

Revista  
Cultural

# Lotería

EDICION ESPECIAL

LA EXPERIENCIA TRANSISTMICA

Convenios, Contratos, Tratados y otros documentos  
(Siglo XIX)



Marino-Bidlack  
Layton-Bulwer  
Martin-Sullivan  
Lamper-Sullivan  
Hay-Pouncefote  
Tratado Herran-Hay

LUIS NAVAS PAJARO - THAIS E. ALESSANDRIA C.  
COMPILADORES

Panamá, Agosto de 1996

Año MCMXCVI

Revista  
Cultural

# Lotería

## EDICION ESPECIAL

Agosto de 1996

Año MCMXCVI

**DR. DILIO ARCIA TORRES**  
DIRECTOR GENERAL

**ING. ROLANDO LUQUE**  
SUB DIRECTOR GENERAL

**PROF. MARCELA F. DE RODRIGUEZ**  
DIRECTORA DE DESARROLLO SOCIAL Y CULTURAL

**JUSTO ARROYO**  
EDITOR

### CONSEJO EDITORIAL

**ITALO I. ANTINORI B.**

**MARITZA ILEANA GÓLCHER**

**ANIBAL ILLUECA S.**

## REVISTA LOTERIA

Publicación de la Dirección de Desarrollo Social y Cultural  
ISSN 0024.662X

**DERECHO DE AUTOR:** Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá

**Prohibida la reproducción total o parcial de este material sin autorización  
de la Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá.**

**Para suscripciones y consultas sobre la REVISTA LOTERIA  
Comunicarse con el Departamento Cultural.**

**DAVID M. LINDO**

Tel.: 227-1316 - Casilla Postal No. 21, Panamá 1, Panamá

# LA EXPERIENCIA TRANSISTMICA

(Tratados, Contratos, Convenios y otros documentos)  
Siglo XIX

Luis Navas P. y Thais E. Alessandria C.  
COMPILADORES

## INDICE

<b>EDITORIAL</b>	6
<b>INTRODUCCIÓN</b>	9
<b>PRIMERA PARTE: La Iniciación</b>	17
1. Tratado Mallarino - Bidlack	19
2. Tratado Clayton - Bulwer	33
3. Contrato Stephens - Paredes	39
4. Contrato Totten - Gutiérrez De Lara	61
5. Contrato Totten - Rodríguez	79
6. Ley 78 de 1880	83
7. Contrato Koppel - Park	85
8. Tratado Herrán - Cass	93
<b>SEGUNDA PARTE: La concesión canalera y su regulación</b>	101
1. Proyecto de Tratado Martín-Sullivan	103
2. Tratado Cuenca-Samper - Sullivan	111

3. Tratado Arosemena - Sánchez - Hurlbut	119
4. Contrato Salgar - Wyse	133
5. Contrato Roldán - Wyse	151
6. Contrato Suarez - Mange	157

**TERCERA PARTE:      Los diversos intereses ante la  
                                 construcción del Canal** 161

1. Convención de Constantinopla	163
2. Primer Tratado Hay-Pauncefote	169
3. Tratado Hay-Pauncefote	175
4. Ley Spooner	179
5. Paz del Wisconsin	185
6. Tratado Herrán - Hay	191

## EDITORIAL

Decir Panamá es decir tránsito, comunicación, migraciones. Desde mucho antes de la llegada de los europeos a América, el Istmo de Panamá, en el centro mismo del continente, ha sido paso obligado de todo tipo de culturas en búsqueda de realizaciones.

A partir del llamado "Descubrimiento", el Istmo de Panamá va a estar en la mira de toda especulación cuyo fin último sea el dominio de la brevísima distancia que significa su cintura terrestre, como punto más cercano entre dos grandes océanos.

Con la independencia de Panamá de España y el posterior periodo de unión a la Gran Colombia, Panamá concretiza su destino como país puente y es acosado en firme por las grandes potencias, establecidas y emergentes, para las cuales su posición estratégica es motivo de permanente atención.

Surge así una larga y complicada historia de propuestas, tratados, contratos y convenios, pero todos con un denominador común: explotar esta estrecha franja de tierra de sólo cincuenta millas entre el Atlántico y el Pacífico y no siempre con los mejores intereses de Panamá en mente.

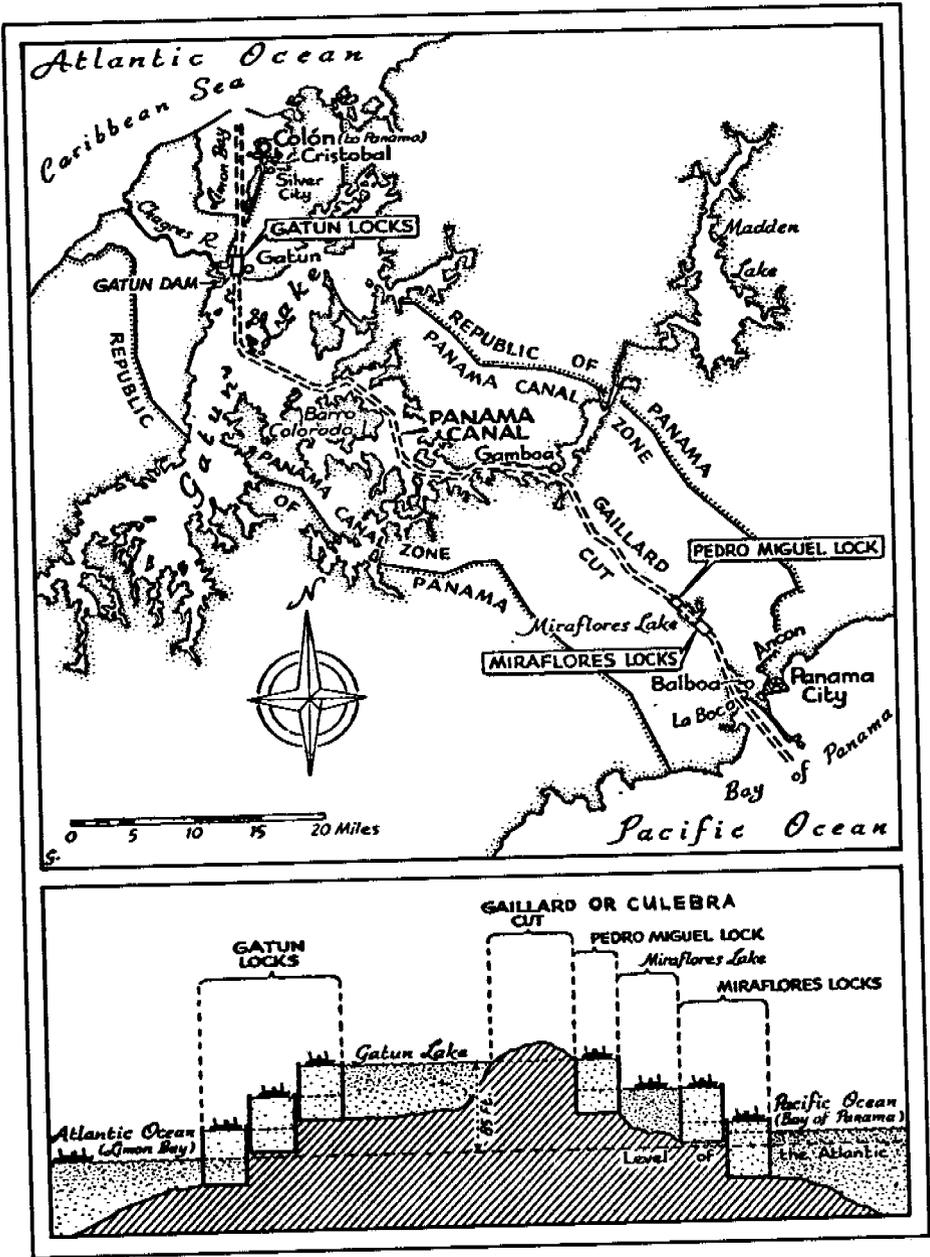
Ante el despojo hecho a México por los Estados Unidos, con la pérdida de más del 50% de su territorio, el Istmo de Panamá sería el objetivo lógico del expansionismo francés e inglés, potencias ante las cuales los fragmentados países bolivarianos poco o nada podían oponer. Como ejemplo de esto, bastaría el llamado Incidente de la Tajada de Sandía, en cuya relativa circunscripción se sintetiza una gran simbología del imperialismo.

Y toda la documentación sobre estos distintos niveles de interpretar a un país y su circunstancia la han compilado dos estudiosos panameños, Luis Navas Pájaro y Thais E. Alessandria C. en tres volúmenes de los cuales hoy la *Revista Cultural Lotería* ofrece el primero: *LA EXPERIENCIA TRANSISTMICA (Tratados, Contratos, convenios y otros Documentos, Siglo XIX)*.

Porque si bien es cierto que ha habido hasta el presente valiosos esfuerzos de sistematización de este abundante y revelador material, como señalan los propios compiladores - incluyendo dos volúmenes de la *Revista Cultural Lotería* - con la compilación Navas-Alessandria tenemos la colección más exhaustiva, completa y de fácil manejo, una colección que permite esa pesquisa casi novelesca de la trayectoria existencial de Panamá y su relación con los Estados Unidos, que llevó a la conclusión del Ferrocarril Interoceánico primero y del Canal después.

Es con suma complacencia como la *Revista Cultural Lotería* brinda a todos los estudiosos, tanto nacionales como extranjeros, este primer volumen de *LA EXPERIENCIA TRANSISTMICA*. Y, a la vez que congratulamos a los autores por su rigurosa obra, quedamos seguros de que en muy breve tiempo se contará con la trilogía anunciada.

Panamá, agosto de 1996.



Mapa de la antigua Zona del Canal, con los distintos niveles del canal.

## INTRODUCCIÓN

**E**n la actualidad los documentos concernientes a la explotación de las facilidades geográficas de Panamá durante el siglo XIX se encuentran dispersos en esfuerzos individuales e institucionales con diversos tratamientos metodológicos y cronológicos. Los esfuerzos individuales dignos de mencionar por su relevancia y pertinencia son los de Ernesto Castellero Pimentel, Balbino Moreno, Horacio Clare y Enrique Jaramillo Levi. En lo institucional hay que destacar la encomiable labor editorial de la *Revista Lotería*, que en 1964 publicó dos volúmenes con los documentos más conocidos. Dicha publicación sería ampliada en 1971.

Ambas experiencias editoriales buscaban brindarle a los estudiosos de las relaciones de Panamá con Estados Unidos de América la documentación necesaria para el análisis del proceso de definición y redefinición de las relaciones, tratados, contratos y otros documentos fundamentales y que hicieron viable el cruce interoceánico, acentuando la función de Panamá como país de tránsito o lo que se hace llamar el transitismo.

La Compilación, aquí presentada, tiene dos propósitos: *primero*, ampliar las publicaciones anteriores incluyendo

aquellos documentos inéditos, relegados o ignorados por la bibliografía panameña, tales son los casos de los Contratos del Ferrocarril, las negociaciones para resolver el conflicto diplomático por el incidente de la Tajada de Sandía (1856); las tempranas negociaciones con los Estados Unidos de América iniciadas entre 1867 y 1870, para la apertura de un canal por el istmo panameño. *Segundo*, coadyuvar a la reposición del fondo bibliográfico y facilitar su pronta localización.

Metodológicamente la compilación se ha dividido en tres volúmenes. El *Primer Volumen* abarcaría todo lo relativo al Siglo XIX y se incluyen, por razones históricas las experiencias negociadoras gestadas durante nuestra unión a Colombia, los dos Tratados Hay-Pauncefote del 5 de febrero 1900 y del 18 de noviembre de 1901; la Ley Spooner expedida por el Congreso estadounidense el 28 de junio de 1902 y se concluirá con el Tratado Herrán-Hay del 22 de enero de 1903.

El *Segundo Volumen* se iniciará con el Tratado Hay-Bunau Varilla del 18 noviembre de 1903 y se concluirá con los tres Tratados de junio de 1967, de forma tal que abarcará lo que se ha denominado el periodo revisionista.

El *Tercer Volumen* recogerá el llamado periodo abrogacionista que se formaliza con la nota de la Cancillería panameña de marzo de 1970 mediante la cual se rechazan los tratados de 1967; los dos tratados firmados el 7 de septiembre de 1977, Tratados Torrijos-Carter, las denuncias oficiales por la aplicación de la Ley estadounidense de 1979 (Ley 96-70). Por último, se incorpora las resoluciones de la ONU y la OEA sobre la invasión del 20 de diciembre de 1989 y el nuevo ordenamiento jurídico panameño para asumir la administración del Canal, como los bienes revertidos: Ley de la

Autoridad de la Región Interoceánica (febrero 1993) y el Título Constitucional "El Canal de Panamá", aprobado recientemente.

Éste primer volumen, atendiendo a su propia naturaleza y con miras a facilitar su análisis, se ha dividido en tres partes:

### PRIMERA PARTE: LA INICIACIÓN

Esta primera parte se inicia con el *Tratado Mallarino-Bidlack* o *Tratado General de Paz, Amistad, Navegación y Comercio* entre la Nueva Granada (Colombia y Panamá) y los Estados Unidos de América, firmado el 12 de diciembre de 1846 y ratificado en 1848. Por primera vez se regula la neutralidad del istmo de Panamá en virtud de su camino interoceánico. Los Estados Unidos mediante el artículo XXXV, es garante de ella.

De igual manera, se compromete a garantizarle a la Nueva Granada, los derechos de soberanía y propiedad "sobre el territorio panameño". Según esta disposición Panamá estaba condenada a vivir unida a Colombia; lo cierto es que la cláusula XXXV sirvió para legalizar las intervenciones militares de los Estados Unidos en Panamá. Esas intervenciones se harán a "motu proprio" o por solicitud de instancias gubernamentales locales o nacionales de Colombia.

Tal situación caracterizará el desarrollo de la nación panameña ya que tendrá que desarrollarse bregando contra el estigma del intervencionismo extranjero. Su origen tiene que hacer con el justificado temor de los círculos gobernantes de Colombia ante el expansionismo de los Estados Unidos que orientados por las ideas del Destino Manifiesto se apropiaron del 50% del territorio original mexicano y, por supuesto, de los no

menos temores que despertaban las constantes muestras de autonomía o separatismo de los istmeños (1830, 1831 y 1840-41).

Por otra parte, la cláusula XXXV de manera hábil intenta involucrar a los Estados Unidos de América en el problema limítrofe que se mantenía con Costa Rica y que como se verá oportunamente, esa potencia termina por fijar los límites de Panamá con Costa Rica (Fallo White de 1914) e incluso, tercia para establecer los límites con Colombia (Tratado Thomson-Urrutia, 1914).

El Tratado Mallarino-Bidlack (1846) y la Guerra de los Estados Unidos de América contra México (1846-1848), marcan indeleblemente el destino de Panamá durante el siglo pasado. Todo ello obligará al Dr. Justo Arosemena a formular su célebre tesis federalista para propiciar con ella, la necesaria autonomía con que se anhelaba impulsar la actividad transitista. Después de arrebatarse a México importantes territorios, a los Estados Unidos se le convierte en tarea imperiosa, comunicar la recién conquistada Costa del Oeste (Pacífico) con las Costas del Este (Atlántico) y el istmo centroamericano, incluyendo a Panamá, es una de sus alternativas.

Las necesidades que plantea la unificación territorial y económica de los Estados Unidos, empujan a las compañías navieras estadounidenses y en especial, a la **Pacific Mail Steamship Company** a agenciarse el *Contrato Stephens-Paredes del 15 de abril de 1850* y sus modificaciones el *Contrato Totten-Gutiérrez De Lara (5 de julio de 1867)*, el *Contrato Totten-Rodríguez (13 de mayo de 1876)* y el *Contrato Koppel-Park (22 de octubre de 1880)*, para monopolizar el

negocio de la comunicación interoceánica, por medio del ferrocarril.

La construcción del ferrocarril por Panamá no sólo reactiva el transitismo o a la zona de tránsito sino que, además, le imprime un nuevo contenido a la sociedad panameña, enfrentando la prepotencia de los ciudadanos estadounidenses. El enfrentamiento de mayor repercusión diplomática por su profundidad y significado, en el siglo XIX, aconteció el 15 de abril de 1856, mejor conocido como el **Incidente de la Tajada de Sandía**. Estos enfrentamientos catalogados como "motín", motivan la intervención militar de los Estados Unidos e inmorales reclamaciones por indemnización que se ventilan en un proceso negociador que conduce a la firma del *Tratado Herrán-Cass del 10 de septiembre de 1857* y culmina con su ratificación en 1865, el mismo año en el que se le pone fin a la guerra civil de los Estados Unidos.

## SEGUNDA PARTE: La concesión canalera y su regulación

El *Tratado Arosemena-Sánchez-Hurbult* del 26 de enero de 1870 es relevante porque será uno de los pocos convenios canaleros negociados directamente por un panameño, el Dr. Justo Arosemena y porque, además, expresa los intereses de los Estados Unidos y Colombia, ante la construcción de un Canal por Panamá. Este tratado fue precedido por el *Proyecto de Tratado Martín-Sullivan (17 de diciembre de 1867)* y el *Tratado Cuenca-Samper-Sullivan (14 de enero de 1869)* que dictaron las pautas para las primeras negociaciones entre Colombia y los Estados Unidos de América tendientes a la apertura de un Canal por el territorio panameño. Llama la atención cómo resuelven lo relativo a:

- a. duración de la concesión (nunca a perpetuidad);
- b. la concesión de tierras;
- c. los beneficios económicos para Colombia;
- d. la neutralidad del canal; y,
- e. los problemas de la seguridad y protección del Canal.

La experiencia negociadora que gana Colombia con el Tratado Arosemena-Sánchez-Hurbult, sedimenta la madurez con la que, años después, aborda el otorgamiento de la Concesión canalera a un consorcio francés, mediante el *Contrato Salgar-Wyse* (23 de marzo de 1870) y sus modificaciones *Contrato Roldán-Wyse* (10 de diciembre de 1890) y *Mange-Suárez* (4 de abril de 1893). Entre 1880 a 1888 los ingenieros franceses y una masa laboral multinacionalmente reclutada, se empeñan en abrir las entrañas del suelo panameño.

Forma parte de la antología histórica, tanto nacional como internacional, el fracaso escandaloso del intento francés. Ante la imposibilidad de reunir los fondos necesarios para culminar las obras, recurren a una especie de "soborno", otorgándoles préstamos y otras regalías al gobierno colombiano y así obtener las respectivas prórrogas y preservar la concesión que estaba legalmente perdida ante la manifiesta incapacidad de culminar los trabajos; mientras que, por otro lado, se mudan a Washington, capital de los Estados Unidos de América, en su afán de comprometer a importantes grupos de poder económico y político con la ruta panameña. Hay que reconocer la astucia e inteligencia con la que especularon con la concesión canalera hasta lograr vendérsela a los Estados Unidos por 40 millones de dólares e, inclusive, la manera como impulsan y apoyan la iniciativa separatista de noviembre

de 1903, después de que el senado colombiano no aprobó el Tratado Herrán-Hay.

### **TERCERA PARTE: Los diversos intereses ante la construcción del Canal**

Esta tercera parte está conformada por todos aquellos documentos que inciden en las negociaciones del Tratado Herrán-Hay. Siguiendo ese enunciado se incorpora la *Convención de Constantinopla* (29 de octubre de 1888) por medio de la cual, las potencias marítimas de la época establecen los criterios de neutralidad para regular la vía interoceánica por el Canal de Suez (Egipto, Africa). Inglaterra se esforzará en hacérselos adoptar a los Estados Unidos al momento de negociar, entre sí, la abrogación del Tratado Clayton-Bulwer (19 de abril de 1850). La resistencia de los Estados Unidos obligó a negociar dos veces el *Tratado Hay-Pauncefote*, el 5 de febrero de 1900 y el definitivo el 22 de enero de 1901.

La *Ley Spooner* (28 de junio de 1902) establece los parámetros de la política canalera estadounidense ante la selección del país-ruta: Nicaragua o Panamá. La primera opción se la dieron a Panamá. La alianza del gobierno estadounidense, del gobierno colombiano, los capitalistas franceses y la burguesía comercial istmeña que hizo posible esa selección, no pudo ni quiso ocultar, ni, mucho menos, disimular, las contradicciones que terminarán dividiéndolos. El estudio de la Ley es obligante, si deseamos desentrañar los diversos intereses que entraron en juego.

Finalmente, se incorpora el tratado firmado a bordo del buque de la marina de guerra estadounidense, de nombre

*Wisconsin*, entre las fuerzas insurgentes del Partido Liberal y las fuerzas gubernamentales colombianas que desde 1899 escenificaron campañas memorables.

El *Tratado del Wisconsin* (21 de noviembre de 1902) impone la pacificación del territorio colombiano y, en particular, el del Istmo de Panamá de forma tal que se creara un clima propicio y ayudara a culminar las negociaciones de los Estados Unidos con Colombia (*Tratado Herrán-Hay* de 22 de enero de 1903) para la apertura de un Canal por Panamá.

La conducta del gobierno colombiano ante la ratificación o no del *Tratado Herrán-Hay* se explica, entre otros factores, por la pugna que se suscita con los capitalistas franceses por el sospechado desconocimiento de las diez mil acciones que poseían en el paquete accionario de la Compañía francesa del Canal. El artículo primero se transformó en la fruta de la discordia y en el detonante del proceso noviembrino.

De esta manera, deseamos sumarnos a todos aquellos esfuerzos por hacer más comprensible el devenir de nuestras relaciones con los Estados Unidos. ¡Ese es el sueño!

