de la República de Panamá,
Panamá,
República de Panamá.–Poder Ejecutivo Nacional– Presidencia.

Panamá, diciembre 3 de 1904.

Honorable William H. Taft.
Secretario de Guerra de los Estados Unidos.
Panamá,
Señor:

Como complemento de los arreglos verificados por nuestros respectivos Gobiernos, después de las extensas y satisfactorias conferencias que se han celebrado entre usted, yo y mis consejeros, tengo el placer de expresar el acuerdo de la República con la Orden Ejecutiva del Secretario de Guerra expedida según instrucciones del Presidente de los Estados Unidos hoy 3 de diciembre de 1904.

Aparte de la sabiduría y justicia que se evidencia con esta feliz solución que se le ha dado a las diferencias entre los Estados Unidos y la República de Panamá, permítame usted expresar en nombre de la República y en el mío propio y de mis consejeros nuestra gratitud por su benévola visita a Panamá y su consideración laboriosa, juiciosa y política de los asuntos de que se ha tratado.

Con sentimientos de mi más alta estima, tengo el honor de suscribirme, señor Secretario,

De Usted atento servidor,

(fdo.) *M. Amador Guerrero.*

Presidente de la República de Panamá.

(fdo.) *Santiago de la Guardia,*

Secretario de Gobierno y Relaciones Exteriores.

LOS TRATADOS ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Panamá, diciembre 3 de 1904.

Señor:

Bajo esta cubierta remito a usted una Orden Ejecutiva de la misma fecha para su publicación y cumplimiento.

(fdo.) *Wm. H. Taft.*
Secretario de Guerra.

Contraalmirante John G. Walker, U. S. N.
Presidente de la Comisión del Canal Ístmico.
Panamá.

Comuníquese y Publíquese.

Dado en Panamá, a 6 de diciembre de 1904.

M. Amador Guerrero.

El Secretario de Gobierno y Relaciones Exteriores,
Santiago de la Guardia.

El Secretario de Hacienda

F. V. de la Espriella.

El Secretario de Instrucción Pública y Justicia,

Nicolás Victoria J.

El Secretario de Fomento,

Manuel Quintero V.

Panamá, diciembre 6 de 1904.

Excelencia:

Adjunto remito a usted una Orden suplementaria, la cual tiene por solo objeto aclarar lo que ya ha recibido su aprobación.

Puedo solicitar de V. E. que exprese si está de acuerdo con su tenor,

De V. E. muy respetuosamente me suscribo,

(fdo.) *Wm. H. Taft.*

Secretario de Guerra.

A. S. E. Manuel Amador Guerrero,
Presidente de la República de Panamá.
Panamá.

ORDEN EJECUTIVA del 6 de diciembre de 1904, aclaratoria de la Orden Ejecutiva del 3 de diciembre de 1904.

Artículo 1º—Las consignaciones de artículos, efectos y mercaderías que por virtud del Artículo 1º de la Orden del 3 de diciembre de 1904 arriba citada, no puedan ser declaradas para su importación a los puertos de Ancón o de Cristóbal, podrán, sin embargo, a opción del embarcador, ser desembarcadas en los puertos de Ancón o de Cristóbal, respectivamente, si vienen acompañadas en la factura Consular del Cónsul de la República en el puerto de origen en tránsito para cualquier parte de la Zona del Canal o de la República de Panamá, mediante el pago de los derechos respectivos a la República de Panamá, de acuerdo con arreglos adecuados iguales a los estipulados en el Artículo 2º de la citada Orden del 3 de diciembre de 1904.

Pero no se permitirá el desembarque en Ancón o en Cristóbal de tales artículos, efectos y mercaderías si no vienen acompañados de la factura consular del Cónsul de la República.

Artículo 2º—Deberá entenderse que la Orden del 3 de diciembre de 1904, permite la libre exportación y consignación de artículos, efectos y mercaderías y el libre tránsito de personas y de vehículos de la República de Panamá a través de la Zona del Canal y de los puertos terminales de ella.

Panamá, diciembre 6 de 1904.

(fdo.) *Wm. H. Taft.*
Secretario de Guerra.

República de Panamá. –Poder Ejecutivo Nacional. –Panamá,

Diciembre 6 de 1904.

Excelentísimo Señor William H. Taft, Secretario de Guerra
de los Estados Unidos.

Presente.

Señor:

Tengo el honor de acusar recibo a V^o E. de la carta remitida de la Orden Ejecutiva de fecha 6 de los corrientes, Orden que aclara el Artículo 1^o de la que dictó V. E. el 3 del presente mes.

Me complazco en expresar a V. E. que estoy de acuerdo con el contenido de ese nuevo documento y aprovecho la ocasión para reiterar a V. E. mi alta consideración y aprecio.

De V. E. atento servidor,

(fdo.) *M. Amador Guerrero.*
Presidente de la República de Panamá.
Santiago de la Guardia.

Secretario de Gobierno y Relaciones Exteriores.

DEPARTAMENTO DE GUERRA

Washington, diciembre 28 de 1904.

Señor:

Por disposición del Presidente se ordena lo siguiente, en sustitución de la Orden de 25 de junio de 1904, que se relaciona con el establecimiento y administración del servicio de aduanas en la Zona del Canal, en el Istmo de Panamá, que fue derogada por Orden del 16 de diciembre de 1904.

Artículo 1^o—Para la administración de las aduanas en la Zona del Canal se establece por medio de la presente un distrito de aduanas, que comprende todas las tierras y aguas dentro del

control y jurisdicción de los Estados Unidos en el Istmo de Panamá y las aguas marítimas contiguas a las playas de la citada Zona del Canal que se extiende a una distancia de tres millas marinas desde la línea media de la bajamar, sin incluir ninguna de las aguas marítimas que pertenecen a los puertos de las ciudades de Panamá y Colón en la República de Panamá, puertos que están suficientemente demarcados de acuerdo con el convenio provisional de delimitación firmado por los representantes autorizados y modificado con el consentimiento de las partes de conformidad con la descripción que contiene el Artículo 5° de la Orden Ejecutiva del 3 de diciembre de 1904.

Artículo 2°—Habrá dos puertos de entrada en la Zona del Canal, a saber: Ancón, en el extremo Pacífico del Canal, y Cristóbal, en el extremo Atlántico, por los cuales podrán importarse y exportarse artículos, efectos y mercaderías y en los que se podrá recibir y despachar buques, de conformidad con las Órdenes Ejecutivas del 3 y 6 de diciembre de 1904.

Artículo 3°—La subdivisión de la rama ejecutiva del Gobierno de la Zona del Canal, conocida con el nombre de Departamento de Ingresos, tendrá a su cargo la ejecución de las leyes de aduanas y disposiciones arancelarias vigentes en la referida Zona. El Colector de impuestos, quien por la Ley de la Comisión del Canal Ístmico es, ex-oficio, el Colector de Aduanas, recibirá como sueldo el que le corresponde por la Ley, y deberá ejercer las funciones de Colector de Aduanas como lo disponen las leyes vigentes en la actualidad en la Zona del Canal o que se dicten en lo futuro.

Artículo 4°—Los subcolectores y los Inspectores de Aduanas, los Oficiales de Sanidad y los Capitanes de puertos de Ancón y Cristóbal recibirán las compensaciones que la ley les señala y ejercerán sus funciones en esos puertos de la manera que establecen las leyes y reglamentos vigentes en la Zona.

Artículo 5°—La Orden del 16 de diciembre de 1904, que deroga la Orden del 24 de junio de 1904, junto con esta Orden,

serán proclamadas en la Zona del Canal, Istmo de Panamá, y entrarán en vigor el día de su proclamación.

(fdo.) *Wm. H. Taft.*
Secretario de Guerra.

Al Presidente de la Comisión del Canal Istmico.
Washington, D. C.

ORDEN del Secretario de Guerra de 7 de enero de 1905. Importación de mercaderías a los puertos de la Zona del Canal.

DEPARTAMENTO DE GUERRA

Washington, D. C., enero 7 de 1905.

Por disposición del Presidente, se ordena por la presente que:

1°—Para permitir la importación de artículos, efectos y mercaderías a Ancón y a Cristóbal, puertos terminales del Canal Istmico, la Zona del Canal, Istmo de Panamá, es necesario que se establezca por medio de un certificado otorgado por un Miembro de la Comisión del Canal Istmico, o por el Ingeniero en Jefe de la Comisión del Canal Istmico o el Jefe del Departamento de Materiales y Abastos, que tales artículos, efectos y mercaderías son necesarios y convenientes para la construcción del Canal Istmico o para el uso y consumo de determinados jefes y empleados en el servicio de los Estados Unidos y del Gobierno de la Zona del Canal y para sus familias, radicados en el Istmo de Panamá, y que se destinan exclusivamente para ese objeto.

2°—Los certificados arriba indicados se otorgarán solamente cuando los artículos, efectos y mercaderías que se certifican son: (1°) propiedad de los Estados Unidos, incluyendo semovientes y forraje o bajo contrato de compra de los Estados Unidos y que sean para el uso en el trabajo de construcción del Canal o en saneamiento del Istmo, o para el servicio del Gobierno de la Zona del Canal; (2°), propiedad, incluyendo semovientes y forraje, de un contratista con los Estados Unidos o con el Gobierno de la Zona del Canal o bajo contrato de compra, para su uso

en la construcción del Canal Ístmico o en el saneamiento del Istmo de Panamá, estipulándose que cualesquiera artículos, efectos y mercaderías que se ofrezcan a la venta por cualquier contratista, o sus empleados o de otra manera no tendrán derecho o este privilegio; (3°) los bienes del Gobierno de la Zona del Canal o de alguna municipalidad de la mencionada Zona; (4°) los bienes y las provisiones que se destinan para la venta, en los Comisariatos establecidos y administrados por la Comisión del Canal Ístmico, a los Jefes, empleados y contratistas de la Comisión del Canal Ístmico, de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, o a cualquier contratista con la Comisión del Canal Ístmico para trabajar en el Istmo (junto con las familias de tales personas, que sean ciudadanos de los Estados Unidos o que reciban compensación en lo que se conoce como nómina de oro (*Gold Roll*) de la Comisión, de la Compañía del Ferrocarril o de tal contratista); (5°), muebles de tales jefes y empleados de la Comisión del Canal Ístmico radicados en la Zona del Canal o en la República de Panamá incluyendo tales artículos, efectos y mobiliario como retratos, libros, instrumentos de música, loza, ropa de hilo de cama y de mesa, y utensilios de cocina, ropa, objetos de tocador, artículos de uso personal, libros, herramientas de mano e instrumentos, joyería y servicios de mesa, en cantidades y de calidad adecuada al rango y a la posición de tales jefes y empleados que se destinen a su propio uso y beneficio y no para negociar con ellos o para su venta y que se importen de los Estados Unidos.

3°—Esta Orden excluye de los beneficios de los comisariatos establecidos y mantenidos por la Comisión a todos los empleados y trabajadores que son oriundos de países tropicales en donde prevalecen condiciones climatológicas iguales a las del Istmo de Panamá, y quienes, por lo tanto, pueden conseguir, según se entiende, los artículos de alimentación, ropa, objetos de casa y mobiliario de la misma clase y calidad a que están acostumbrados, de los comerciantes de Panamá y Colón y de las poblaciones de la Zona del Canal, y cuyos medios ordinarios de vida pue-

den suplirse sin necesidad de ocurrir a los comisariatos del Gobierno. Si se encontrare después que los citados comerciantes cobran precios en exceso de una ganancia legítima, o practican otros medios de extorsión, los Estados Unidos, para protección y ayuda de todos sus empleados, ya sean de la zona tropical o de la templada, suplirán sus Comisariatos con los artículos que necesiten y deseen los habitantes de países tropicales, y permitirá a todos sus empleados y trabajadores, así como a los de los contratistas, que se aprovechen de los beneficios y privilegios que les conceden los Comisariatos del Gobierno.

Esta Orden entrará en vigor el 7 de enero de 1905.

(fdo.) *Wm. H. Taft.*
Secretario de Guerra.

Al Presidente de la Comisión del Canal Istmico.
Washington, D. C.

ORDEN del Secretario de Guerra de 5 de enero de 1911, que modifica las Órdenes relacionadas con los derechos de importación y con la exclusión de los empleados tropicales de los privilegios de los Comisariatos.

DEPARTAMENTO DE GUERRA

Washington, D. C., enero 5 de 1911.

ORDEN

1º—Por disposición del Presidente se ordena que el Parágrafo del Artículo 1º de la Orden expedida por el Secretario de Guerra, por disposición del Presidente, el 3 de diciembre de 1904, que fue promulgada por circular número 4 de la Comisión del Canal Istmico, el 30 de diciembre de 1904, queda reformado de manera que se lea así:

“A condición, sin embargo, que esta Orden no surtirá efecto:

Primero. Si la República de Panamá aumentare, en cualquier tiempo la tarifa de los derechos de importación, sobre los artículos descritos en la clase 2a. de la Ley de la Convención Nacional de Panamá expedida el 5 de junio de 1904, y puesta en vigor el 12 de octubre de 1904, a más del quince por ciento *ad-valorem*, que se estipula en la citada Ley; o si la mencionada República aumentare en cualquier tiempo las tarifas de los derechos de importación sobre los artículos descritos en las otras Clases de dicha Ley, con excepción de toda clase de vinos, licores, alcoholes y opio importados, sobre los cuales la República puede fijar tarifas más altas;

Segundo. Si el Artículo 38 de la Constitución de la República de Panamá, tal como fue reformado por el Artículo 146 de la misma es abrogado o modificado en cualquier tiempo en lo que respecta a la importación y venta de toda clase de mercancías.

Tercero. Si los derechos consulares y peajes de la República de Panamá, con respecto a la entrada de buques y a las importaciones a los mencionados puertos de Colón y Panamá fueran aumentados más allá de las tarifas ahora en vigor y que se entiende son el 60% de las tarifas vigentes antes de la promulgación de la citada Orden de 3 de diciembre de 1904; o

Cuarto. Si los artículos importados a los puertos de Colón y Panamá, consignados o con destino a cualquier puerto de la Zona del Canal, fueren gravados en cualquier tiempo en la República de Panamá: con cualquier otro impuesto o gravamen directo o indirecto”.

2º—El Parágrafo 3º de la Orden dictada por el Secretario de Guerra, por disposiciones del Presidente, el 7 de enero de 1905 y que excluye de los beneficios de los comisariatos a los empleados y trabajadores oriundos de países tropicales, queda derogado por la presente.

(fdo.) *J. M. Dickinson.*
Secretario de Guerra.

LOS TRATADOS ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

BIBLIOGRAFÍA:

MEMORIA DE GOBIERNO Y RELACIONES EXTERIORES. –Panamá. –1906.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES. –Panamá. “Tratados Públicos” –Suplemento al No. 1. –Panamá, 1926, pgs. 3-22.

ERNESTO CASTILLERO REYES. *Documentos históricos sobre la Independencia del Istmo de Panamá*, Panamá, 1930. pgs. 302-310.

RODRIGO MIRÓ G. *Documentos fundamentales para la historia de la nación panameña*. Panamá. 1953, pgs. 431-454.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL. *Panamá y los Estados Unidos*. Panamá. 1953, pgs. LVII-LXV.

DIÓGENES A. AROSEMENA G. *Historia Documental del Canal de Panamá*. Panamá. 1962. pgs. 315-333.

Tratado de 1926

1926, junio 28

*Entre la República de Panamá y los
Estados Unidos de América.*

(Fue rechazado por la Asamblea Nacional de Panamá)

La República de Panamá y los Estados Unidos de América, deseando arreglar ciertos puntos de divergencia existentes entre los que han surgido con motivo del ejercicio por los Estados Unidos de derechos soberanos en la Zona del Canal por virtud del Tratado de 18 de Noviembre de 1903, y deseando también regular ciertas fases de sus relaciones futuras, provenientes de la contigüidad de la República de Panamá y la Zona del Canal, han resuelto celebrar un Tratado y en tal virtud han designado como sus Plenipotenciarios:

El Presidente de Panamá, a los Excelentísimos Señores Doctor Ricardo J. Alfaro, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en los Estados Unidos y Doctor Eusebio A. Morales, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en misión especial; y

El Presidente de los Estados Unidos de América, a los Excelentísimos Señores Frank B. Kellogg, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América y Francis White, Jefe de la Sección de Asuntos Latinoamericanos del Departamento de Estado,

Quienes habiéndose comunicado sus respectivos Plenos Poderes los que han sido hallados en buena y debida forma, han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO I

El Artículo XV y la parte final del Artículo VI del Tratado del Canal de Panamá, entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, de 18 de noviembre de 1903, quedan subrogados como sigue, y las estipulaciones de la segunda parte del Artículo VI quedan reformadas de la siguiente manera, en lo que respecta al método para el avalúo de los daños que se causen a los dueños de propiedades particulares:

En caso de que el Gobierno de los Estados Unidos tuviere necesidad de adquirir propiedad privada, después de la fecha de este Tratado, de conformidad con las estipulaciones contenidas en el mencionado Tratado del 18 de noviembre de 1903, dicho Gobierno dará debido y razonable aviso por la vía diplomática a la República de Panamá, ya sea por nota dirigida por el Departamento de Estado a la Legación de Panamá en Washington, o por oficio dirigido a la Secretaría de Relaciones Exteriores en la Ciudad de Panamá en que se manifieste la intención del Gobierno de los Estados Unidos de adquirir por expropiación tales terrenos o propiedades, de conformidad con las concesiones del Tratado del 18 de noviembre de 1903, y en cada caso se considerará que el título ha pasado del dueño de bienes a los Estados Unidos, desde el momento en que haya sido cumplida la formalidad del aviso. El Gobierno de Panamá adoptará acto continuo las medidas necesarias para el traspaso de jurisdicción a los Estados Unidos, con la debida protección de los intereses de todos los habitantes que estén en el territorio cuya jurisdicción sea así traspasada. El valor de las tierras y propiedades particulares y el valor de los daños causados a las mismas, será estimado y ajustado por una Comisión Mixta formada por el Magistrado Principal o Sustituto de la Corte Suprema de Justicia de la República de Panamá, designado por el Presidente de la República de Panamá, y el Juez del Distrito de la Zona del Canal; pero en caso de discordancia de la Comisión de dos Gobiernos nombrarán un Dirimen-

te quien dictará el fallo. Los fallos dictados por la Comisión o por el Dirimente serán definitivos. El avalúo de las propiedades particulares y de los daños causados a éstas, tendrán por base el valor de los bienes al tiempo de ser expropiados. Los procedimientos de la Comisión Mixta o del Dirimente de acuerdo con lo estipulado en este Artículo no impedirán, demostrarán ni estorbarán parte alguna de los trabajos del Canal o del Ferrocarril o de cualquiera de las obras auxiliares relacionadas con uno y otro, y autorizadas por el susodicho Tratado.