*Luis Navas Pájaro - Thais E. Alessandria C.*

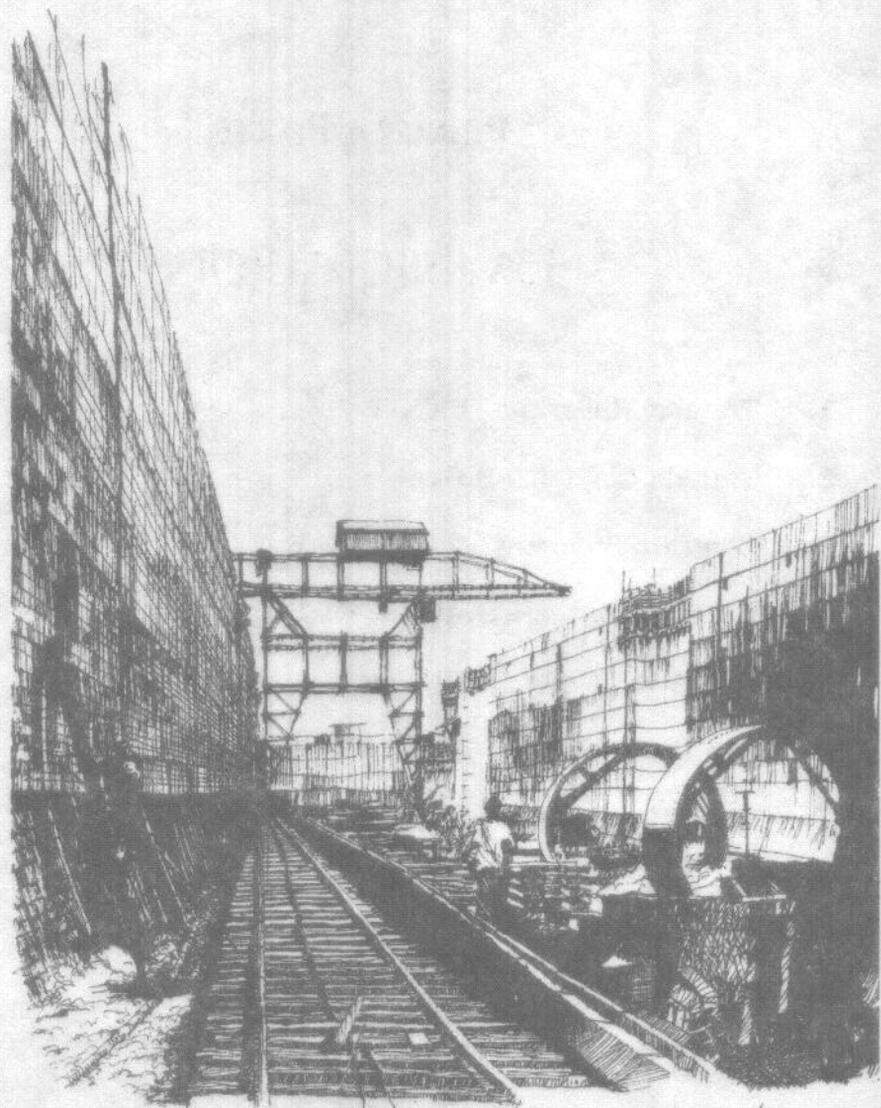
*Compiladores*

Panamá, 1995

## PRIMERA PARTE

# LA INICIACION

1. Tratado Mallarino - Bidlack
2. Tratado Clayton - Bulwer
3. Contrato Stephens - Paredes
4. Contrato Totten - Gutiérrez De Lara
5. Contrato Totten - Rodríguez
6. Ley 78 de 1880
7. Contrato Koppel-Park
8. Tratado Herrán -Cass



CHAMBER BETHÉ - MIRAFLORES

DAMÉTIEN 79

## TRATADO MALLARINO - BIDLACK

Tratado general de paz, amistad, navegacion y comercio entre la República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América<sup>1</sup>

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

**Artículo 1º.** Habrá una paz perfecta, firme e inviolable, y amistad sincera, entre la República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, en toda la extensión de sus posesiones y territorios, y entre sus ciudadanos, respectivamente, sin distinción de personas ni lugares.

**Artículo 2º.** La República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, deseando vivir en paz y armonía con todas las naciones de la tierra, por medio de una política franca e igualmente amistosa con todas, se obligan mutuamente a no otorgar favores particulares a otras naciones, con respecto a comercio y navegación, que no se hagan inmediatamente

---

<sup>1</sup> Uribe, José Antonio, *Anales Diplomáticos y Consulares de Colombia*, Tratados Públicos. Edición Oficial. Imprenta Nacional, 1920, VI tomo, pp-134-146.

extensivos a la otra Parte, quien gozará de los mismos libremente, si la concesión fuere hecha libremente, u otorgando la misma compensación si la concesión fuere condicional.

**Artículo 3º.** Las dos Altas Partes contratantes, deseando también establecer el comercio y la navegación de sus respectivos países sobre la base liberal de igualdad y reciprocidad perfectas, convienen mutuamente en que los ciudadanos de cada una de ellas puedan frecuentar todas las costas y territorios de la otra, y residir y traficar en ellos con toda especie de producciones, manufacturas y mercaderías; y que gozarán de todos los derechos, privilegios y exenciones, en navegación y comercio, que los ciudadanos naturales gocen o gozaren, sometiéndose a las leyes, decretos y usos establecidos allí, a que están sujetos los ciudadanos naturales. Pero debe entenderse que este artículo no incluye el comercio de cabotaje de cada uno de los dos países, cuyo arreglo se reservan las Partes respectivamente, conforme a sus leyes particulares.

**Artículo 4º.** Igualmente convienen una y otra, en que cualquiera especie de producciones, manufacturas o mercaderías extranjeras que puedan ser en cualquier tiempo legalmente importadas en la República de la Nueva Granada en sus propios buques, puedan ser también importadas en buques de los Estados Unidos; y que no se impondrán o cobrarán otros o más altos derechos sobre las toneladas del buque, o por su cargamento, sea que la importación se haga en buques del uno o del otro país; y de la misma manera, cualquiera especie de producciones, manufacturas o mercaderías extranjeras que puedan ser en cualquier tiempo legalmente importadas en los Estados Unidos en sus propios buques, puedan también ser importadas en la República de la Nueva Granada; y que no se impondrán otros o más altos derechos sobre las toneladas del buque o por su cargamento, sea que la importación se haga en buques del uno o del otro país.

Convienen además en que todo lo que pueda ser legalmente exportado o reexportado de uno de los dos países en sus propios buques, para un país extranjero, pueda de la misma manera ser exportado o reexportado en los buques del otro; y serán concedidos y cobrados iguales premios, derechos y descuentos, sea que tal exportación o reexportación se haga en los buques de la República de la Nueva Granada, o en los de los Estados Unidos.

**Artículo 5º.** No se impondrán otros o más altos derechos sobre la importación en la República de la Nueva Granada de cualesquiera artículos del producto natural o manufacturado de los Estados Unidos, y no se impondrán otros o más altos derechos sobre la importación en los Estados

Unidos de cualesquiera artículos del producto natural o manufacturado de la República de la Nueva Granada, que los que se exijan o exigieren por iguales artículos de producto natural o manufacturado de cualquier otro país extranjero; ni se impondrán otros o más altos derechos o gravámenes, en ninguno de los dos países, sobre la exportación de cualesquiera artículos para la República de la Nueva Granada o para los Estados Unidos, respectivamente, que los que deban exigirse por la exportación de iguales artículos para cualquiera otro país extranjero; ni se establecerá prohibición alguna respecto a la importación o exportación de cualesquiera artículos del producto o manufacturado de los territorios de la República de la Nueva Granada para los de los Estados Unidos, o de los territorios de los Estados Unidos para los de la República de la Nueva Granada, que no sea igualmente extensiva a las otras naciones.

**Artículo 6º.** A fin de remover la posibilidad de cualquiera mala inteligencia con respecto a los tres artículos anteriores, se declara aquí: que las estipulaciones contenidas en ellos son aplicables en toda su extensión a los buques de la Nueva Granada y sus cargamentos que arriben a los puertos de los Estados Unidos, y recíprocamente a los buques de los Estados Unidos y sus cargamentos que arriben a los puertos de la Nueva Granada; sea que procedan de los puertos del país a que ellos pertenezcan respectivamente, o de los de cualquiera otro país extranjero; y que en ningún caso se impondrá o cobrará derecho alguno diferencial, en los puertos de los dos países, sobre los dichos buques o sus cargamentos, ya sean éstos del producto o manufactura nacional, o del producto o manufactura extranjera.

**Artículo 7º.** Se conviene además que será enteramente libre a los comerciantes, Capitanes de buques, y otros ciudadanos de ambos países, manejar a su voluntad sus negocios por sí mismos, o por medio de sus agentes, en todos los puertos y lugares sujetos a la jurisdicción del uno o del otro, tanto con respecto a las consignaciones, y ventas por mayor o por menor, de sus efectos y mercaderías, como con respecto a la carga, descarga y despacho de sus buques u otros negocios; debiendo en todos estos casos ser tratados como ciudadanos del país en que residan, o considerados, al menos, bajo igual pie que los súbditos o ciudadanos de la nación más favorecida.

**Artículo 8º.** Lo ciudadanos de una y otra de las Partes contratantes no podrán ser embargados o detenidos con sus embarcaciones, tripulaciones, mercaderías y efectos comerciales de su pertenencia, para ninguna expedición militar, ni para usos públicos o particulares, cualesquiera que sean, sin conceder a los interesados una justa y suficiente indemnización.

**Artículo 9°.** Siempre que los ciudadanos de alguna de las Partes contratantes se vieren precisados a buscar refugio o asilo en los ríos, bahías, puertos o dominios de la otra, con sus buques, sean mercantes o de guerra, públicos o particulares, por mal tiempo, persecución de piratas o enemigos, o falta de aguada o provisiones, serán recibidos y tratados con humanidad, dispensándoles todo favor y protección para reparar sus buques, acopiar víveres, y ponerse en situación de continuar su viaje, sin obstáculo ni molestia de ningún género, ni pago de derechos de puerto o de cualesquiera otras cargas que los emolumentos del práctico, a no ser que los tales buques continúen en el puerto más de cuarenta y ocho horas contadas desde el momento en que anclaren.

**Artículo 10.** Todos los buques, mercaderías y efectos pertenecientes a los ciudadanos de la una de las Partes contratantes, que acaso fueren apresados por piratas, bien sea dentro de los límites de su jurisdicción o en alta mar, y fueren llevados o hallados en los ríos, radas, bahías, puertos o dominios de la otra, serán entregados a sus dueños, probando éstos, en la forma propia y debida, sus derechos, ante los Tribunales competentes; bien entendido que el reclamo ha de hacerse dentro del término de un año, por las mismas Partes o por sus procuradores, o por los Agentes de sus respectivos Gobiernos.

**Artículo 11.** Cuando algún buque perteneciente a los ciudadanos de cualquiera de las Partes contratantes naufrague, encalle o sufra alguna avería en las costas o dentro de los dominios de la otra, se le dará toda ayuda y protección, del propio modo que es uso y costumbre con los buques de la nación en donde suceda la avería; permitiéndose descargar el dicho buque, si fuere necesario, de sus mercaderías y efectos, sin exigir por esto ningún derecho, impuesto o contribución de ninguna especie, a no ser que se destinen a la venta o consumo en el país en cuyo puerto se hubieren desembarcado.

**Artículo 12.** Los ciudadanos de cada una de las Partes contratantes tendrán facultad para disponer de sus bienes muebles e inmuebles, dentro de la jurisdicción de la otra, por venta, donación, testamento o de otro modo; y sus representantes, siendo ciudadanos de la otra Parte, sucederán en sus dichos bienes muebles e inmuebles, sea por testamento o *ab intestato*, y podrán tomar posesión de ellos, por sí personalmente, o por medio de otros que procedan en su nombre, y disponer de los mismos a su arbitrio, pagando sólo aquellas cargas que en iguales casos estuvieren obligados a pagar los habitantes del país en donde estén los referidos bienes.

**Artículo 13.** Ambas Partes contratantes se comprometen y obligan en toda forma a dispensar recíprocamente su protección especial a las personas y propiedades de los ciudadanos de cada una de ellas, de todas profesiones, transeúntes o habitantes en los territorios sujetos a la jurisdicción de una y otra, dejándoles abiertos y libres los Tribunales de justicia para sus recursos judiciales, en los mismos términos usados y acostumbrados para los naturales o ciudadanos del país; para lo cual podrán gestionar en persona, o emplear en la gestión o defensa de sus derechos a los abogados, procuradores, escribanos, agentes o apoderados que juzguen convenientes para todos sus litigios; y dichos ciudadanos o agentes tendrán la libre facultad de estar presentes en las decisiones y sentencias de los Tribunales en todos los casos que les conciernan, como igualmente al tomarse todas las declaraciones y pruebas que se ofrezcan en los dichos litigios.

**Artículo 14.** Los ciudadanos de la República de la Nueva Granada residentes en territorio de los Estados Unidos gozarán una perfecta e ilimitada libertad de conciencia, sin ser molestados, inquietados ni perturbados en el ejercicio de su religión en casas privadas o en las capillas o lugares de adoración designados al efecto, con el decoro debido a la Divinidad, y respeto a las leyes, usos y costumbres del país. También tendrán libertad para enterrar los ciudadanos de la Nueva Granada que mueran en territorio de los Estados Unidos, en los lugares convenientes y adecuados, designados y establecidos por ellos con acuerdo de las autoridades locales, o en los lugares de sepultura que elijan los amigos de los muertos; y los funerales y sepulcros no serán trastornados de modo alguno, ni por ningún motivo.

De la misma manera, los ciudadanos de los Estados Unidos gozarán en territorio de la República de la Nueva Granada perfecta e ilimitada libertad de conciencia, y ejercerán su religión pública o privadamente en sus mismas habitaciones, o en las capillas o lugares de oración designados al efecto, de conformidad con las leyes, usos y costumbres de la República de la Nueva Granada.

**Artículo 15.** Será lícito a los ciudadanos con la República de la Nueva Granada, y de los Estados Unidos de América, navegar con sus buques con toda seguridad y libertad, de cualquier puerto a las plazas y lugares de los que son o fueren en adelante enemigos de cualquiera de las dos Partes contratantes, sin hacerse distinción de quienes son los dueños de las mercaderías que llevan a su bordo. Será igualmente lícito a los referidos ciudadanos navegar con libertad y seguridad, de los lugares, puertos y ensenadas de los enemigos de ambas Partes o de alguna de ellas sin oposición o molestia de ninguna especie, no sólo directamente de los

lugares enemigos arriba mencionados a los lugares neutros, sino también de un lugar perteneciente a un enemigo a otro enemigo, ya sea que estén bajo la jurisdicción de una sola potencia, o bajo la de diversas. Y queda aquí estipulado que los buques libres hacen libres también a las mercaderías, y que se ha de considerar libre y exento todo lo que se hallare a bordo de los buques pertenecientes a los ciudadanos de cualquiera de las Partes contratantes, aunque toda la carga o parte ella pertenezca a enemigos de una u otra, exceptuados siempre los artículos de contrabando. Se conviene también del mismo modo, en que la misma libertad sea extensiva a las personas que se encuentran a bordo que buques libre, con el fin de que aunque dichas personas sean enemigas de ambas Partes, o de alguna de ellas, no deban ser extraídas de los dichos buques libres; a menos que sean Oficiales o soldados en actual servicio de los enemigos; a condición, no obstante, como expresamente se conviene, que las estipulaciones contenidas en el presente artículo, por las que se declara que el pabellón cubre la propiedad, se entenderán aplicables solamente a aquellas potencias que reconozcan este principio; pero si alguna de las dos Partes contratantes estuviere en guerra con una tercera, y la otra permaneciere neutral, la bandera de la neutral cubrirá la propiedad de los enemigos cuyo Gobierno reconozca este principio, y no de otros.

**Artículo 16.** Se conviene igualmente que, en el caso de que la bandera neutral de una de las Partes contratantes proteja las propiedades de los enemigos de la otra, en virtud de lo estipulado arriba, deberá siempre entenderse que las propiedades neutrales encontradas a bordo de tales buques enemigos han de tenerse y considerarse como propiedades enemigas, y, como tales, estarán sujetas a detención y confiscación, exceptuando aquellas propiedades que hubieren sido puestas a bordo de tales buques antes de la declaración de la guerra, y aun después, si hubieren sido embarcadas en dichos buques sin tener noticia de ella; pero las Partes contratantes convienen en que, pasados dos meses después de la declaratoria de guerra, sus respectivos ciudadanos no podrán alegar ignorancia. Por el contrario, si la bandera neutral no protege las propiedades enemigas, entonces serán libres los efectos y mercaderías de la parte neutral embarcados en buques enemigos.

**Artículo 17.** Esta libertad de navegación y comercio se extenderá a todo género de mercaderías, exceptuando únicamente aquellas que se distinguen con el nombre de *contrabando*; y bajo este nombre de *contrabando*, o efectos prohibidos, se comprenderán:

1º Cañones, morteros, obuses, pedreros, trabucos, fusiles, rifles, carabinas, pistolas, picas, espadas, sables, lanzas, chuzos, alabardas; y

granadas, bombas, pólvora, mechas, balas, con todas las demás cosas correspondientes al uso de estas armas.

2º Escudos, casquetes, corazas, cotas de malla, fornituras y vestidos hechos en forma y a usanza militar.

3º Bandoleras, y caballos con sus arneses.

4º Y generalmente toda especie de armas e instrumentos de hierro, acero, bronce, cobre y otras materias cualesquiera manufacturadas, preparadas y formadas expresamente para hacer la guerra por mar o por tierra.

5º Los viveres que se introducen a una plaza sitiada o bloqueada.

**Artículo 18.** Todas las demás mercaderías y efectos no comprendidos en los artículos de contrabando explícitamente enumerados y clasificados en el artículo anterior, serán tenidos y reputados como libres y de lícito y legítimo comercio de modo que podrán ser conducidos y transportados de la manera más franca, por los ciudadanos de ambas Partes contratantes, aun a los lugares pertenecientes a enemigo, exceptuando sólo aquellas plazas que se hallen actualmente sitiadas o bloqueadas; y para evitar en el particular toda duda, se declaran sitiadas o bloqueadas solamente aquellas plazas que en la actualidad estuvieren atacadas por una fuerza de un beligerante capaz de impedir la entrada del neutral.

**Artículo 19.** Los artículos de contrabando antes enumerados y clasificados, que se hallen en un buque destinado a puerto enemigo, estarán sujetos a detención y confiscación, dejando libre el resto del cargamento y el buque, para que los dueños puedan disponer de ellos como lo tenga por conveniente. Ningún buque de cualquiera de las dos naciones será detenido en alta mar por tener a su bordo artículos de contrabando, siempre que el Maestre, Capitán o Sobrecargo de dicho buque quiera entregar los artículos de contrabando al apresador; a menos que la cantidad de dichos artículos sea tan grande y de tanto volumen; que no puedan ser recibidos a bordo del buque apresador sin graves inconvenientes; pero en éste, y en todos los demás casos de justa detención, el buque detenido será enviado al puerto más inmediato, cómodo y seguro, para que allí se siga el juicio y se dicte sentencia conforme a las leyes.

**Artículo 20.** Y por cuanto frecuentemente sucede que los buques navegan para un puerto o lugar perteneciente a un enemigo, sin saber que se halle sitiado, bloqueado o embestido, se conviene que a todo buque, en

tales circunstancias, se le pueda hacer retroceder de dicho puerto o lugar; pero no será detenido, ni confiscada parte alguna de su cargamento, no siendo contrabando; a menos que, después de la intimación de semejante bloqueo o embestimiento por el Comandante de las fuerzas bloqueadoras, intentare otra vez entrar; pero le será permitido ir a cualquiera otro puerto o lugar adonde lo tuviere por conveniente. Ni a buque alguno que no hubiere entrado en un puerto antes de que estuviere sitiado, bloqueado o embestido, se le impedirá salir de él con su cargamento; ni siendo hallado allí después de la rendición y entrega del lugar, estarán sujetos a confiscación el tal buque o su cargamento, sino que serán restituidos a sus dueños.

**Artículo 21.** Con el objeto de prevenir todo género de desorden en la visita y reconocimiento de los buques y cargamentos de ambas Partes contratantes en alta mar, han convenido mutuamente, que siempre que un buque nacional de guerra se encontrare con un neutral de la otra Parte contratante, el primero permanecerá fuera de tiro de cañón, salvo en caso de mala mar, y podrá enviar su bote, con dos o tres hombres solamente, para verificar el dicho reconocimiento de los papeles concernientes a la propiedad y carga del buque, sin ocasionarle la menor extorsión, violencia o mal trato, sobre lo cual serán responsables con sus personas y bienes los Comandantes del dicho buque armado. Para este fin, los Comandantes de buques armados por cuenta de particulares estarán obligados, antes de recibir sus patentes, a dar fianza suficiente para responder de los perjuicios que puedan causar. Y se ha convenido expresamente que en ningún caso se exigirá, de la parte neutral, que vaya a bordo del buque reconecedor con el fin de exhibir sus papeles, o para cualquiera otro objeto.

**Artículo 22.** Para evitar toda clase de vejamen y abuso en el escrutinio de los papeles relativos a la propiedad de los buques pertenecientes a los ciudadanos de las Partes contratantes, éstas han convenido y convienen, que en caso de que una de ellas estuviere en guerra, los buques y bajeles pertenecientes a los ciudadanos de la otra deberán proveerse con patentes de navegación o pasaportes en que se expresen el nombre, propiedad y capacidad del buque, como también el nombre y el lugar de la residencia del Maestre o Comandante, a fin de que se vea que el buque pertenece real y verdaderamente a los ciudadanos de una de las Partes; y han convenido igualmente que, estando cargados los expresados buques, además de las patentes de navegación o pasaportes, irán también provistos de certificados que contengan los pormenores para que así pueda saberse si hay a su bordo algunos efectos prohibidos o de contrabando; cuyos certificados serán expedidos en la forma acostumbrada, por los empleados del lugar de la procedencia del buque; sin cuyos requisitos el dicho buque podrá ser

detenido para que se juzgue por el Tribunal competente, y podrá ser declarado buena presa, a menos que se pruebe que el defecto proviene de algún accidente, y se satisfaga o subsane con testimonios del todo equivalentes.

**Artículo 23.** Se ha convenido, además de las estipulaciones anteriores relativas al reconocimiento y visita de los buques, que se aplicarán únicamente a los que naveguen sin convoy; y que cuando los dichos buques estuvieren bajo de convoy, será suficiente la declaración verbal del Comandante de este, bajo su palabra de honor, de que los buques que se hallan bajo protección pertenecen a la nación cuya bandera llevan; y cuando se dirijan a un puerto enemigo, que los dichos buques no tienen a su bordo artículos de contrabando.

**Artículo 24.** Se ha convenido además que, en todos los casos que ocurran, sólo los Tribunales establecidos para causas de presas, en el país a que las presas sean conducidas, tomarán conocimiento de ellas.

Y siempre que tales Tribunales de una de las Partes pronunciaren sentencia contra algún buque o efectos de propiedad reclamada por los ciudadanos de la otra, la sentencia o decreto hará mención de las razones o motivos en que aquélla se hubiere fundado, y se franqueará sin retardo alguno al Comandante o Agente de dicho buque, si lo solicitare, un testimonio auténtico de la sentencia o decreto, o de todo el proceso, satisfaciendo por él los derechos legales.

**Artículo 25.** Con el fin de disminuir los males de la guerra, las dos Altas Partes contratantes convienen además que, en caso de suscitarse desgraciadamente una guerra entre ellas, sólo se llevarán a efecto las hostilidades por aquellas personas debidamente autorizadas por el Gobierno, y por las que estén bajo sus órdenes, exceptuados los casos de repeler un ataque o invasión, y en la defensa de la propiedad.

**Artículo 26.** Siempre que una de las Partes contratantes estuviere empeñada en guerra con otro Estado, ningún ciudadano de la otra Parte contratante aceptará comisión o patente de corso para el objeto de auxiliar o cooperar hostilmente, con el dicho enemigo, contra la mencionada Parte que esté en guerra; bajo la pena de ser tratado como pirata.

**Artículo 27.** Si por alguna fatalidad, que no puede esperarse y que Dios no permita, las dos Partes contratantes se vieren empeñadas en guerra una con otra, han convenido y convienen, desde ahora para entonces, que se concederá el término de seis meses a los comerciantes residentes en las costas y en los puertos de entrambas, y el término de un

año a los que habiten en el interior, para arreglar sus negocios y transportar sus efectos a donde quieran, dándoles el salvoconducto necesario, que les sirva de suficiente protección hasta que lleguen al puerto designado. Los ciudadanos dedicados a cualesquiera otras ocupaciones, que se hallaren establecidos en los territorios o dominios de la Nueva Granada o de los Estados Unidos, serán respetados y mantenidos en pleno goce de su libertad personal y de sus propiedades, a menos que su particular conducta les haga desmerecer esta protección que las Partes contratantes se comprometen a prestarles por consideraciones de humanidad.

**Artículo 28.** Ni las deudas contraídas por los individuos de la una nación en favor de los individuos de la otra, ni las acciones o cantidades que puedan tener en los fondos públicos o particulares, serán jamás confiscadas o secuestradas en ningún caso de guerra o desavenencia nacional.

**Artículo 29.** Deseando ambas Partes contratantes evitar toda desigualdad en lo relativo a sus comunicaciones públicas y su correspondencia oficial, han convenido y convienen en conceder a sus Enviados, Ministros y Agentes públicos los mismos favores, inmunidades y exenciones que gozan o gozaren los de las naciones más favorecidas; bien entendido que cualesquiera favores, inmunidades o privilegios que la Nueva Granada o los Estados Unidos tengan por conveniente otorgar a los Enviados, Ministros y Agentes Diplomáticos de otras potencias, se harán, por el mismo hecho, extensivos a los de una y otra de las Partes contratantes.

**Artículo 30.** Para hacer más efectiva la protección que la Nueva Granada y los Estados Unidos de América dispensarán en adelante a la navegación y comercio de los ciudadanos de una y otra, convienen en recibir y admitir Cónsules y Vicecónsules en todos los puertos abiertos al comercio extranjero, quienes gozarán en ellos de todos los derechos, prerrogativas e inmunidades de los Cónsules y Vicecónsules de la nación más favorecida; quedando, no obstante, en libertad cada una de las Partes contratantes, para exceptuar aquellos puertos y lugares en que la admisión y residencia de tales Cónsules pueda no parecer conveniente.

**Artículo 31.** Para que los Cónsules y Vicecónsules de las dos Partes contratantes puedan gozar de los derechos, prerrogativas e inmunidades que les corresponden por su carácter público, antes de entrar en el ejercicio de sus funciones presentarán su comisión o patente, en la forma debida, al Gobierno respecto del cual están acreditados; y habiendo obtenido su exequátur, serán reputados y considerados como tales por

todas las autoridades, magistrados y habitantes del distrito consular en que residan.

**Artículo 32.** Se ha convenido, igualmente, que los Cónsules, sus Secretarios, Oficiales y personas agregadas al servicio de los Consulados (no siendo estas personas ciudadanos del país en donde el Cónsul reside), estarán exentos de todo servicio público; y también de toda especie de pechos, impuestos y contribuciones, exceptuando aquellas que estén obligados a pagar por razón de comercio o propiedad, y a las cuales están sujetos los ciudadanos y habitantes, naturales y extranjeros, en el país en que residen; quedando en todo lo demás sometidos a las leyes de los respectivos Estados. Los archivos y papeles de los Consulados serán respetados inviolablemente, y bajo ningún pretexto los ocupará magistrado alguno, ni tendrá en ellos ninguna intervención.

**Artículo 33.** Los dichos Cónsules tendrán facultad para requerir el auxilio de las autoridades locales, para la prisión, detención y custodia de los desertores de buques públicos y particulares de su respectivo país; y con este objeto se dirigirán a los Tribunales, Jueces y empleados competentes, y reclamarán por escrito los dichos desertores, probando con la presentación de los registros de los buques, del rol de la tripulación y de otros documentos públicos, que aquellos hombres hacian parte de las dichas tripulaciones; y a virtud de esta demanda así probada (exceptuando, no obstante, el caso en que se probare por otros testimonios lo contrario), no se rehusará la entrega. Aprehendidos dichos desertores serán puestos a disposición de los mencionados Cónsules; y podrán ser depositados en las cárceles públicas, a solicitud y a expensas de los que lo reclamen, para ser enviados a los buques a que correspondían, o a otros de la misma nación. Pero si no fueren remitidos dentro de dos meses, contados desde el día de su arresto, serán puestos en libertad, y no volverán a ser presos por la misma causa.

**Artículo 34.** Con el objeto de proteger más eficazmente su comercio y navegación, las dos partes contratantes convienen aquí en formar, luégo que las circunstancias lo permitan, una Convención consular que declare más especialmente las atribuciones e inmunidades de los Cónsules y Vicecónsules de las Partes respectivas.

**Artículo 35.** La República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, deseando hacer tan duraderas cuanto sea posible las relaciones que han de establecerse entre las dos partes en virtud del presente Tratado, han declarado solemnemente y convienen en los puntos siguientes:

**1º** 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 denominada Istmo de Panamá, desde su arranque en el extremo del Sud hasta la frontera de Costa Rica, todas 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 o 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, estará franco y expedito para los ciudadanos y el Gobierno de los Estados Unidos y para el transporte de cualesquiera artículos de productos o manufacturas o mercancías de lícito comercio, pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos; que no se impondrán ni cobrarán a los ciudadanos de los Estados Unidos, ni a sus mercancías de lícito comercio, otras cargas o peajes, a su paso por cualquier camino o canal que pueda hacerse por el Gobierno de la Nueva Granada o con su autoridad, sino los que en semejantes circunstancias se impongan o cobren a los ciudadanos granadinos; que cualesquiera de estos productos, manufacturas o mercancías pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos, que pasen en cualquier dirección del un mar al otro, con el objeto de exportarse a cualquier otro país extranjero, no estarán sujetos a derecho alguno de exportación; 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 4º, 5º y 6º de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizan de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio.

**2º** 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.

**3º** Sin embargo de lo antedicho, si doce meses antes de expirar el término de veinte años estipulado 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 dicho 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.

**4º** 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.

**5º** 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.

**6º** 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 36.** 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 diez y ocho meses contados desde el día de la firma, o antes si fuere posible.

En fe de lo cual nosotros, los Plenipotenciarios de la República de la Nueva Granada y de los Estados Unidos de América, hemos firmado y

sellado las presentes en la ciudad de Bogotá, el día doce de diciembre, en el año de Nuestro Señor mil ochocientos cuarenta y seis.

(L.S.)

M. M. MALLARINO

(L.S.)

B. A. BIDLACK

### ARTICULO ADICIONAL

Las Repúblicas de la Nueva Granada y de los Estados Unidos tendrán y admitirán, como buques nacionales de una u otra, todos aquellos que estén 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.

Dado en la ciudad de Bogotá, el día doce de diciembre, en el año de Nuestro Señor mil ochocientos cuarenta y seis.

(L.S.)

M. M. MALLARINO

(L.S.)

B. A. BIDLACK

### ACTA DE CANJE

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

## TRATADO CLAYTON - BULWER

1850, Abril 19

Entre los Estados Unidos de América y Su Majestad Británica,  
sobre construcción y protección del Canal Interoceánico<sup>1</sup>

**D**eseosos 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 canjeados sus plenos poderes, que hallaron en debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

### ARTICULO 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 para si 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

---

<sup>1</sup> Ernesto Castillero Pimentel, Panamá y los Estados Unidos, 1903-1953, Significado y alcance de la neutralización de Panamá. Panamá, 1988, p.VI, apéndice.

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.

## **ARTICULO II**

Los buques de los Estados Unidos o la Gran Bretaña que transite 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.

## **CAPITULO III**

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

## **CAPITULO 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 atraviere el Canal, o que esté 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 cómo más convenga, a fin de conseguir el establecimiento de dos puertos libres, uno a cada boca del Canal.

## CAPITULO 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 concluido, 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.

## ARTICULO 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 al 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.

#### **ARTICULO 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 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 esté en aptitud de comenzar y llevar adelante la construcción de dicho Canal.

#### **ARTICULO 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 el 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.

#### **ARTICULO IX**

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

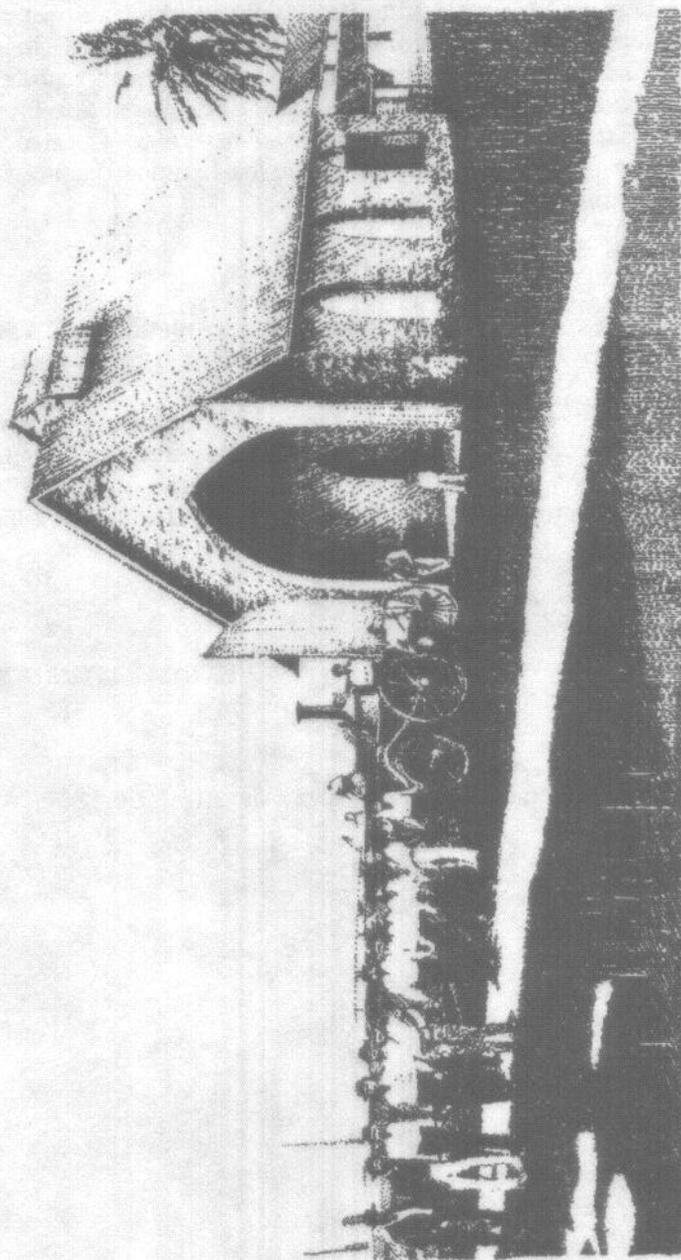
En fe de lo cual, nosotros, los respectivos Plenipotenciarios, hemos firmado esta Convención, y la hemos sellado con nuestros sellos.

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

(L.S.)                      *JOHN M. CLAYTON*

(L.S.)    *HENRY LYTTON BULWER*

(Canjeado en Washington, el 11 de Junio de 1850)



TRUENA DONDE SE HIZO EL SERVICIO EN COLON, ADQUIRIDA POR DESTAQUADOS HOMERES DE NEGOCIOS DE ESTA CIUDAD ALREDEDOR DEL AÑO 1865.

MINIATURA

EL EDIFICIO ES PARTE DE LA IGLESIA AMERICANA CONSTRUIDA EN 1864.  
THIS GREAT PART IN SERVICE IN COLON ACQUIRED BY DISTINGUISHED BUSINESS MEN OF THIS CITY DURING 1864.  
THE BUILDING IS PART OF THE AMERICAN CHURCH BUILT IN 1864.

## CONTRATO STEPHENS - PAREDES

Decreto del Poder Ejecutivo<sup>1</sup>

promulgando como ley de la República el Decreto legislativo aprobatorio del contrato celebrado con la Compañía empresaria del Ferrocarril de Panamá.

El Presidente de la República de la Nueva Granada:

Por cuanto el Congreso ha expedido, y el Poder Ejecutivo ha sancionado un decreto del tenor siguiente:-

### DECRETO:

aprobatorio del contrato sobre el Ferrocarril de Panamá.

EL SENADO Y CAMARA DE REPRESENTANTES DE LA NUEVA GRANADA, REUNIDOS EN CONGRESO;

**V**isto el contrato sobre privilegio para la construcción de un camino de ferrocarriles de un Océano a otro por el Istmo de

---

<sup>1</sup> Executive Office Record Bureau, Contratos sobre el Ferrocarril de Panamá, Washington, D.C.: The National Archives, 26 de junio de 1917, pp.1-26. (Se transcribe en forma idéntica al original).

Panamá, que fué celebrado en esta capital el día quince del mes de abril de presente año, entre Victoriano de Diego Paredes y John Lloyd Stephens, el primero en virtud de especial autorización del Poder Ejecutivo, que le fué conferida como a Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores de la República; y el segundo como apoderado de la asociación de empresarios denominada "Compañía del Ferrocarril de Panamá," y siendo el mencionado documento del tenor literal siguiente:

## C O N T R A T O

sobre privilegio para la construcción de un camino de ferrocarriles de un Océano a otro por el Istmo de Panamá

Estando autorizado el Poder Ejecutivo, por el decreto legislativo de 12 de junio de 1849, para ampliar y reformar el contrato celebrado en Washington a 28 de diciembre de 1848 sobre construcción de un ferrocarril en el Istmo de Panamá; y siendo conveniente a este fin el que se concluya y firme un nuevo contrato en que queden claramente establecidos los derechos que se adquieran y las obligaciones que se contraigan por el Gobierno de la Nueva Granada y por la Compañía del Ferrocarril de Panamá, sin necesidad de hacer referencia alguna a los contratos anteriormente celebrados sobre el particular; el Ciudadano Presidente de la República de la Nueva Granada tuvo a bien comisionar con este objeto a *Victoriano de Diego Paredes*, Secretario de Estado del Despacho de Relaciones Exteriores de la misma República, y la Compañía del Ferrocarril de Panamá a *John Lloyd Stephens*, Vicepresidente de dicha Compañía y apoderado suyo en la Nueva Granada; quienes, después de conferenciar detenidamente, han convenido en el siguiente contrato:

### CAPITULO PRIMERO

de los derechos, privilegios, gracias, franquicias y exenciones que se otorgan a la Compañía.

#### Título 1º

##### Concesión de privilegios

**Art. 1º.** El Gobierno de la Nueva Granada concede a la Compañía denominada "Compañía del Ferrocarril de Panamá", a sus representantes, o a los que por ellos tengan derecho, el privilegio exclusivo de establecer

entre los dos Océanos al través del Istmo de Panamá un camino de carriles de hierro.

**Art. 2º.** El privilegio que se concede a la Compañía por el artículo anterior, para establecer un camino de carriles de hierro, durará por cuarenta y nueve años, que se contarán desde que el camino sea concluido y abierto a la concurrencia pública. Sin embargo, dicho privilegio terminará antes de la expiración de los expresados cuarenta y nueve años, si antes de que ellos expiren, el Gobierno hubiere redimido el privilegio en virtud del derecho y facultad que se reserva en los términos siguientes:

A los veinte años contados desde el día en que el camino de carriles de hierro sea concluido y abierto a la concurrencia pública, podrá el Gobierno redimir el privilegio a beneficio de la Nueva Granada por la suma de cinco millones de pesos por toda indemnización. Si en esta época no fuere redimido el privilegio, continuará vigente por diez años más en favor de la Compañía, al fin de los cuales podrá el Gobierno redimirlo por cuatro millones de pesos. Si tampoco fuere redimido en esta época, continuará vigente por otros diez años, al fin de los cuales podrá el Gobierno redimirlo por dos millones de pesos. Para que el Gobierno pueda hacer uso del derecho que se reserva de redimir el privilegio, deberá notificar a la Compañía, por lo menos un año antes del día en que se cumpla alguno de los tres plazos expresados, la intención que tenga de redimir el privilegio.

**Art. 3º.** La suma que ha de pagarse a la Compañía por la redención del privilegio en cualquiera de los tres casos mencionados en el artículo precedente, debe ser en numerario pesos fuertes americanos sin rebaja alguna; quedando bien entendido, que en todos los demás casos en que se habla de pesos en este contrato, es de pesos fuertes americanos, sin rebaja alguna.

**Art. 4º.** La Compañía, después de redimido el privilegio, quedará en posesión de las tierras que se le conceden a título gratuito y a perpetuidad por el artículo diez y ocho de este contrato.

**Art. 5º.** El camino de carriles de hierro de uno a otro Océano deberá concluirse dentro de seis años, que comenzarán a contarse cuatro meses después de haber sido aprobado por el Congreso de la República el presente acto de concesión; y el hecho de estar concluido se comprobará ante el Gobernador de Panamá, a solicitud de la Compañía, mediante un sumario instruido contradictoriamente entre ella y el agente o agentes del Poder Ejecutivo comisionados al efecto.

**Art. 6º.** Durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede a los empresarios para el establecimiento del camino de carriles de hierro de uno a otro Océano, el Gobierno de la República se compromete a no hacer por sí, ni conceder a Compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá; y se estipula igualmente, que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno Granadino no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda, sin acuerdo ni consentimiento de dicha Compañía, la apertura de ningún canal marítimo que comuniqué los dos Océanos al través del expresado Istmo de Panamá.

**Art. 7º.** Por todo el término señalado en el artículo anterior, y sin perjuicio de concluir oportunamente la construcción del ferrocarril, la Compañía tendrá también el derecho exclusivo de establecer al través del Istmo de Panamá cualquiera clase de camino de ruedas, bien sea de Océano a Océano, o hasta un punto cualquiera del Río Chagres. En consecuencia, el Gobierno Granadino se compromete a no emprender por sí, ni permitir que otra Compañía o individuo emprenda, durante el término expresado en el presente artículo, ningún otro camino carretero a la MacAdams, de tablonés, ni de ninguna otra clase que sea propia para el uso de vehículos de ruedas entre los dos Océanos al través del Istmo de Panamá; quedando sin embargo bien entendido, que el privilegio de que trata este artículo, no puede ni debe oponerse en manera alguna a la conclusión, conservación y mejora de los caminos que ya existen, o que actualmente estén construyéndose en el dicho Istmo.

**Art. 8º.** La Compañía tendrá además el privilegio exclusivo de navegar por vapor en el río Chagres, hasta que el ferrocarril esté construido de un Océano a otro, dentro de los términos fijados en este contrato y de acuerdo con sus disposiciones; quedando entre tanto la Compañía obligada a mantener constantemente en el río expresado, uno o más buques de vapor empleados en el servicio de transporte, sin que lo dispuesto en esta cláusula obste para que los buques de vapor que ya se hallen en dicho río puedan seguir navegando en él.

**Art. 9º.** Se concede igualmente a la Compañía privilegio exclusivo por cuarenta y nueve años:

1º Para usar de los puertos situados a los dos extremos del camino de carriles de hierro que sean necesarios para fondeadero de los buques, y para el embarque y desembarque de las mercancías que hayan de transitar por dicho camino.

2º Para usar de las escalas necesarias, y especialmente afectas al almacenaje, y al depósito franco de todos los objetos y mercancías que se admitan a atravesar el Istmo por medio del camino de carriles de hierro establecido por la Compañía. En virtud de dicho privilegio, la Compañía percibirá en razón del uso de la vía de comunicación, medios de transporte, puertos, escalas, almacenes y establecimientos de todas clases que le pertenezcan, los derechos de transporte, de almacenaje y de peajes que tengan por conveniente establecer.

**Art. 10º.** El Poder Ejecutivo determinará las formalidades con que ha de practicarse el desembarque de los efectos en uno y otro Océano, y la intervención que en él han de tener los empleados de la República para impedir que puedan dejarse en el camino, o darse fraudulentamente al consumo interior los efectos destinados al tránsito de uno a otro Océano. Dichas precauciones serán tales que tiendan a evitar todo fraude en perjuicio de las rentas públicas, sin demorar ni embarazar el rápido despacho y tránsito de los pasajeros y de los bultos de mercancías, equipajes y efectos de todas clases que sean de lícito comercio.

**Art. 11º.** Mientras que se efectúe la conclusión total del camino de carriles de hierro, la Compañía podrá abrir a la concurrencia pública, aquella porción de él que estuviere transitable y juzgare conveniente poner en servicio, según vaya efectuándose la conclusión parcial; y podrá también la Compañía entrar entonces en el goce correlativo de las concesiones, privilegios y ventajas que hacen el objeto del presente privilegio, conformándose a las disposiciones del capítulo segundo de este Contrato.

**Art. 12º.** La conclusión de la mitad del camino de carriles de hierro, asegurará a la Compañía la posesión definitiva del conjunto del presente privilegio, y de todos los derechos concernientes a él; pero dicha compañía quedará siempre obligada a concluir en su totalidad el camino a los seis años, conforme al artículo quinto, o a los ocho años en caso de que se le prorrogue hasta este tiempo y el plazo para la completa conclusión de dicho camino; por cuya falta incurrirá en las multas y penas establecidas en el precitado capítulo segundo de este contrato.

**Art. 13º.** La Compañía podrá dar el camino de carriles de hierro entre los dos Océanos al través del Istmo de Panamá, la dirección que creyere más favorable a la empresa, siendo de su libre elección los puntos de partida y de llegada que le parecieren más ventajosos y más cómodos para la entrada y fondeadero de los buques, o para los puertos propiamente dichos, y para los embarcaderos, puertos secos, atracaderos, escalas, almacenes, estaciones, posadas y establecimientos de toda clase; quedando

sin embargo estipulado, que lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo que más adelante se establece en el artículo cincuenta y dos del presente contrato.

**Art. 14º.** Queda igualmente la Compañía en libertad de escoger el modo de proceder que le pareciere mejor para la construcción y los trabajos del camino de carriles de hierro, con tal que él quede concluido de manera que los viajeros y mercancías que transiten por él, sean trasportados, a lo más tarde, en doce horas del uno de los Océanos al otro, y recíprocamente.

## T í t u l o 2º

### Concesiones de tierras

**Art. 15.** En consideración a las dificultades de la empresa y a las ventajas directas e indirectas que la República debe sacar de ella, se acuerdan diversas concesiones de tierras a la Compañía, en la parte continental del Istmo comprendida dentro de los límites que las provincias de Panamá y Veraguas tenían el día primero de enero de mil ochocientos cuarenta y nueve. El Gobierno de la República concede, pues, gratuitamente a la Compañía en los términos expresados en éste artículo:

1º Los terrenos que le fueren necesarios para el establecimiento de la línea del camino de carriles de hierro en toda su extensión.

2º Todos los terrenos que le fueren necesarios para el establecimiento de los puertos marítimos, secos y de ríos; de las escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas, y generalmente para todas las necesidades de la construcción y servicio del camino de carriles de hierro.

**Art. 16.** Aunque con arreglo a lo expresado en el artículo que precede, la Compañía no tiene derecho a tierras baldías en las islas adyacentes al Istmo de Panamá, el Gobierno de la República se compromete no obstante a conceder a la Compañía todas las tierras baldías que existan en la isla de Manzanillo en la bahía del Limón, siempre que la Compañía tenga por conveniente prolongar la obra del ferrocarril hasta dicha isla para que una de sus extremidades termine en ella.