ARTÍCULO II

La República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de la parte de la Isla de Manzanillo, en el extremo Atlántico del Canal, alinderada y descrita de la siguiente manera:

Partiendo de un poste de cobre en el muelle de hormigón que queda cerca al extremo Norte del antiguo depósito de carga de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, en la Ciudad de Colón, el cual está situado a 0.5 pies del frente del muelle y equidistante de ambas extremidades, siendo las coordenadas de dicho poste 9° 21' más 4,682.0 pies de Latitud y 79° 54' más 3,315.5 pies de Longitud; se sigue de allí al Norte 74° 15' Este en una distancia de 100.42 pies hasta un perno de hierro empotrado en hormigón en el suelo, cuyas coordenadas son 9° 21' más 4,709.3 pies de Latitud y 79° 54' más 3,218.8 pies de Longitud; de allí al Norte 15° 52' Oeste en una distancia de 727.63 pies hasta un perno de hierro en el centro del extremo Occidental de la Calle Segunda, perno cuyas coordenadas son 9° 21' más 5,409.2 pies de Latitud y 79° 54' más 3,417.7 pies de Longitud; de allí al Norte 74° 04' Este en una distancia de 379.98 pies hasta una cruz trazada en un anillo de hierro empotrado en hormigón en la intersección de las Calles Segunda y de Bolívar, siendo las coordenadas de ese punto 9° 21' más 5,513.5 pies de Latitud y 79° 54' más 3,052.4 pies de Longitud; de allí al Norte 15° 59' Oeste en

una distancia de 210.57 pies hasta un poste de hierro en el centro de la Calle de Bolívar, cuyas coordenadas son 9° 21' más 5,715.9 pies de Latitud y 79° 54' más 3,110.4 pies de Longitud; de allí al Norte 73° 49' Este en una distancia de 1,038.11 pies hasta un poste de cobre empotrado en hormigón en un tubo de dos pulgadas, siendo las coordenadas en dicho poste 9° 21' más 6,005.2 pies de Latitud y 79° 54' más 2,113.4 pies de Longitud; de allí al Norte 65° 49' Este en una distancia de 315.3 pies hasta un poste de hierro colado en el centro de Coconut Alley, poste cuyas coordenadas son 9° 21' más 6,005.2 pies de Longitud y 79° 54' más 1,825.9 pies de Longitud; de allí al Sur 15° 54' Este en una distancia de 261.41 pies hasta un poste de hierro empotrado en hormigón en la intersección de Coconut Alley y la Calle Segunda, poste cuyas coordenadas son 9° 21' más 5,883.0 pies de Latitud y 79° 54' más 1,754.2 pies de Longitud; de allí al Norte 74° 11' Este a lo largo de la línea del centro de la Calle Segunda, poste cuyas coordenadas son 9° 21' más 5,883.0 pies de Latitud y 79° 54' más 1,754.2 pies de Longitud; de allí al Norte 74° 11' Este a lo largo de la línea del centro de la Calle Segunda en una distancia de 179.24 pies hasta un perno de cobre empotrado en hormigón en el centro de la Calle G, perno cuyas coordenadas son 9° 21' más 5,931.8 pies de Latitud y 79° 54' más 1,581.7 pies de Longitud; de allí al Sur 15° 56' Este a lo largo del centro de la Calle G, en una distancia de 1,762.7 pies hasta un perno de cobre empotrado en hormigón en la intersección de las Calles Séptima y G. perno cuyas coordenadas son 9° 21' más 4,236.9 pies de Latitud y 79° 54' más 1,097.8 pies de Longitud; de allí al Norte 74° 06' Este a lo largo del centro de la Calle Séptima en una distancia de 1,408.5 pies, hasta un perno de cobre empotrado en hormigón en un tubo de hierro galvanizado de dos pulgadas clavado en el centro del círculo que se halla en la intersección de las Calles Séptima y K, perno cuyas coordenadas son 9° 21' más 4,622.7 pies de Latitud y 79° 53' más 5,749.6 pies de Longitud; de allí al Sur 15° 52' Este a lo largo del centro de la Calle K en una

distancia de 755.2 pies hasta un perno de cable empotrado en hormigón en la intersección de las Calles Novena y K, perno cuyas coordenadas son $9^{\circ} 21'$ más 3,896.3 pies de Latitud y $79^{\circ} 53'$ más 5,543.1 pies de Longitud; de allí al Norte $74^{\circ} 00'$ Este a lo largo de la línea central de la Calle Novena y de la línea central que se produce en una distancia de 960 pies más o menos, hasta la línea media de la bajamar en la Bahía de Manzanillo; de allí siguiendo la dicha línea media de la bajamar en dirección Norte, Oeste y Sur hasta el punto de partida. Todos los rumbos se refieren al verdadero meridiano.

Se conviene que la Bahía de Colón estará constituida por las aguas marítimas que se extienden hacia el Oeste de la ciudad de Colón, y cuyos linderos son los siguientes:

Comenzando en la línea media de bajamar en la Bahía de Limón, desde el perno de cobre empotrado en un mojón de hormigón, marcado “D prima” en el mapa denominado “Anexo A”, el lindero sigue hacia el Norte $78^{\circ} 30' 30''$ Oeste hasta un punto en la Bahía de Limón marcado “E” en el mapa arriba mencionado y situado a 330 metros al Este de la línea central del Canal de Panamá; de allí volteando a la derecha y siguiendo en dirección Norte la línea corre paralela a la citada línea central, a una distancia de 330 metros al Este de ella en una distancia de 660 metros, más o menos, hasta un punto en la Bahía de Limón, marcado “F prima” en el mapa arriba citado; de allí volteando hacia la derecha y siguiendo en dirección Este y paralelamente con el citado lindero Sur, hasta un punto marcado “G” en el mapa referido; de allí con rumbo al Norte $74^{\circ} 15'$ Este hasta un perno de cobre empotrado en el muelle de hormigón de la Compañía del Ferrocarril junto al extremo Norte del antiguo depósito de carga de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, siendo este perno de cobre el punto de partida del lindero de Nuevo Cristóbal; de allí volteando hacia la derecha y siguiendo la línea media de la bajamar en dirección general Sur hasta el punto de partida.

Se conviene, además, que se agregarán a la Bahía de Colón las aguas marítimas situadas en la Bahía de Boca Chica o Folks Rivers al Norte del lindero que se describe como sigue:

Comenzando en un punto de la línea media de la bajamar (que se señala con un tubo de hierro galvanizado de dos pulgadas) en la orilla Sudeste de la Isla de Manzanillo, cuyas coordenadas son 9° 21' más 466.9 pies de Latitud y 79° 53' más 3,987.3 pies de Longitud, el lindero sigue con rumbo Sur exacto hacia Folks River, en una distancia de 334.9 pies; de allí con rumbo Oeste exacto en Folks Rivers en una distancia de 1,437.7 pies; de allí al Sur 38° 30' Oeste, en Folks River en una distancia de 1,290 pies hacia el punto más meridional de la orilla occidental de Folks River, punto cuyas coordenadas son 9° 20' más 5,170 pies de Latitud y 79° 54' más 257 pies de Longitud; de allí, siguiendo la línea media de la bajamar en dirección general Norte y Este hasta el punto de partida. Todos los rumbos se refieren al verdadero meridiano.

Se conviene, además, que en la Bahía de Colón los Estados Unidos retendrán jurisdicción y control sobre todos los cables tendidos allí incluyendo sus salidas a tierra, y que tendrán el derecho de tender en la Bahía cualesquiera otros cables tendidos que consideren convenientes y de sacarlos a tierra en las orillas de la Bahía, conservando igual control y jurisdicción sobre tales cables adicionales y sus salidas.

Y se conviene, además, que el acueducto y albañales de la mencionada ciudad de Colón servirán para el uso conjunto de Colón y del área incorporada a la Zona del Canal en virtud de este Tratado, y el uso de dichos sistemas por los Estados Unidos les obligará a cargar con una cuota equitativa de los gastos de funcionamiento y mantenimiento, gastos que se determinarán por las cantidades proporcionales de agua y de inmundicias que pasen por los dichos sistemas al usarse conjuntamente.

Y se conviene, además, que sin menoscabar las estipulaciones del Artículo VII del Tratado de 18 de noviembre de 1903, los

Estados Unidos dispondrán el reembolso a la República de Panamá del valor que en la actualidad tengan las expresadas obras públicas llevadas a cabo en el área incorporada a la Zona del Canal en virtud de este Tratado, siempre que tales obras hayan sido ejecutadas mediante Convenios anteriores a expensas de la República de Panamá, y la cuantía de ese reembolso, a falta de arreglo directo, será fijada por la Comisión Mixta a que se refiere el Artículo I de este Tratado.

El uso, ocupación y control del área terrestre descrita en este Artículo y del área marítima situada entre la Bahía tal como queda constituida según este Tratado y el lindero septentrional de la Bahía actual, según fue determinado por la Convención de Límites entre los Estados Unidos y la República de Panamá, de 2 del Septiembre de 1914, se concede a los Estados Unidos a perpetuidad como parte de la Zona del Canal y en consecuencia las estipulaciones del Artículo III de dicho Tratado del 18 de noviembre de 1903 tendrán aplicación allí.

Como compensación de la concesión hecha a perpetuidad por la República de Panamá a los Estados Unidos del uso, ocupación y control de la porción de la Isla de Manzanillo y del área marítima mencionada y descrita en este Artículo, y de las demás condiciones de este Tratado, se conviene que el lindero permanente entre la ciudad de Colón y la Zona del Canal en la orilla occidental de Boca Chica (llamado también Folks Rivers), será el siguiente:

Comenzando en el punto más meridional de la orilla occidental de Folks Rivers, siendo las coordenadas de dicho punto $9^{\circ} 20'$ más 5,170 pies de Latitud y $79^{\circ} 54'$, más 257 pies de Longitud; de allí al Sur $73^{\circ} 41'$ Oeste en una distancia de 120 pies hasta un poste de cobre que se halla en el cordón oriental del camino de Mount Hope, siendo las coordenadas de dicho punto $9^{\circ} 20'$ más 5,136.2 pies de Latitud y $79^{\circ} 54'$ más 372.5 pies de Longitud; de allí al Norte $16^{\circ} 05'$ Oeste en una distancia de 794.3 pies hasta un segundo poste de cobre colocado en el cordón oriental del camino de Mount Hope, cuyas coordenadas son $9^{\circ} 20'$ más

5,899.4 pies de Latitud y 79° 54', más 592.5 pies de Longitud: de allí en dirección Noroeste siguiendo la línea del cordón oriental del camino de Mount Hope hasta su intersección con la línea de la acera sur de la Calle 14; de allí en dirección Sudoeste siguiendo la línea de dicha acera hasta un punto en el centro de la Calle de Bolívar; de allí hacia el Norte siguiendo en el centro de dicha Calle hasta unirse con otro punto situado también en el centro de ella y denominado punto "B".

Todos los rumbos mencionados en este Artículo se refieren al verdadero meridiano.

Como compensación adicional de la concesión hecha por la República de Panamá a los Estados Unidos del uso, ocupación y control, a perpetuidad, de la parte de la Isla de Manzanillo y del área marítima mencionada y descrita en este Artículo, y en virtud de las otras estipulaciones de este Tratado, se conviene lo siguiente:

Los Estados Unidos emprenderán la construcción de una carretera pavimentada de Paraíso (en la Zona del Canal) por la vía de Summit, Alajuela y Cativá, hasta empalmar con la carretera de la Zona del Canal entre Colón y Fort Randolph; y una carretera pavimentada desde un punto de este camino al Sur de la Bahía de Las Minas hasta la ciudad de Portobelo, completando toda la nivelación necesaria de los caminos con un lecho de 26 pies de ancho y con un piso de hormigón de no menos 6 pulgadas de espesor y de 18 pies de ancho en el centro, junto con todas las cunetas necesarias y puentes de una sola vía, con resistencia suficiente para soportar una aplanadora de 15 toneladas.

Se conviene que los Estados Unidos emprenderán la construcción de las carreteras descritas en este Artículo, después de que la República de Panamá haya dispuesto lo conducente a satisfacción de los Estados Unidos para reembolsar los gastos que ellos hagan en la construcción de todas las carreteras mencionadas al Norte de Alajuela, con excepción de \$1.250.000 que se conviene será el total de los gastos que los Estados Unidos

sufragarán en la construcción de esta parte de la red de caminos. Se conviene, además, que el valor total de los gastos de construcción de las carreteras descritas en este Artículo y que quedan entre Paraíso y Alajuela serán sufragados por los Estados Unidos.

ARTÍCULO III

1°—La República de Panamá conviene en construir los caminos especificados en los incisos a, b, c y d del párrafo 2° de este Artículo, completando toda la nivelación necesaria para caminos con un lecho de veinte pies de ancho y con una faja de piso acabado de diez pies de ancho en el centro. La República de Panamá conviene además en construir nuevas cunetas a lo largo de los caminos mencionados, de longitud suficiente para permitir el ensanche posterior del lecho de los caminos hasta veintiséis pies. Los Estados Unidos convienen en que cuando las estructuras de hormigón existentes entre la línea de la Zona del Canal y la Quebrada Herradura, cerca de El Creó, queden empalmadas con el nuevo camino, ensancharán tales estructuras en la medida necesaria al tiempo de colocar el piso que se especifica en el párrafo 2° de este Artículo. La República de Panamá conviene no elegir los puentes que sean necesarios en los caminos que se van a construir y que tales puentes sean de estructura permanente, de una sola vía y de resistencia suficiente para soportar una aplanadora de quince toneladas. Convienen las Altas Partes Contratantes que las condiciones de construcción expresadas se aplicarán a los caminos que quedan en territorio panameño, hasta la cuneta sobre la Quebrada Herradura, cerca de El Creó, por el Oeste y hasta Pacora por el Este, pero si la República de Panamá lo desea, la faja de piso acabado que más adelante se menciona, será omitida en los caminos comprendidos dentro de esos límites. Los Estados Unidos convienen, además, en que cuando el Congreso de los Estados Unidos vote la partida necesaria para la construcción de caminos en la Zona del Canal, pagará a la República

de Panamá la suma de \$35.000 por la construcción previa, por la República de Panamá, del puente sobre el Río Caimito.

2°—Los Estados Unidos convienen en completar la nivelación y en colocar un piso sólido de 18 pies de ancho sobre el lecho de los mencionados caminos, en la medida que en seguida se expresa:

a) Piso de hormigón de no menos de seis pulgadas de espesor de la línea de la Zona cerca de Arraiján, al Río Caimito;

b) Macadam bituminoso de seis a diez pulgadas de espesor, del Río Caimito, pasando por La Chorrera y La Laguna, a la cuneta sobre la Quebrada Herradura, en la vecindad de El Creo;

c) Piso de hormigón de no menos de seis pulgadas de espesor, desde el término del actual camino de hormigón cerca de la Estación de Policía de Las Sabanas, hasta un punto como a una milla más allá del Río Tocumen;

d) Macadam bituminoso de seis a diez pulgadas de espesor, del término del camino de hormigón, que indica el inciso “c” hasta Pacora;

e) Los Estados Unidos convienen en ensanchar a veintiseis pies el lecho de todos los caminos arriba citados, antes de colocar el pavimento o piso.

3°— Los Estados Unidos convienen, además, que cuando la República de Panamá construya en territorio panameño un camino que llegue hasta la línea de la Zona del Canal, en punto conveniente, los Estados Unidos construirán y mantendrán en servicio un puente de acero a través del Canal, en las Esclusas de Pedro Miguel, o establecerán y mantendrán un servicio de transporte por medio de barca a través del Canal en el lado del Pacífico, y construirán un camino con pavimento de hormigón de diez y ocho pies de ancho y de no menos de seis pulgadas de espesor, desde el puente o desde el desembarcadero de la barca hasta la línea de la Zona cerca de Arraiján, y construirán los puentes necesarios a lo largo de este camino, que serán de estructura permanente.

4°—Cada una de las Altas Partes Contratantes convienen en mantener, en la porción respectiva de la red de caminos estipu-

lada en ese Tratado, los caminos y puentes que queden dentro de su jurisdicción. El Gobierno de Panamá conviene en que las sumas que sean necesarias para el mantenimiento adecuado de la red de caminos dentro de su territorio, que no serán menos de \$55.000 por año, serán votadas en el Presupuesto de cada bienio y usadas exclusivamente en dicho mantenimiento. Con el objeto de asegurar que este trabajo se lleve a cabo, la República de Panamá conviene en que los gastos de los fondos arriba mencionados se harán únicamente de acuerdo con la recomendación conjunta del Ingeniero en Jefe a cuyo cargo esté la vigilancia y mantenimiento de los caminos en la República de Panamá y de un Ingeniero designado por los Estados Unidos.

5°—Los Estados Unidos continuarán gozando en todo tiempo el uso libre y gratuito de todos los caminos en territorio panameño, y la República de Panamá tendrá en todo tiempo el uso libre y gratuito de todos los caminos dentro de los límites de la Zona del Canal, incluyendo el puente a través del Canal en las Esclusas de Pedro Miguel, salvo cuando por necesidades militares en tiempo de guerra, los Estados Unidos se vean precisados a restringir este derecho.

6°—Se conviene, además, que los Estados Unidos tendrán el derecho de instalar, mantener y hacer funcionar para uso oficial, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, líneas telefónicas y telegráficas a lo largo de todos los caminos que serán construidos en el territorio panameño de conformidad con este Tratado.

7°—Es convenido por las Altas Partes Contratantes que la red de caminos mencionada en este Artículo será concluida dentro del término de tres años contados desde la fecha del canje de ratificaciones de este Tratado.

ARTÍCULO IV

Con el fin de estrechar las relaciones amistosas que afortunadamente han existido entre Panamá y los Estados Unidos, los Estados Unidos convienen a perpetuidad lo siguiente:

1°—Con excepción de las ventas a los buques, que los Estados Unidos continuarán haciendo como hasta ahora, la venta de artículos importados a la Zona del Canal por el Gobierno de los Estados Unidos será limitada por éste a los jefes, empleados, artesanos y jornaleros al servicio o en el empleo de los Estados Unidos o la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y a las familias de tales personas, y a los contratistas que trabajan en la Zona del Canal y sus empleados, artesanos y jornaleros, y a sus familias, y a las demás personas a quienes los Estados Unidos, de acuerdo con las estipulaciones del Parágrafo 4° de este Artículo, permitan residir en la Zona del Canal, y que efectivamente residan en la mencionada Zona, siendo entendido que no quedan incluidos los huéspedes de los hoteles administrados por el Canal de Panamá o la Compañía del Ferrocarril de Panamá, a no ser que estén comprendidas en alguna de las categorías de las personas a quienes pueden hacerse tales ventas. Es entendido, además, que las estipulaciones de este Parágrafo no perjudicarán en manera alguna el funcionamiento de los almacenes de depósito que los Estados Unidos permitan establecer en la Zona del Canal. Los Estados Unidos continuarán extendiendo el privilegio de comprar en sus Comisariatos y depósitos a los funcionarios diplomáticos extranjeros acreditados en la República de Panamá que el Gobierno de Panamá solicite específicamente.

2°—El Gobierno de los Estados Unidos continuará cooperando por todos los medios apropiados con la República de Panamá, en la prevención de contrabando a la República de artículos comprados en los Comisariatos.

3°—Los Estados Unidos no permitirán que se radiquen en la Zona del Canal más empresas comerciales privadas que las existentes allí al tiempo de firmarse este Tratado. Esta estipulación de ninguna manera debe interpretarse como prohibitiva, del establecimiento de los almacenes de depósito arriba mencionados, que son para el montaje, depósito, reembarque o distribución de artículos de comercio al por mayor y no al por menor, ni

del funcionamiento de las compañías de cables, de aceite, de vapores u otras empresas que tengan relación directa con la construcción, funcionamiento, mantenimiento, y saneamiento y protección del Canal.

4°—Con excepción de los huéspedes de los hoteles administrados por la Compañía del Ferrocarril de Panamá o por el Canal de Panamá, no podrá residir en la Zona del Canal ninguna persona que no esté comprendida dentro de las siguientes clases, a saber:

Jefes, empleados, artesanos u obreros de los Estados Unidos, del Canal de Panamá, o de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Contratistas que trabajen en la Zona del Canal y sus empleados, artesanos u obreros;

Jefes, empleados u obreros de Compañías que tengan derecho a hacer negocios en la Zona del Canal, de acuerdo con el Parágrafo 3° de este Artículo.

Colonos dedicados al cultivo de pequeñas parcelas; buhoneros, dueños y dependientes de pequeños establecimientos de comercio, dedicados a proveer a esos colonos y a otros empleados; y

Miembros de las familias y sirvientes domésticos de las personas antes mencionadas.

No se darán en arrendamiento, a plazo o con sujeción al desahucio casas o habitaciones pertenecientes al Gobierno de los Estados Unidos o la Compañía del Ferrocarril de Panamá, situadas en la Zona del Canal, a personas no comprendidas entre las clases exceptuadas.

5°—Con el objeto de cooperar al cumplimiento de las disposiciones de la Ley Panameña, los Estados Unidos convienen en no permitir el desembarque en los Puertos de Balboa y Cristóbal, de mercancías consignadas a la República de Panamá, a no ser que las facturas y manifiestos que cubran esas mercancías sean legalizadas por los representantes consulares de la República de Panamá.

6°—El Gobierno de los Estados Unidos continuará dando a los comerciantes residentes en la República de Panamá las facilidades de que hoy gozan para hacer ventas a los buques que pasan el Canal, con sujeción a sus reglamentos policivos y militares.

ARTÍCULO V

Habrá importación completamente recíproca y libre de artículos de comercio y mercancías en general del territorio de la Zona del Canal al de la República de Panamá y de la República de Panamá al territorio de la Zona del Canal, estipulándose, sin embargo, que ninguna mercadería introducida a la Zona del Canal para su venta en los Comisariatos o a los buques, de acuerdo con este Convenio, o para su distribución o reexportación por los almacenes de depósito, podrá entrar al territorio de la República de Panamá sin pagar los derechos de importación que la República haya establecido o establezca en lo futuro sobre mercaderías extranjeras, entendiéndose, no obstante, que los artículos comprados en los Comisariatos pueden entrar a la República de Panamá libres de derechos de importación y de otros gravámenes, cuando sean de propiedad o para el uso de los jefes, agentes y empleados de los Estados Unidos, del Canal de Panamá y de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, que residan o que se hallen temporalmente en la República de Panamá, mientras prestan sus servicios a los Estados Unidos, al Canal de Panamá o al Ferrocarril de Panamá, y los efectos sean destinados a su propio uso y beneficio personal o de sus familias, del mismo modo que cualesquiera efectos que pertenezcan o sean usados por contratistas que están actuando en la Zona del Canal en servicio de los Estados Unidos, del Canal de Panamá o de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, o por representantes, agentes y empleados de tales contratistas y sus familias, siempre que esos efectos sean destinados a su propio uso y beneficio personal y que ellos residan o se hallen en la República de Panamá, mientras presten sus servicios en la Zona del Canal y además

los efectos destinados al uso de los funcionarios diplomáticos y consulares de los Estados Unidos radicados en la República de Panamá.

ARTÍCULO VI

El Artículo IX del Tratado de 18 de noviembre de 1903 queda subrogado así:

Los Estados Unidos convienen en que los puertos en ambas entradas del Canal y sus aguas, 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, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves con excepción de los peajes y cargas que establezcan los Estados Unidos por el uso del Canal y otras obras, y con excepción de los que se impongan a las mercancías introducidas a la Zona del Canal para su uso y consumo allí, y sobre las naves que toquen en los puertos del Canal sin pasar por él.

La República de Panamá conviene en que las ciudades de Panamá y Colón,¹ y sus bahías adyacentes serán libres en todo tiempo, de modo que en ellas no se impondrán ni cobrarán peajes aduaneros, derechos de tonelaje, anclaje, faros, muellaje, pilotaje o cuarentena ni ninguna otra contribución, o derecho sobre las naves que usen el Canal o pasen por él, o que pertenezcan a los Estados Unidos o que sean empleados por ellos directa o indirectamente, en relación con la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal u obras auxiliares; ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de tales naves, con excepción de los impuestos y contribuciones establecidos por la República de Panamá sobre las mercaderías introducidas para su uso o consumo en el territorio de la República de Panamá y sobre las naves que toquen en los puertos de Colón y Panamá sin pasar por el Canal.

Los Estados Unidos convienen en suministrar a la República de Panamá, libre de gravámenes, el espacio necesario para la construcción de edificios para aduanas en los puertos de la Zona del Canal, para la recaudación de impuestos sobre las importaciones destinadas a la República y para el examen de mercancías, equipajes y pasajeros consignados o destinados a las ciudades de Panamá o Colón, así como para prevenir el comercio de contrabando, siendo entendido que la recaudación de impuestos y el examen de mercancías y de pasajeros por los funcionarios del Gobierno de Panamá, de conformidad con esta estipulación, tendrá lugar únicamente en las aduanas que establecerá el Gobierno de Panamá de acuerdo con lo aquí estipulado.

Las autoridades de los Estados Unidos no impondrán contribuciones de ninguna clase a las personas que pasen del territorio de la República de Panamá a la Zona del Canal, y las autoridades de la República de Panamá concederán libre y recíproca entrada a las personas que no sean inmigrantes a la República y que pasen del territorio de la Zona del Canal al de la República de Panamá.

Los Estados Unidos tendrán derecho, en caso de emergencia, de hacer uso de las ciudades y bahías de Panamá y Colón como lugares de anclaje, y para hacer reparaciones, para cargar, descargar, depositar o trasbordar campamentos, ya sean en tránsito, ya sean destinados al servicio del Canal o de otras obras relacionadas con éste.

ARTÍCULO VII

Queda acordado que no se aplicará pena o decomiso, conforme a las leyes de los Estados Unidos, ni a los licores alcohólicos ni a los vehículos ni a las personas, por razón del transporte de tales licores cuando se hallen en tránsito, bajo sello y certificado de la autoridad panameña, de los puertos terminales del Canal a las ciudades de Panamá y Colón y de las ciudades de Panamá y Colón a los puertos terminales del Canal, cuando dichos licores

sean para la exportación, y entre las ciudades de Panamá y Colón y cualquier otro punto de la República y entre dos puntos cualesquiera del territorio de la República, cuando en cualquiera de esos casos el medio directo o natural de comunicación sea a través del territorio de la Zona del Canal y siempre que tales licores permanezcan bajo dichos sello y certificado, mientras pasen por territorio de la Zona del Canal.

ARTÍCULO VIII

En desarrollo de los fines del Artículo VII del Tratado de 18 de noviembre de 1903, en cuanto se relaciona con el saneamiento de las ciudades de Panamá y Colón, se conviene en que el Gobierno de los Estados Unidos continuará poniendo en vigor los reglamentos y ordenanzas sobre cuarentena y sanidad de carácter preventivo o curativo dictados hasta ahora o que dicten los Estados Unidos después para las ciudades de Panamá y Colón y sus bahías adyacentes, y que la ejecución de dichos reglamentos y ordenanzas será efectuada por medio de los Oficiales de Sanidad que los Estados Unidos mantendrán en cada una de las ciudades de Panamá y Colón. Se conviene que las ordenanzas y reglamentos sanitarios prescritos por los Estados Unidos para las ciudades de Panamá y Colón y sus bahías adyacentes serán promulgadas por medio de decretos del Presidente de Panamá, siendo entendido, sin embargo, que los Estados Unidos no prescribirán ni los dichos Oficiales de Sanidad pondrán en vigor bajo aquella denominación reglamentos sobre edificación u otros que se hallan dentro de la esfera de las autoridades municipales de la República de Panamá, excepto en cuanto esos reglamentos, sobre edificación u otros, refieran a asuntos de sanidad. Se conviene, además, que cuando cualquier parte de la República de Panamá sea invadida o amenazada por alguna enfermedad o epidemia que pueda ser considerada por las autoridades del Canal de Panamá como una amenaza para la sanidad de la Zona del Canal y de las ciudades

de Panamá y Colón, las autoridades de Panamá, a solicitud del Gobierno de los Estados Unidos, aplicarán a dicha región las ordenanzas y reglamentos sanitarios y de cuarentena prescritos por el Jefe de Sanidad del Canal de Panamá. En caso de que la epidemia sea de tal severidad que los recursos y esfuerzos de la República de Panamá, para combatir o dominar la epidemia parezcan insuficientes o infructuosos al Jefe de Sanidad del Canal de Panamá, la República de Panamá concede a los Estados Unidos el derecho y autoridad de poner en vigor tales ordenanzas y reglamentos de la misma manera prescrita para las ciudades de Panamá y Colón. Las medidas anteriores seguirán rigiendo hasta que haya cesado la amenaza para la Zona del Canal y las ciudades de Panamá y Colón.

Los gastos que cause la ejecución de las medidas de sanidad y cuarentena que sean necesarias, serán sufragados por los Estados Unidos cuando, de acuerdo con lo dispuesto arriba, éstos hayan tomado a su cargo su ejecución.

Todo el dinero recaudado en las ciudades de Panamá y Colón, proveniente de multas, penas y decomisos, de acuerdo con dichos reglamentos y ordenanzas, será retenido por las autoridades panameñas como un fondo de emergencia para usarlo en casos especiales con fines sanitarios, exclusivamente en las ciudades de Panamá y Colón, donde se haya hecho la recaudación respectiva, con aprobación del Jefe de Sanidad del Canal de Panamá.

En desarrollo de lo dispuesto por el Artículo VII del Tratado de 18 de noviembre de 1903, se conviene que el Presidente de la República de Panamá y el Presidente de los Estados Unidos harán de vez en cuando arreglos sobre establecimientos de hospitales para asistir a dementes o leprosos y a enfermos pobres de la República de Panamá, en las condiciones que dichos Presidentes tengan a bien determinar por mutuo acuerdo en cuanto a su administración y en cuanto al costo de su construcción y mantenimiento.

ARTÍCULO IX

Las Altas Partes Contratantes convienen en que, con excepción de las estaciones especificadas en el parágrafo V de este Artículo y de las que posea y tenga en servicio oficial el Gobierno de Panamá, en el territorio de la República de Panamá, no se importará ni se permitirá erigir ni poner a funcionar instalaciones, estaciones o aparatos receptores radiográficos, sin licencia expedida por el Gobierno de Panamá. Panamá dará a conocer a los Estados Unidos las solicitudes de licencia que se hagan a medida que vayan presentándose y no concederá la licencia en caso de que dentro de los quince días siguientes al recibo del aviso, los Estados Unidos hagan objeción a alguna estación, instalación o aparato receptor radiográfico, por considerarlos peligrosos para la eficiente protección, defensa o funcionamiento del Canal. Los traspasos de licencia estarán sujetos al mismo procedimiento establecido arriba para la expedición de la licencia original.

Las licencias para instalaciones, estaciones o aparatos receptores radiográficos en la República de Panamá establecerán que la estación, instalación o aparato receptor, estarán sujetos en todo tiempo a inspección por los Estados Unidos y a censura, control o clausura por el Gobierno de Panamá. El Gobierno de Panamá conviene en cerrar sin demora, a petición del Gobierno de los Estados Unidos, cualquiera estación, instalación o aparato receptor radiográfico que, en concepto de los Estados Unidos, sea perjudicial para la seguridad y funcionamiento del Canal y sus defensas, y para los movimientos de las flotas o fuerzas militares de los Estados Unidos. Se conviene, sin embargo, que con la excepción de enemigos en tiempo de guerra, la Compañía o individuos correspondientes serán compensados por las pérdidas que les cause la clausura y que los daños resultantes de ella serán evaluados y ajustados por la Comisión Mixta a que se refiere el Artículo I de este Tratado, y serán pagados por los Estados Unidos en caso de

que la clausura haya sido llevada a cabo por la República de Panamá a petición de los Estados Unidos.

Con la mira de cooperar al más eficaz funcionamiento del Canal, la República de Panamá concede a los Estados Unidos el derecho de instalar, mantener y poner en servicio en la República de Panamá, las estaciones radiográficas que el Gobierno de los Estados Unidos considere necesarias para que funcionen en combinación con las otras estaciones establecidas en la República de Panamá o en la Zona del Canal, o con el objeto de dirigir los movimientos de su Ejército y Armada. Es convenido que las estaciones radiográficas erigidas, mantenidas y manejadas por los Estados Unidos serán puestas en servicio público y transmitirán mensajes comerciales cuando no haya servicio radiográfico comercial de empresas privadas, siendo entendido que los mensajes oficiales tendrán preferencia.

La República de Panamá tendrá completa soberanía en el territorio ocupado por las estaciones radiográficas que establezcan los Estados Unidos en la República de Panamá para la protección del Canal y dirección de los movimientos del Ejército y Armada de los Estados Unidos, con la excepción de que los Estados Unidos ejercerán jurisdicción exclusiva sobre los sitios en que se hallen esas estaciones, sobre las propiedades allí existentes y sobre el personal empleado en su funcionamiento, así como sobre los miembros del Ejército y de la Marina de los Estados Unidos que se ocupen en abastecer esas estaciones. Estas estipulaciones se aplicarán a las estaciones radiográficas situadas en La Palma y Puerto Obaldía, que los Estados Unidos tienen en servicio en la actualidad.

En caso de guerra o de amenaza de hostilidades, se aplicará lo estipulado en el Artículo XI de este Tratado.

ARTÍCULO X

Las naves aéreas y centros de aviación en la República de Panamá que no sean de los que pertenecen a las fuerzas defensivas

del Canal de Panamá ni de los que posea y tenga en servicio oficial el Gobierno de Panamá, estarán sujetos a la inspección de los Gobiernos de Panamá y los Estados Unidos, con el fin de asegurar el cumplimiento de las disposiciones y reglas que se convengan posteriormente.

Las naves aéreas pertenecientes a ciudadanos de Panamá o de los Estados Unidos y que sean manejadas por ellos, pueden navegar en la República de Panamá siempre que, tanto las naves como sus pilotos, estén provistos de una licencia conjunta de Panamá y Estados Unidos expedida por una junta compuesta de representantes de los Gobiernos de Panamá y de los Estados Unidos, y que por lo demás se ajusten a las restricciones que recomienda la Convención sobre Reglamentación de la Navegación Aérea, firmada en París el 13 de octubre de 1919, o a las otras restricciones que ambos países, de tiempo en tiempo, convengan en dictar conjuntamente.

Las naves aéreas que no sean de las pertenecientes a las fuerzas defensivas del Canal ni de las que posea y tenga en servicio oficial el Gobierno de Panamá, deberán seguir las rutas prescritas conjuntamente por Panamá y por los Estados Unidos, al volar sobre la República de Panamá; deberán aterrizar en los campos de aterrizaje o aeródromos designados conjuntamente por Panamá y por los Estados Unidos, y deberán sujetarse a las demás restricciones que los dos países prescriban de tiempo en tiempo.

Al aplicar y hacer efectivas las disposiciones y reglamentos relativos a naves aéreas y centros de aviación, los dos Gobiernos considerarán como factor decisivo la seguridad del Canal de Panamá.

La República de Panamá conviene en no permitir volar en territorio panameño sobre áreas cercanas a las defensas del Canal, salvo mediante acuerdo con los Estados Unidos.

En tiempo de guerra o cuando amenacen hostilidades, se aplicará lo estipulado en el Artículo XI de este Tratado.

ARTÍCULO XI

La República de Panamá conviene en cooperar por todos los medios posibles con los Estados Unidos en la protección y defensa del Canal de Panamá. En consecuencia, la República de Panamá se considerará en estado de guerra en caso de cualquier conflicto armado en que los Estados Unidos sean beligerantes, y con el fin de hacer más efectiva la defensa del Canal; si ello fuere necesario en concepto del Gobierno de los Estados Unidos, les traspasará a éstas, durante el período de las hostilidades o mientras haya amenaza de ella en todo el territorio de la República de Panamá, el funcionamiento y control de las comunicaciones radiográficas e inalámbricas, naves aéreas, centros de aviación y navegación aérea.

Las autoridades civiles y militares de la República de Panamá dictarán y pondrán en vigor todas las órdenes y decretos que se requieran para el mantenimiento del orden público y para la seguridad y defensa del territorio de la República de Panamá durante las hostilidades o mientras haya amenaza de ellas, y los Estados Unidos tendrán la dirección y control de todas las operaciones militares en cualquier parte del territorio de la República de Panamá. Para la eficaz protección del Canal, la República de Panamá conviene también que en tiempo de paz, las fuerzas armadas de los Estados Unidos tendrán libre tránsito en toda la República para ejecutar maniobras y otros fines militares, a condición, sin embargo, de que se dé aviso oportuno al Gobierno de la República de Panamá cada vez que hayan de entrar tropas armadas a su territorio. Es entendido que lo estipulado en materia de notificación no es aplicable a las naves aéreas del Ejército o de la Marina de los Estados Unidos.

ARTÍCULO XII

Mientras la República de Panamá dé curso forzoso ilimitado al dólar de oro de los Estados Unidos a la par con el Balboa,

establecido por la Ley 84 de 1904, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en dar a la moneda fraccionaria de plata acuñada por la República de Panamá curso forzoso en la Zona del Canal, con las condiciones siguientes:

1°—La moneda panameña expresada no será de curso forzoso para el pago de pasaje por el uso del Canal de Panamá,

2°—El valor nominal total de la citada moneda fraccionaria de plata panameña no excederá de la cantidad de \$1.000.000;

3°—La República de Panamá, con el fin de mantener la paridad legal y la equivalencia de tal moneda fraccionaria de plata con el talón de oro, establecerá y mantendrá un fondo de reserva, depositando en una institución bancaria respetable de los Estados Unidos, una suma de moneda legal de los Estados Unidos que equivale siempre a no menos del quince por ciento del valor nominal de la moneda fraccionaria de plata acuñada, junto con una cantidad igual al señoreaje de las monedas de plata acuñadas, menos los gastos necesarios de acuñación y transporte;

4°—La República de Panamá conviene, además, en mantener la paridad de su moneda de plata con el talón de oro, cambiando monedas de plata cuando se presenten en sumas o múltiplos de veinte dólares o veinte balboas por oro tomando, en relación con el cambio y por medio de giros sobre este fondo de reserva, las medidas tendientes a evitar trastornos en la paridad legal de la moneda fraccionaria de plata de la República de Panamá con el talón de oro,

5°—La moneda de plata panameña expresada tendrá un valor intrínseco igual o mayor que las correspondientes monedas de plata de los Estados Unidos;

6°—La moneda de plata de los Estados Unidos será de curso forzoso en la República de Panamá, en la misma proporción que lo es actualmente en los Estados Unidos;

7°—La República de Panamá no prohibirá, restringirá o gravará la exportación de oro acuñado.

ARTÍCULO XIII

Es entendido y convenido expresamente que nada de lo que se estipula en este Tratado afectará en manera alguna los derechos de una u otra de las dos Altas Partes Contratantes, ni será tomado como limitación, definición, restricción o interpretación restrictiva de los derechos de cada parte de acuerdo con el Tratado de 18 de noviembre de 1903 y con el Tratado de 2 de septiembre de 1914,¹ excepto en cuanto así lo disponga expresamente este Tratado; y es entendido expresamente, además, que los derechos de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, adquiridos en virtud de las concesiones que le otorgó la República de Colombia o de otra manera y los derechos de los Estados Unidos adquiridos por compra de los derechos de la Compañía Francesa del Canal, no quedan en modo alguno alterados menoscabados, ni disminuidos por ninguno de los términos de este Tratado.

ARTÍCULO XIV

Este Tratado será ratificado de acuerdo con las formas constitucionales de las Altas Partes Contratantes, y surtirá efecto inmediato al canjearse las ratificaciones, lo cual tendrá lugar en Washington.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios respectivos han firmado este Tratado en duplicado y han estampado en él sus sellos.

Hecho en la ciudad de Washington el 28 de junio de 1926.

(fdo.) *R. J. Alfaro.* (L.S.)

(fdo.) *Eusebio A. Morales.* (L.S.)

(fdo.) *Frank E. Kellogg.* (L.S.)

(fdo.) *Francis White.* (L.S.)

¹ Se refiere a la Convención de Límites entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, por la cual se señalan las fronteras de la Zona del Canal, aprobada por ley 29 de 8 de diciembre de 1914.

BIBLIOGRAFÍA:

- ERNESTO CASTILLERO: *Documentos Históricos sobre la Independencia del Istmo de Panamá*. Panamá. –1930, pgs 467-474.
- ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: *Panamá y los Estados Unidos*. Panamá. – 1953, pgs. LXXIX-IXXXIIL.
- DIÓGENES A. AROSEMENA G: *Historia Documental del Canal de Panamá*. – Panamá. 1962, pgs. 427-451.



Convención de Reclamaciones de 1926. Anexa al Tratado General de 1926

1926, julio 24

Entre los Estados Unidos y la República de Panamá.

La República de Panamá y los Estados Unidos de América, deseosos de arreglar y ajustar amigablemente las reclamaciones de los ciudadanos de cada país contra el otro, han convenido en celebrar una Convención con ese objeto, y con tal fin han nombrado como sus Plenipotenciarios.

El Presidente de la República de Panamá, a los Excelentísimos señores Doctor Ricardo J. Alfaro, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en los Estados Unidos y Doctor Eusebio A. Morales, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en misión especial;

El Presidente de los Estados Unidos de América, a su Excelencia Frank B. Kellogg, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América;

Quienes después de haberse comunicado mutuamente sus respectivos Plenos Poderes, y encontrándose en buena y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

ARTÍCULO I

Todas las reclamaciones contra la República de Panamá surgidas a partir del 3 de noviembre de 1903, con excepción de las llamadas Reclamaciones por el Incendio de Colón, que se mencionan más adelante, y que al tiempo de cumplirse los hechos en que se fundan correspondían a ciudadanos de los Estados Unidos, ya sean sociedades anónimas, compañías, asociaciones, sociedades colectivas o bien individuos particulares, por pérdidas o daños causados a sus personas o a sus bienes y todas las reclamaciones contra los Estados Unidos de América, surgidas a partir del 3 de noviembre de 1903 y que al tiempo de surgir correspondían a ciudadanos de la República de Panamá, ya sean sociedades anónimas, compañías, asociaciones colectivas o individuos particulares, por pérdidas o daños causados a sus personas o a sus bienes; todas las reclamaciones por pérdida o daños sufridos por alguna sociedad anónima, compañía, asociación o sociedad colectiva, en las cuales esos ciudadanos tengan o hayan tenido participación sustancial y *bona fide*, siempre que el reclamante presente a la Comisión constancia de una asignación hecha a su favor por la sociedad anónima, compañía, asociación o sociedad colectiva, de la parte proporcional que le corresponde en la pérdida o daños sufridos; y todas las reclamaciones por pérdidas o daños sufridos; y todas las reclamaciones por pérdidas o daños provenientes de actos ejecutados por funcionarios o representantes de cualquiera de los dos Gobiernos, de los cuales haya resultado injusticia y las cuales hayan sido presentadas a uno de los dos Gobiernos, para su consideración por el otro, y que hayan quedado pendientes de arreglo, así como cualesquiera otras reclamaciones que presente cualquiera de los dos Gobiernos dentro del plazo que se establece más adelante, serán sometidas a una Comisión que se compondrá de tres miembros, para ser falladas de conformidad con los principios del Derecho Internacional, de la justicia y de la equidad. Quedan exceptuadas de las reclamaciones que deben someterse a la dicha comisión, salvo convenio específico que posteriormente celebren las dos Partes

Contratantes, las reclamaciones por indemnización de perjuicios causados de la manera que establece el Artículo VI del Tratado de 18 de noviembre de 1903, sobre construcción del Canal de Panamá, las cuales seguirán siendo oídas y falladas por la Comisión Mixta que estipula dicho Artículo del Tratado.