**Art. 17.** La concesión de tierras baldías de que tratan los dos artículos anteriores, se entiende de los terrenos que sean propiedad de la República; pues los que fueren de particulares deberá adquirirlos la Compañía de sus

dueños, previo el avalúo e indemnización correspondientes, con arreglo a lo que se explica en el artículo veinte y uno. Los terrenos concedidos por el Gobierno de la República, según se expresa en los dos artículos anteriores, volverán a su propiedad y dominio, luego que expire el presente privilegio; y le serán devueltos por la Compañía en los plazos fijados, con las formalidades prescritas, y conforme las condiciones determinadas en el capítulo segundo de este contrato, en que se establecen los cargos y obligaciones a que se compromete la Compañía.

**Art. 18.** Se conceden además a la Compañía a título gratuito y a perpetuidad, cien mil fanegas de tierras baldías en las provincias de Panamá y Veraguas, dentro de los límites indicados en la primera parte del artículo quince, las que podrán extenderse hasta ciento cincuenta mil, si las hubiere disponibles en las dos provincias mencionadas, de modo que el Gobierno pueda adjudicarlas como baldías; y la Compañía tendrá libertad de escogerlas en la parte continental de dichas provincias que juzgue más conveniente: quedando estipulado que en las que escoja en la línea del camino y sus cercanías, se dejarán precisamente intervalos, equivalente en extensión a los que se reserve la Compañía, para que el Gobierno de la República pueda hacer concesiones o ventas de tierra para otros establecimientos que quieran fundarse en la línea y cercanías del camino.

Las cien mil fanegadas de tierras, o el número de ellas hasta ciento cincuenta mil, que haya disponibles como baldías y se conceden a la Compañía, podrán servir para formar en ellas campamentos de obreros, campos de cultivo, dehesas para las bestias de carga y ganados, cortes de madera para construcción y para combustibles; y generalmente los establecimientos a propósito para facilitar cualesquiera operaciones industriales emprendidas por la Compañía, y particularmente las que tiendan a la colonización.

Si, lo que no es de esperarse, dentro de los límites de las provincias de Panamá y Veraguas indicados en el precitado artículo quince, no hubiere las tierras baldías necesarias para otorgar a la Compañía las cien mil fanegas de que trata este artículo, las que falten para el completo de dicho cien mil fanegas, se le concederán en los puntos que la misma Compañía designe en la parte continental de las Provincias de Cartagena, Santamarta, Riohacha y Chocó, entendiéndose esta concesión, y las demás de que trata el presente artículo, con respecto a las tierras baldías que sean propias del Estado, y no a otras.

El Gobierno de la República no hará concesiones de tierras baldías dentro de los límites ya indicados de las Provincias de Panamá y Veraguas,

hasta después que se haya hecho la adjudicación de las que se expresan en este artículo; quedando sin embargo a salvo el derecho que cualesquiera otras personas hayan adquirido a virtud de concesiones del Gobierno Granadino anteriores a la fecha del presente contrato.

**Art. 19** Las tierras baldías que se conceden a la Compañía por el artículo diez y ocho del presente contrato, le son dadas en plena propiedad; la Compañía podrá disponer de ellas libremente durante el tiempo del privilegio, y después de haber terminado dicho tiempo, o de haber sido redimido el mismo privilegio.

**Art. 20.** Las tierras de que trata el artículo anterior, y los terrenos que hayan de quedar afectos al camino de carriles de hierro, se entregarán a la Compañía a medida que los vaya pidiendo, y de conformidad a lo estipulado en los artículos quince, diez y seis y diez y siete y diez y ocho del presente contrato.

**Art. 21.** Cuando los terrenos que se requieran para el establecimiento del camino de carriles de hierro, de los puertos, y de cualesquiera dependencia de los trabajos para dicho camino, sean propiedad de particulares, la Compañía tendrá derecho de tomarlos con la orden del Gobernador de la respectiva provincia, previo el avalúo y la justa indemnización al propietario, conforme a las disposiciones de la ley de 2 de junio de 1848, que determina los casos en que pueden tomarse las propiedades para usos públicos y las formalidades que en tales casos deben observarse.

**Art. 22.** La entrega a la Compañía de las tierras baldías que se le conceden gratuitamente, se verificará provisionalmente, luego que sean designadas por los empresarios, precediendo la comprobación de su calidad de baldías, la mensura de ellas, y su adjudicación por el Gobernador de la respectiva provincia. Esta adjudicación provisional se someterá al examen y aprobación del Poder Ejecutivo, mientras no fuere improbadada, solo producirá el efecto de impedir toda concesión ulterior de las tierras a favor de un tercero; pero desde que haya sido examinada y aprobada conforme a este artículo, equivaldrá a la toma formal de posesión.

**Art. 23.** Pudiendo la Compañía variar o modificar la delineación del camino, si se encontraren embarazos u obstáculos para llevar a cabo la primitiva, podrá en tal caso variar igualmente en aquella parte la designación que precedentemente hubiere hecho de las tierras baldías obtenibles gratuitamente conforme a las estipulaciones del artículo quince.

## Título 3°

### Derechos, franquicias y exenciones

**Art. 24.** Para auxiliar en cuanto está de su parte la empresa de la Compañía y facilitar el buen suceso de sus operaciones de todas clases, el Gobierno de la República otorga a los empresarios los derechos, franquicias y exenciones que se expresan en los artículos siguientes.

**Art. 25.** La empresa es reputada de utilidad pública. En CONSECUENCIA, LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE PANAMA TIENE TODOS LOS DERECHOS QUE LAS LEYES Y REGLAMENTOS CONFIEREN A LA ADMINISTRACION EJECUTIVA PARA LOS TRABAJOS NACIONALES.

**Art. 26.** La Compañía está autorizada para proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos que juzgue convenientes para la policía, seguridad, uso y conservación de sus vías de comunicación, puertos, obras y establecimientos de toda clase; pero tales reglamentos no se llevarán a efecto sin la expresa aprobación del Poder Ejecutivo, quien, aun después de haberlos aprobado, podrá derogarlos o reformarlos, si lo estima conveniente, procediendo siempre con arreglo a las leyes de la República.

**Art. 27.** Las tarifas de los portes o fletes de dinero, conducción de mercaderías y transporte de viajeros por el camino de carriles de hierro, estación en los puertos, posada y almacenaje en sus depósitos y establecimientos, serán fijadas por la Compañía y modificadas según lo estime ella conveniente; poniéndolas inmediatamente en conocimiento de las autoridades locales, para que se hagan trascendentales al público.

**Art. 28.** Toda la correspondencia que llegue del territorio de la República, o de países extranjeros, para ser trasportada por el camino de carriles de hierro, sea cual fuere el destino que lleve, guará precisamente por conducto de las administraciones de correos de la Nueva Granada, las cuales abrirán anualmente con la compañía una cuenta corriente de portes, para computar la porción de utilidades que corresponda a la Nueva Granada, con arreglo a lo dispuesto en el artículo treinta de este contrato, y para vigilar en que no se cometa a este respecto ningún fraude.

**Art. 29.** En consecuencia de lo estipulado en el artículo anterior, la Compañía se compromete a no recibir otros bultos de correspondencia que los que se le sean entregados por las Administraciones de correos de la Nueva Granada, para ser conducidos por el camino de carriles de hierro al puerto donde hayan de embarcarse, o al punto del Istmo a donde fueron destinados, que se encuentre situado en la dirección de dicho camino;

cumpliendo con las disposiciones que sobre ello dictare el Poder Ejecutivo, y también con las que diere sobre la conducción por dicho camino de la correspondencia de las naciones extranjeras que con este objeto se entregue a la Compañía por los empleados de la República.

**Art. 30.** El Poder Ejecutivo en cualquier tiempo determinará cuáles son las naciones extranjeras a quienes es permitido trasportar su correspondencia al través del Istmo de Panamá por el camino de carriles de hierro; pero en todos los casos en que sea permitido que las balijas de naciones extranjeras pasen por el Istmo de Panamá, todos los contratos y arreglos pecuniarios para su transporte por el expresado ferrocarril serán hechos por la Compañía y todos los productos pecuniarios de tales contratos y arreglos ingresarán a los fondos de la Compañía como un ramo de sus utilidades. En compensación de esta gracia la Compañía se obliga a trasportar por el ferrocarril, francas de porte, todas las balijas de la Nueva Granada; y además a pagar al Gobierno de la República el cinco por ciento de todas las sumas de dinero que reciba en virtud de dichos contratos y arreglos, bien sea que tales sumas provengan de contratos que la Compañía celebre con Gobiernos extranjeros o con otras Compañías, de las reglas generales que establezca sobre portes de la correspondencia de naciones que no hayan celebrado contratos especiales con ella.

Y queda igualmente estipulado: 1º, que cualquiera que sea el producto que la Compañía perciba en virtud de dichos contratos y arreglos, en ningún caso pagará por esta razón al Gobierno de la Nueva Granada menos de diez mil pesos en cada año; 2º, que este pago será además del tres por ciento de los beneficios netos de la empresa a que tiene derecho la Nueva Granada; y 3º, que la facultad de la Compañía para celebrar tales contratos o arreglos pecuniarios, no se opondrá de modo alguno a los contratos o arreglos que ahora existan entre la República de la Nueva Granada y alguna o algunas naciones extranjeras, para el transporte de balijas en el Istmo de Panamá.

**Art. 31.** Los servicios de toda especie que debe prestar la Compañía en el camino de carriles de hierro durante el tiempo de su privilegio, se prestarán exclusivamente por sus agentes y con el material perteneciente a ella, a menos que le conviniere hacerlo de otro modo.

**Art. 32.** La Compañía podrá introducir libremente en el Istmo, sin pagar derechos o impuestos de ninguna clase, todos los utensilios, máquinas, herramientas, materiales y objetos manufacturados destinados a la ejecución, al trabajo y a la conservación del camino de carriles de hierro; y también los objetos necesarios para el alimento y vestido de los obreros empleados en los trabajos, durante el tiempo de la construcción

del camino, sujetándose en esta parte a las reglas que establezca el Poder Ejecutivo.

**Art. 33.** No se impondrán derechos ni contribuciones nacionales, provinciales, municipales, ni de ninguna otra clase sobre el ferrocarril, ni sobre sus almacenes, muelles, máquinas u otras obras, cosas y efectos de cualquier especie que le pertenezcan y que a juicio del Poder Ejecutivo se necesiten para el servicio del mismo ferrocarril o de sus dependencias; y en compensación se estipula expresamente, que en todo caso y no obstante cualesquiera disposiciones de este contrato que sean contrarias a la presente, las tropas, pertrechos, armas, vestuarios u otros efectos que sean propiedad del Gobierno de la República y los individuos que vengan a ella como nuevos pobladores por cuenta del Estado, serán trasportados gratuitamente por el ferrocarril, a cargo y costo de la Compañía, y sin que el Gobierno, ni las tropas y colonos expresados, tengan que abonar cantidad alguna por razón de fletes, ni por ninguna otra causa.

**Art. 34.** Los pasajeros, dinero, mercancías, objetos y efectos de todas clases que sean trasportados al través del Istmo, para ir de uno a otro océano por el camino de carriles de hierro, estarán exentos de derechos e impuestos nacionales, provinciales, municipales o de cualquiera otra especie. La misma exención se extiende a todos los efectos y mercancías que queden en calidad de depósito en los puertos, almacenes, y escalas de la Compañía con destino al exterior o al interior; pero las mercancías o efectos que se destinen al consumo interior de la República, satisfarán los derechos e impuestos establecidos o que se establecieren, al salir dichos efectos de los almacenes de la Compañía; para lo cual se obrará con conocimiento de los empleados de la República, y conforme a las leyes, y a los reglamentos que dictare el Poder Ejecutivo.

**Art. 35.** Los extranjeros que formen establecimientos en las tierras baldías concedidas gratuitamente a la Compañía, estarán exentos durante el espacio de veinte años, contados desde la formación de tales establecimientos, de toda contribución forzosa, y de la de los diezmos y primicias sobre los fondos rurales y el consumo interior de sus productos; tendrán derecho a obtener carta de naturalización luego que la soliciten, fijando su residencia en el territorio de la República; y durante el expresado término de veinte años contados desde la formación de sus establecimientos, no serán obligados a servir en el ejército, marina o guardia nacional, ni serán llamados a tomar las armas en defensa de la República, sino en el caso de invasión del territorio por una nación extranjera.

**Art. 36.** Los viajeros que pasen de un mar a otro por el camino de carriles de hierro, no tendrán necesidad de pasaporte para transitar por él, excepto en los casos de guerra exterior o de conmoción interior política, en que el Gobierno crea conveniente la presentación de pasaportes para la seguridad del país o para conservar el orden público. No podrán, sin embargo, transitar por el Istmo las personas que estén expulsas del territorio de la República, ni los demás individuos a quienes las leyes hayan prohibido la entrada en ella.

## CAPITULO SEGUNDO

### de los cargos y obligaciones a que se compromete la Compañía

**Art. 37.** La Compañía se obliga a ejecutar a sus expensas, riesgos y peligros todos los trabajos necesarios para el establecimiento y construcción de un camino de carriles de hierro que abra y conserve una vía de comunicación entre los dos océanos por el Istmo de Panamá.

**Art. 38.** Los dichos trabajos deberán, salvo los casos de fuerza mayor, comenzar dentro del término de diez y ocho meses que empezará a correr cuatro meses después de haber sido aprobado por el Congreso de la República el presente contrato. Serán considerados como principio de la obra los trabajos definitivos que se hayan hecho sobre la delineación, indispensable para la ejecución de la empresa.

**Art. 39.** Dichos trabajos deberán terminarse dentro del plazo de seis años, que empezará a correr cuatro meses después de la aprobación dada por el Congreso a este contrato; de manera que el camino de carriles de hierro emprendido por la Compañía sea practicable en todas sus partes a la expiración del plazo así fijado; pero si después de estar construida y practicable la tercera parte del camino de carriles de hierro, notare la Compañía que no puede concluirlo en toda su extensión en los seis años estipulados en este artículo, tendrá derecho a solicitar una prórroga, que le será otorgada por el Poder Ejecutivo hasta por dos años más sobre los seis fijados para la conclusión de la totalidad del camino, sin incurrir por esta prórroga en ninguna de las penas contenidas en el presente capítulo segundo de este contrato.

**Art. 40.** La Compañía asegurará el cumplimiento de las obligaciones a que se compromete para la ejecución de los trabajos de la empresa que es objeto de este contrato, con una suma de ciento veinte mil pesos; pero no será preciso que la Compañía deposite en numerario esta suma, sino que podrá afianzarla por medio de una escritura HIPOTECARIA de doble valor, otorgada con todas la solemnidades convenientes y a entera satisfacción

del Gobierno de la República, para responder con esta fianza por la dicha suma de ciento veinte mil pesos, en el caso de que el ferrocarril no esté concluido en el tiempo estipulado en este contrato y con arreglo a las disposiciones convenidas en él.

**Art. 41.** En el caso de caducar el privilegio por no haberse comenzado los trabajos, o por no haberse concluido del modo y en los plazos prescritos para ello, la Compañía perderá a favor de la República la suma de los ciento veinte mil pesos de que trata el artículo anterior.

**Art. 42.** Si la Compañía no se hubiere puesto en disposición de comenzar sus trabajos conforme al artículo treinta y ocho, y si ella no los hubiere comenzado efectivamente veinte y dos meses después de haber sido aprobado por el Congreso el presente contrato, ella perderá todos los privilegios y ventajas que de dicho contrato le resultan; a menos que los agentes del Gobierno de la República no hubieren hecho la entrega de los terrenos necesarios para el camino dentro de tres meses después de haberlos pedido la Compañía. En este caso se prorrogará el plazo acordado por el artículo treinta y ocho para comenzar los trabajos, por un tiempo igual al retardo que haya sufrido la entrega de los terrenos, después de los tres meses de haberlos pedido.

**Art. 43.** Si a los seis años fijados para la conclusión del camino de carriles de hierro, no se hubiere ejecutado la mitad de esta obra, la Compañía incurrirá en la pena de que caduque el privilegio, y de perder la suma de ciento veinte mil pesos asegurada por medio de la fianza de doble valor que debe otorgar en garantía del cumplimiento de las condiciones a que se somete. En las mismas penas incurrirá la Compañía, si a la expiración de los ocho años no estuvieren terminados los trabajos del camino de carriles de hierro, y dicho camino practicable en todas sus partes, del modo, en la forma y con las condiciones prescritas en este contrato.

**Art. 44.** En caso de caducidad válidamente pronunciada contra la Compañía, ésta quedará obligada a restituir a la República las tierras que se le hubieren concedido a título gratuito, y esto en el estado en que ellas se hallaren en el momento de la caducidad; sin que el Gobierno Neo-Granadino sea obligado a dar a dicha Compañía, ni a los que se hayan sustituido en sus derechos, indemnización alguna por razón de mejoras, ni por ninguna otra causa.

**Art. 45.** Después de la conclusión total de los trabajos de la vía o camino de carriles de hierro, la Compañía mandará hacer a sus expensas un deslinde territorial con citación de los dueños de los terrenos

colindantes, y un plano catastral de todas las partes del camino que deberán devolverse con este a la República al tiempo de la expiración del privilegio. Igualmente mandará hacer a sus expensas un estado descriptivo de los puentes, acueductos y demás obras de arte que se hubiesen construido, y que deberán cederse a la República en la misma época.

**Art. 46.** La Compañía formará además a su costa, estados semejantes descriptivos de todos los trabajos posteriores de igual naturaleza que ella hiciere construir mientras permanezca en posesión del privilegio.

**Art. 47.** Un duplicado exacto y auténtico del plano catastral y de los estados descriptivos arriba mencionados, deberá ser entregado por la Compañía a la Gobernación de Panamá, o remitido a la Secretaría de Relaciones Exteriores, a fin de que se deposite en los archivos nacionales, y sirva en ellos para lo que sea menester durante el curso del privilegio, o al tiempo de su expiración.

**Art. 48.** Un año antes de la expiración del privilegio, la Compañía estará obligada a hacer, con citación y audiencia de los agentes de la República, comisionados para esto, los avalúos estados e inventarios de las propiedades inmuebles, puentes, acueductos y demás obras de arte que deberán ser cedidas a la República conforme a los estados descriptivos y al plano catastral, de que se habrán depositado duplicados en los archivos de la administración neo-granadina.

**Art. 49.** Al expirar el término del privilegio, y por el solo hecho de su expiración, o en caso de ser redimido el privilegio, como se expresa en el artículo segundo de este contrato, y por el solo hecho de la redención, el Gobierno de la Nueva Granada quedará subrogado en todos los derechos de la Compañía, en la propiedad de los terrenos y de los obras de arte designadas en el plano catastral y en los inventarios y estados descriptivos arriba mencionados, y entrará inmediatamente en el goce de la vía de comunicación de todos sus enseres, de todas sus dependencias y de todos sus productos. La Compañía estará obligada a entregar al Gobierno en buen estado los caminos, las obras que los componen y sus dependencias, tales como atracaderos, lugares de descarga, casas de guardia de celadores, oficinas de recaudación de flotes y pasajes, máquinas fijas o movibles; y en general cualesquiera objetos muebles, e inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el servicio de los trasportes, o que sean aplicables a algún otro objeto conexionado con la empresa, y ora se hayan incluido u omitido en los mencionados planos, inventarios, estados y catastros.

**Art. 50.** De conformidad con lo que ya queda indicado, se estipula aquí expresamente, que cuando en cualquier tiempo y por cualquier causa que sea, termine o expire el privilegio de la Compañía, el Gobierno de la República entrará inmediata y gratuitamente en el goce, propiedad y posesión de todos los objetos de que tratan los dos artículos cuarenta y ocho y cuarenta y nueve que preceden al presente; y que por consiguiente, dicho Gobierno entrará asimismo, inmediata y gratuitamente, en el goce, propiedad y posesión del camino de carriles de hierro en toda su extensión de uno a otro océano, y de los atracaderos, caminos carreteros laterales y transversales, lugares de carga y descarga, almacenes de depósito, estaciones, casas para guardia de celadores, oficinas de recaudación de fletes y peajes, máquinas fijas o móviles, y en general de todas las obras, efectos, utensilios y cosas de cualquier clase que a juicio del Poder Ejecutivo sean necesarias para el uso del camino y de sus dependencias, tales como locomotoras, carros y carruajes de toda especie, materiales y abastecimientos de todo género; y en suma, cualesquiera otros objetos, muebles o inmuebles que sean aplicables al servicio del ferrocarril y de los demás caminos, obras y establecimientos dependientes de él, o conexiónados de algún modo con la empresa y pertenecientes a ella, aunque no se hayan expresado de algún modo en este artículo, ni en los anteriores; quedando bien entendido que todas estas cosas, muebles e inmuebles, pasarán como se ha dicho, a ser del goce, propiedad y posesión del Gobierno de la República, sin que él deba abonar a la Compañía cantidad alguna, a título de indemnización, ni por ninguna otra causa.

**Art. 51.** Mediante la percepción de los derechos y precios de trasportes fijados por ella, la Compañía contrae la obligación de ejecutar constantemente con cuidado, puntualidad y rapidez, y sin acepción de nacionalidad, el transporte de los viajeros, ganados, mercancías, géneros y materiales cualesquiera que le fueren confiados; los cuales serán transportados sin otra rebaja particular del precio de las tarifas que la que se acuerde a favor de las naciones que se hayan comprometido, o en lo sucesivo se comprometan por medio de tratados públicos celebrados con la Nueva Granada, a garantizar positiva y eficazmente a esta República sus derechos de soberanía y propiedad sobre el territorio del Istmo de Panamá y la perfecta neutralidad del dicho Istmo, a fin de que en ningún tiempo sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; pero queda expresamente advertido, y al efecto se ha estipulado especialmente aquí, que la Nueva Granada, los granadinos y sus propiedades gozarán de todos los beneficios y ventajas que cualquiera otra Nación obtenga a virtud de lo dispuesto en este artículo.

**Art. 52.** Cualquiera que fuere la delineación que la Compañía escoja para establecer entre los dos océanos el camino de carriles de hierro, una de sus extremidades deberá ser la ciudad de Panamá.

**Art. 53.** Los buques de las naciones que estén en guerra con la Nueva Granada, no serán admitidos en los puertos de donde parta el camino de carriles de hierro, ni las producciones, efectos y propiedades de dichas naciones gozarán el libre tránsito al través del Istmo por dicho camino.

**Art. 54.** Los gastos de agrimensura y deslinde de las tierras concedidas a la Compañía, los costos del plano catastral y de los inventarios y estados descriptivos mencionados en el presente contrato, igualmente que todos los gastos y costos de los títulos de propiedad que deberán ser expedidos por las autoridades o escribanos de la República, son de cargo de dicha Compañía; pero todos los actos, de cualquier naturaleza que sean hechos para la ejecución de presente contrato, serán registrados sin pagar derecho alguno por esta causa.