Con relación a la excepción que se hace arriba de las reclamaciones por las pérdidas sufridas por ciudadanos americanos a consecuencia del incendio acaecido en la ciudad de Colón el 31 de Marzo de 1885, el Gobierno de Panamá conviene en principio en el arbitramento de las reclamaciones de conformidad con una Convención a la cual se invitará a la República de Colombia a hacerse parte y en la cual se estipulará la creación o selección de un Tribunal Arbitral que determine las cuestiones siguientes:

Primero: Si la República de Colombia incurrió en responsabilidad por las pérdidas sufridas por ciudadanos americanos por razón del incendio que tuvo lugar en la ciudad de Colón el 31 de marzo de 1885; y, Segundo: caso de determinarse en el arbitramento que existe una responsabilidad original de parte de Colombia, en qué proporción, si alguna cabe, la República de Panamá ha sucedido a Colombia en tal responsabilidad por razón de su separación de Colombia el 3 de noviembre de 1903, y el Gobierno de Panamá conviene en cooperar con el Gobierno de los Estados Unidos por medio de representaciones amigables a la negociación de tal arbitramento entre los tres países.

El juzgamiento y fallo de las reclamaciones particulares de acuerdo con sus méritos, a efecto de determinar la cuantía de los daños, si los hubiere en caso de decidirse que ha habido responsabilidad, tendrá lugar ante un tribunal especial que se constituirá en la forma que exijan las circunstancias creadas por el arbitramento tripartito.

Como excepción específica de la limitación de las reclamaciones contra los Estados Unidos de América que deben ser sometidas a la Comisión, se conviene que se someterán a ésta las reclamaciones de Abbondio Caselli, ciudadano suizo, o del Go-

bierno de Panamá, y de José C. Monteverde, súbdito italiano, o del Gobierno de Panamá, según sea el interés de dichas partes en esos casos, reclamaciones que han surgido de la compra de unos terrenos hecha por el Gobierno de Panamá a dichos señores Caselli y Monteverde, que luego fueron expropiadas por el Gobierno de los Estados Unidos, y que en cada caso han sido materia de sentencia proferida por la Corte Suprema de Justicia de Panamá.

La Comisión será constituida así: un miembro será nombrado por el Presidente de la República de Panamá, otro por el Presidente de los Estados Unidos, y el tercero, quien presidirá la Comisión, será escogido de acuerdo mutuo de los dos Gobiernos. Si los dos Gobiernos no se pusieren de acuerdo en la designación de dicho tercer miembro, dentro de los dos meses siguientes al canje de ratificaciones de esta Convención, el nombramiento será hecho por el Presidente del Consejo Administrativo Permanente de la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya, a que se refiere el Artículo 49 de la Convención para el arreglo pacífico de las disputas internacionales concluida en La Haya el 18 de octubre de 1907. En caso de muerte, ausencia o incapacidad de cualquier miembro de la Comisión, o en caso de que alguno de ellos deje de actuar en ese carácter o cese en el ejercicio de sus funciones, para llenar la vacante se seguirá el mismo procedimiento establecido para el nombramiento.

ARTÍCULO II

La Comisión así nombrada se reunirá en Washington con el fin de organizarse dentro de los seis meses siguientes al canje de ratificaciones de esta Convención, y cada miembro de la Comisión, antes de comenzar sus labores, hará y suscribirá una declaración solemne en que conste que considerará y fallará cuidadosa e imparcialmente, de acuerdo con su mejor criterio y según los principios del Derecho Internacional, de la justicia y de la equidad, todas las reclamaciones sometidas a su fallo, y de dicha declaración se dejará constancia en las Actas de la Comisión.

La Comisión podrá fijar el tiempo y lugar de sus reuniones subsiguientes, bien en Panamá o en los Estados Unidos, según convenga, sujeta siempre a las instrucciones especiales de los dos Gobiernos.

ARTÍCULO III

Por Resolución de la mayoría de los miembros, la Comisión podrá establecer las reglas de procedimiento que estime convenientes y necesarias, siempre que no estén en pugna con las estipulaciones de esta Convención.

Cada Gobierno podrá nombrar representantes o abogados que estarán autorizados para presentar a la Comisión, oralmente o por escrito, los alegatos que estimen oportunos, en pro o en contra de cualquiera reclamación. Los representantes o abogados de cualquiera de los dos Gobiernos podrán presentar a la Comisión los documentos, declaraciones juradas, interrogatorios y demás pruebas que deseen en favor o en contra de cualquiera reclamación y tendrán el derecho de examinar testigos ante la Comisión bajo juramento o promesa de decir verdad, de acuerdo con las reglas de procedimiento que la Comisión adoptare.

El fallo de la mayoría de los miembros de la Comisión será el fallo de la Comisión.

El idioma de las actuaciones y de los expedientes será el español o el inglés.

ARTÍCULO IV

La Comisión llevará un registro exacto de las reclamaciones y casos presentados, y levantará actas de sus actuaciones en las fechas respectivas. Con tal fin, cada Gobierno podrá nombrar un secretario; estos secretarios actuarán conjuntamente como Secretarios de la Comisión y estarán sujetos a sus instrucciones. Cada Gobierno podrá también nombrar y emplear los Subsecretarios y demás empleados que se consideren necesarios. La Comisión podrá, igualmente, nombrar y em-

plear a cualesquiera otras personas que sean necesarias para que la ayuden en el ejercicio de sus funciones.

ARTÍCULO V

Las Altas Partes Contratantes, deseosas de ajustar equitativamente las reclamaciones de sus respectivos ciudadanos, acordándoles así compensación justa y adecuada por sus pérdidas y daños, convienen en que ninguna reclamación será negada ni rechazada por la Comisión mediante aplicación del principio general del Derecho Internacional, de que han de agotarse los recursos legales como condición previa para la validez y admisión de cualquier reclamación.

ARTÍCULO VI

Todas y cada una de las reclamaciones por pérdidas y daños surgidos antes de la firma de esta Convención, deberán ser presentadas a la Comisión dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la primera reunión, salvo los casos en que se aduzcan razones por la demora, que satisfagan a la mayoría de los miembros de la Comisión, y en tales casos el término para presentar la reclamación podrá prorrogarse por un período que no exceda de dos meses.

La Comisión estará obligada a oír, sustanciar y fallar dentro de un año, a partir de la fecha de la primera reunión, todas las reclamaciones que hayan sido presentadas.

Tres meses después de la fecha de la primera reunión de los Comisionados y en cada trimestre subsiguiente, la Comisión rendirá a cada Gobierno un informe en que dará cuenta detallada de las labores llevadas a cabo hasta la fecha correspondiente, e incluirá una relación de las reclamaciones presentadas, de las oídas y de las falladas. La Comisión estará obligada a fallar toda reclamación, ya sea oída y sustanciada, dentro de los seis meses siguientes a la terminación de la vista de dicha reclamación, y a dejar constancia de su fallo.

ARTÍCULO VII

Las Altas Partes Contratantes convienen en considerar como definitivos y concluyentes los fallos de la Comisión en cada una de las reclamaciones juzgadas y en dar pleno cumplimiento a esos fallos. Convienen, además, en considerar el resultado de las actuaciones de la Comisión como ajuste pleno, perfecto y final de cada reclamación contra el Gobierno respectivo, por pérdida o daños sufridos antes del canje de ratificaciones de esta Convención. Y convienen además, que toda reclamación, haya sido o no presentada a la Comisión y llevada a su conocimiento, formulada, propuesta o sometida a su estudio, será considerada y tenida a partir de la fecha en que terminen las actuaciones de la Comisión como plenamente resuelta, excluida e inadmisibles en lo futuro, siempre que las reclamaciones presentadas a la Comisión hayan sido oídas y falladas.

Esta estipulación no será aplicable a las llamadas Reclamaciones por el Incendio de Colón, con las cuales se procederá de la manera estipulada en el Artículo I de esta Convención.

ARTÍCULO VIII

La cantidad total adjudicada, en todos los casos decididos a favor de los ciudadanos de un país, será deducida de la cantidad total adjudicada a los ciudadanos del otro país, y el saldo será pagado en la ciudad de Panamá o en Washington, en moneda de oro o su equivalente, dentro del año siguiente a la fecha de la sesión final de la Comisión, al Gobierno del país en favor de cuyos ciudadanos se haya adjudicado la cantidad mayor.

ARTÍCULO IX

Cada Gobierno pagará su propio comisionado y sufragará sus propios gastos. Los gastos de la Comisión, inclusive el sueldo del tercer Comisionado, serán cubiertos por partes iguales por los dos Gobiernos.

ARTÍCULO X

Esta Convención será ratificada por las Altas Partes Contratantes, de acuerdo con sus respectivas constituciones. Las ratificaciones, serán canjeadas en Washington tan pronto como sea dable y la Convención comenzará a surtir sus efectos desde la fecha en que se verifique el canje.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios respectivos han firmado y sellado esta Convención.

Hecha por duplicado en Washington el día veinticuatro de julio de 1926.

(fdo.) *R. J. Alfaro*. (L.S.)

(fdo.) *Eusebio A. Morales*. (L.S.)

(fdo.) *Frank B. Kellogg*. (L.S.)

(Aprobada por la Ley N° 77 del 23 de diciembre de 1930).

BIBLIOGRAFÍA:

ERNESTO CASTILLERO REYES: *Documentos históricos sobre la independencia del Istmo de Panamá*. Panamá.. 1930, págs. 467-474.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTIEL: *Panamá y los Estados Unidos*. Panamá. 1953, págs. LXXIX-IXXXII.

Tratado General de Amistad y Cooperación

1936, marzo 2

**Entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América,
firmado en Washington el 2 de Marzo de 1936,
aprobado por la Asamblea Nacional Legislativa de Panamá
el 24 de diciembre por medio de la Ley 37 de 1936
y ratificado por el Senado de los Estados Unidos de América
el 25 de julio de 1939.**

La República de Panamá y los Estados Unidos de América, animados por el deseo de fortalecer los lazos de amistad y de cooperación entre los dos países y de regular sobre una base firme y mutuamente satisfactoria algunas cuestiones que han surgido como resultado de la construcción del Canal Interoceánico a través del Istmo de Panamá, han resuelto celebrar un tratado y en tal virtud han designado como Plenipotenciarios:

El Presidente de la República de Panamá:

A los Excelentísimos Señores Doctor Ricardo J. Alfaro, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en los Estados Unidos, y Doctor Narciso Garay, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en misión especial; y

El Presidente de los Estados Unidos de América:

Al Señor Cordell Hull, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América y al señor Sumner Wells, Subsecretario de Estado de los Estados Unidos de América;

Quienes, habiéndose comunicado sus respectivos Plenos Poderes, los que han sido hallados en buena y debida forma, han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO I

El Artículo I de la Convención de 18 de noviembre de 1903 queda subrogado así:

Habrá perfecta, firme e inviolable paz y sincera amistad entre la República de Panama y los Estados Unidos de América y entre sus ciudadanos.

En vista de la apertura formal y oficial del Canal de Panama el 12 de julio de 1920, la República de Panama y los Estados Unidos de América declaran que las estipulaciones de la Convención de 18 de noviembre de 1903, tienen en mira el uso, ocupación y control por los Estados Unidos de América de la Zona del Canal y de las tierras y aguas adicionales bajo la jurisdicción de los Estados Unidos de América, para los fines del eficiente mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal y de sus obras auxiliares.

Los Estados Unidos de América continuarán manteniendo el Canal de Panamá para fomento y uso del comercio interoceánico y los dos Gobiernos declaran su voluntad de cooperar en cuanto les sea factible al propósito de asegurar el goce pleno y perpetuo de los beneficios de todo orden que el Canal debe proporcionar a las naciones que hicieron posible su construcción, así como también a todas las naciones interesadas en el comercio universal.

ARTÍCULO II

Los Estados Unidos de América declaran que la República de Panamá ha cumplido leal y satisfactoriamente las obligaciones que asumió por el Artículo II de la Convención de 18 de noviembre de 1903, por el cual concedió a perpetuidad a los Estados Unidos de América el uso, ocupación y control de la zona de tierra y de tierra cubierta por agua que se des-

cribe en dicho Artículo, de las islas situadas dentro de los límites de la mencionada zona, del grupo de pequeñas islas en la bahía de Panamá nombradas Perico, Naos, Culebra y Flamenco, y de cualesquiera otras tierras y aguas fuera de la zona citada necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras, y en reconocimiento de ello los Estados Unidos de América renuncian por el presente artículo a la concesión que le hizo a perpetuidad la República de Panamá, del uso, ocupación y control de tierras y aguas, además de las que ahora están bajo la jurisdicción de los Estados Unidos de América fuera de la Zona descrita en el Artículo, II de la mencionada Convención, que fueran necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección de dicha empresa.

Si bien los dos Gobiernos convienen en que la necesidad de nuevas tierras y aguas para el ensanche de las actuales facilidades del Canal se estima improbable, reconocen sin embargo, de acuerdo con las estipulaciones de los Artículos I y X de este Tratado, su obligación conjunta de asegurar el efectivo y continuo funcionamiento del Canal y el mantenimiento de su neutralidad, y en consecuencia, si en el evento de alguna contingencia, ahora imprevista, la utilización de tierras o aguas adicionales a las que se están ya usando fuere realmente necesaria para el mantenimiento, saneamiento o eficiente funcionamiento del Canal, o para su protección efectiva, los Gobiernos de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América acordarán las medidas que sea necesario tomar para asegurar el mantenimiento, saneamiento, eficiente funcionamiento y protección efectiva del Canal, en el cual los dos países tienen interés conjunto y vital.

ARTÍCULO III

Con el objeto de que la República de Panamá pueda beneficiarse de las ventajas comerciales inherentes a su posición geográfica, los Estados Unidos de América convienen:

1°—La venta a individuos de artículos importados a la Zona del Canal o comprados, producidos o manufacturados allí por el Gobierno de los Estados Unidos de América será limitada por éste a las personas incluidas en las categorías (a) y (b) de la Sección 2a. de este Artículo. Con respecto a las personas incluidas en las categorías (c), (d) y (e) de la mencionada Sección y miembros de sus familias, las ventas arriba referidas sólo podrán hacerse cuando tales personas residan realmente en la Zona del Canal.

2°—No podrá residir en la Zona del Canal ninguna persona que no esté comprendida en las siguientes categorías:

(a) Jefes, empleados, artesanos u obreros al servicio o en el empleo de los Estados Unidos de América, del Canal de Panamá o de la Compañía del Ferrocarril de Panamá y miembros de su familia que realmente vivan con ellos;

(b) Miembros de las fuerzas armadas de los Estados Unidos de América, y miembros de sus familias que realmente vivan con ellos;

(c) Contratistas que trabajen en la Zona del Canal y sus empleados, artesanos y obreros durante el cumplimiento de sus contratos;

(d) Jefes, empleados u obreros de compañías que tengan derecho a hacer negocios en la Zona del Canal según la Sección 5a. de este Artículo;

(e) Personas que se ocupen en actividades religiosas, de asistencia pública, de caridad, de educación, de recreo y científicas, exclusivamente en la Zona del Canal;

(f) Sirvientes domésticos de todas las personas antes mencionadas y miembros de las familias de las personas correspondientes a las categorías (c), (d) y (e) que realmente vivan con ellos.

3°—No se darán en arrendamiento, a plazos o con sujeción a desahucio ni se subarrendarán casas o habitaciones pertenecientes al Gobierno de los Estados Unidos de América o a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, situadas en la Zona del Canal, a personas no comprendidas en las categorías (a) a (e) inclusive de la Sección 2a. arriba citada.

4°—El Gobierno de los Estados Unidos de América continuará cooperando por todos los medios apropiados con el Gobierno de la República de Panamá, para prevenir violaciones de las leyes de la República en materia de aduanas y de inmigración, inclusive el contrabando al territorio bajo la jurisdicción de la República de artículos importados a la Zona del Canal o comprados, producidos o manufacturados allí por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

5°—Con excepción de las empresas que tengan relación directa con el funcionamiento, mantenimiento, saneamiento o protección del Canal, o sean las de cable, navieras, petroleras o de combustible, los Estados Unidos de América no permitirán que se radiquen en la Zona del Canal más empresas comerciales privadas que las existentes allí al tiempo de firmarse este tratado.

6°—En vista de la proximidad del puerto de Balboa a la ciudad de Panamá y del puerto de Cristóbal a la ciudad de Colón, los Estados Unidos de América continuarán permitiendo, de acuerdo con reglamentos adecuados y mediante el pago de los derechos correspondientes, a las naves que entren a los puertos de la Zona o salgan de ellos, el uso y goce de los muelles y otras facilidades en los mencionados puertos, para el objeto de cargar y descargar mercaderías, y de recibir y desembarcar pasajeros que entren al territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá o que salgan de él.

La República de Panamá permitirá a las naves que entren a los puertos de Panamá o Colón, o que zarpen de ellos, en caso de emergencia y también de acuerdo con reglamentos adecuados y mediante el pago de los derechos correspondientes, el uso

y goce de los muelles y de otras facilidades de dichos puertos con el objeto de recibir y desembarcar pasajeros con destino a territorio de la República de Panamá bajo jurisdicción de los Estados Unidos de América o procedentes del mismo, y para cargar o descargar mercaderías en tránsito o destinadas al servicio del Canal o de obras pertenecientes al Canal.

7°—El Gobierno de los Estados Unidos de América dará a los comerciantes residentes en la República de Panamá plena oportunidad para hacer ventas a las naves que lleguen a los puertos terminales del Canal o que pasen por él, con sujeción siempre a los reglamentos administrativos pertinentes de la Zona del Canal.

ARTÍCULO IV

El Gobierno de la República de Panamá no impondrá derechos de importación ni contribuciones de ninguna clase a las mercancías remitidas o consignadas a las agencias del Gobierno de los Estados Unidos de América en la República de Panamá cuando las mercancías sean destinadas para el uso oficial de tales agencias comprendidas en las categorías (a) y (b) de la Sección 2a. del Artículo III de este Tratado, que residen o se hallen temporalmente en territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá, mientras presten sus servicios a los Estados Unidos de América, al Canal de Panamá o a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, siempre que las mercancías sean destinadas al uso y beneficio exclusivo de esas personas.

Los Estados Unidos de América no impondrán derechos de importación ni contribuciones de ninguna clase a los artículos, efectos y mercaderías que pasen del territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá a la Zona del Canal.

Las autoridades de los Estados Unidos de América no impondrán contribuciones de ninguna clase a las personas que residan en la República de Panamá y que pasen de la jurisdicción de la República de Panamá a la Zona del Canal, y las autorida-

des de la República de Panamá no impondrán contribuciones de ninguna clase a las personas en el servicio de los Estados Unidos de América o que residan en la Zona del Canal y que pasen de la Zona del Canal a territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá, quedando sujetas a los plenos efectos de las leyes de inmigración de la República de Panamá, todas las otras personas que pasen de la Zona del Canal a territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá.

En vista del hecho de que la Zona del Canal divide el territorio bajo jurisdicción de la República de Panamá, los Estados Unidos de América convienen en que, con sujeción a las disposiciones policivas que las circunstancias requieran, a los ciudadanos panameños que ocasionalmente sean deportados de la Zona del Canal se les garantizará el tránsito a través de dicha Zona para trasladarse de una parte a otra del territorio sujeto a la jurisdicción de la República.