**Art. 55.** La Compañía se obliga a pagar en cada año al Gobierno de la Nueva Granada el tres por ciento de los beneficios netos de la empresa, en la misma proporción en que se deban repartir en forma de dividendos a sus accionistas, sin poner en cuenta, para el pago de este tres por ciento, deducción alguna por intereses presumidos del capital social, ni por cualquiera cantidad que los socios destinen para fondos de reserva o de amortización. Queda estipulado que para la percepción de este derecho, el Gobierno de la Nueva Granada se atenderá, como los accionistas de la empresa, a las cuentas producidas y liquidadas en Asamblea general de la Compañía; de cuyas cuentas podrá tomar conocimiento el agente de la República, y hacer observaciones en su caso como cualquier accionistas; pero sin facultad para mezclarse en la administración de la Compañía. Además de lo estipulado en el presente artículo, se ha convenido igualmente, que el pago del expresado derecho del tres por ciento se verificará en Bogotá, Panamá o Nueva York, según lo ordene el Gobierno de la República.

**Art. 56.** La Compañía hace elección de domicilio en Nueva York, y mantendrá en Panamá un representante con suficientes poderes para obrar en nombre de la misma en los casos en que fuere necesario.

**Art. 57.** El presente privilegio no puede ser cedido ni traspasado a ningún Gobierno extranjero, esto es, a ningún Gobierno existente fuera del territorio neogranadino; so pena de que caduque el mismo privilegio por el mero hecho de intentarse o verificarse tal cesión o traspaso; que aunque

algún día se intenten o verifiquen, serán y desde ahora se declaran absolutamente nulos, de ningún valor ni efecto.

**Art. 58.** Siempre que en este contrato se habla de la conclusión, de la expiración, o de la terminación del privilegio concedido en él, todo lo que se diga respecto de tal conclusión, expiración, o terminación, se entenderá dicho y aplicable también al caso de la redención del mismo privilegio. En consecuencia, se estipula expresamente que en cualquiera época en que el mencionado privilegio fuere redimido con arreglo al artículo segundo del presente contrato, la Compañía del Ferrocarril de Panamá cumplirá todos los deberes que le corresponden, en los mismos términos que si hubiesen transcurrido los cuarenta y nueve años que puede durar cuando más el privilegio; y queda asimismo estipulado expresamente, que por la suma que se pague como indemnización a la Compañía del Ferrocarril de Panamá en cualquiera de los tres casos mencionados en el artículo últimamente citado, el Gobierno de la Nueva Granada adquirirá no solo todos los derechos, sino también todos los objetos materiales que la Compañía debe entregarle al concluir el privilegio, la cual entrega se verificara, como acaba de establecerse por regla general, en los mismos términos en que debiera tener lugar si hubieran transcurrido los cuarenta y nueve años que a lo sumo puede durar el privilegio.

**Art. 59.** Las controversias que se susciten entre el Poder Ejecutivo de la Nueva Granada y la Compañía del Ferrocarril de Panamá con motivo de la ejecución o de la falta de ejecución del presente contrato, o sobre la inteligencia o interpretación de las cláusulas que él contiene, serán juzgadas por los magistrados y con arreglo a las leyes de la República de la Nueva Granada. En ningún caso podrá alegarse fuero, inmunidad o exención no reconocidos o concedidos expresamente por este contrato, ni se admitirá la intervención de otra autoridad o funcionario que los legalmente establecidos con jurisdicción en la misma República. Aquellas controversias que interesaren a la existencia, la conservación o la permanencia del privilegio, y de los derechos que le son anexos, serán decididas por la vía de arbitramento.

**Art. 60.** El Gobierno de la República se obliga a proteger y a mantener en toda su integridad los derechos de la Compañía resultantes del presente contrato; y al efecto conviene en que, cuando ocurran dudas sobre la inteligencia de alguna o algunas de las cláusulas insertas en los artículos anteriores, que aseguran a la Compañía algunos estímulos o ventajas; si tales dudas ocurriesen por no haber sido suficientemente explicadas dichas cláusulas, éstas serán interpretadas en el sentido natural más favorable a la Compañía.

**Art. 61.** Deróganse irrevocablemente todos los actos legislativos, decretos y convenios por los cuales se concedieron en años anteriores diversos privilegios para la apertura de una comunicación intermarina por el Istmo de Panamá. En consecuencia, solo la Compañía del Ferrocarril de Panamá tiene el derecho y la obligación de construir un camino de carriles de hierro de uno a otro océano por el expresado Istmo, conforme a las estipulaciones del presente contrato, que es el único que queda vigente sobre el particular entre el Gobierno de la República y dicha Compañía; pues por esta cláusula se derogan no solo todos los actos, decretos y convenios arriba indicados, sino muy especialmente todos los contratos y estipulaciones que anteriormente existían entre el expresado Gobierno y la dicha Compañía, o los individuos en cuyos derechos se ha sustituido ella.

**Art. 62.** El presente contrato, según se halla dividido en dos capítulos y extendido en sesenta y dos artículos, será sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo de la República; y obtenida que sea, se presentará por éste al Congreso, cuyo consentimiento y aprobación se requiere para que recibiendo fuerza de ley, pueda llevarse a efecto.

En fé de lo cual, los comisionados de una y otra parte, a saber, Victoriano de Diego Paredes, como Secretario de Relaciones Exteriores de la República de la Nueva Granada, procediendo a nombre y por autorización especial del Gobierno de la misma República; y John Lloyd Stephens, como Vicepresidente y apoderado general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, procediendo en nombre y con especial autorización de dicha Compañía, han preparado dos ejemplares del presente contrato, ambos de un mismo tenor y forma; y para que conste, los firman y sellan con sus respectivos sellos particulares, en Bogotá, a los quince días del mes de abril en el año del Señor mil ochocientos cincuenta.

(L.S.) *Victoriano de Diego Paredes*

(L.S.) *John Lloyd Stephens*

Bogotá a diez y siete de abril de mil ochocientos cincuenta.

Aprobado.

(L.S.) *JOSE HILARIO LOPEZ*

El Secretario de Relaciones Exteriores.

*Victoriano de Diego Paredes*

**DECRETAN:**

**Art. 1º** Se aprueba el contrato preinserto, con las modificaciones siguientes:

1a. El artículo veinticinco queda reducido a su primer inciso, que dice: "La empresa es reputada de utilidad pública". Lo restante de él se niega.

2a. Suprimese la palabra "hipotecaria" en el artículo cuarenta.

**Art. 2º.** Por ninguna razón ni en ningún tiempo se suspenderá la obra del Ferrocarril de Panamá, a causa de las diferencias que se susciten entre la Compañía empresaria y los dueños de tierras sobre el valor que haya de darse a las que tenga necesidad de comprar para la formación del camino; mas para dar positivas garantías a tales dueños, y que sus derechos no sean en manera alguna perjudicados, la Compañía otorgará una fianza personal o hipotecaria, que sea suficiente, a juicio del Gobernador de Panamá, para responder del precio que se fijare a dichas tierras con arreglo a la ley de dos de junio de mil ochocientos cuarenta y ocho, sobre expropiación.

**Art. 3º.** Siendo la empresa del ferrocarril de utilidad pública, las autoridades le dispensarán toda la protección posible con arreglo a las leyes.

**Art. 4º.** Se destinan al pago de los intereses de la deuda nacional exterior el tres por ciento de utilidad que la Compañía debe pagar a la República, con arreglo al artículo cincuenta y cinco del contrato; el cinco por ciento, que también debe pagar, con arreglo al artículo treinta del contrato; y las demás cantidades que deban ingresar al Tesoro Nacional, provenientes de utilidades de la vía interoceánica del Istmo de Panamá, y que pertenezcan a la Nueva Granada.

Dado en Bogotá, a 29 de mayo de 1850.

El Presidente del Senado,

*JUAN N. AZUERO.*

El Vicepresidente de la Cámara de Representantes,

*ROMUALDO LIEVANO*

El Secretario del Senado,

*Pastor Ospina.*

El Representante Secretario,

*Antonio M. Padilla.*

Bogotá, a 4 de junio de 1850.

Ejecútese y publíquese.

El Presidente de la República,

(L.S.) *JOSE HILARIO LOPEZ.*

El Secretario de Relaciones Exteriores,

*VICTORIANO DE D. PAREDES.*

Y por cuanto, según consta del adjunto protocolo, el señor John Lloyd Stephens, Vicepresidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, obrando a nombre, en representación y como apoderado general de dicha Compañía, ha convenido en aceptar el contrato preinserto, tal cual ha sido modificado por el precedente decreto legislativo.

Por tanto, he dispuesto que el mencionado contrato se cumpla y ejecute en los términos en que ha sido aprobado y con las reformas que se le han hecho en el ya expresado decreto legislativo.

Dado, firmado de mi mano, sellado con el sello del Poder Ejecutivo y refrendado por el Secretario de Estado del Despacho de Relaciones Exteriores en Bogotá, a cuatro de Junio de mil ochocientos cincuenta.

El Presidente de la República

(L.S.) *JOSE HILARIO LOPEZ.*

El secretario de Relaciones Exteriores,

*Victoriano de D. Paredes.*

### PROTOCOLO

**de una conferencia entre el Secretario de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada y el apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.**

Reunidos en la Sala del Despacho de Relaciones Exteriores los infrascritos, es decir, Victoriano de Diego Paredes, Secretario del mencionado Despacho, y John Lloyd Stephens, Vicepresidente y apoderado

de la Compañía del Ferrocarril de Panamá; el señor Paredes expuso al señor Stephens lo siguiente: -que lo había citado para esta conferencia, en primer lugar, con el objeto de poner en su conocimiento el decreto legislativo expedido con fecha 29 de mayo próximo pasado, aprobando el contrato celebrado en 15 de abril anterior, sobre privilegio para la construcción de un camino de ferrocarriles de un océano a otro por el Istmo de Panamá; y en segundo lugar, para que impuesto de las modificaciones con que dicho contrato ha sido aprobado por el Congreso, manifieste si las acepta en todas sus partes a nombre de su poderdante la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

En consecuencia, traídos inmediatamente a la vista los dos ejemplares del precitado decreto legislativo, que habían sido pasados por el Congreso al Poder Ejecutivo, el señor Paredes hizo advertir al señor Stephens, que a virtud de lo dispuesto en dicho decreto legislativo, el contrato del 15 de abril, arriba expresado, había recibido varias modificaciones, sin las cuales no podría considerarse subsistente; ni llevarse a efecto; a saber:-

1º El artículo veinticinco queda reducido a su primer inciso, que dice: "La empresa es reputada de utilidad pública". Lo restante de él se niega.

2º Suprimase la palabra "hipotecaria" en el artículo cuarenta.

3º Por ninguna razón ni en ningún tiempo se suspenderá la obra del ferrocarril a causa de las diferencias que se susciten entre la Compañía empresaria y los dueños de tierras sobre el valor que haya de darse a las que tenga necesidad de comprar para la formación del camino; mas, para dar positivas garantías a tales dueños, y que sus derechos no sean en manera alguna perjudicados, la Compañía otorgará una fianza de Panamá, para responder del precio que se fijare a dichas tierras, con arreglo a la ley de dos de junio de mil ochocientos cuarenta y ocho, sobre expropiación.

4º Siendo la empresa del Ferrocarril de utilidad pública, las autoridades le dispensarán toda la protección posible, con arreglo a las leyes.

Hecha esta manifestación, el señor Paredes preguntó al señor Stephens si aceptaba el contrato con las reformas que acababan de expresarse, y el señor Stephens contestó que lo aceptaba en todas sus partes, a nombre y en representación de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con las reformas que acababan de expresarse, esto es, con la supresión y modificación que el Congreso de la República ha tenido a bien hacer a dicho contrato en el precitado decreto legislativo.

En fé de lo cual se extendió por duplicado esta diligencia en Bogotá, a tres de junio de mil ochocientos cincuenta.

*Victoriano de D. Paredes*

*John Lloyd Stephens*

(Tomado del Apéndice a la Recopilación  
de Leyes de la Nueva Granada, 1850)

## CONTRATO TOTTEN - GUTIERREZ DE LARA<sup>1</sup>

### Decreto del Poder Ejecutivo

promulgando como ley de la República el decreto legislativo aprobando 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".

### SANTOS ACOSTA

Presidente de los Estados Unidos de Colombia,

por cuanto a que con fecha 5 de julio del corriente año se ha celebrado entre los señores Secretario de Hacienda y Fomento el Gobierno de la Unión, Jorge Gutiérrez de Lara y George M. Totten, Ingeniero en jefe y Agente general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, un contrato aprobado en la misma fecha por el Poder Ejecutivo Nacional y concebido en estos términos:

### CONTRATO

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

**E**l **Secretario de Hacienda y Fomento** de los Estados Unidos de Colombia, debidamente autorizado por el Poder Ejecutivo, por una parte, y por otra George M. Totten, Ingeniero en jefe y Agente general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con los poderes y autorizaciones suficientes de los empresarios de dicha Compañía: teniendo en

---

<sup>1</sup> Ibid., pp.27-46.(sic.)

consideración lo estipulado en el artículo 2º del contrato celebrado con dicha Compañía y aprobado por el decreto legislativo de 4 de junio de 1850, y deseando proveer lo conveniente a la perfección de la obra de dicho ferrocarril, a fin de que pueda corresponder mejor a las necesidades del comercio del mundo, a la vez que proporcionar una renta segura y permanente al Tesoro de la República, han convenido en modificar y reformar dicho contrato, en los términos que constan en las siguientes estipulaciones:

**Art. 1º.** El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede a la Compañía del Ferrocarril de Panamá el uso y posesión, por noventa y nueve años, del ferrocarril construido por ella, que actualmente existe entre las ciudades de Colón y Panamá. Esta concesión comprende no solo el camino, sino también todas las dependencias de que hoy está en posesión dicha compañía, necesarias para el servicio del tránsito, y las que en lo sucesivo establezca, como edificios, almacenes, muelles, telégrafos entre Colón y Panamá, &., &.,

**Art. 2º.** El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede a la Compañía para la explotación del ferrocarril, a no construir por sí, ni conceder a persona o compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá; y se estipula igualmente que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna empresa, sin acuerdo o consentimiento de dicha Compañía, la apertura o explotación de ningún canal marítimo que comunique los dos océanos al través del expresado Istmo de Panamá, al oeste de la línea del Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico. Pero queda estipulado que el derecho que se concede a la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende a que pueda oponerse a la construcción de un canal al través del Istmo de Panamá (excepto en la ruta del mismo ferrocarril), sino solamente a que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio, y como indemnización por los daños que pudiere sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia o competencia del canal.

Si al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, no le pareciere la suma que se exija por la Compañía, equitativa, entonces será fijada por árbitros en Nueva York o Panamá, el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Compañía; y en el caso de no estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero cuyo fallo será sin apelación. Para pronunciar el fallo, los árbitros tendrán en consideración los fundamentos en que se apoye la Compañía y el informe que dará el Gobierno sobre la materia, y en vista de ellos resolverán, sin apelación, lo que crean más justo y

equitativo. La suma, cualquiera que sea que definitivamente se designe, corresponderá por mitad a la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.

**Art. 3º.** En compensación y como precio de estas concesiones, la Compañía del Ferrocarril se obliga a pagar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, un millón de pesos oro americano, o doscientas mil libras esterlinas en letras contra Nueva York o Londres, según elija el Gobierno, el día en que este contrato sea aprobado por el Congreso, y a pagar por todo el término del presente privilegio una renta anual de doscientos cincuenta mil pesos en oro americano o en letras sobre Nueva York o Londres. Los pagos los verificará por trimestres en Nueva York al agente que designe el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, o si al Gobierno le conviniere, la Compañía pondrá el dinero en Londres o en Panamá, dando el Gobierno el aviso necesario a la Compañía en Nueva York. Estos trimestres se comenzarán a contar desde el día de la aprobación de este contrato por el Congreso.

**Art. 4º.** La Compañía se obliga a prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico, hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco, u otro lugar de la bahía en que se encuentre un fondo permanente para buques mayores.

**Art. 5º.** Por todo el término de este privilegio tendrá la Compañía el derecho exclusivo de establecer al través del Istmo de Panamá, en la zona expresada en el artículo 2º, cualquiera clase caminos de ruedas desde un océano hasta el otro. El Gobierno colombiano se compromete a no emprender de por sí, ni permitir que otra compañía o persona emprenda en dicha zona, ningún otro camino carretero a la Mac-Adams, de tablones, ni de ninguna otra clase que sea propio para el uso de vehículos de ruedas entre los dos océanos al través del Istmo de Panamá. Queda sin embargo, bien entendido que el privilegio de que trata este artículo no puede ni debe oponerse en manera alguna a la construcción de caminos de cualquier sistema en una dirección distinta de la expresada, o a la conclusión, conservación y mejora de los caminos que ya existen o que actualmente estén construyéndose en dicho Istmo.

**Art. 6º.** La Compañía tendrá derecho por todo el término de este privilegio:

1º. Para reglamentar y dirigir el uso de los puertos, embarcaderos y desembarcaderos, muelles, fondeaderos, &., en los extremos del camino de carriles de hierro, y establecer agentes con facultades para hacer efectivos los reglamentos que dicte sobre el particular, de acuerdo con las leyes de

la República. Estos reglamentos se someterán a la aprobación del Poder Ejecutivo, sin la cual no podrán ejecutarse. El Poder Ejecutivo podrá negarles su aprobación, reformarlos y revocarlos, siempre que lo crea conveniente;

2º. Para usar de los embarcaderos y desembarcaderos, muelles, &.,&., que ha construido o que construya en los puertos situados a los dos extremos del camino; y

3º. Para usar de las escalas necesarias y especialmente afectas al almacenaje y al depósito franco de todos los efectos y mercancías que se admitan a atravesar el Istmo por medio del camino de carriles de hierro establecido por la Compañía. En virtud de dicho privilegio, la Compañía percibirá, en razón del uso de la vía de comunicación, medios de transporte, escalas, almacenes y establecimientos de todas clases que le pertenezcan, los derechos de transporte, de muelle, de almacenaje y de peaje que tenga por conveniente establecer.

**Art. 7º.** El Poder Ejecutivo determinará las formalidades con que ha de practicarse el desembarque de los efectos en uno y otro océano y la intervención que en él han de tener los empleados de la República, para impedir que puedan dejarse en el camino o darse fraudulentamente al consumo interior los efectos destinados al tránsito de uno a otro océano. Dichas precauciones serán tales, que tiendan a evitar todo fraude en perjuicio de las rentas públicas, sin demorar ni embarazar el rápido despacho y tránsito de los pasajeros y de los bultos de mercancías, equipajes y efectos de todas clases que sean de lícito comercio.

**Art. 8º.** La Compañía puede dar al actual ferrocarril una dirección distinta de la que hoy tiene y que crea más favorable a la empresa, siendo de su libre elección los puntos de partida y de llegada que le parecieren más ventajosas y más cómodos para la entrada y el fondeadero de los buques o para los puertos propiamente dichos y para los embarcaderos, puertos secos, atracaderos, escalas, almacenes, estaciones, posadas y establecimientos de toda clase, y esto sin perjuicio de lo que se estipula en el artículo 4º de este contrato.

**Art. 9º.** El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia ratifica la concesión hecha a la Compañía del Ferrocarril de Panamá por el contrato de 15 de abril de 1850:

1º. De los terrenos que ha necesitado y que pueda necesitar para el establecimiento de la línea del camino de carriles de hierro en toda su extensión, siempre que sean del Gobierno;

2º. De los terrenos que le fueren necesarios para puertos marítimos y secos y de ríos, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas y generalmente para todas las necesidades del servicio de camino de carriles de hierro, siempre que dichos terrenos sean propiedad de la República; y

3º. De la concesión hecha a título gratuito y a perpetuidad de sesenta y cuatro mil hectáreas de tierras baldías en el territorio del Estado de Panamá, con excepción de las islas en ambos océanos y de las comarcas que formaban en 1º de enero de 1849 los territorios de Bocas del Toro y del Darién, cuyos límites fijó la ley de 9 de junio de 1855. Esta concesión podrá extenderse hasta noventa y seis mil hectáreas, si las hubiere disponibles dentro de los límites de las antiguas provincias de Panamá y Veraguas, de modo que el Gobierno pueda adjudicarlas como baldías; y la Compañía tendrá facultad de escogerlas en la parte continental de dichas provincias que juzgue más conveniente. Queda estipulado que en las tierras que la Compañía exija en la línea del camino y sus cercanías, se dejarán precisamente intervalos equivalente en extensión a los que se den a la Compañía, para que el Gobierno de la República pueda hacer concesiones o venta de tierras para otros establecimientos que quieran fundarse en la línea y cercanía del camino.

Parágrafo. Los terrenos que se conceden a la Compañía por los incisos 1º y 2º de este artículo, le serán devueltos a la República luego que espire el presente privilegio, en los términos y con las formalidades prescritas en este contrato.

**Art. 10.** En la concesión de tierras baldías a perpetuidad hecha a la Compañía por el contrato de 1850, y ratificada en el inciso 3º del artículo 9º de este contrato, no queda comprendido el número de hectáreas que contenga la isla de Manzanillo en la bahía del Limón; pero sí se comprende en las concesiones de que tratan los incisos 1º y 2º del artículo citado, con excepción de cuatro hectáreas que se reserva el Gobierno como área para la construcción de edificios para oficinas públicas, casas de instrucción, cárcel y otros objetos de uso público, las que serán entregadas por la Compañía debidamente terraplanadas y en estado de edificar sobre ellas. Pero es entendido que al designar el Gobierno el local o locales en donde quiera tomar las cuatro hectáreas que se reserva por este artículo, no podrá escoger las que sean necesarias para la construcción y servicio del ferrocarril y sus dependencias, ni las que estén ya ocupadas con edificios que estén en pie o deban reconstruirse.

Esta designación la podrá hacer el Gobierno con la anticipación que a bien tenga, según el plano de la ciudad, a fin de que se le entreguen las

tierras a proporción que la naturaleza del terreno permita que se vayan terraplenando.

**Art. 11.** Las tierras que se conceden a la Compañía por el artículo 9º, inciso 3º, se entregarán a medida que las vaya solicitando, previas las formalidades legales establecidas para estos casos, y siendo de cargo de la Compañía probar la calidad de baldías, practicar la mensura de ellas y levantar los respectivos planos. La adjudicación de dichas tierras se hará por el Poder Ejecutivo, y desde que se haga la declaratoria del caso, quedarán definitivamente adjudicadas a la Compañía; mas la adjudicación provisional se hará por el Presidente del Estado de Panamá, sometida siempre al examen y aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, y mientras no fuere improbadada solo producirá el efecto de impedir toda concesión ulterior de las mismas tierras a favor de un tercero. La República no queda obligada en ningún caso a la evicción y saneamiento de las tierras que se adjudiquen a la Compañía.