ARTÍCULO V

El Artículo IX de la Convención de 18 de noviembre de 1903 queda subrogado así:

La República de Panamá tiene el derecho de imponer a las mercancías destinadas a ser introducidas para uso y consumo en territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá y a las naves que toquen en puertos panameños y a los oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves, los impuestos y gravámenes establecidos por las leyes de la República de Panamá, conviniéndose que la República de Panamá continuará ejerciendo directa y exclusivamente su jurisdicción sobre los puertos de Panamá y Colón y la explotación, con personal panameño exclusivamente, de las obras marítimas ya establecidas o que se establezcan en dichos puertos por la República de Panamá o por su autoridad. Sin embargo, la República de Panamá no impondrá ni cobrará gravámenes o contribuciones sobre las naves que usen el Canal o que pasen por él sin tocar en puertos bajo la jurisdicción panameña, ni a los oficiales, tripulación o pasajeros de

dichas naves, a no ser que entren a la República; siendo entendido además que las contribuciones y gravámenes que imponga la República de Panamá a las naves que usen el Canal o que pasen por él y que toquen en puertos bajo la jurisdicción panameña o a la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves, no serán más altos que los que se impongan a las naves que toquen únicamente en los puertos bajo la jurisdicción panameña sin pasar por el Canal, y a la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves.

La República de Panamá tiene también derecho de determinar qué personas o clases de personas que lleguen a los puertos de la Zona del Canal serán admitidas a la República de Panamá y así mismo, el de determinar a qué personas o clases de personas que lleguen a esos puertos se les negará entrada a la República de Panamá.

Los Estados Unidos de América suministrarán a la República de Panamá, libres de todo gravamen, los sitios necesarios para la construcción de edificios para aduanas en los puertos de la Zona del Canal para la recaudación de impuestos sobre las importaciones destinadas a la República de Panamá y para el examen de mercancías, equipajes y pasajeros consignados o destinados a la República de Panamá, y para prevenir el comercio de contrabando, siendo entendido que la recaudación de impuestos y el examen de mercancías y pasajeros por los funcionarios del Gobierno de la República de Panamá, de conformidad con esta estipulación, tendrá lugar únicamente en las aduanas que establezca el Gobierno de la República de Panamá de acuerdo con lo aquí estipulado, y que la República de Panamá ejercerá jurisdicción exclusiva dentro de los sitios donde se hallen las aduanas en cuanto concierne a la República de Panamá, como también sobre los efectos de todas clases allí existentes y sobre el personal empleado en ellas.

Para asegurar el ejercicio efectivo de los derechos reconocidos anteriormente, el Gobierno de los Estados Unidos de América conviene en que, con el objeto de obtener información útil

para determinar si a las personas que lleguen a los puertos de la Zona del Canal, con destino a puntos dentro de la jurisdicción de la República de Panamá, debe permitirse o negarse la entrada a la República, los funcionarios de inmigración de la República de Panamá tendrán el derecho de libre acceso a los buques a su llegada a los muelles de Balboa o de Cristóbal llevando pasajeros con destino a la República; y que las autoridades competentes del Canal de Panamá adoptarán con respecto a las personas que entren por los puertos de la Zona del Canal con destino a puntos dentro de la jurisdicción de la República de Panamá, los reglamentos administrativos que faciliten a las autoridades de Panamá el ejercicio de su jurisdicción en la forma estipulada en el Parágrafo 4° de este Artículo, para los fines expuestos en el Parágrafo 3° del mismo.

ARTÍCULO VI

El primer período del Artículo VII de la Convención de 18 de noviembre de 1903, queda modificado omitiéndose la siguiente frase “o por el ejercicio del derecho de dominio eminente”.

El Parágrafo tercero del Artículo VII de la Convención de 18 de noviembre de 1903, queda abrogado.

ARTÍCULO VII

Comenzando con la anualidad pagadera en 1934, los pagos de acuerdo con el Artículo XIV de la Convención de 18 de noviembre de 1903, celebrada entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, serán de cuatrocientos treinta mil balboas (B/430.000.00) según el convenio incorporado en canje de notas de esta fecha. Los Estados Unidos de América pueden cumplir su obligación con respecto a cualquiera de dichos pagos mediante el pago en cualquier moneda, siempre que la cantidad que se pague sea el equivalente de cuatrocientos treinta mil balboas (B/430.000.00) definidos como queda expresado.

ARTÍCULO VIII

Con el fin de que la ciudad de Colón pueda disfrutar de un medio directo de comunicación por tierra, bajo jurisdicción panameña, con el resto del territorio bajo jurisdicción de la República de Panamá, los Estados Unidos de América transfieren a la República de Panamá jurisdicción sobre un corredor cuyos límites exactos serán convenidos y demarcados por los dos Gobiernos, de acuerdo con la descripción siguiente:

(a) El término del corredor en Colón empalma con el extremo Sur de la mitad Este del Paseo del Centenario en la Calle 16 de Colón; de allí el corredor sigue en dirección general Sur, paralela a la Carretera Bolívar y al Este de ella hasta la vecindad de la orilla Norte de Silver City; de allí hacia el Este cerca de la ribera de Folks River, doblando la esquina Nordeste de Silver City; de allí en dirección Sudeste y paralela en general al camino que va a France Field y Fort Randolph hasta cruzar el mencionado camino, como a mil doscientos pies al Este de la Derivación Este, de allí en una dirección general Nordeste hasta la línea Este del límite de la Zona del Canal cerca de la esquina Sudeste de la Reserva de Fort Randolph al Sudoeste de Cativá.

(b) La anchura del corredor será como sigue: 25 pies de ancho desde su extremo en Colón hasta un punto Este de la línea Sur de Silver City; de allí 100 pies de ancho hasta el camino de Fort Randolph con la salvedad de que en cualquier cruce elevado del camino de Fort Randolph sobre el ferrocarril que pueda construirse la anchura del corredor no será mayor que la necesaria para, incluir el viaducto y no incluirá parte alguna del camino de Fort Randolph propiamente dicho ni de la servidumbre de tránsito del ferrocarril, y con la salvedad de que en caso de hacerse cruce a nivel con el camino de Fort Randolph y con el ferrocarril, el corredor quedará interrumpido por esa carretera y por el ferrocarril; a partir de ese punto, el corredor tendrá 200 pies de ancho hasta la línea fronteriza de la Zona del Canal.

El Gobierno de los Estados Unidos de América extinguirá cualesquiera títulos de propiedad privada existentes o que puedan existir respecto de las tierras comprendidas dentro del corredor arriba mencionado.

Los cruces de corrientes y desagües en los caminos que se construyan sobre el corredor, no restringirán el paso de las aguas a menos de la capacidad de las corrientes y desagües existentes.

No se hará ninguna otra construcción en el corredor, fuera de la relativa a la construcción de una carretera y a la instalación de líneas de transmisión de energía eléctrica, de teléfonos y de telégrafos; y las únicas actividades que serán ejercidas dentro de dicho corredor serán las correspondientes a la construcción, mantenimiento y usos comunes de una carretera y de líneas de comunicación y de transmisión de fuerza.

Los Estados Unidos de América disfrutarán en todo tiempo el derecho al tránsito irrestricto a través del expresado corredor por cualquier punto y el de transitar a lo largo de dicho corredor, con sujeción a los reglamentos de tráfico que sean establecidos por el Gobierno de la República de Panamá, y el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrá derecho al uso del corredor en cuanto pueda ser necesario para la construcción de empalmes o cruces de carreteras o ferrocarriles, de líneas de transmisión de fuerza, aéreas o subterráneas, líneas de teléfonos, de telégrafos, o de tuberías y de canales de drenaje adicionales, a condición de que estas estructuras y el uso de ellas no estorben los fines del corredor, según lo arriba estipulado.

ARTÍCULO IX

Con el fin de proveer un medio directo de comunicación por tierra con espacio para la instalación de líneas de transmisión de energía de alta tensión, bajo jurisdicción de los Estados Unidos de América, de la Represa Madden a la Zona del Canal, la República de Panamá transfiere a los Estados Unidos de América ju-

risdicción sobre un corredor, cuyos límites serán demarcados por los Gobiernos, de acuerdo con la descripción siguiente:

Una faja de tierra de 200 pies de ancho, que se extiende 62.5 pies de la línea central de la Carretera Madden sobre su límite Este y 137.5 pies de la línea central de la Carretera Madden sobre su límite Oeste, y que contiene un área de 105.8 acres ó 42.81 hectáreas.

Comenzando en la intersección de la línea central localizada sobre la Carretera Madden con la línea limítrofe de cinco millas entre la Zona del Canal y la República de Panamá, estando situado este punto al Norte 29° 20' Oeste se sigue en una distancia de 168.04 pies a lo largo de la línea del mencionado límite desde el monumento limítrofe Número 65, siendo la posición geodésica de dicho monumento Número 65 la de 9° 07' de Latitud Norte más 3,948.8 pies y 79° 37' de Longitud más, 1,174.6 pies:

de allí al Norte 43° 10' Este en una distancia de 541.1 pies al monumento 324, más 06.65 pies;

de allí siguiendo una curva de 3° hacia la izquierda en una distancia de 347.2 pies al monumento 327, más 53.9 pies;

de allí al Norte 32° 45' Este en una distancia de 656.8 pies al monumento 334, más 10.7 pies;

de allí siguiendo una curva de 3° hacia la izquierda en una distancia de 455.55 pies al monumento 338, más 66.25 pies;

de allí al Norte 19° 05' Este en una distancia de 1,135.70 pies al monumento 350, más 01.95 pies;

de allí siguiendo una curva de 8° hacia la izquierda en una distancia de 650.7 pies al monumento 356, más 52.7 pies;

de allí al Norte 32° 58' Oeste en una distancia de 536.0 pies al monumento 362, más 88.7 pies;

de allí siguiendo una curva de 10° hacia la derecha en una distancia de 227.3 pies al monumento 365, más 16.0 pies;

de allí al Norte 10° 14' Oeste en una distancia de 314.5 pies al monumento 368, más 30.5 pies;

de allí siguiendo una curva de 5° hacia la izquierda en una distancia de 178.7 pies al monumento 370, más 09.2 pies;

de allí al Norte 19° 10' Oeste en una distancia de 4,250.1 pies al monumento 412, más 59.3 pies;

de allí siguiendo una curva de 5° hacia la derecha en una distancia de 720.7 pies al monumento 419, más 80.0 pies;

de allí al Norte 16° 52' Este en una distancia de 1,664.3 pies al monumento 436, más 44.3 pies;

de allí siguiendo una curva de 5° hacia la izquierda en una distancia de 597.7 pies al monumento 442, más 42.0 pies;

de allí al Norte 13° 01' Oeste en una distancia de 543.8 pies al monumento 447, más 85.8 pies;

de allí siguiendo una curva de 5° hacia la derecha en una distancia de 770.7 pies al monumento 455, más 56.5 pies;

de allí al Norte 25° 31' Este en una distancia de 1492,2 pies al monumento 470, más 48.7 pies;

de allí siguiendo una curva de 5° hacia la derecha en una distancia de 808.0 pies al monumento 478, más 56 pies;

de allí al Norte 65° 55' Este en una distancia de 281.8 pies al monumento 481, más 38.5 pies;

de allí siguiendo una curva de 8° hacia la izquierda en una distancia de 446.4 pies al monumento 485, más 84.9 pies;

de allí al Norte 30° 12' Este en una distancia de 479.6 pies al monumento 490, más 64.5 pies;

de allí siguiendo una curva de 5° grados hacia la izquierda en una distancia de 329.4 pies al monumento 493, más 93.9 pies;

de allí al Norte 13° 44' Este en una distancia de 1,639.9 pies al monumento 510, más 33.8 pies;

de allí siguiendo una curva de 5° hacia la izquierda en una distancia de 332.3 pies al monumento 518, más 66.1 pies;

de allí al Norte 27° 53' Oeste en una distancia de 483.9 pies al monumento 523, más 50.0 pies;

de allí siguiendo una curva de 8° hacia la derecha en una distancia de 469.6 pies al monumento 528, más 19.6 pies,

de allí al Norte 9° 41' Este en una distancia de 1,697.6 pies al monumento 545, más 17.2 pies;

de allí siguiendo una curva de 10° hacia la izquierda en una distancia de 451 pies hasta el monumento 549, más 68.9 pies.

(Todos los rumbos se refieren al verdadero meridiano).

El Gobierno de la República de Panamá extinguirá cualesquiera títulos de propiedad privada existentes o que puedan existir respecto de las tierras comprendidas dentro del corredor arriba mencionado.

Los cruces de corrientes y desagües de todos los caminos que se construyan sobre el corredor no restringirán el paso de las aguas a menos de la capacidad de las corrientes y desagües existentes.

No se hará ninguna construcción en el corredor, fuera de la relativa a la construcción de una carretera y a la instalación de líneas de transmisión de energía eléctrica, de teléfonos y de telégrafos; y las únicas actividades que serán ejercidas dentro de dicho corredor serán las correspondientes a la construcción, mantenimiento y usos comunes de una carretera, de líneas de comunicación y de transmisión de fuerza y de las obras auxiliares de la misma.

La República de Panamá disfrutará en todo tiempo el derecho al tránsito irrestricto al través del expresado corredor por cualquier punto y el de transitar a lo largo de dicho corredor, con sujeción a los reglamentos de tránsito que son establecidos por las autoridades del Canal de Panamá, y el Gobierno de la República de Panamá tendrá derecho al uso del Corredor en cuanto pueda ser necesario para la construcción de empalmes o cruces de carretera o ferrocarriles, de líneas de transmisión de fuerza, aéreas o subterráneas, líneas de teléfonos, de telégrafos o de tuberías y de canales de drenaje adicionales, a condición de que estas estructuras y el uso de ellas no estorben los fines del corredor, según lo arriba estipulado.

ARTÍCULO X

En caso de conflagración internacional o de existencia de cualquier amenaza de agresión en que peligren la seguridad de la Re-

pública de Panamá o la neutralidad o seguridad del Canal de Panamá, los Gobiernos de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América tomarán las medidas de prevención y defensa que consideren necesarias para la protección de sus intereses comunes. Las medidas que parezca esencial tomar a uno de los dos Gobiernos en guarda de dichos intereses y que afecten el territorio bajo la jurisdicción del otro Gobierno serán objeto de consulta entre los dos Gobiernos.

ARTÍCULO XI

Las estipulaciones de este Tratado no afectarán los derechos y obligaciones de ninguna de las dos Altas Partes Contratantes de conformidad con los tratados vigentes hoy entre los dos países, ni serán consideradas como limitación, definición, restricción o interpretación restrictiva de tales derechos y obligaciones, pero sin perjuicio del pleno vigor y efecto de las estipulaciones de este tratado que constituyen adición, modificación, abrogación o subrogación de las estipulaciones de los tratados anteriores.

ARTÍCULO XII

El presente Tratado será ratificado de acuerdo con las formas constitucionales de las Altas Partes Contratantes y entrará en vigor inmediatamente al canjearse las ratificaciones, lo cual tendrá lugar en Washington.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios han firmado este tratado en duplicado, en Español y en Inglés, siendo ambos textos auténticos, y han estampado en él sus sellos.

Hecho en la ciudad de Washington, a los dos días del mes de marzo de 1936.

(fdo.) *R. J. Alfaro*, (sello)
(fdo.) *Narciso Garay*, (sello)
(fdo.) *Cordell Hull*, (sello)
(fdo.) *Summer Welles*, (sello)

LOS TRATADOS ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

El Presidente de la Asamblea Nacional de Panamá,
(fdo.) *Jacinto López y León*
El Secretario.
(fdo.) *Daniel P. Barrera*

REPÚBLICA DE PANAMÁ

Poder Ejecutivo Nacional.

Panamá, 24 de diciembre de 1936.

Publíquese y Ejecútese.

(fdo.) *J. D. AROSEMENA.*

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones,
(fdo.) *J. E. Lefevre*

BIBLIOGRAFÍA:

- SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES. Panamá. *Memoria*. 1936, págs. 51-61
- MINISTERIO DE RELACIONES. Panamá. *Compilación de varios Tratados y Convenciones relacionadas con la Zona del Canal: 1903-1950*. Panamá, 1952, págs. 85-107. (en español e inglés).
- ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: *Panamá y los Estados Unidos*. Panamá. 1955. págs. LXXXIII-XCI.
- THELMA KING H: *El problema de la soberanía en las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos*. Panamá, 1961, págs. 199-215.
- DIÓGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá".- Panamá, 1962, págs. 459-474.

Convenio sobre Compensaciones de 1942

1942, mayo 18

(Canje de Notas)

(TRADUCCIÓN)

Departamento de Estado
Washington, D. C.
Mayo 18 de 1942.

Excelencia:

Tengo el honor de referirme al *memorándum* que el Embajador de Panamá entregó al Presidente de los Estados Unidos el 18 de febrero de 1941, y a la memoranda del Departamento, de julio 8, julio 18 y diciembre 2 de 1941 en respuesta a aquél, referentes a doce puntos en las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, con respecto a los cuales se solicitó acción positiva por parte de este Gobierno.

Las negociaciones subsiguientes han conducido felizmente al acuerdo entre nuestros Gobiernos y sobre esos puntos, tengo entendido, en la forma siguiente:

1. *Obras hidráulicas en Colón y Panamá.*

Cuando la autorización del Congreso de los Estados Unidos haya sido obtenida, el Gobierno de los Estados Unidos traspasará al Gobierno de la República de Panamá, libre de gastos, todos sus derechos, títulos e intereses del sistema de alcantarillado y acueductos en las ciudades de Panamá y Colón.

En esa fecha los Estados Unidos renunciará a los derechos que obtuvo en el Parágrafo primero del Artículo VII del Convenio entre Estados Unidos y la República de Panamá, firmado en Washington el 18 de noviembre de 1903, tal como quedó modificado por el Artículo VI del Tratado entre Estados Unidos y Panamá firmado en Washington el 2 de Marzo de 1936, de adquirir tierras, edificios, derechos de aguas u otras propiedades necesarias para los fines de sanidad, tales como la recolección y disposición de despojos y la distribución del agua en las ciudades de Panamá y Colón. Estados Unidos renunciará, asimismo, a la autorización contenida en el Artículo VII del antes mencionado Convenio de 1903, de imponer y cobrar tarifas de agua y alcantarillado en esas ciudades, que será suficiente para proveer al pago de los intereses y amortizaciones del costo principal de dichas obras. Queda entendido que no habrá reembolso para Panamá de los pagos de intereses o amortizaciones o de los cargos de cualquier clase basados en el Convenio de 1903 y en los contratos del 30 de septiembre de 1910.

Si el Gobierno de Panamá así lo desea, las ciudades de Panamá y Colón pueden continuar recibiendo abastecimientos de agua de la Zona del Canal, en las salidas que se encuentran en el límite de la Zona del Canal, a un precio razonable que acuerden los dos Gobiernos.

De igual manera, si el Gobierno de Panamá así lo desea, las ciudades de Panamá y Colón pueden continuar usando en las condiciones actuales y con las facilidades disponibles, los servicios de alcantarillado de la Zona del Canal. El precio del agua que se acuerde incluirá el costo de estos servicios.

Si en cualquier momento el Gobierno de la República de Panamá desea renunciar en parte al uso del suministro de agua y a las facilidades de alcantarillado de la Zona del Canal antes referidos, los dos Gobiernos acordarán la suma que há de pagar la República de Panamá por el uso de las facilidades que desee retener.

Queda entendido que a los empleados del Canal de Panamá y de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, residentes en la República de Panamá no se les cobrará mayor precio de agua que el que se cobra a los otros residentes de Panamá y Colón, respectivamente, por servicios similares.

Debe indicarse que la entrega al Gobierno de la República de Panamá: de las propiedades físicas de los sistemas de acueducto y alcantarillado y la administración de los mismos, incluyendo el cobro de las tarifas del agua, no modifica en forma alguna el acuerdo existente por la responsabilidad de los servicios de salubridad pública en las ciudades de Panamá y Colón, como se especifica en el Parágrafo segundo del Artículo VII del Convenio entre los Estados Unidos de América y Panamá, firmado en Washington el 18 de noviembre de 1903. Así, pues, la República de Panamá continuará pagando solamente el costo de las medidas sanitarias por las cuales ha sido responsable en el pasado.

Este Gobierno, al continuar manteniendo los servicios de salubridad en las ciudades de Panamá y Colón, confía en que el Gobierno de la República de Panamá cooperará plenamente con los respectivos funcionarios de la Zona del Canal en la realización del acuerdo referente a la mayor participación de personal panameño en las actividades de sanidad en esas ciudades, tal como se estableció en el canje de notas que acompañó al Tratado General de 2 de marzo de 1936, que a su vez se refiere a la proposición anterior de octubre de 1931.

2. Lotes del Ferrocarril en Panamá y Colón.

El Presidente pedirá la autorización del Congreso de los Estados Unidos para traspasar a la República de Panamá, libre de gastos, todos sus derechos, títulos e intereses sobre las tierras pertenecientes a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, o de las cuales tiene ésta el usufructo en las ciudades de Panamá y Colón, y que no se necesiten en el presente o en el futuro para el mantenimiento, operación, sanidad y protección del Canal de Panamá o sus obras auxiliares o para el funcionamiento del Fe-

rocarril de Panamá. La Compañía del Ferrocarril de Panamá traspasará a la República de Panamá las tierras que posee en la parte de la Isla de Manzanillo situada en el área limitada por una línea descrita como sigue.

Comenzando en el punto donde la línea limítrofe de la Zona del Canal con la ciudad de Colón cruza la línea de la orilla occidental del brazo de la bahía de Manzanillo, conocido con el nombre de “Boca Chica” o “Folks River”, de allí sigue la línea limítrofe de la Zona del Canal con la ciudad de Colón en la dirección Norte de la Calle Once, y en dirección Oeste sobre la Calle Once al centro, de la Avenida del Frente, de allí hacia el Norte a lo largo del centro de la Avenida del Frente y su prolongación al centro de la Calle Segunda; de allí hacia el Este a lo largo del centro de la Calle Segunda al centro de la Avenida Bolívar; de allí hacia el Norte a lo largo del centro de la Avenida Bolívar por una distancia de 222 pies, más o menos; de allí hacia el Este, aproximadamente paralela a la Calle Segunda y siguiendo generalmente una acera existente al centro del Paseo del Centenario (Avenida Central), de allí hacia el Sur a lo largo del centro del Paseo del Centenario (Avenida Central) por una distancia de 71 pies, más o menos, a un punto opuesto a la prolongación de una cerca “contra ciclones” que constituye el lindero Sur del campo de juegos de la Escuela de Cristóbal; de allí, hacia el Este, hacia el Norte y hacia el Noreste, y a lo largo de la cerca mencionada y su prolongación al centro del palmar; de allí hacia el Sur a lo largo del centro del Palmar al centro de la Calle Segunda; de allí hacia el Este a lo largo del centro de la Calle Segunda al centro de la Avenida Meléndez (Calle “G”), al centro de la Calle Séptima; de allí hacia el Este a lo largo del centro de la Calle Séptima: al centro de la Avenida de Roosevelt; de allí hacia el Sur a lo largo del centro de la Avenida de Roosevelt al centro de la Calle Novena; de allí hacia el Este a lo largo del centro de la Calle Novena y su prolongación a la línea limítrofe de la Zona del Canal con la ciudad de Colón a la línea media de marea baja sobre la orilla

occidental de la Bahía de Manzanillo; de allí siguiendo a lo largo de la antes mencionada línea limítrofe en una dirección Sur y Oeste a un punto donde dicha línea limítrofe cruza la prolongación del borde del cordón de la acera sobre el lado occidental de la Avenida Meléndez (Calle “G”); de allí hacia el Norte a lo largo de dicha prolongación y del borde del cordón de la acera del lado Sur de la prolongación de la Calle Dieciséis a su intersección con la línea del centro de la prolongación de la Avenida Domingo Díaz; de allí hacia el Sur a lo largo de la línea del centro de la prolongación de la Avenida Domingo Díaz a su intersección con la línea limítrofe de la Zona del Canal y la ciudad de Colón a la línea media de marea baja en la orilla Norte de Folks River; de allí hacia el Oeste y hacia el Sur a lo largo de dicha línea limítrofe hasta el punto de partida, exceptuando, sin embargo, el lote N° 22 de la cuadra N° 26 como aparece en el diseño del Canal de Panamá S 6104-74, hoja 65, y el N° 1189, como aparece en el diseño del Canal de Panamá S 6104-78, hoja 16, que están ubicados dentro del área antes descrita.

La Compañía del Ferrocarril de Panamá retendrá en la ciudad de Panamá como área necesaria para su funcionamiento las tierras actualmente ocupadas por sus estaciones terminales para pasajeros y carga con sus respectivos rieles y patios. Las áreas restantes que ahora posee la Compañía del Ferrocarril de Panamá, en la ciudad de Panamá, serán traspasadas a la República de Panamá.

3. Los comisariatos y post exchanges.

El Gobierno de los Estados Unidos y el Gobierno de la República de Panamá, de acuerdo con el canje de notas que acompañó al Tratado entre ellos firmado el 2 de marzo de 1936, “continuarán cooperando por todos los medios posibles... para impedir el contrabando al territorio, bajo la jurisdicción de la República de artículos importados a la Zona del Canal”, y con tal objeto se acuerda que el Gobernador del Canal de Panamá nombrará un representante que ha de reunirse con un representante nombrado

por el Gobierno de la República para que haya oportunidad regular y continúa de entrevistas y cambios de puntos de vista sobre esta cuestión.

4. La construcción de un túnel o un puente que permita el tránsito por debajo o sobre el Canal en Balboa.

El Gobierno de los Estados Unidos está bien enterado de la importancia que tiene para el Gobierno y el pueblo de Panamá la constante y rápida comunicación a través del Canal de Panamá en Balboa y está dispuesto a convenir en la construcción de un túnel por debajo, o un puente sobre el Canal en ese punto, cuando haya terminado la presente emergencia. Mientras está pendiente la realización de este proyecto, el Gobierno de los Estados Unidos dará urgente atención, compatible con las exigencias de la presente emergencia, al mejoramiento del actual servicio de ferry.

5. Jurisdicción sobre los caminos y carreteras en territorio de la República de Panamá.

Estados Unidos completará la construcción, a su propia costa, de las carreteras descritas a continuación, bajo las condiciones y con los materiales especificados:

Carretera A. 3. (Se extenderá desde Piña en el lado Atlántico del Istmo a la línea limítrofe de la Zona del Canal en Río de Providencia. Será de lo menos diez pies de ancho y construida de macadam).

Extensión de la Carretera Transístmica siguiendo la línea del camino P 8. (Las especificaciones serán las mismas de la Carretera Transístmica. La extensión comenzará en Madrinal, derivando la Represa, Madden por un puente sobre el Río Chagres debajo de la Represa para conectarse con el camino P 8 desde Pueblo Nuevo hasta la ciudad de Panamá. Queda entendido que el pavimento del puente sobre el Río Chagres estará situado por encima de la elevación establecida como límite de la Zona del Canal).

A la terminación de estas carreteras, el Gobierno de los Estados Unidos asumirá la responsabilidad por cualesquiera opera-

ciones postconstrucción, es decir, la ejecución del trabajo necesario para perfeccionar la construcción original hasta tanto los caminos queden estabilizados.

El Gobierno de Panamá garantiza que todos los caminos bajo su jurisdicción que usan periódica o frecuentemente las fuerzas de los Estados Unidos estarán bien y apropiadamente mantenidos en todo tiempo. El Gobierno de Panamá solicitará la cooperación del Gobierno de los Estados Unidos en la ejecución de trabajos de reparación y mantenimiento sobre dichos caminos, cuando quiera que estime necesaria esa cooperación a fin de cumplir las garantías anteriormente mencionadas, como por ejemplo en el caso de emergencias o situaciones que requieren una pronta acción.

El Gobierno de los Estados Unidos aportará un tercio del total anual del costo del mantenimiento de todos los caminos panameños usados periódica o frecuentemente por las fuerzas armadas de los Estados Unidos, costo que cubrirá los gastos por deterioro o daño a los caminos, causados por movimientos relacionados con las actividades de defensa. La suma que deberá pagar Estados Unidos se basará en las cuentas presentadas anualmente por la República de Panamá en que se dará en detalle el total de los gastos anuales hechos por ella en cada carretera usada periódica o frecuentemente por las fuerzas de los Estados Unidos y en las cuentas asimismo presentadas por el Gobierno de los Estados Unidos en que se dará en detalle similar los gastos hechos por el Gobierno en respuesta a solicitudes del Gobierno de Panamá, como queda antes establecido. En el caso de que el Gobierno de los Estados Unidos haya prestado cooperación en el mantenimiento de dichos caminos, los gastos en que incurra dicho Gobierno debido a ello serán acreditados a la parte correspondiente a Estados Unidos en el mantenimiento total de los caminos bajo jurisdicción de Panamá.

En consideración de las anteriores obligaciones y responsabilidades de los Estados Unidos, el Gobierno de la República de

Panamá concede el derecho de tránsito para el movimiento de rutina de los miembros de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, los miembros civiles de tales fuerzas y sus familiares, así como los animales, vehículos de tracción animal y de motor empleados por las fuerzas armadas o por los contratistas empleados por ellos para los trabajos de construcción u otros, cuyas actividades se relacionen en alguna forma con el programa de defensa, por los caminos construidos por Estados Unidos en territorio, bajo la jurisdicción de la República de Panamá, y en las otras carreteras nacionales que ponen a la Zona del Canal en comunicación con las áreas de defensa, y a estas últimas entre sí. Debe tenerse por entendido que Estados Unidos tomará en todo momento las precauciones necesarias para evitar, si es posible, las interrupciones del tránsito en la República de Panamá.

Todos los caminos construidos por Estados Unidos en territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá estarán bajo la jurisdicción de Panamá. En cuanto a los caminos secundarios construidos por Estados Unidos con el objeto de dar acceso a cualquier sitio de defensa, Panamá concede a las autoridades militares de los Estados Unidos el derecho de restringir o prohibir el tránsito público por esos caminos dentro de una distancia razonable de tales sitios, si esa restricción o prohibición es necesaria para la protección militar de esos sitios. Queda entendido que tal restricción o prohibición es sin perjuicio del libre acceso a los habitantes establecidos dentro de las áreas restringidas a sus respectivas propiedades. Es entendido también que tal restricción o prohibición no se ejercerá en parte alguna de ninguna carretera principal.

6. Trabajo para la Zona del Canal.

El Gobierno de los Estados Unidos está enterado de la política de inmigración de la República de Panamá, según dispone el Artículo XXIII de la Constitución de esa República, promulgada el 2 de enero de 1941, y aunque la jurisdicción sobre inmigración a la Zona del Canal incumbe exclusivamente al Gobierno de los Estados Unidos, ese Gobierno cooperará hasta donde sea fac-

tible bajo las presentes circunstancias a amoldarse a la expresada política de Panamá en este asunto. Específicamente el Gobierno de los Estados Unidos tratará, hasta donde sea práctico, de llenar las necesidades de trabajadores en la Zona del Canal con las clases de personas cuya inmigración es permitida por la República de Panamá y prohibirá la entrada en el territorio de la República, excepto cuando sea necesario en asuntos breves de rutina oficial de aquellas personas a quienes las autoridades de la Zona del Canal hayan encontrado o encuentren que es necesario introducir en la Zona del Canal, pero cuya inmigración a la República es prohibida por la República de Panamá. Tales personas serán repatriadas una vez que sus servicios no sean ya necesarios.

7. Deseo del Gobierno de Panamá de que la policía militar y la policía de la Zona estén armadas únicamente con toletes mientras se encuentren en territorio de Panamá.

El Gobierno de los Estados Unidos conviene en que únicamente los oficiales comisionados de la policía militar y los oficiales comisionados de los “patroles” de marina de los Estados Unidos puedan portar armas de cinto cuando estén de Servicio en las ciudades de Panamá y Colón. Conviene en que los miembros de la policía municipal de la Zona del Canal no pueden portar armas de ninguna clase mientras estén en la República de Panamá, y similarmente el Gobierno de la República convendrá en que los miembros de la policía de la República de Panamá no portarán armas de cinto mientras están en la Zona del Canal, excepto cuando estén de tránsito a través de la Zona hacia otro territorio de la República.

8. Abastecimiento de corriente eléctrica de la Represa de Alajuela para el uso en la República.

El gobierno de los Estados Unidos conviene en que la energía eléctrica, siempre que haya un exceso más allá de las necesidades de los Estados Unidos, en cantidades comerciales disponibles en la planta generadora del Canal de Panamá en la Represa Madden, se suministrará a solicitud del Gobierno de Panamá a

las ciudades de Panamá y Colón, a precios y lugar que serán acordados entre los dos Gobiernos.

9. Asunción del costo total de la carretera de Río Hato por los Estados Unidos.

El Gobierno de los Estados Unidos, después de haberse obtenido los fondos necesarios mediante partida del Congreso, liquidará el crédito de \$2.500.000 facilitado a la República de Panamá por el Banco de Exportación para la construcción, de la parte correspondiente a Panamá, del camino de Chorrera a Río Hato.

10. Traslado de la estación del Ferrocarril en Panamá.

El Gobierno de los Estados Unidos conviene en cumplir con los deseos de la República de Panamá, en relación con el traslado de su actual sitio, de las facilidades terminales de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, inclusive la estación, patios y otras pertenencias. Este acuerdo está sujeto, sin embargo, a que la República de Panamá facilite al Gobierno de los Estados Unidos, sin gasto alguno para éste, un nuevo lugar que los dos Gobiernos estimen conveniente para tal uso.

11. El deseo del Gobierno de Panamá de una indemnización en caso de que el tránsito sea interrumpido a causa de nuestros movimientos de tropas.

El Gobierno de los Estados Unidos no está actualmente preparado para entrar en acuerdo formal en relación con indemnización por la interrupción del tránsito en las carreteras de la República de Panamá. Sin embargo, si ocurriesen interrupciones serias de tránsito, el Gobierno de los Estados Unidos tendrá mucho placer en examinar con espíritu amigable cualquier reclamo adelantado por la República de Panamá.

12. El deseo del Gobierno de Panamá de obtener tres tanques de gasolina o aceite en Balboa.

El Gobierno de los Estados Unidos facilitará a la República de Panamá un derecho de servidumbre comenzando en el puerto de Balboa y terminando en el límite de la Zona del Canal con

la ciudad de Panamá, en un punto que será convenido por los dos Gobiernos, para la construcción de una tubería de petróleo. Con- vendrá también en que las facilidades del Canal de Panamá para el desembarque de productos petrolíferos en masa de los buques atracados en Balboa, y para la conducción de tales productos a la mencionada tubería serían disponibles en turnos regulares para la República de Panamá, a un precio razonable. Debe entenderse que la República de Panamá sobrellevará el costo de la construc- ción de la tubería, así como el pago de cualquier daño que pueda causar a la propiedad de los Estados Unidos como resultado de la construcción y mantenimiento de la misma. El gasto de impeler esos productos petrolíferos desde Balboa hasta el límite de la Zona del Canal con la ciudad de Panamá, sería sufragado por la República de Panamá que instalaría y mantendría las facilidades necesarias para este fin.

Agradecería si Vuestra Excelencia confirmara mi entendi- miento del acuerdo a que se ha llegado tal como queda expuesto antes.

Aceptad, Excelencia, las renovadas seguridades de mi más alta consideración.

(Fdo.) *CORDELL HULL.*

Su Excelencia
Señor Don Ernesto Jaén Guardia,
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Panamá.

EMBAJADA DE PANAMÁ
WASHINGTON., D. C.

Nº D-291

Mayo 18 de 1942.

Señor Secretario:

Con suma y honrosa complacencia acuso a Vuestra Excelen- cia recibo de su Nota fechada hoy, 18 de mayo de 1942, en rela- ción con el *memorándum* que el entonces Embajador de Pana-

má, ante el ilustre Gobierno de Vuestra Excelencia, depositó en manos del Excelentísimo Señor Presidente de los Estados Unidos el 18 de febrero de 1941 y con la memoranda del Departamento de Estado del 8 de julio, 18 de julio y 2 de diciembre de 1941, que se referían a los doce puntos cubriendo ciertas aspiraciones panameñas respecto a las cuales acción positiva fue solicitada al Gobierno de los Estados Unidos.

Me honra en sumo grado llevar al conocimiento de Vuestra Excelencia que después de subsecuentes negociaciones se ha llegado felizmente a un mutuo acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, respecto a los doce puntos, tal como han quedado establecidos en la Nota de Vuestra Excelencia que viene a constituirse en importantísimo documento para nosotros y para las generaciones futuras, pues puntualiza la aceptación por parte del Gobierno de los Estados Unidos de las equitativas y justas aspiraciones del Gobierno de mi patria, y al mismo tiempo demuestra palpablemente que el Gobierno de Panamá está dispuesto en todo momento a prestar una completa y amplia cooperación con el Gobierno de los Estados Unidos en la defensa de la ruta interoceánica que ha dividido en dos el Istmo panameño.

Este documento constituye un elocuente y noble ejemplo al mundo de que nuestros dos Gobiernos marchen por el sendero de la vida democrática en estrecha e íntima hermandad, satisfaciendo así los deseos de una verdadera unión Panamericana expresada por la colosal figura de Simón Bolívar hace más de cien años y reiterada, en esta época, tan elocuente y brillantemente por la eminente personalidad de Franklin Delano Roosevelt por medio de su doctrina del Buen Vecino.

Acepte, Vuestra Excelencia, una vez más, los sinceros testimonios de mi más alta consideración y estima,

(fdo.) E. JAÉN GUARDIA.

Su Excelencia Cordell Hull,
Secretario de Estado de los Estados Unidos.
Washington, D. C.

TEXTOS RECOPIADOS POR LA REVISTA LOTERÍA

BIBLIOGRAFÍA:

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: *Panamá y los Estados Unidos*. Panamá.
1953, págs. XCV-CI.



Tratado de mutuo entendimiento y cooperación entre la República de Panamá y los E.E.UU. de América

(25 de Enero de 1955)

El Presidente de los Estados Unidos de América y el Presidente de la República de Panamá, deseosos de celebrar un tratado que demuestre una vez más el mutuo entendimiento y la cooperación entre los dos países y que fortalezca los lazos de entendimiento y amistad entre sus respectivos pueblos, han nombrado con tal propósito como sus respectivos Plenipotenciarios:

El Presidente de los Estados Unidos de América:

SELDEN CHAPIN, Embajador Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de América en Panamá.

El Presidente de la República de Panamá:

OCTAVIO FÁBREGA, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá,

quienes, habiéndose comunicado sus respectivos plenos poderes, los que han sido hallados en buena y debida forma, y reconociendo que ni las estipulaciones de la Convención firmada el 18 de Noviembre de 1903, ni el Tratado General firmado el 2 de Marzo de 1936, ni el presente Tratado, pueden ser modificados excepto por mutuo consentimiento, convienen en los siguientes Artículos:

ARTÍCULO I

Comenzando con la primera anualidad pagadera después del canje de las ratificaciones del presente Tratado, los pagos de acuerdo con el Artículo XIV de la Convención para la construcción de un Canal Marítimo, celebrada entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América el 18 de noviembre de 1903, tal como quedó modificado por el Artículo VII del Tratado General de Amistad y Cooperación firmado el 2 de Marzo de 1936, serán de un millón novecientos treinta mil balboas (B/ 1,930,000) como los define el convenio incorporado en el Canje de Notas del 2 de marzo de 1936, entre los Miembros de la Comisión Panameña del Tratado y el Secretario de Estado de los Estados Unidos de América. Los Estados Unidos de América pueden cumplir su obligación con respecto a cualquiera de dichos pagos mediante el pago en cualquier moneda, siempre que la cantidad que se pague sea el equivalente de un millón novecientos treinta mil balboas (B/ 1,930,000) definidos como queda expresado.

En la fecha del primer pago de acuerdo con el presente Tratado, las estipulaciones de este Artículo subrogarán las estipulaciones del Artículo VII del Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936.

No obstante, lo estipulado en este Artículo, las Altas Partes Contratantes reconocen la inexistencia de obligación alguna de parte de cualquiera de las Partes de alterar el monto de la anualidad.

ARTÍCULO II

(1) No obstante lo estipulado en el Artículo X de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903 entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, los Estados Unidos de América convienen en que, con sujeción a las estipulaciones de los párrafos (2) y (3) del presente Artículo, la República de Panamá puede establecer impuestos sobre las rentas (inclusive

las obtenidas de fuentes dentro de la Zona del Canal) de todas las personas que estén empleadas en el servicio del Canal, del ferrocarril u obras auxiliares, ya sea que residan dentro de la Zona del Canal o fuera de ella, excepto:

(a) los miembros de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América;

(b) los ciudadanos de los Estados Unidos de América, incluyendo aquellos que tengan doble nacionalidad; y

(c) otras personas que no sean ciudadanos de la República de Panamá y que residan dentro de la Zona del Canal.

(2) Queda entendido que todo impuesto a que se refiere el párrafo (1) de este Artículo será establecido sobre una base no discriminatoria y que en ningún caso será establecido a razón mayor o más gravosa que la aplicable en general a las rentas de los ciudadanos de la República de Panamá.