**Art. 12.** Cuando los terrenos que se requieran para la prolongación de la línea del camino de hierro de que trata el Artículo 4º de este contrato, o para los cambios en la dirección de la línea, o para el establecimiento de una segunda línea de rieles, sean de propiedad de particulares, la Compañía tendrá el derecho de obtenerlos con orden del Presidente del Estado, previo el avalúo y la justa indemnización del propietario, de conformidad con lo dispuesto en la ley de 22 de mayo de 1866, "sobre procedimiento en los negocios civiles cuyo conocimiento corresponde a los Tribunales de la Unión".

**Art. 13.** La empresa del ferrocarril se reputa como de utilidad pública.

**Art. 14.** La Compañía queda autorizada para proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos que juzgue convenientes para la policía, seguridad y conservación de sus vías de comunicación, puertos, obras y establecimientos de toda clase; pero tales reglamentos no se llevarán a efecto sin la expresa aprobación del Poder Ejecutivo, quien aun después de haberlos aprobado podrá reformarlos o derogarlos si lo estima conveniente, procediendo siempre conforme a las leyes de la República.

**Art. 15.** Las tarifas de los portes y fletes de dinero, conducción de mercaderías y transporte de viajeros por el camino de carriles de hierro, posada y almacenaje en los depósitos y establecimientos de la Compañía, serán acordadas por ella y modificadas según lo estime conveniente a sus intereses; pero tendrá obligación de poner dichas tarifas y reformas en conocimiento de las autoridades locales, a lo menos con treinta días de anticipación.

**Art. 16.** La Compañía se obliga a trasportar gratis por el ferrocarril las balijas nacionales y de los Estados que deban conducirse de un océano a otro, o a algún punto intermedio; y puede hacer los arreglos pecuniarios que estime convenientes para el transporte de las balijas extranjeras, cuyo paso por el Istmo queda declarado libre para todas las naciones; pero el Gobierno de la República puede prohibir el paso por el ferrocarril de las balijas pertenecientes a las naciones que estén en guerra con ella, en cuyo caso la Compañía se negará a conducir las por el camino de hierro.

**Art. 17.** La Compañía puede introducir libremente en el Istmo, sin pagar derechos o impuestos de ninguna clase, todos los utensilios, máquinas, herramientas, materiales, provisiones y objetos manufacturados destinados a la ejecución, al trabajo y conservación del camino de carriles de hierro, y a la alimentación de los obreros empleados en éste.

**Art. 18.** La Compañía queda exceptuada de pagar derechos o contribuciones nacionales, municipales del Estado o de cualquier otra especie sobre el ferrocarril, sus almacenes, muelles, máquinas y otras obras, cosas y efectos de cualquiera especie que le pertenezcan, y que a juicio del Poder Ejecutivo se necesiten para el servicio del mismo ferrocarril y sus dependencias.

**Art. 19.** En compensación de estas exenciones, la Compañía se obliga a trasportar gratuitamente, y sin que el Gobierno tenga que abonarle cantidad alguna por razón de fletes, ni por ninguna otra causa, la tropa, jefes y oficiales y sus equipajes, los pertrechos, armamento, vestuario, y todos los demás efectos semejantes que pertenezcan, estén o se destinen para el servicio inmediato del Gobierno de la República de Panamá, así como sus empleados en servicio o comisión y los individuos que, con sus familias y equipajes, vengán al país en calidad de inmigrantes y nuevos pobladores con carácter permanente de tales, por cuenta del Gobierno, hasta el número de 2,000 anualmente. El Poder Ejecutivo dictará las providencias que estime conveniente, llegado el caso, para evitar que hagan uso de esta concesión aquellos pasajeros cuya entrada al territorio de Colombia sea puramente accidental.

**Art. 20.** Los productos colombianos serán trasportados por el ferrocarril en los veinte primeros años de este contrato, pagando solo la mitad del flete o transporte prefijado por la Compañía para los productos extranjeros de la misma especie; pero concluido este término, continuarán pagando solo un derecho o flete inferior, en la tercera parte, al prefijado en dichas tarifas.

**Art. 21.** Los pasajeros, dinero, mercancía, objetos y efectos de todas clases destinados al tránsito interoceánico por el camino de carriles de hierro, mientras se encuentren en los almacenes y depósitos de la Compañía o en su poder, estarán exentos de derechos o impuestos nacionales, municipales del Estado o de cualquiera otra especie. Asimismo los buques que entren en los puertos que se hallan en los términos del ferrocarril, como también sus oficiales, tripulaciones y sus agentes, quedarán exentos del pago de derecho de tonelada y de cualquiera otro impuesto o contribución por razón de servicios aplicados directamente al tránsito interoceánico.

**Art. 22.** Los viajeros que pasen de un mar a otro por el camino de carriles de hierro, no tendrán necesidad de pasaporte para transitar por él, excepto en los casos de guerra exterior o de conmoción interior, en que el Gobierno crea conveniente la presentación de pasaportes para la seguridad del país, o para conservar el orden público. No podrán, sin embargo, transitar por el ferrocarril las personas que se hallen expulsas del territorio de la República, ni los demás individuo a quienes las leyes hayan prohibido la entrada al país.

**Art. 23.** En caso de que se declare por el Tribunal competente que el presente privilegio que se concede a la Compañía ha caducado, ésta devolverá a la República las tierras concedidas en propiedad y a título gratuito que no estén enajenadas todavía en favor de un tercero, y no tendrá derecho a exigir indemnización alguna por razón de mejoras, ni por ninguna otra causa.

**Art. 24.** Es obligación de la Compañía practicar un deslinde territorial con citación de los dueños de los terrenos colindantes, y levantar un plano topográfico del camino con todas sus dependencias, como puentes, acueductos, viaductos y demás obras que se hubieren construido para servicio del ferrocarril, a fin de que por medio de este plano pueda saberse claramente lo que posee en propiedad la Compañía y a que objeto se contraen las exenciones otorgadas.

**Art. 25.** La Compañía contrae obligación de ejecutar constantemente, con todo cuidado, puntualidad y rapidez, el transporte de los viajeros, ganados, mercancía, géneros y materiales cualesquiera que le fueren confiados, mediante el pago de los derechos y fletes del transporte que se fijen en la respectiva tarifa.

La disposición de este artículo no es obstáculo, sin embargo, para que la Compañía pueda hacer contratos especiales para el transporte de los

artículo cuyo volúmen, pero o naturaleza excepcional no permitan graduar previamente su flete.

**Art. 26.** Los buques de las naciones que estén en guerra con los Estados Unidos de Colombia no serán admitidos en los puertos de donde parta el camino de carriles de hierro, ni las producciones, efectos y propiedades de dichas naciones gozarán de libre tránsito al través del Istmo por dicho camino.

**Art. 27.** Es obligatorio para la Compañía mantener constantemente en Panamá o Colón un representante suyo con autorización y poderes suficientes para que siempre que sea necesario pueda entenderse personalmente con el Gobierno en los asuntos que tengan relación con la empresa.

**Art. 28.** El presente privilegio no puede ser cedido ni traspasado a ningún Gobierno extranjero; esto es, a ningún Gobierno existente fuera del territorio colombiano, so pena de que caduque el mismo privilegio por el mero hecho de interesarse o verificarse tal cesión o traspaso; acto que desde ahora se declara absolutamente nulo y de ningún valor ni efecto. También caduca este privilegio en el caso de que la Compañía del Ferrocarril no ejecute los trasportes durante un periodo que exceda de cuatro meses consecutivos (salvo los casos fortuitos).

**Art. 29.** En el caso de que por cualquier motivo caduque este privilegio, pasará a la República la propiedad y plena posesión del ferrocarril con todas sus dependencias, anexidades y accesorios, sin que la Compañía tenga por ello derecho a indemnización ni remuneración de ningún género.

**Art. 30.** El Gobierno de la República se obliga a proteger y mantener en toda su integridad los derechos de la Compañía resultantes del presente contrato; pero para esto es necesario que la Compañía cumpla puntualmente por su parte con los deberes y obligaciones que contrae, y que subsista la vigencia del privilegio.

**Art. 31.** Estando especialmente hipotecado para seguridad adicional del empréstito contratado por la República en Londres, con fecha 1<sup>o</sup> de octubre de 1853, el derecho que dicha República se reservó por el contrato del 15 de abril de 1850 para redimir el privilegio de la Compañía, se estipula: que los productos del ferrocarril que por este contrato pertenecen al gobierno, quedan subsidiariamente aplicables al pago de las obligaciones del Gobierno de la República respecto de aquel empréstito, ya sea para completa los dividendos anuales que éste se halla obligado a pagar en Londres por cuenta de intereses y amortización del capital, ya redimiendo

a la par los bonos del empréstito, si en 1847 no se hubiere completado su amortización; y la Compañía, dando aviso previo al Gobierno, podrá hacer la aplicación de fondos arriba expresada.

**Art. 32.** El Gobierno, en consecuencia de lo estipulado en el artículo 3º renuncia al beneficio o participación del tres por ciento que por el artículo 55 del contrato primitivo tenía en los productos netos de la empresa, y a la cuenta del cinco por ciento que se había reservado también en su favor por el artículo 30 de dicho contrato por el transporte de correspondencia, y cuya cuota se había estipulado que no sería menor de diez mil pesos anualmente. La cuenta de estas utilidades será liquidada inmediatamente en los términos establecidos por el artículo 55 citado, hasta el día en que el presente contrato empiece a regir y tener su cumplimiento, y el pago del saldo que resulte en favor de la República se hará por la Compañía de Nueva York, a la orden del Gobierno.

**Art. 33.** Las cuestiones que se susciten entre el gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril, acerca de la inteligencia o de la ejecución de este contrato, serán decididas en la capital de la Unión colombiana por un Tribunal de árbitros compuesto del Presidente de la Corte Suprema federal, del individuo que nombre la Compañía y de un tercero que elegirán de común acuerdo los dos primero árbitros; y si no pudieren acordarse en este nombramiento, cada uno de dichos árbitros designará la persona que nombra de tercero, y se decidirá por la suerte el que deba serlo.

Los árbitros fallarán en caso de deficiencia u oscuridad de las estipulaciones de este contrato, conforme a los principios de la justicia universal, y su sentencia no será apelable en ningún caso. Si los tres árbitros no estuvieren de acuerdo, hará sentencia el voto de los dos que se acordasen. La tramitación que se seguirá por los árbitros será la establecida para los juicios por árbitros de derecho.

**Art. 34.** Si requerida la Compañía para que haga el nombramiento que le corresponde, no lo hiciere dentro de los sesenta días siguientes, o nombrare alguna persona que no quiere o no pueda aceptar ni cumplir el encargo, la Compañía autoriza el representante de los Estados Unidos de América para que haga el nombramiento.

**Art. 35.** Los noventa y nueve años de la duración del privilegio que se concede por este contrato, se contarán desde el treinta de enero de mil ochocientos setenta y cinco.

**Art. 36.** Al expirar el término del privilegio por el solo hecho de su expiración, quedará sustituido el Gobierno de la Unión colombiana en todos los derechos de la Compañía, y entrará inmediatamente en el goce de la vía de comunicación, de todos sus enseres, de todas sus dependencias y de todos sus productos. La Compañía estará obligada a entregar al Gobierno en buen estado los caminos, las obras que los compongan y sus dependencias, tales como atracaderos, lugares de descarga, oficinas, máquinas y en general cualesquiera objetos mueble e inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el servicio de los trasportes, o que sean aplicables a algún otro objeto conexionado con la empresa.

**Art. 37.** El presente contrato encierra todas las concesiones y privilegios que la actual Compañía del Ferrocarril de Panamá ha adquirido para lo sucesivo. En tal virtud se declara, y en ello convienen expresamente las partes, que en ningún tiempo podrá reclamar dicha Compañía derechos ni privilegios que claramente no estén contenidos en este contrato, a menos que por actos posteriores se le otorguen.

**Art. 38.** En los términos del presente contrato queda reformado el de 15 de abril de 1850, aprobado por el decreto legislativo de 4 de junio del mismo año; y tal como se halla estendido en treinta y ocho artículos, será sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo de la República, y obtenida que sea ésta, se presentará al Congreso, cuyo consentimiento se requiere para que, recibiendo fuerza de ley, pueda llevarse a efecto.

En fê de lo cual se extiende el presente por duplicado, sellado con los sellos particulares de cada parte, y firmados después de leídos y comparados, en Bogotá, a cinco de julio de mil ochocientos sesenta y siete.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

G. M. TOTTEN.

JORGE GUTIERREZ DE LARA

Bogotá, 5 de julio de 1867.

Aprobado.

SANTOS ACOSTA.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

Jorge Gutiérrez de Lara.

Por cuanto el Congreso ha expedido y el Poder Ejecutivo ha sancionado hoy un decreto del tenor siguiente:

**DECRETO**

aprobado 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".

**EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA****DECRETA:**

**Art. 1º.** Apruébase el contrato celebrado en Bogotá el 5 de julio de 1867 entre el Secretario de Hacienda y Fomento, señor Jorge Gutiérrez de Lara, con aprobación del Poder Legislativo, y el señor George M. Totten, Agente General y apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, "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, con las modificaciones siguientes:

1a. El artículo 1º en estos términos:

"Art. 1º. El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede a la Compañía del Ferrocarril de Panamá el uso y posesión por noventa y nueve años, del ferrocarril construido por ella, que actualmente existe entre las ciudades de Colón y Panamá. Esta concesión comprende no solo el camino, sino también los edificios, almacenes, muelles, astilleros, telégrafo entre Colón y Panamá, dependiente del camino; y, en general, todas las dependencias y demás obras, de que hoy está en posesión dicha Compañía, necesarias para el servicio y desarrollo de la empresa, y las que en lo sucesivo establezca con el mismo objeto".

2a. El artículo 2º así:

"Art. 2º. El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede a la Compañía para la explotación del ferrocarril, a no construir por sí, ni conceder a persona o Compañía alguna, por cualquier título que sea la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá, y se estipula igualmente que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda sin acuerdo o consentimiento de dicha Compañía, la apertura o explotación de ningún canal marítimo que comunique los dos océanos al través del expresado Istmo de Panamá al oeste de la línea del Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico. Pero queda

estipulado que el derecho que se concede a la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende a que pueda oponerse a la construcción de un canal al través del Istmo de Panamá (excepto en la actual ruta del mismo ferrocarril), sino solamente a que pueda exigir un precio equitativo, por tal privilegio y como indemnización por los daños que pudiese sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia o competencia del canal.

Si al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia no le pareciere la suma que se exija por la Compañía, equitativa, entonces será fijada por árbitros en Nueva York o Panamá, el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Compañía; y en el caso de no estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero, cuyo fallo será sin apelación. Para pronunciar el fallo, los árbitros tendrán en consideración los fundamentos en que se apoye la Compañía y el informe que dará el Gobierno sobre la materia, y en vista de ellos resolverán, sin apelación, lo que crean más justo y equitativo. La suma, cualquiera que sea que definitivamente se designe, corresponderá por mitad a la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.

3a. El artículo 3º se aprobó así:

"Art. 3º. En compensación y como precio de estas concesiones, la Compañía del Ferrocarril se obliga a pagar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia un millón de pesos en oro americano, o en letras sobre Nueva York, pagaderas en la misma especie, según elija el Gobierno, el día en que este contrato se aprobado por el Congreso; y a pagar, desde ahora y hasta la expiración del presente privilegio, una renta anual de doscientos cincuenta mil pesos en oro americano. Los pagos los verificará la Compañía por trimestres en Nueva York, al agente que designe el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, o si al Gobierno le conviene, la Compañía pondrá el dinero en Londres o en Panamá, dando el Gobierno el aviso necesario a la Compañía de Nueva York. Estos trimestres se comenzarán a contar desde el día de la aprobación de este contrato por el Congreso.

De la renta que la República adquiere por este contrato, se separarán anualmente, durante veinte años, veinticinco mil pesos, que la Compañía entregará al Gobierno del Estado de Panamá".

4a. El artículo 11 quedó así:

"Art. 11. Las tierras que se conceden a la Compañía por el artículo 9º, inciso 3º, se entregarán a medida que las vaya solicitando, previas las formalidades legales establecidas para estos casos, y siendo de cargo de la

Compañía probar la calidad de baldías, practicar la mensura de ellas y levantar los respectivos planos. La adjudicación de dichas tierras se hará por el Poder Ejecutivo, y desde que se haga la declaratoria del caso quedarán definitivamente adjudicadas a la Compañía; mas la adjudicación provisional se hará por el Presidente del Estado de Panamá, sometida siempre al examen y aprobación del Poder Ejecutivo nacional, y mientras no fuere improbadada, solo producirá el efecto de impedir toda concesión ulterior de las mismas tierras a favor de un tercero. La República no queda obligada en ningún caso a la evicción y saneamiento de las tierras baldías que se adjudiquen a la Compañía.

El Poder Ejecutivo fijará un término, de acuerdo con la Compañía dentro del cual tendrá está la obligación de designar las tierras baldías a que tiene derecho".

5a. El artículo 12 fue aprobado de este modo:

"Art. 12. Cuando los terrenos que se requieran para la prolongación de la línea del camino de hierro de que se trate en el artículo 4º de este contrato, o para los cambios en la dirección de la línea, o para el establecimiento de una segunda línea de rieles, sean de propiedad de particulares, la Compañía tendrá el derecho de obtenerlos, previo el avaluo y la justa indemnización del propietario de conformidad con lo dispuesto en la ley de 22 de mayo de 1866, "sobre procedimiento en los negocios civiles cuyo conocimiento corresponde a los Tribunales de la Unión".

6a. El artículo 20 así:

"Art. 20. Los productos colombianos serán trasportados por el ferrocarril en los veinte primeros años de este contrato pagando solo la mitad de flete o transporte prefijado por la Compañía para los productos extranjeros de la misma especie; pero concluido este término pagarán un derecho o flete que no exceda de las dos terceras partes del prefijado en las tarifas de la Compañía, tarifas que ésta no podrá alzar en lo futuro respecto de los productos colombianos".

7a. El artículo 28 en estos términos:

"Art. 28. El presente privilegio no puede ser cedido ni traspasado a ningún Gobierno extranjero; esto es, a ningún Gobierno existente fuera del territorio colombiano, so pena de que caduque el mismo privilegio por el mero hecho de intentarse o verificarse tal cesión o traspaso, acto que desde ahora se declara absolutamente nulo y de ningún valor ni efecto. También caduca este privilegio en caso de que la Compañía del Ferrocarril

no ejecute los trasportes durante un periodo que exceda de cuatro meses consecutivos (salvo los casos fortuitos).

Igualmente caduca este privilegio por la falta de pago, después de un año de vencido el plazo, de alguno de los dividendos. La demora en los pagos, por menos tiempo, sujeta a la Compañía al bono de los intereses, al respecto del siete por ciento anual".

8a. El artículo 31 quedó así:

"Art. 31. Estando especialmente hipotecado para seguridad adicional del empréstito contratado por la República en Londres, con fecha de 1º de Octubre de 1863, el derecho que dicha República se reservó por el contrato de 15 de abril de 1850 para redimir el privilegio de la Compañía, se estipula: que los productos del ferrocarril que por este contrato pertenecen al Gobierno, quedan subsidiariamente aplicables al pago de las obligaciones del Gobierno de la República respecto de aquel empréstito, ya sea para completar los dividendos anuales que éste se halla obligado a pagar en Londres por cuenta de intereses y amortización del capital, ya redimiendo a la par los bonos del empréstito, si en 1874 no se hubiere completado su amortización".

9a. El artículo 33 de este modo:

"Art. 33. Las cuestiones que se susciten entre el Gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril, acerca de la inteligencia o del cumplimiento de este contrato, serán decididas por los Juzgados y Tribunales de la Unión Colombiana, con arreglo a la Constitución y leyes de la República".

10a. Fué negado el artículo 34 del contrato.

11a. El artículo 35 fué aprobado de este modo:

"Art. 35. Los noventa y nueve años de la duración del privilegio que se concede por este contrato, se contarán desde la fecha en que sea aprobado por el Congreso".

**Art. 2º** Se autoriza el Poder Ejecutivo para que en caso de que el señor G. M. Totten, como Apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, no aceptare el contrato a que se refiere este decreto, en los términos del presente acto legislativo, pueda celebrarlo con otro individuo o compañía, previa licitación y sirviendo de mínimum las bases fijadas para la aprobación de dicho contrato, siempre que, por otra parte, se asegure su

cumplimiento con las garantías necesarias. El Poder Ejecutivo podrá usar de esta autorización dentro del término de seis meses, contado desde la fecha de la sanción de este decreto.

Dado en Bogotá, a quince de agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

*PEDRO CORTES HOLGUIN.*

El Presidente de la Cámara de Representantes,

*M. PLATA AZUERO.*

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

*ENRIQUE CORTES.*

El Secretario de la Cámara de Representantes

*FRANCISCO A. VELA.*

Bogotá, 16 de agosto de 1867.

Publíquese y ejecútese.

*(L.S.) SANTOS ACOSTA.*

El Secretario de Hacienda y Fomento,

*Jorge Gutiérrez De Lara.*

Y por cuanto el contratante, señor George M. Totten, ha presentado en esta misma fecha una declaratoria que dice así:

"El infrascrito, George M. Totten, Ingeniero en jefe y Agente general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con los poderes y autorizaciones suficientes de dicha Compañía, declara: que acepta el contrato que celebró en cinco de julio del presente año con el Secretario de Hacienda y Fomento de los Estados Unidos de Colombia, señor Jorge Gutiérrez de Lara, reformativo del de quince de abril de mil ochocientos cincuenta, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá, así como las modificaciones contenidas en el decreto legislativo aprobatorio de dicho contrato, sancionado en esta fecha por el Presidente de la Unión.

En fé de lo cual firma por duplicado la presente declaratoria, en Bogotá, a diez y seis de agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

*G.M. TOTTEN."*

Por tanto, ha dispuesto que el mencionado contrato se cumpla y ejecute en los términos en que ha sido aprobado y con las reformas que se han hecho en el ya expresado decreto legislativo.