(3) La República de Panamá conviene en no establecer impuestos sobre las pensiones, anualidades, pagos de auxilio u otros pagos similares, o pagos en Concepto de compensación por lesiones o muerte que ocurran en relación con el servicio en el Canal, el ferrocarril u obras auxiliares o que fueren incidentales a dichos servicios, cuando dichos pagos fueren hechos directamente o para beneficio de miembros de las Fuerzas Armadas o de ciudadanos de los Estados Unidos de América o de los beneficiarios legales de dichos miembros o ciudadanos que residan en territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá.

Las estipulaciones de este Artículo empezarán a surtir sus efectos respecto a los años gravables que comiencen el primero de enero o después del primero de enero del año siguiente a aquel en que entre en vigor este Tratado.

ARTÍCULO III

Los Estados Unidos de América convienen, con sujeción, a lo dispuesto en los párrafos subsiguientes, en que el monopolio otorgado a perpetuidad por la República de Panamá a los

Estados Unidos de América de conformidad con el Artículo V de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903 para la construcción, mantenimiento y funcionamiento de cualquier sistema de comunicación por medio de canal o ferrocarril a través de su territorio entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico, quedará abrogado en la fecha en que entre en vigor este Tratado, en cuanto se relacione con la construcción, mantenimiento y funcionamiento de cualquier sistema de comunicación transístmica por medio de ferrocarril dentro del territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá.

Los Estados Unidos de América convienen además en que, con sujeción a los párrafos subsiguientes, el derecho exclusivo de establecer carreteras a través del Istmo de Panamá adquirido por los Estados Unidos de América como resultado por la concesión otorgada por medio de contrato a la Compañía del Ferrocarril de Panamá quedará abrogado, a partir de la fecha en que este Tratado entre en vigor, en cuanto ese derecho se refiere al establecimiento de carreteras dentro del territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá.

En vista del interés vital de los dos países en la protección efectiva del canal, las Altas Partes Contratantes convienen además en que dicha abrogación queda sujeta al entendimiento de que ningún sistema de comunicación interoceánica dentro del territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá por medio de ferrocarril o Carretera podrá ser costado, construido, mantenido o explotado por un tercer país o ciudadanos del mismo, ya sea directa o indirectamente, a menos que en opinión de las dos Altas Partes Contratantes dicho costo, construcción, mantenimiento o funcionamiento no afecte la seguridad del Canal.

Las Altas Partes Contratantes convienen también en que la abrogación de que trata ese Artículo no afectará en modo alguno el mantenimiento y funcionamiento del actual Ferrocarril de Panamá: en la Zona del Canal ni en territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá.

ARTÍCULO IV

El segundo párrafo del Artículo VII de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903, que trata de la expedición, cumplimiento y aplicación de reglamentos sanitarios en las ciudades de Panamá y Colón, quedará totalmente abrogado en la fecha en que entre en vigor el presente Tratado.

ARTÍCULO V

Con sujeción a la expedición de la correspondiente ley o leyes por el Congreso, los Estados Unidos de América convienen en traspasar libre de costo a la República de Panamá todo derecho, título e interés que los Estados Unidos de América o sus agencias tengan sobre ciertas tierras y mejoras ubicadas en territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá, en la oportunidad y forma en que los Estados Unidos de América determinen que ya no sean necesarias para el funcionamiento, mantenimiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá o sus obras auxiliares, o para otros fines que los Estados Unidos de América están autorizados para llevar a cabo en la República de Panamá.

Las tierras y mejoras a que se hace referencia en el período anterior y las determinaciones de los Estados Unidos de América respecto a las mismas quedan designadas y expresadas en el Punto 2 del Memorándum de Entendimientos Acordados que lleva la misma fecha de este Tratado, con sujeción a la expedición de la correspondiente ley o leyes por el Congreso. También convienen los Estados Unidos de América, con sujeción a la expedición de la correspondiente ley o leyes por el Congreso, en traspasar libres de costo a la República de Panamá todos sus derechos, títulos e intereses sobre las tierras y mejoras en el área conocida como PUNTA PAITILLA y que al efectuarse ese traspaso los Estados Unidos de América renunciarán todo derecho, poder y autoridad concedidos sobre dicha área de conformidad con la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903. La República de Panamá conviene

en mantener a salvo al Gobierno de los Estados Unidos de América de toda reclamación que pueda surgir por razón del traspaso a la República de Panamá del área conocida como PUNTA PAITILLA.

ARTÍCULO VI

El Artículo V de la Convención de Límites firmada el 2 de septiembre de 1914 entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, quedará subrogado por las siguientes estipulaciones:

Se conviene en que los límites permanentes entre la ciudad de Colón (inclusive la Bahía de Colón, según se define en el Artículo VI de la Convención de Límites firmada el 2 de septiembre de 1914 y otras aguas adyacentes a las playas de Colón) y la Zona del Canal serán los siguientes:

“Partiendo de un punto no marcado que se denomina “E”, el cual está situado en el lindero Nordeste del Corredor de Colón (en su extremidad que queda hacia Colón) y cuya posición geodésica, con referencia a la Base Panamá-Colón del Sistema de Triangulación de la Zona del Canal es de 9° 21' más 0.000 metros (0.00 pies) de Latitud Norte y 79° 54' más 108.536 metros (356 pies) de Longitud Occidental, se sigue desde dicho punto inicial “E” con los siguientes linderos y medidas:

En dirección Este se mide una distancia de 811.632 metros (2,662.83 pies) a lo largo de Latitud Norte 9° 21' más 0.000 metros (0.00 pies), hasta llegar a un punto no marcado en el Río Folks, denominado “F”, situado a 79° 53' más 1,127.762 metros (3,700.00 pies) de Longitud Occidental.

Luego con rumbo N 36° 36' 30" E y una distancia de 797.358 metros (2,616.00 pies) se llega a un punto no marcado en la Bahía de Manzanillo denominado “G”;

Luego con rumbo N 22° 41' 30" 0 y una distancia de 363.322 metros (1,192.00 pies) se llega a un punto no marcado en la Bahía de Manzanillo denominado “H”,

Luego con rumbo N 56° 49' 00" 0 y una distancia de 236.830 metros (777.00 pies) se llega a un punto no marcado en la Bahía de Manzanillo denominado "I";

Luego con rumbo N 29° 51' 00" 0 y una distancia de 851.308 metros (2,793' 00 pies) se llega a un punto no marcado en la Bahía de Manzanillo denominado "J";

Luego con rumbo N 50° 56' 00" 0 y una distancia de 1,003.404 metros (3,992 pies) se llega a un punto no marcado en la Bahía de Limón denominado "K";

Luego con rumbo S 56° 06' 11" 0 y una distancia de 1,298,100 metros (4258.85 pies) se llega a un punto no marcado en la Bahía de Limón denominado "L" situado en el lindero Norte del Puerto de Colón.

De allí a lo largo del lindero del Puerto de Colón, según lo estipulado en el Artículo VI de la Convención de Límites firmada entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá, el 2 de Septiembre de 1914, hasta llegar al monumento "D", como sigue:

En dirección N 78° 30' 30" 0 y una distancia de 6,415.23 metros (2104.73 pies), en línea con el Faro de Punta Toro hasta llegar a un punto no marcado en la Bahía de Limón denominado "M", que ésta situado a 330.00 metros (1,082.67 pies) en dirección Este y en ángulo recto con el eje del Canal de Panamá;

En dirección S 00° 14' 50" 0 en línea paralela al eje del Canal de Panamá a 330.00 metros (1,082.67 pies) al E de dicho eje se mide una distancia de 937.097 metros (3,074.46 pies) hasta llegar a un punto no marcado en la Bahía de Limón denominado "N";

En dirección S 8° 30' 30" E, una distancia de 1,204.868 metros (3,952.97 pies) hasta llegar al monumento "D" que es un monumento de concreto situado en la playa oriental de la Bahía de Limón.

De allí a lo largo del lindero entre la Ciudad de Colón y la Zona del Canal, de acuerdo con lo estipulado en el Artículo V

de la Convención de Límites firmada el 2 de Septiembre de 1914, hasta llegar al monumento “B”, como sigue:

Desde el punto “D” con rumbo S 78° 30' 30" E y una distancia de 78.837 metros (258.65 pies) se pasa por los monumentos 28 y 27, que consisten en pernos de latón en el pavimento con distancias sucesivas de 48.756 metros (159.96 pies), 8.614 metros (28.26 pies) y 21.467 metros (70.43 pies) hasta llegar al punto “D” que es un monumento de concreto;

Desde este punto se sigue con rumbo N 74° 17' 35" E y una distancia de 162.642 metros (533.60 pies) a lo largo del eje de la Calle Once pasando por los monumentos números 26, 25, 24 y 23, que consisten en pernos de latón en el pavimento, con distancias sucesivas de 29.005 metros (95.16 pies), 27.743 metros (91.02 pies), 50.813 metros (166.71 pies), 48.360 metros (158.66 pies) y 6.721 metros (22.05 pies) hasta llegar a “C”, que un punto no marcado debajo del pedestal del reloj sobre el eje de la Avenida Bolívar;

Desde este punto se sigue con rumbo S 15° 58' 00" E y una distancia de 294.312 metros (965.59 pies) a lo largo del eje de la Avenida Bolívar pasando por los monumentos números 22, 21, 20 y 19, que consisten en pernos de latón en el pavimento, con distancias sucesivas de 43.721 metros (14.35 pies), 43.626 metros (143.13 pies), 72.777 metros (238.77 pies), 99.600 metros (326.77 pies) y 73.935 metros (242.57 pies) hasta llegar al monumento “B” que consiste en un perno de latón. (El monumento “B” es el punto de partida a que se refiere el Artículo I de la Convención entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá relativa al Corredor de Colón ciertos otros corredores por la Zona del Canal de Panamá, firmada en Panamá el 24 de Mayo de 1950).

De aquí a lo largo del lindero de la Ciudad de Colón y la Zona del Canal, hasta llegar al monumento “A” según lo estipulado en el Artículo 1 de la Convención sobre el Corredor a que hace referencia el párrafo anterior:

En dirección S 15° 57' 15" E, se miden 35.692 metros (117.10 pies) a lo largo del eje de la Avenida Bolívar hasta llegar al monumento número "A-8" que consiste en un perno de latón situada en la intersección con el eje de la Calle 14 proyectado en dirección Oeste el cual está a 9° 21' más 413.464 metros (1,356.18 pies) de Longitud Occidental.

Desde allí con rumbo N 73° 59' 35" E se mide una distancia de 52.462 metros (172.12 pies) a lo largo del eje de la Calle 14 hasta llegar al monumento número "A-7" que consiste en un perno de latón situado en la intersección con la línea del cordón occidental de la Calle del Límite, proyectado hacia el Norte que está a 9° 21' más 427.830 metros (1,403.64 pies) de Latitud Norte y 79° 54' más 517.283 metros (1,697.12 pies) de Longitud Occidental.

Desde allí, en dirección Sur, a lo largo del cordón occidental de la Calle del Límite y su prolongación hasta el monumento número "A-4" que consiste en un perno de latón situado en la intersección de dos curvas a 9° 21' más 254.042 metros (833.47 pies) de Latitud Norte y 79° 54' más 298.991 metros (980.94 pies) de Longitud Occidental, pasando esta última línea por una curva a la izquierda con un radio de 12.436 metros (40.8 pies) y la intersección de sus tangentes en el punto "A-6" que está a 9° 21' más 398.140 metros (1.306.23 pies) de Latitud Norte y 79° 54' más 508.825 metros (1.669.37 pies) de Longitud Occidental, y una curva a la derecha con un radio de 463.907 metros (1,522.00 pies) que tiene la intersección de sus tangentes en el punto "A-5" cuya Latitud es de 9° 21' más 292.042 metros (958.14 pies) de Latitud Norte y 79° 54' más 337.076 metros (1,105.89 pies) de Longitud Occidental.

Desde el punto "A-4" se sigue por una curva a la izquierda la cual tiene un radio de 79.919 metros (262.2 pies) y la intersección de sus tangentes en el punto "A-3" que está a 9° 21' más 234.413 metros (769.07 pies) de Latitud Norte y 79° 54' más 291.216 metros (955.43 pies) de Longitud Occidental; luego

por una curva a la derecha la cual tiene un radio de 97.536 metros (320.00 pies) y la intersección de sus tangentes en el punto “A-2” que está a $9^{\circ} 21'$ más 205.247 metros (673.38 pies) de Latitud Norte y $79^{\circ} 54'$ más 254.935 metros (836.40 pies) de Longitud Occidental y luego por una curva a la izquierda la cual tiene un radio de 783.795 metros (2,571.5 pies) y la intersección de sus tangentes en el punto “A-1” que está a $9^{\circ} 21'$ más 92.096 metros (302.15 pies) de Latitud Norte y $79^{\circ} 54'$ más 207.557 metros (680.96 pies) de Longitud Occidental llegando entonces al monumento denominado “A” que consiste en un perno redondo de latón de pulgada y media ubicado en el viejo muro frente al mar, que está a $9^{\circ} 21'$ más 13.889 metros (45.60 pies) de Latitud Norte y $79^{\circ} 54'$ más 148.636 metros (487.65 pies) de Longitud Occidental.

Desde allí con rumbo S $21^{\circ} 34' 50'' 0$ y una distancia de 8.897 metros (29.19 pies) se llega a un punto no marcado denominado Número 1;

Luego en dirección Sudeste, se mide una distancia de 7.090 metros (23.26 pies) a lo largo de una curva a la izquierda la cual tiene un radio de 791.409 metros (2,596.48 pies) y cuya cuerda lleva la dirección S $37^{\circ} 28' 20'' E$, y mide 7.090 metros (23.26 pies) hasta llegar a un punto no marcado denominado número 2, situada en el lindero Sudoeste del Corredor de Colón, punto que está a $9^{\circ} 21'$ más 0.000 metros (0.00 pies) de Latitud Norte.

La dirección de las líneas se refiere al meridiano verdadero.

Los linderos descritos arriba son los que aparecen en el plano de la Compañía del Canal de Panamá número 6117-22, titulado “Línea Limítrofe entre la Ciudad de Colón y la Zona del Canal” escala 1 pulgada igual a 600 pies, fechado 23 de Diciembre de 1954, preparado para el Gobierno de la Zona del Canal.

El Artículo VIII del Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936, tal como fue reformado por el Artículo III de la Convención firmada el 24 de mayo de 1950 entre la República de Pana-

má y los Estados Unidos de América, Artículo que se refiere al Corredor de Colón y a ciertos otros corredores a través de la Zona del Canal, queda modificado excluyéndose del extremo occidental o de Colón, del Corredor de Colón, la parte de dicho corredor que se encuentra al norte de la Latitud 9° 21' Norte de manera que dicha parte quede dentro de los límites de la ciudad de Colón arriba descritos.

Este Artículo entrará en vigor al terminar la salida de los Estados Unidos de América de los sectores de la ciudad de Colón conocidos como Nuevo Cristóbal, Playa de Colón y el área de De Lesseps, a excepción de los lotes que retenga para usos consulares, pero queda entendido que en ningún caso entrará a regir antes del canje de ratificaciones de este Tratado y del canje de los instrumentos de ratificación de la Convención firmada el 24 de mayo de 1950 a la cual se refiere el anterior párrafo.

ARTÍCULO VII

El segundo párrafo del Artículo VII de la Convención de Límites suscrita el 2 de septiembre de 1914, entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, quedará totalmente abrogado en la fecha en que entre en vigor el presente Tratado.

El muelle ubicado en la pequeña ensenada situada al sur de la Isla de Manzanillo, construido de conformidad con lo estipulado en el párrafo segundo del Artículo VII de la Convención de Límites de 1914, celebrada entre los dos países, pasará a ser propiedad de la República de Panamá en la fecha en que entre en vigor el presente Tratado.

ARTÍCULO VIII

(a) La República de Panamá reservará exclusivamente para fines de maniobras y adiestramiento militares el área descrita en los mapas (Nos. SGN-7-54 y SGN-8-54, fechados ambos el 17 de noviembre de 1954) y las descripciones que los acompa-

ñan, preparados por la Comisión Catastral de la República de Panamá, y permitirá a los Estados Unidos de América, sin costo y sin ningún gravamen, utilizar exclusivamente dicha área, para los fines indicados por un término de quince (15) años, prorrogables mediante acuerdo entre los dos Gobiernos. Esta autorización incluye el libre acceso a dicha área, la salida de ella y los movimientos dentro y sobre de la misma. Esta autorización no afectará la soberanía de la República de Panamá ni la vigencia de la Constitución y leyes de la República sobre el área mencionada.

(b) Las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América, los miembros de las mismas y sus familias que realmente vivan con ellos, y los nacionales de los Estados Unidos de América al servicio de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América o que acompañan a las mismas, con carácter oficial, y los miembros de sus familias que realmente vivan con ellos, estarán exentos dentro de dicha área de todo impuesto de la República de Panamá o de cualquiera subdivisión política de ésta.

(c) Los Estados Unidos de América tendrán derecho, antes del vencimiento del término estipulado en este Artículo y dentro de un período razonable posterior a la obras, toda estructura, instalación, obra, equipo y suministros llevados a dicha área de adiestramiento y maniobra o las obras construidas o dirigidas dentro de ella por los Estados Unidos o por cuenta de éstos, o a disponer de tales bienes en cualquier otra forma. La República de Panamá no estará obligada a reembolsar a los Estados Unidos de América por ninguna estructura, instalación, obra, equipo y suministros no retirados o de que no se haya dispuesto en otra forma según se estipula en este Artículo.

(d) Los Estados Unidos de América no estarán obligados a restaurar a su estado original esta área de adiestramiento y maniobras ni las obras o instalaciones en la misma al terminar la vigencia de este Artículo, excepto la pista para aeronaves, la cual será devuelta por lo menos en las mismas condiciones en que se encuentre a la fecha de entrada en vigor de este Artículo.

(e) Las estipulaciones de este Artículo no invalidan ni modifican las estipulaciones referentes a la práctica de maniobras militares en la República de Panamá consignadas en el Canje de Notas accesorio al Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936, salvo en cuanto a lo aquí estipulado respecto al área de adiestramiento y maniobras de que trata este Artículo.

ARTÍCULO IX

La República de Panamá renuncia al derecho que tiene según el Artículo XIX de la Convención suscrita el 18 de noviembre de 1903, al transporte por ferrocarril dentro de la Zona del Canal y sin costo alguno, de las personas al servicio de la República de Panamá o de la fuerza de policía encargada de mantener el orden público fuera de la Zona del Canal, y de sus bagajes, municiones de guerra y provisiones.

ARTÍCULO X

Las Altas Partes Contratantes convienen en que, en el evento de que cesen las actividades del Ferrocarril de Panamá y de que los Estados Unidos de América construyan o terminen la construcción de una carretera estratégica a través del Istmo, totalmente dentro de la Zona del Canal, destinada a servir primordialmente para el funcionamiento, mantenimiento, gobierno civil, saneamiento y protección del Canal de Panamá y la Zona del Canal, los EE. UU. de América podrán a su discreción, y no obstante cualquier estipulación contraria del Artículo VI de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903, prohibir o restringir el uso del tramo de la referida carretera comprendido en Mount Hope, Zona del Canal y el cruce de dicha carretera con la sección de la Carretera Transístmica que queda en la Zona del Canal y a la cual se refiere la Convención sobre Carretera Transístmica entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, firmada el 2 de marzo de 1936, por autobuses o camiones que al tiempo de usar dicho tramo no estén dedicados exclusivamente a ser-

vir las instalaciones, obras o a los residentes de la Zona del Canal o al transporte de suministros para los mismos.

ARTÍCULO XI

No obstante las estipulaciones del Artículo III del Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936, la República de Panamá conviene en que los Estados Unidos de América podrán hacer extensivo al personal militar de otras naciones amigas que se encuentren en la Zona del Canal bajo el auspicio de los Estados Unidos de América, el privilegio de comprar en los puestos de ventas militares artículos menudos de su conveniencia personal y artículos necesarios para uso profesional.

ARTÍCULO XII

Los Estados Unidos de América convienen en que a partir del 31 de diciembre de 1956, quedarán excluidas del privilegio de hacer compras en los comisariatos y en otros establecimientos de venta en la Zona del Canal, así como del de hacer importaciones a la Zona del Canal, todas las personas que no sean ciudadanos de los Estados Unidos de América y que no residan realmente en la Zona del Canal, excepto los miembros de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América, aunque tales personas estén incluidas en las categorías de personas autorizadas para residir en dicha Zona, quedando entendido, sin embargo, que al personal de las agencias de los Estados Unidos de América se le permitirá, bajo restricciones adecuadas, la compra de artículos de escaso valor tales como comida servida, pastillas, goma de mascar, tabaco y artículos similares, cerca del lugar de su trabajo.