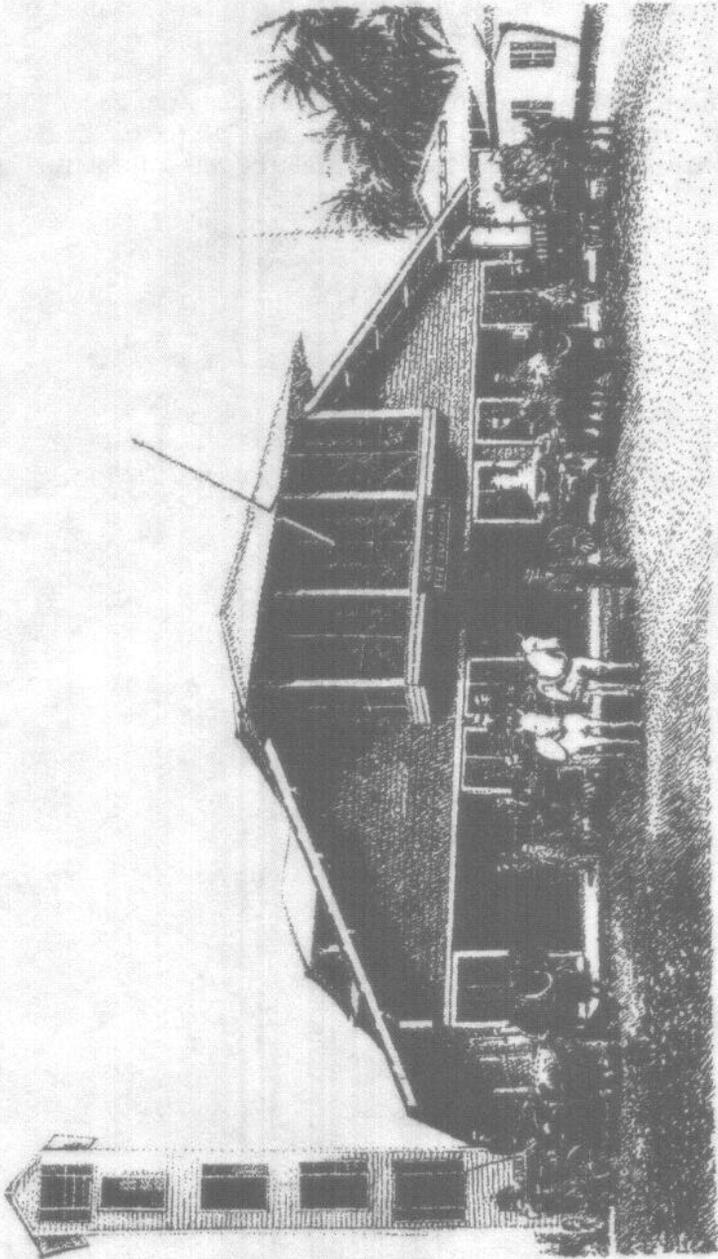
Dado, firmado de mi mano, sellado con el sello del Poder Ejecutivo, y refrendado por el Secretario de Estado del Despacho de Hacienda y Fomento, en Bogotá, a diez y seis de agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

(L. S.) SANTOS ACOSTA.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

*JORGE GUTIERREZ DE LARA.*

(Tomado del DIARIO OFICIAL número 1,005, de 1867).



THE FIRE STATION - CRISTOBAL  
ESTACION DE BOMBEROS EN CRISTOBAL, ZONA DEL CAJAL.

DANIEL FAY

CONTRATO TOTTEN - RODRÍGUEZ<sup>1</sup>

por el cual se modifican los de 15 de abril de 1850 y 5 de julio de 1867, relativos al ferrocarril de Panamá.

**C**arlos Nicolás Rodríguez, Secretario de Hacienda y Fomento de los Estados Unidos de Colombia, debidamente autorizado por el Poder Ejecutivo, por una parte, y por la otra George M. Totten, Agente general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con los poderes suficientes de los empresarios de dicha Compañía, han convenido en modificar el contrato celebrado el 15 de abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá, y el reformatorio de éste, celebrado el 5 de julio de 1867, en los términos siguientes:

**Art. 1º.** La Compañía continúa en ejercicio de todos los derechos que le concede el artículo 6º del mencionado contrato de 5 de julio de 1867. Puede en consecuencia reglamentar y dirigir el uso de los puertos, embarcaderos y desembarcaderos, muelles, fondeaderos &c., en los extremos del ferrocarril, y establecer agentes con facultades para hacer efectivos los reglamentos que dicte sobre el particular, de acuerdo con las leyes de la República. Estos reglamentos se someterán a la aprobación del Poder Ejecutivo, después de haberse aprobado, no podrá reformarlos ni revocarlos sino de acuerdo con la Compañía.

**Art. 2º.** La Compañía continúa autorizada para proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos que juzgue convenientes para la policía, seguridad y conservación de sus vías de comunicación puertos, obras y establecimientos de toda clase.

---

<sup>1</sup> Ibid., pp. 47-49.(sic)

Tales reglamentos no se llevarán a efecto sin la expresa aprobación del Poder Ejecutivo; pero éste, después de haberlos aprobado, no podrá reformarlos ni derogarlos sino de acuerdo con la Compañía.

**Art. 3º.** Hácese extensiva al trasporte de toda clase de artículo de comercio la disposición de la parte final del artículo 25 del memorado conrado de 1867, por la cual se permitió a la Compañía hacer contratos especiales para le trasporte de los artículos cuyo volumen, peso o naturaleza excepcional no permitiesen graduar previamente su flete.

**Art. 4º.** El Poder Ejecutivo de la Unión dictará las providencias que sean necesarias, a pedimento de la Compañía, para evitar abusos en el pasaje gratuito que el artículo 19 del contrato citado concede a los empleados nacionales y del Estado de Panamá.

**Art. 5º.** Para que los productos colombianos puedan ser trasportados por el ferrocarril en los términos del artículo 20 del mismo contrato, deberá preceder una declaratoria del remitente, debidamente comprobada con el conocimiento de embarque, con certificado del Administrador de Hacienda nacional de puerto de embarque, u otro documento análogo al tiempo de presentarlos, de que tales productos son realmente colombianos; requisito sin el cual no habrá lugar a reclamación alguna.

**Art. 6º.** Ninguno de los casos de caducidad del privilegio, fijado en el artículo 2º, tendrá lugar sin que la resolución del Gobierno, en que se haga la declaratoria de caducidad, se notifique en debida forma, y con la anticipación de tres meses por lo menos, a la Compañía y a los agentes de las personas a quienes el Gobierno traspasare o hipotecare la renta a que tiene derecho por el artículo 3º, si tal traspaso o hipoteca llegare a tener lugar; quedando entendido que si después de verificada la notificación, y durante los tres meses expresados, la Compañía o las personas interesadas de que se ha hablado, satisficieren al Gobierno, haciendo desaparecer el motivo de queja o de caducidad, no se llevará a efecto dicha declaratoria.

**Art. 7º.** Las cuestiones que se susciten entre el gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril acerca de la inteligencia o de la ejecución de este contrato, y de los de 1850 y 1867 a que éste se refiere, serán decididas en una sola instancia por la Corte Suprema federal de la Unión colombiana, sin intervención de ningún otro Tribunal.

**Art. 8º.** El Gobierno se reserva el derecho de hipotecar en todo o en parte la renta de que se ha hablado en el artículo 6º de este contrato (salvo el derecho del Estado de Panamá a la cuota anual de \$25,000.) antes del vencimiento de los plazos en que dicha renta debe pagarse, y lo

que se hipotecare será pagadero de la manera como el Gobierno lo disponga; y la Compañía del Ferrocarril se compromete, al notificársele cualquier traspaso o hipoteca, a aceptarlos y hacer el pago al vencimiento de los plazos, a las personas o entidades a cuyo favor se hubiere hecho el traspaso o la hipoteca.

**Art. 9º.** El presente contrato no se llevará a efecto sin la aprobación del Poder Ejecutivo y del Congreso.

En fé de lo cual firmamos dos ejemplares de un mismo tenor en Bogotá, a trece de mayo de mil ochocientos setenta y seis.

*CARLOS NICOLÁS RODRÍGUEZ.*

*GEORGE M. TOTTEN.*

Bogotá, quince de mayo de mil ochocientos setenta y seis.

Aprobado.

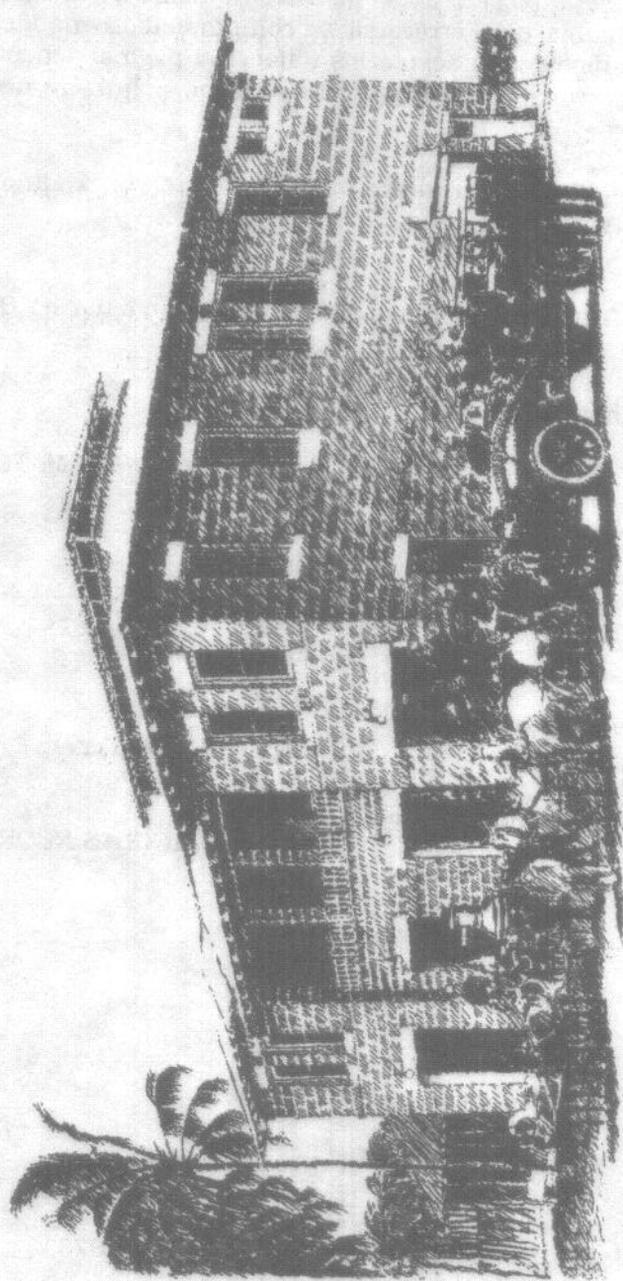
El Presidente de la Unión,

*(L.S.) AQUILEO PARRA.*

El Secretario de Hacienda y Fomento,

*CARLOS NICOLAS RODRIGUEZ.*

(Tomado del Diario Oficial número 3,746. de 1876.)



August 29, 1912.  
San Antonio de Rio.

New Fibre reinforced Concrete Fire Station at Cristobal, Canal Zone  
Nuevo Cuartel de Bomberos en Cristobal, Zona del Canal

Samuel P. H. '12

LEY DE 1880<sup>1</sup>

(26 de julio)

por la cual se conceden ciertas facultades al Poder Ejecutivo.

EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA,

DECRETA:

**Art. 1º.** Facultase al Poder Ejecutivo para que pueda entrar en negociaciones con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, a fin de declararla exenta de la obligación que contrajo por el artículo 4º, del contrato celebrado con fecha 16 de agosto de 1867 de prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco, u otro lugar e la bahía en que se encuentre un fondo permanente para buques mayores, siempre que dicha Compañía dé en dinero al Gobierno de la República una suma suficiente, a juicio del Poder Ejecutivo, para compensar la exención a que esta ley se refiere.

**Art. 2º.** En el caso de que no se efectúe el arreglo de que trata el artículo anterior, el Poder Ejecutivo exigirá de la Compañía el inmediato cumplimiento del compromiso contraído por ella en el artículo 4º del contrato citado.

.....  
.....

**Art. 6º.** Los contratos que el Poder Ejecutivo celebre a virtud de las facultades que por la presente ley se le confieren, se llevarán a efecto sin necesidad de aprobación del Congreso.

.....  
.....

---

<sup>1</sup> Ibid., pp. 50-51...(sic)

Dado en Bogotá, a veintiuno de julio de mil ochocientos ochenta,

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

*M. M. Castro.*

El Presidente de la Cámara de Representantes,

*Ricardo Núñez.*

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

*Julio E. Pérez.*

El Secretario de la Cámara de Representantes,

*Carlos Cotes.*

Poder Ejecutivo Nacional. Bogotá, 26 de julio de 1880.

Publíquese y ejecútese.

*(L.S.) RAFAEL NUÑEZ*

El Secretario de Fomento,

*Gregorio Obregón.*

(Tomado del Diario Oficial número 4,772. de 1880).

## Contrato Koppel - Park<sup>1</sup>

1880, 22 de octubre

entre los Estados Unidos de Colombia, de una parte, y la Compañía del Ferrocarril de Panamá, de la otra, relativo a la abrogación temporal del artículo 4° del contrato celebrado en agosto 16 de 1867 entre dicho Gobierno y dicha Compañía.

**P**or cuanto cierto contrato fué celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia y la Compañía del Ferrocarril de Panamá fechado el 5 de julio de 1867, que abrogaba y se sustituía a otro contrato de que se habla primero, fué más tarde aprobado por dicho Gobierno, mediante un decreto legislativo de 16 de agosto de 1867, con ciertas modificaciones que se aceptaron por la Compañía del Ferrocarril y por cuanto fué estipulado por el contrato nuevo, artículo 4º, que dicha Compañía extendiera su ferrocarril a las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco, u otro paraje en la bahía de Panamá, que dieran ancladero permanente en dicho contrato. Y por cuando dicha Compañía del Ferrocarril no ha completado todavía dicha obra y se excusa de cualquiera obligación actual de llevarla a cima. Y por cuanto el Congreso de los Estados Unidos de Colombia el día 26 de julio de 1880, por una ley decretada en ese día, autorizó al Ejecutivo de los Estados Unidos de Colombia para iniciar negociaciones con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, a fin de declararla libre de las obligaciones asumidas por dicho artículo 4º del contrato celebrado el 16 de agosto de 1867, de extender dicho ferrocarril en la bahía de Panamá, como antes va dicho, por cuya ley una suma de dinero habia de pagarse a la República de los Estados Unidos de Colombia, bastante a juicio del Ejecutivo del Gobierno para compensar la exoneración del cumplimiento de dicho artículo.

Y por cuanto el Ejecutivo nacional de dicho Gobierno ha nombrado al señor Salomón Koppel su Agente y apoderado para que negocie con dicha

---

<sup>1</sup>Ibid., pp. 51-58.(sic)

Compañía del Ferrocarril la abrogación de dicho artículo 4º, y le ha dado poder amplio, completo y absoluto para que entable, gestione y concluya en nombre de los Estados Unidos de Colombia las negociaciones conducentes a la abrogación de dicho artículo 4º de dicho contrato.

Y por cuanto el Jefe del Ejecutivo de dicha República de los Estados Unidos de Colombia en uso de las facultades que le confirió dicha ley del Congreso ha tenido a bien dar instrucciones a dicho S. Koppel, por las cuales se ordena a dicho Koppel, como Agente y apoderado de los Estados Unidos de Colombia, para que negocie la anulación o abrogación de dicho artículo 4º, tan solamente por un periodo que no pase de 30 años consecutivos, y además ha tenido a bien, de conformidad con las autorizaciones que la ley referida le confirió, fijar la suma que debe pagar dicha Compañía del Ferrocarril de Panamá por la abrogación de dicho artículo 4, suma que en las instrucciones escritas y aludidas se limita a un mínimo de \$10,000 por cada año en que quedase suspendido o abrogado dicho artículo 4.

Y por cuanto dicho S. Koppel está actualmente en la ciudad de Nueva York, y ha entrado en negociaciones con la Compañía del Ferrocarril de Panamá en orden a los asuntos referidos y ha acordado a dicha Compañía la suspensión de dicho artículo 4 por el término completo de 30 años contados desde el 1º de noviembre de 1880, so condición de pagar dicha Compañía a dicho Gobierno la suma íntegra de \$10,000 por año cada uno de dichos 30 años, que compone la suma total de \$300,000 pagaderos en oro americano al Gobierno por la suspensión y abrogación referida, en todo lo cual dicho S. Koppel ha llenado puntualmente las instrucciones escritas de dicho Jefe del Ejecutivo de los Estados Unidos de Colombia, según se le comunicaron, y según las presentó a la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Por tanto conste por este convenio que en consideración de lo antedicho y por la suma expresada de \$300,000 en monedas de oro, pagadera por cuotas de \$10,000 de año en año por la Compañía del Ferrocarril de Panamá a los Estados Unidos de Colombia, contando desde la celebración de este convenio, dicho Gobierno ha plenamente exonerado, libertado y descargado, y por éstas plenamente exonera, liberta y descarga a dicha compañía del Ferrocarril de Panamá, de todas las obligaciones de cualquiera naturaleza que fueren, que se originen o surjan de dicho artículo 4 del contrato de 5 de julio de 1867, por cuyo artículo dicha Compañía se obligó a extender su ferrocarril del lado del Pacífico de la manera como va explicada, y dicho contrato, en cuanto a la extensión de dicho ferrocarril a la bahía de Panamá, de conformidad con el poder amplio

conferido al Jefe del Ejecutivo de dicho Gobierno por el Congreso de los Estados Unidos de Colombia, queda abrogado y anulado.

Pero esta abrogación, suspensión y anulación de dicho artículo 4 continuará solamente por el término de 30 años contados desde el 1º de noviembre de 1880, y a la expiración de dicho artículo 4 volverá a regir y en adelante estará y quedará con la misma fuerza y eficacia que hoy tiene.

Y dicha Compañía del Ferrocarril de Panamá en virtud de dicha suspensión, exoneración y abrogación del artículo 4, conviene en pagar a dicho Gobierno de los Estados Unidos de Colombia la suma íntegra y cabal de \$300,000 en monedas de oro, de la manera siguiente, a saber: \$10,000 el día 1º de noviembre de cada año, pagadera en la ciudad de Nueva York, durante el periodo de 30 años, pagadera la primera cuota anual el día 1º de noviembre de 1881, y así en seguida cada 1º de noviembre hasta efectuarse el pago íntegro de los \$300,000.

Y se estipula y conviene además, que en el caso de que la Compañía del Ferrocarril de Panamá, o su sucesor, determinare extender dicha línea de ferrocarril a las islas de la bahía de Panamá, o Agua-honda, de conformidad con las condiciones de dicho artículo 4, y según lo que en el principio fué pactado, y en efecto se verificare dicha extensión, entonces y de entonces en adelante el pago anual de \$10,000 por cada uno de dichos 30 años cesará por el restante no expirado de dicho término, no obstante lo que haya de contrario en este documento; mas esta cesación de pagos anuales no tendrá efecto sino 6 meses después de que la Compañía del Ferrocarril de Panamá haya notificado al GOBIERNO de los Estados Unidos de Colombia la conclusión positiva de dicha extensión en la bahía de Panamá.

En fe de lo cual los Estados Unidos de Colombia han hecho firmar este contrato de su parte por dicho S. Koppel, su Agente y apoderado debidamente autorizado, y dicha Compañía del Ferrocarril lo ha hecho estampar con su sello oficial y firma por su Presidente y Secretario hoy 22 de octubre de 1880. Extendido por duplicado.

Testigo - *Geo. Renshaw.*

Los Estados Unidos de Colombia por S. Koppel, su Agente y apoderado debidamente autorizado de hecho.

La Compañía del Ferrocarril de Panamá,

Por *Trenor W. Park*, Presidente.

Atestiguado por *W. J. EMMET*, - Secretario.

Estado de Nueva York. - Ciudad y condado de Nueva York. - S.S.

Conste que el 23 de octubre de 1880 compareció personalmente ante mí Salomón Koppel de Bogotá, Estados Unidos de Colombia a quien conozco personalmente, y sé que es el Agente y apoderado de hecho legalmente constituido del Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, a virtud de escritura pública e instrucciones debidamente extendidas y conferidas por dicho Gobierno conforme éstas se me han presentado, y que es la misma persona que está descrita en ellas, y que como tal Agente y apoderado de hecho, ha firmado el instrumento antecedente; y dicho Salomón Koppel reconoció que había firmado el instrumento antecedente; y que lo había presentado como acto y hecho de dichos Estados Unidos de Colombia, y en fuerza y a virtud de dichos poderes e instrucciones.

En fe de lo cual he firmado las presentes, y las he estampado con mi sello oficial, el día y año que últimamente van arriba escritos.

(Firmado) *Geo. J. Ronshaw*.

Notario público del Estado de Nueva York en dicha ciudad y condado de Nueva York, y por ellos.

Conste que el 29 el octubre de 1880 comparecieron personalmente ante mí Trenor W. Park y William J. Emmet, ambos por mí conocidos, los que previo juramento declararon, cada uno por sí, como sigue: dicho Trenor W. Park que residía en Bennington, Estado de Vermon, y que era Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, corporación escrita en el instrumento anterior, el cual firmó; y dicho William J. Emmet declaró que residía en New-Rochelle en el Estado de Nueva York, y era Secretario de dicha Compañía; y ambos declararon, además, que el sello estampado en dicho instrumentos es el sello oficial de dicha Compañía, y que fué estampado en él por orden de la Junta de Directores, y que por orden de los mismos, ellos habían suscrito sus firmas.

En fé de lo cual he firmado las presentes y las he estampado con mi sello oficial, el día y año últimamente arriba escritos

*(Firmado) Geo J. Ronshaw.*

Notario Público del Estado de Nueva York, en la ciudad y condado de Nueva York, y para ellos

Es traducción fiel.

*SAMUEL BOND.*

Consulado general de los Estados Unidos de Colombia. Nueva York, noviembre 4 de 1880.

Certifico: que es auténtica y merece entera fé y crédito la firma que antecede del señor Geo J. Ronshaw, por ser Notario público de esta ciudad en ejercicio de sus funciones (L.S.)

*(Firmado) Miguel Salgar.*

(Tomado del Diario Oficial, número 4,939, de 1881).

### **MODIFICACIONES**

el contrato de 5 de julio de 1867, convenidas entre el gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril de Panamá, en 18 de agosto de 1891.

Consulado General de Colombia. New York, agosto 18 de 1891.

Al General John Newton, Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. En la ciudad.

Señor:

En la nota que Ud. me dirigió con fecha 1<sup>º</sup> de junio último, manifestó Ud. que estaba dispuesto a ratificar la convención celebrada entre el señor D. Felipe F. Paul, en representación de esa Compañía, y el Ministro de Relaciones Exteriores, en Bogotá, el 13 de diciembre de 1890, con la sustitución de una fecha fija por la incierta e indefinida mencionada en el

artículo 1º, y que si esta alteración era aceptada, y se suprimían como superfluos los artículos III y IV, el contrato podría quedar definitivamente redactado del modo siguiente:

"Art. 1º. El artículo 20 del contrato de 5 de julio de 1867, aprobado por la ley 46 del mismo año, se modifica del modo siguiente:)

Desde el 1º de julio de 1882 los productos colombianos que pasen por el Ferrocarril de Panamá pagarán solamente la mitad de la rata de fletes establecidas por la Compañía para los productos extranjeros de la misma clase."

"Art. 2º. La sal de las salinas colombianas de la costa del Atlántico que se destine en los puertos nacionales del Pacifico, será trasportada por la Compañía del Ferrocarril a las ratas siguientes:

"Una cantidad que no exceda de seis millones de kilogramos cada año, y que no pase, en ningún caso, de mil toneladas (...) excedan de la cantidad arriba expresada, pagarán la rata que se fija para los demás productos colombianos en el artículo anterior".

El Gobierno de Colombia ha aprobado las modificaciones indicadas por Ud; y yo tengo el honor de manifestar a Ud. en nombre del Gobierno, que ratifique el convenio en los términos en que queda copiado.