Los Estados Unidos de América convienen además en que, a partir del 31 de diciembre de 1956 y no obstante las estipulaciones del primer párrafo del Artículo IV del Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936, el Gobierno de la República de Panamá podrá imponer derechos de importación y otros gravámenes a mercancías remitidas o consignadas a personas

que no sean ciudadanos de los Estados Unidos de América, incluidas en la clase (a) de la Sección 2 del Artículo III de dicho Tratado, que residan o se hallen temporalmente en territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá mientras presten sus servicios a los Estados Unidos de América o a sus agencias, aunque tales mercancías sean destinadas al uso y beneficio exclusivo de esas personas.

ARTÍCULO XIII

El presente Tratado está sujeto a ratificación y los instrumentos de ratificación serán canjeados en Washington. El Tratado entrará en vigor en la fecha del canje de los instrumentos de ratificación.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han firmado este Tratado en duplicado, en Inglés y en Español. Siendo ambos auténticos, y han estampado en él sus sellos.

Hecho en la ciudad de Panamá a los 25 días del mes de enero de 1955.

Por los Estados Unidos de América, SELDEN CHAPIN.
Por la República de Panamá, OCTAVIO FÁBREGA.

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTOS ACORDADOS ENTRE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, FIRMADO EN LA CIUDAD DE PANAMÁ EL 25 DE ENERO DE 1955.

En relación con las negociaciones llevadas a cabo durante los años 1953 y 1954 entre representantes de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América, las cuales han dado por resultado la celebración de un Tratado entre los dos países, se ha llegado a los siguientes entendimientos:

De parte de los Estados Unidos de América:

1. Se solicitará la expedición de la ley o leyes que autoricen a cada una de las agencias del Gobierno de los Estados Unidos de América en la Zona del Canal para conformar las prácticas que sigan en materia de salarios en la Zona del Canal a los siguientes principios:

(a) El salario básico de toda categoría sería siempre el mismo para todo empleado elegible para nombramiento para el cargo, ya sea ciudadano de la República de Panamá o de los Estados Unidos de América.

(b) En el caso de empleados que sean ciudadanos de los Estados Unidos de América puede agregarse al salario básico un aumento que represente una diferencia por razón de su traslado, más una asignación por razón de aquellos elementos que, como los impuestos, resulten en una reducción de la renta disponible de tales empleados en comparación con los empleados residentes en la región.

(c) Los empleados que sean ciudadanos de los Estados Unidos de América podrán también recibir mayores beneficios de licencia anual y viáticos, por razón de la necesidad de vacaciones periódicas en los Estados Unidos de América para fines de recuperación y para que dichos empleados mantengan contacto con su hogar.

Se solicitará la expedición de la ley o leyes que permitan que la Ley de Jubilaciones por Servicio Civil sea aplicable por igual a los ciudadanos de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América empleados en la Zona del Canal por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Los Estados Unidos de América proporcionarán a los ciudadanos de la República de Panamá igualdad de oportunidades para empleo en todos los cargos del Gobierno de los Estados Unidos de América en la Zona del Canal para los cuales estén capacitados y en los cuales, a juicio de los Estados Unidos de América, no se requiera el empleo de ciudadanos de los Estados Unidos de América por razones de seguridad.

Las agencias del Gobierno de los Estados Unidos de América evaluarán, clasificarán y darán denominación a todos los empleos en la Zona del Canal, sin consideración a la nacionalidad de quien los desempeñe o hubiere de desempeñarlos.

Se proporcionará a los ciudadanos de Panamá oportunidad de participar en los programas de adiestramiento de empleados que desarrollen las agencias de los Estados Unidos de América en la Zona del Canal.

2. Con referencia a la parte del Artículo V del Tratado suscrito hoy que trata del traspaso a la República de Panamá, libres de costo, de todos los derechos, títulos e intereses que tengan los Estados Unidos de América o sus agencias sobre ciertas tierras y mejoras situadas en territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá, se tomarán las medidas que se disponen en este Punto.

(a) Se solicitará la expedición de la ley que autoricen y ordenen el traspaso a la República de Panamá de todos los derechos, títulos e intereses que tengan los Estados Unidos de América o sus agencias sobre los siguientes bienes raíces:

1. Los terrenos “J. N. Vialette” y “Huerta de Sandoval” en la ciudad de Panamá y de “El Aspiwall” en la Isla de Taboga.

2. Las reservas militares denominadas “Las Isletas” y “Santa Catalina” en la Isla de Taboga. Este traspaso incluirá las servidumbres para cables que tienen una anchura de 6.10 metros (20 pies) y comprenden desde la Reserva Militar de la Ensenada de Ancón hasta la Reserva Militar de Santa Catalina, y desde la Reserva Militar de El Vigía hasta la Reserva Militar de las Isletas.

3. El lote en Colón actualmente reservado para usos consulares.

4. Ciertas tierras situadas en la orilla occidental de la ciudad de Colón que se describen aproximadamente como comprendidas entre el lindero Sur del área conocida con el nombre de “De Lesseps” (extensión de la Calle 4a.) y el límite entre Colón y la

Zona del Canal, y colindante por el Este con el muro oriental del antiguo edificio de depósito y más abajo de dicho edificio, con una línea que queda a 7.622 metros (25 pies) al Oeste de la línea central de la carrilera situada más hacia el Oeste. Este traspaso incluirá las mejoras que consisten en el antiguo edificio de depósito y el Muelle N° 3 de Colón.

(b) Se solicitará la expedición de la ley o leyes que autoricen y ordenen a la Compañía del Canal de Panamá que traslade sus operaciones terminales del ferrocarril de la ciudad de Panamá y que transfiera a la República de Panamá, libres de costo, todos los derechos, títulos e intereses de la Compañía del Canal de Panamá sobre tierras conocidas como Patios del Ferrocarril de Panamá, con las mejoras en ellas existentes, inclusive la estación de pasajeros.

Esta medida relevará además al Gobierno de la República de Panamá de la obligación de suministrar libre de costo al Gobierno de los Estados Unidos de América un nuevo sitio adecuado para dichas instalaciones terminales, de conformidad con el Punto 10 del Convenio General de Relaciones entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América firmado el 18 de mayo de 1942.

(c) Con respecto a las áreas de la ciudad de Colón denominadas “De Lesseps” “Playa de Colón” y “Nuevo Cristóbal” (exceptuando dos lotes en el área de “De Lesseps” que los Estados Unidos de América se proponen destinar a usos consulares) se solicitará la expedición de la ley o leyes que autoricen y ordenen la salida gradual de dichas áreas y el traspaso a la República de Panamá, libres de costo, de todos los derechos, títulos e intereses de los Estados Unidos de América y de su agencia, la Compañía del Canal de Panamá, sobre las tierras y las mejoras allí existentes. De conformidad con este proceso de salida gradual, ni el Gobierno de los Estados Unidos de América ni sus agencias quedarán obligados a levantar nuevas edificaciones en dichas áreas y, a medida que dejen de necesitarse partes separables de las mis-

mas, se traspasarán las tierras y sus mejoras. El carácter de separable de partes de dichas áreas depende de varias consideraciones prácticas, inclusive las relativas a las obligaciones actuales de los Estados Unidos de América con respecto a los sistemas de acueducto y albañiles, a limpieza y pavimentación de calles, al suministro de agua, etc., en dichas áreas según se estipuló en el Instrumento de Traspaso de los sistemas de Acueducto y Albañiles suscrito por el Ministro de Relaciones Exteriores de Panamá y el Gobernador de la Zona del Canal de Panamá el 28 de diciembre de 1945.

(d) Con respecto al sitio de la estación de pasajeros del ferrocarril en la ciudad de Colón y al edificio allí existente se solicitará: la expedición de la ley o leyes que autoricen y ordenen la salida de dicho sitio y edificio en la fecha en que se hubiere terminado la salida de las áreas denominadas “De Lesseps”, Playa de Colón” y “Nuevo Cristóbal” de que trata el párrafo precedente, y que autoricen y ordenen el traspaso a la República de Panamá, libres de costo, de todos los derechos, títulos e intereses de los Estados Unidos de América y de su agencia la Compañía del Canal de Panamá, sobre dichos sitios y edificios. Sin embargo, los carriles y área de carrilera de Colón que se requieren para el cambio de vías al servicio de los muelles de Cristóbal, serán retenidos para tal propósito.

(e) Todos los traspasos de tierras y mejoras que, previa autorización y mandato legislativo, se tienen en mira en este Punto, quedarán necesariamente sujetos a los arrendamientos que estén en vigor en las áreas respectivas, y contendrán también estipulaciones que pongan al Gobierno de los Estados Unidos de América a salvo de toda reclamación de parte de los arrendatarios por daños y pérdidas que puedan surgir como resultado de dichos traspasos.

(f) Los traspasos que, previa autorización legislativa, se tienen en mira en este Punto son en adición al traspaso de la Punta Paitilla de que trata específicamente en Artículo V del Tratado

suscrito hoy y al traspaso de bienes raíces estipulado en el Artículo VI de dicho Tratado.

3. Los artículos, materiales y abastos extraídos, producidos o manufacturados en la República de Panamá y que se compren para ser usados en la Zona del Canal estarán exentos de las disposiciones de la ley de los Estados Unidos de América denominada “Buy American Act”.

4. Con referencia al Canje de Notas de 2 de marzo de 1936, accesorio al Tratado General entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, firmado en esa fecha, y relativo a la venta a las naves de artículos importados a la Zona del Canal por el Gobierno de los Estados Unidos de América, los Estados Unidos de América, convienen en que a partir del 31 de diciembre de 1956 y en beneficio del comercio panameño dejarán totalmente de hacer ventas a las naves, y de la fecha expresada en adelante se abstendrán de hacer tales ventas, siempre que lo dispuesto en este Punto no se aplique:

(a) a la venta a naves manejadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América o por cuenta de éstos.

(b) a la venta de combustibles o lubricantes, y

(c) a la venta de suministro de efectos navales que sea incidental a las operaciones de reparación de naves que efectúe cualquier agencia del Gobierno de los Estados Unidos de América.

5. Se solicitará autorización legislativa y la partida necesario para la construcción de un puente en Balboa al cual se hace referencia en el Punto 4 del Convenio General de Compensaciones de 1942.

6. Los Estados Unidos de América convienen en que, a partir del 31 de diciembre de 1956, retirarán a las personas empleadas por agencias del Gobierno de los Estados Unidos de América en la Zona del Canal que no sean ciudadanos de los Estados Unidos de América y que no residan realmente en la Zona del Canal el privilegio de recibir los servicios que sean ofrecidos dentro de dicha Zona, excepto aquellos que sean necesarios para

la salud de dichas personas y para permitirles el cumplimiento de las obligaciones de su trabajo.

7. La política de las agencias del Canal de Panamá y la de las Fuerzas Armadas de la Zona del Canal, al hacer compras de materiales, abastos y equipo, y en cuanto lo permita la legislación de los Estados Unidos de América, es y continuará siendo la de proporcionar a la economía de la República de Panamá plena oportunidad de competir en esos negocios.

8. Con referencia general a la cuestión de importación de mercaderías para su reventa en los establecimientos de venta de la Zona del Canal, la práctica que seguirán las agencias correspondientes será la de adquirir dichas mercaderías ya sea de fuentes de los Estados Unidos de América o de fuentes de la República de Panamá salvo que en ciertos casos, no fuere factible hacerlo aquí.

9. Con respecto a la manufactura y tratamiento de artículos para la venta de particulares o para el consumo de éstos, que actualmente lleva a cabo la Compañía del Canal de Panamá la política que seguirán los Estados Unidos de América será la de terminar dichas actividades siempre que, y mientras que, dichos artículos, o clases determinadas de ellos, puedan, según determinación de los Estados Unidos de América, obtenerse en la República de Panamá de modo continuo, en cantidad y calidad satisfactorias y a precios razonables. Los Estados Unidos de América darán pronta consideración a la solicitud escrita que le haga el Gobierno de la República de Panamá respecto a la terminación de la manufactura o tratamiento a que este Punto se refiere y respecto a los cuales el Gobierno de la República de Panamá considere que se han observado las normas especificadas en este Punto.

10. Será objeto de pronta consideración la cesación de las actividades de trasbordo de carga comercial en los muelles de la Zona del Canal tan pronto como funcionen satisfactoriamente en Colón obras portuarias panameñas.

11. Los Estados Unidos de América convienen en que la expresión “obras auxiliares” que se usa en el Tratado incluye a las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América.

De parte de la República de Panamá:

1. La República de Panamá dará en arrendamiento a los Estados Unidos de América, mediante la estipulación nominal de sólo un balboa y sin ningún otro costo, por el término de 99 años, dos parcelas de terreno continuas al sitio actual de la residencia de la Embajada de los Estados Unidos de América, según se designa en el plano (N° SGN-9-54, de fecha 19 de noviembre de 1954) y en las descripciones que lo acompañan, preparados por la Comisión Catastral de la República de Panamá.

2. La República de Panamá asegura a los Estados Unidos de América que el terreno descrito en el plano (N° SGN-6-54, de fecha octubre 1954) y en la descripción que lo acompaña preparados por la Comisión Catastral de la República de Panamá, que queda frente al edificio de oficinas de la Embajada de los Estados Unidos de América y comprendidos entre la Bahía de Panamá y la Avenida Balboa, en cuanto ésta pueda prolongarse entre las Calles 37 y 39, será mantenido permanentemente como parque y no será utilizado para fines comerciales o residenciales.

3. Mientras los Estados Unidos de América mantengan en vigor las disposiciones de la Orden Ejecutiva N° 6997, del 25 de marzo de 1935, que tratan de la importación de bebidas alcohólicas a la Zona del Canal, la República de Panamá otorgará una reducción de 75% del derecho de importación sobre bebidas alcohólicas que sean vendidas en Panamá para importación a la Zona del Canal de conformidad con dicha Orden Ejecutiva.

4. En relación con la autorización otorgada a los Estados Unidos de América por el Artículo VIII del Tratado, los Estados Unidos de América tendrán libre acceso a las áreas de playa contiguas al área de maniobras descrita en dicho Artículo VIII para fines relacionados con adiestramiento y maniobras, con

sujeción al uso público de dicha playa consagrado por la Constitución de la República de Panamá.

Las estipulaciones de este Memorandum de Entendimientos acordados entrarán a regir al efectuarse el canje de los instrumentos de ratificación del Tratado suscrito hoy entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América.

HECHO en duplicado en la ciudad de Panamá, en Español y en Inglés, a los 25 días del mes de Enero de 1955.

Por la República de Panamá.

(fdo.) *OCTAVIO FÁBREGA*,
Ministro de Relaciones Exteriores
de la República de Panamá.

Por los Estados Unidos de América

(fdo.) *SELDEN CHAPIN*,
Embajador Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de
los Estados Unidos de América en la República de Panamá.

REPÚBLICA DE PANAMÁ
Organo Ejecutivo Nacional

Panamá, Enero 25 de 1955.

APROBADO:

Sométase a la consideración de la Asamblea Nacional.

RICARDO M. ARIAS E.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

OCTAVIO FÁBREGA.

BIBLIOGRAFÍA:

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. –Panamá. –Memoria. 1956, pgs. 5-16. y Memoria, 1961, pgs. 106-112.

THELMA KING H: “El problema de la soberanía en las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos” –Panamá pgs. 217-238.

DIÓGENES A. AROSEMENA G: “Historia Documental del Canal de Panamá”.– Panamá.– 1962, pgs. 511-538.



Índice

ix	Presentación
21	Tratado Mallarino-Bidlack
29	Tratado Clayton-Bulwer
37	Contrato Salgar-Wyse
57	Contrato Roldán-Wyse
65	Contrato Suárez-Mange
71	Tratado Hay-Pouncefote
75	Ley Spooner
83	Tratado Herrán-Hay
101	Convención del Canal Ístmico
117	La “antesala” del Canal de Panamá de Philippe Bunau-Vari- lla, William Nelson Cromwell
145	Convenio Taft
163	Tratado de 1926
189	Convención de Reclamaciones de 1926
197	Tratado General de Amistad y Cooperación
213	Convenio sobre compensaciones de 1942
227	Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación entre la Re- pública de Panamá y los Estados Unidos de América



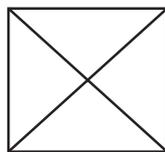
Biblioteca de la Nacionalidad

TÍTULOS DE ESTA COLECCIÓN



- **Apuntamientos históricos (1801-1840)**, Mariano Arosemena.
El Estado Federal de Panamá, Justo Arosemena.
- **Ensayos, documentos y discursos**, Eusebio A. Morales.
- **La décima y la copla en Panamá**, Manuel F. Zárate y Dora Pérez de Zárate.
- **El cuento en Panamá. Estudio, selección, bibliografía**, Rodrigo Miró.
Panamá: Cuentos escogidos, Franz García de Paredes (Compilador).
- **Vida del General Tomás Herrera**, Ricardo J. Alfaro.
- **La vida ejemplar de Justo Arosemena**, José Dolores Moscote y Enrique J. Arce.
- **Los sucesos del 9 de enero de 1964. Antecedentes históricos**, Varios autores.
- **Los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos**.
- **Tradiciones y cantares de Panamá. Ensayo folklórico**, Narciso Garay.
Los instrumentos de la etnomúsica de Panamá, Gonzalo Brenes Candanedo.
- **Naturaleza y forma de lo panameño**, Isaías García.
Panameñismos, Baltasar Isaza Calderón.
Cuentos folklóricos de Panamá. Recogidos directamente del verbo popular,
Mario Riera Pinilla.
- **Memorias de las campañas del Istmo 1900**, Belisario Porras.
- **Itinerario. Selección de discursos, ensayos y conferencias**, José Dolores Moscote.
Historia de la instrucción pública en Panamá, Octavio Méndez Pereira.
- **Raíces de la Independencia de Panamá**, Ernesto J. Castillero R.
Formas ideológicas de la nación panameña, Ricaurte Soler.
Papel histórico de los grupos humanos de Panamá, Hernán F. Porras.
- **Introducción al Compendio de historia de Panamá**, Carlos Manuel Gasteazoro.
Compendio de historia de Panamá, Juan B. Sosa y Enrique J. Arce.
- **La ciudad de Panamá**, Ángel Rubio.
- **Obras selectas**, Armando Fortune.

- **Panamá indígena**, Reina Torres de Araúz.
- **Veintiséis leyendas panameñas**, Sergio González Ruiz.
Tradiciones y leyendas panameñas, Luisita Aguilera P.
- **Itinerario de la poesía en Panamá (Tomos I y II)**, Rodrigo Miró.
- **Plenilunio**, Rogelio Sinán.
Luna verde, Joaquín Beleño C.
- **El desván**, Ramón H. Jurado.
Sin fecha fija, Isis Tejeira.
El último juego, Gloria Guardia.
- **La otra frontera**, César A. Candanedo.
El ahogado, Tristán Solarte.
- **Lucio Dante resucita**, Justo Arroyo.
Manosanta, Rafael Ruiloba.
- **Loma ardiente y vestida de sol**, Rafael L. Pernet y Morales.
Estación de navegantes, Dimas Lidio Pitty.
- **Arquitectura panameña. Descripción e historia**, Samuel A. Gutiérrez.
- **Panamá y los Estados Unidos (1903-1953)**, Ernesto Castellero Pimentel.
El Canal de Panamá. Un estudio en derecho internacional y diplomacia, Harmodio Arias M.
- **Tratado fatal! (tres ensayos y una demanda)**, Domingo H. Turner.
El pensamiento del General Omar Torrijos Herrera.
- **Tamiz de noviembre. Dos ensayos sobre la nación panameña**, Diógenes de la Rosa.
La jornada del día 3 de noviembre de 1903 y sus antecedentes, Ismael Ortega B.
La independencia del Istmo de Panamá. Sus antecedentes, sus causas y su justificación, Ramón M. Valdés.
- **El movimiento obrero en Panamá (1880-1914)**, Luis Navas.
Blázquez de Pedro y los orígenes del sindicalismo panameño, Hernando Franco Muñoz.
El Canal de Panamá y los trabajadores antillanos. Panamá 1920: cronología de una lucha, Gerardo Maloney.
- **Panamá, sus etnias y el Canal**, varios autores.
Las manifestaciones artísticas en Panamá. Estudio introductorio, Eric Wolfschoon.
- **El pensamiento de Carlos A. Mendoza**.
- **Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Historia del canal interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903 (Tomo I)**, Celestino Andrés Araúz y Patricia Pizzurno.



A los Mártires de enero de 1964,
como testimonio de lealtad a su legado
y de compromiso indoblegable
con el destino soberano de la Patria.