Soy de Ud., señor, muy respetuoso servidor,

*CLIMACO CALDERON,*  
Cónsul General de Colombia.

Compañía del Ferrocarril de Panamá. Nueva York, noviembre 6 de 1891.

Señor don Climaco Calderón,  
Cónsul General de la República de Colombia,  
Nueva York.

Muy señor mío:

Aviso recibo de su nota, de 30 de octubre último, en la cual me da consentimiento de la petición del Ministro de Relaciones Exteriores, para que yo declare formalmente recibido el oficio de Ud. de 18 de agosto de

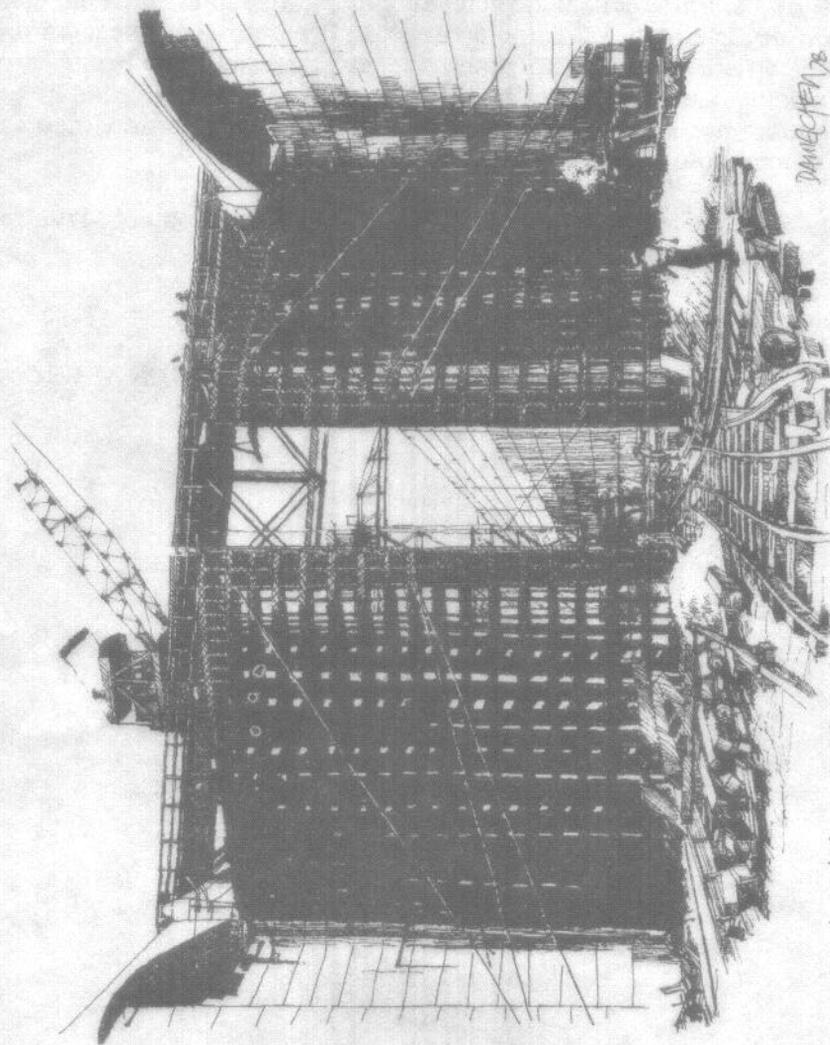
1891; así como asentimiento de esta Compañía al contenido del mismo oficio.

De acuerdo con la solicitud de Ud. declaro que la Compañía del Ferrocarril de Panamá, considera debidamente ratificado el convenio con el Gobierno de Colombia, tal como aparece de la citada comunicación de Ud. de 18 de agosto de 1891. En prueba de esa ratificación de hecho que los dos artículos que constituyen el expresado convenio se añadan al folleto impreso que contiene los contratos anteriores celebrados con el Gobierno colombiano.

Confianto en que lo que dejo expuesto satisfaga los deseos del Ministro de Relaciones Exteriores.

Quedo de Ud. atento servidor,

*JOHN NEWTON.*



DAMBUCKEN 78

MIRAFLORES lower locks, south entrance to east sluiceway, checking construction of gates, April 5, 1913

## TRATADO HERRAN - CASS

Convención de 10 de septiembre de 1857, sobre pago de reclamaciones provenientes de los sucesos del 15 de abril de 1856, en Panamá<sup>1</sup>

**L**os Estados Unidos de América y la República de la Nueva Granada, deseando arreglar las reclamaciones de ciudadanos de dichos Estados contra la Nueva Granada y estrechar la buena inteligencia que felizmente subsiste entre las dos Repúblicas, han nombrado con tal objeto y conferido plenos poderes, respectivamente:

El Presidente los Estados Unidos, a Lewis Cass, Secretario de Estado de los Estados Unidos, y el Presidente de la Nueva Granada, al General Pedro A. Herrán, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República en los Estados Unidos; quienes, después de haberse cambiado sus plenos poderes y de hallarlos en buena y debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

**Artículo 1º.** Todas las reclamaciones de parte de ciudadanos de los Estados Unidos, corporaciones, compañías o particulares, contra el Gobierno de la Nueva Granada, que han sido presentadas, antes de la fecha de esta Convención, al Departamento de Estado en Washington, o al Ministro de los Estados Unidos en Bogotá, especialmente las provenientes de daños causados en el motín que ocurrió en Panamá el 15 de abril de 1856, por los cuales dicho Gobierno de la Nueva Granada reconoce su responsabilidad, derivada del atributo y la obligación que tiene de conservar paz y buen orden en aquella vía interoceánica, serán sometidas a una Comisión, compuesta de dos individuos, uno de los cuales será nombrado por el Gobierno de los Estados Unidos, y el otro por el Gobierno de la Nueva Granada. En caso de muerte, ausencia o incapacidad de uno de los comisionados, o de que por cualquiera otro

---

<sup>1</sup> Uribe, José Antonio, *op.cit.*, pp. 228-233.

motivo deje o cese de obrar, el Gobierno de los Estados Unidos, o el de la Nueva Granada, respectivamente, o el Ministro del último en los Estados Unidos, bajo la dirección de su gobierno, procederá inmediatamente a llenar la vacante ocasionada.

Los comisionados, nombrados según se ha expresado, se reunirán en la ciudad de Washington dentro del término de noventa días, contados desde el canje de las ratificaciones de esta Convención; y antes de proceder a sus trabajos harán y suscribirán un solemne juramento de examinar cuidadosamente y fallar con imparcialidad, y en equidad y justicia, sobre todas las reclamaciones que les sean presentadas con arreglo a las disposiciones de esta Convención, por el Gobierno de los Estados Unidos; y dicho juramento se hará constar en el registro de sus trabajos.

Los comisionados procederán en seguida a nombrar un Arbitro para que decida en el caso o en los casos en que no puedan ponerse de acuerdo; y si no se convienen en esta elección, dicho Arbitro será nombrado por el Ministro de Prusia en los Estados Unidos, al cual las dos Altas Partes contratantes invitarán a hacer este nombramiento, y cuya elección será para ambas conclusiva.

**Artículo 2º.** Nombrado el Arbitro, los comisionados procederán a examinar y calificar las reclamaciones que conforme a las disposiciones de esta Convención les sean presentadas por el Gobierno de los Estados Unidos, juntamente con las pruebas que se les pasen en apoyo de dichas reclamaciones; y oirán, si fuere necesario, a una persona de parte de cada Gobierno en el examen de cada reclamación. Cada Gobierno suministrará, a petición de cualquiera de los comisionados, los documentos que estén en su poder y que los comisionados crean importantes para la justa calificación de alguna o algunas de las reclamaciones presentadas.

En los casos en que la Comisión determine conceder indemnización, fijará la cantidad que se haya de pagar, tomando en consideración, respecto de las reclamaciones provenientes del motín de Panamá del 15 de abril de 1856, los daños sufridos por muertes, heridas, robos o destrucción de propiedades. en los casos en que los dos comisionados no puedan ponerse de acuerdo, los puntos de discordancia será sometidos al Arbitro, ante el cual cada uno de ellos podrán se oído, y cuya decisión será final.

**Artículo 3º.** Los comisionados expedirán certificados de las sumas que deban pagarse, en virtud de sus fallos, a los reclamantes, y el total monto de dichas sumas será pagado al Gobierno de los Estados Unidos, en Washington, en cantidades iguales semianuales, debiendo hacerse el primer pago a los seis meses del término de la comisión, y completarse

todo el pago dentro de ocho años, contados desde la misma fecha. Cada una de las cantidades decretadas ganará interés de 6 por 100 (pagadero también por semestres), desde el día en que se pronuncie el fallo respectivo. Para hacer estos pagos, el Gobierno de la Nueva Granada destina especialmente la mitad de la cantidad que debe recibir de la Compañía del Ferrocarril de Panamá por cuenta de correos interoceánicos, en virtud del artículo trigésimo del contrato entre la República de la Nueva Granada y dicha Compañía, celebrado en 15 de abril de 1850 y aprobado el 4 de junio del mismo año; y la mitad de los dividendos que le han de corresponder de las utilidades netas de dicho camino, con arreglo a lo dispuesto en el artículo quinto del mismo contrato; pero si estos fondos resultaren insuficientes para hacer los pagos según queda estipulado, la Nueva Granada proveerá otros medios para aquel objeto.

**Artículo 4º.** La Comisión creada por esta Convención terminará sus funciones a los nueve meses, contados desde el día de su instalación, inclusive; llevará un registro exacto de sus trabajos y podrá nombrar un Secretario que le ayude en el curso de ellos.

**Artículo 5º.** Los trabajos de esta Comisión serán finales y conclusivos respecto de todas las reclamaciones que le sean presentadas, y sus fallos serán un completo descargo para la Nueva Granada por todas las reclamaciones de ciudadanos de los Estados Unidos contra aquella República, que hayan podido tener origen antes de la fecha de esta Convención.

**Artículo 6º.** Cada Gobierno costeará su respectivo comisionado; pero el Arbitro y los gastos accidentales de la Comisión serán pagados por mitad por ambas Repúblicas.

**Artículo 7º.** Por cuanto los Estados Unidos pueden desear tomar en compra o arrendamiento una porción de terreno en una de las islas de la bahía de Panamá, para establecer en ella un depósito de carbón, el Gobierno de la Nueva Granada, queriendo favorecer en esto los deseos de una nación amiga, concede a los Estados Unidos el privilegio de comprar o arrendar dicha porción de terreno, que no exceda de cien acres ingleses de extensión, en la cual los Estados Unidos puedan hacer embarcaderos, muelles y cualesquiera construcciones que sean necesarias para el goce de este privilegio con el objeto mencionado; y mientras los Estados Unidos ocupen dicho terreno no se exigirán contribuciones de ninguna especie sobre él, ni sobre los muelles, embarcaderos y demás construcciones en él erigidas, ni sobre la propiedad de los Estados Unidos que está empleada o depositada allí.

Pero queda entendido y expresamente estipulado que la concesión anterior no menguará ni afectará en manera alguna la soberanía territorial de la República de la Nueva Granada sobre la porción de terreno tomada, según se ha expresado, en compra o arrendamiento.

**Artículo 8º.** La presente Convención será ratificada, y las ratificaciones serán canjeadas en Washington dentro de nueve meses, contados desde esta fecha, o antes si fuere posible.

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

Dada en Washington, el día diez de septiembre del año de Nuestro Señor mil ochocientos cincuenta y siete.

(L.S.)                      *P. A. Herrán*

(L.S.)

*Lewis Cass*

NOTA: Esta Convención fue aprobada, ratificada y canjeada, con las siguientes modificaciones:

El artículo 1º. fue acordado en estos términos:

"Artículo 1º Todas las reclamaciones de parte de ciudadanos de los Estados Unidos, corporaciones, compañías o particulares, contra el Gobierno de la Nueva Granada, que *hubieren* sido presentados antes del día 1º de septiembre de 1859, etc."

El Artículo 7º fue suprimido.

El Artículo 8º quedó redactado así:

"Artículo 8º. Esta Convención será ratificada, y las ratificaciones canjeadas dentro de nueve meses, *contados desde éste, 8 de marzo de 1859.*"

Y con las siguientes aclaraciones:

"1º. Es entendido que la obligación que tiene la Nueva Granada de mantener paz y buen orden en la ruta interoceánica del Istmo de Panamá,

de que habla el artículo 1º de la Convención, es la misma que obliga a todas las naciones a que mantengan paz y orden dentro de sus territorios, de conformidad con los principios generales del Derecho de Gentes y con los Tratados públicos que hayan celebrado; y

"2º Toda vez que en el texto español se encuentre la palabra *árbitro*, se entenderá como Arbitro, *arbitrador*, *amigable componedor* (*arbitrer*, *arbitrator*, *friendly compounder*), de conformidad con el texto inglés".

### ACTA DE CANJE

Nosotros los abajo firmados Rafael Pombo, Encargado de Negocios *ad interim* de la Confederación Granadina, y Lewis Cass, Secretario de Estado de los Estados Unidos, habiéndonos reunido con el objeto de canjear las ratificaciones de una Convención entre los Estados Unidos de América y la República de la Nueva Granada, que se celebró y se firmó en Washington el 10 de septiembre de 1857; y habiéndose cotejado escrupulosamente las ratificaciones respectivas de dicha Convención, y hallándose éstas conformes entre sí y con el original, excepto las palabras siguientes en la ratificación de la Confederación Granadina, que comienzan al pie de la página 13, a saber:

"Artículo 2º. El Poder Ejecutivo queda autorizado para hacer todos los gastos directos o indirectos que presuponga el cumplimiento y resultados del preinserto arreglo, incluso el de los abogados, levantamiento y publicación de documentos y demás piezas necesarias a la comprobación de los hechos".

"Artículo 3º El comisionado que nombre el Poder Ejecutivo será considerado con carácter público y diplomático; y a su juicio se le dará el Secretario y Oficial o Escribientes que sean necesarios, con las asignaciones señaladas a los empleados del Cuerpo Diplomático".

"Artículo 4º. Si el Gobierno de los Estados Unidos conviniere en las modificaciones hechas al preinserto Tratado, el Poder Ejecutivo lo mandará canjear, con las ratificaciones dadas por el Congreso, aun cuando se haya concluido el término de nueve meses estipulado en el Convenio para este efecto".

Y en atención a que dichos artículos no afectan en manera alguna las disposiciones de dicho Tratado, siendo como simplemente son, actos de la legislación doméstica de parte de la Confederación Granadina, que no

implican obligación recíproca de parte de los Estados Unidos, se ha verificado dicho canje hoy en la forma debida.

En fe de lo cual, nosotros los abajo firmados, hemos suscrito la presente acta de canje, sellándola con nuestro sello respectivo.

Hecha en Washington, hoy 5 de noviembre de 1860.

(L.S.)

*Rafael Pombo*

(L.S.)

*Lewis Cass*

## CONVENCIÓN ADICIONAL A LA DE 1º DE SEPTIEMBRE DE 1857, SOBRE PAGO DE RECLAMACIONES<sup>1</sup>

Por cuanto una Convención para el arreglo de reclamaciones se celebró entre la República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, en la ciudad de Washington, el 10 de septiembre de 1857, cuya Convención, como se enmendó después por las Partes contratantes, fue proclamada por el Presidente de los Estados Unidos el 8 de noviembre de 1860;

Y, por cuanto la Comisión mixta organizada de acuerdo con la autorización conferida por la Convención ya mencionada, dejó de decidir, por circunstancias insuperables, las reclamaciones que se le presentaron, según sus disposiciones, dentro del término a que sus procedimientos estaban limitados por el artículo 4º, de la misma;

Y, por cuanto los Estados Unidos de Colombia, que representan la extinguida República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, desean que se extienda el tiempo que se fijó originalmente para la duración de la comisión, para que pueda admitir el examen y la decisión de aquellas reclamaciones que se presentaron a la Comisión mixta ya mencionada, pero que no fueron decididas por ella, han nombrado con este objeto Plenipotenciarios para que convengan en el mejor medio de llevarlo a cabo, a saber: El Presidente de los Estados Unidos de Colombia, al

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, pp-251-252.

señor Manuel Murillo, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Colombia y el Presidente de los Estados Unidos de América, a William H. Seward, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América;

Quienes, después de cambiar sus plenos poderes, han convenido en lo siguiente:

Artículo 1º. Las Altas Partes contratantes convienen en que el tiempo limitado en la Convención ya mencionada para la terminación de la Comisión, se extienda por un periodo que no sea mayor de nueve meses, contados desde el canje de las ratificaciones de esta Convención; bien entendido que nada de lo contenido en este artículo de ninguna manera altera las disposiciones de la Convención ya mencionada; y que las Partes contratantes nombrarán de nuevo comisionados, y un árbitro se elegirá también de nuevo, en los términos y con los deberes y los poderes que se expresan respectivamente en dicha Convención anterior.

Artículo 2º. La presente Convención será ratificada, y las ratificaciones serán canjeadas en Washington, tan pronto como sea posible.

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

Hecha en Washington, el décimo de febrero del año del Señor de mil ochocientos sesenta y cuatro.

(L.S.)                      *M. Murillo*

(L.S.)                      *William H. Seward*

### ACTA DE CANJE

Habiéndonos reunido, nosotros los abajo firmados, Eustorgio Salgar, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Colombia, y William Hunter, Secretario de Estado de los Estados Unidos en ejercicio, provistos ambos de plenos poderes especiales los cuales hallámos en buena y debida forma, con el objeto de canjear las ratificaciones de la Convención celebrada entre los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de América el día 10 de febrero de 1864,

adicional a la de 10 de septiembre de 1857, y habiendo cotejado escrupulosamente las ratificaciones respectivas de dicha Convención, las hallámos conformes en un todo entre sí y con el original. Dicho canje se ha verificado hoy, según uso y costumbre.

En fe de lo cual hemos firmado la presente acta de canje, y la hemos sellado con nuestros respectivos sellos.

Hecha en Washington el día diez y nueve de agosto del año de mil ochocientos sesenta y cinco.

(L.S.) (Firmado)

*E. Salgar*

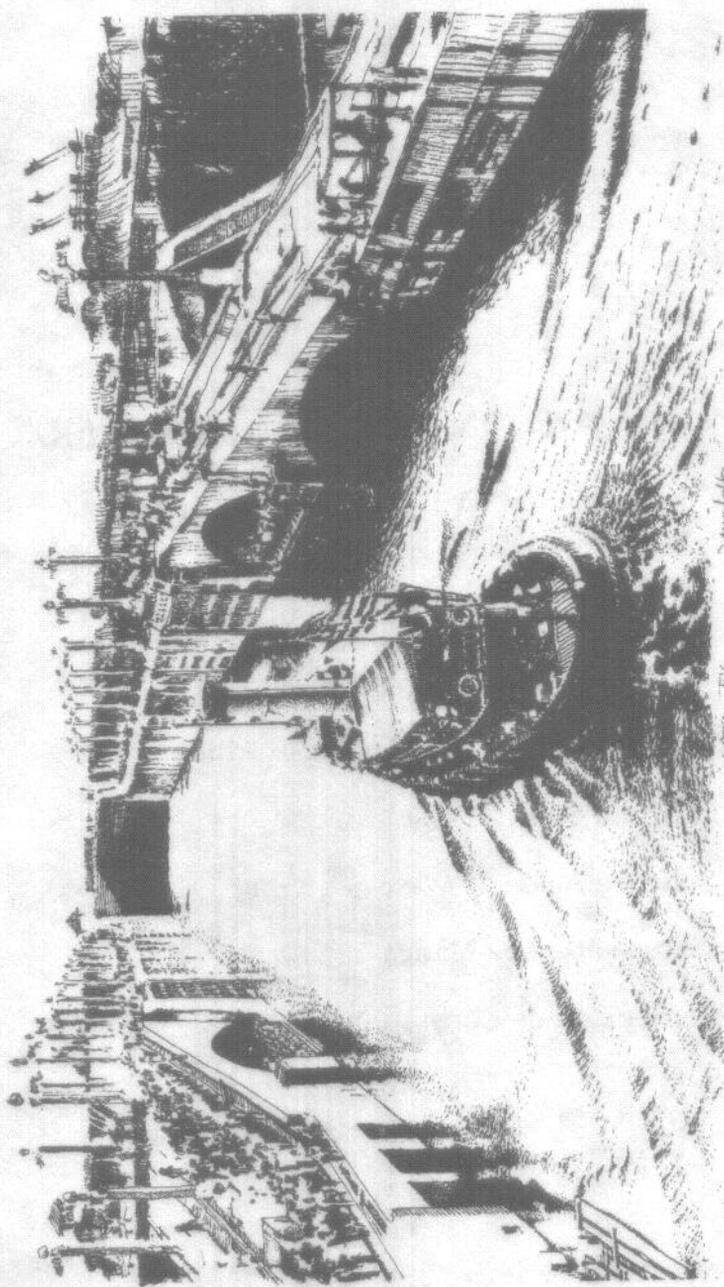
(L.S.) (Firmado)

*W. Hunter*

## SEGUNDA PARTE

# LA CONCESIÓN CANALERA Y SU REGULACIÓN

1. Proyecto de Tratado Martin-Sullivan
2. Tratado Cuenca-Samper-Sullivan
3. Tratado Arosemena - Sánchez-Hurlbut
4. Contrato Salgar- Wyse
5. Contrato Roldán - Wyse
6. Contrato Suárez-Mange
7. Convención de Constantinopla



Mundelstein

1894

# 1

## Proyecto de Tratado 1867, Martin - Sullivan <sup>1</sup>

### Bases Generales

#### Modificaciones

#### 1°

Se celebrará un Tratado de Compañía para la empresa entre los dos países. Colombia dará el territorio que se elija para la escavación del canal, puertos, diques, oficinas; o, en otros términos, los terrenos necesarios para el canal i todas las anexidades que su construcción i servicio exijan, i se comprometerá a no permitir que se abra otro canal por su territorio.

#### 2°

**M**odificada por el Señor Ministro Americano en el sentido de que el canal sea para toda clase de buques.

Los Estados Unidos de América o su gobierno en nombre de ellos contraerá la obligación de escabar el canal de manera que por él

---

<sup>1</sup>Adjunto a la misiva de Sullivan a Seward, 18 de diciembre de 1867. "Despatches of the Ministers of the United States in Colombia, 1820-1906", rollo 26. En Alessandria C., Thais E. y Sofia Kosmas, *La política de los Estados Unidos de América frente a la construcción de un Canal por Panamá (1826-1873)*, Universidad de Panamá, Panamá, 1983. Anexos p.3-14.(Se transcribe en forma idéntica al original).

Acceptada la modificación.

puedan pasar buques hasta de tres mil toneladas, i construir todos los diques, esclusas i; en jeneral, todas las obras necesarias para la franca navegación de él, así como los caminos de hierro, buques remolcadores i demas elementos precisos para su servicio. Todos los gastos que exijan las obras expresados hasta poner el canal i sus anexidades en perfecto estado i servicio, serán de cargo del Gobierno Americano.

### 3º

El valor de los terrenos de propiedad particular que sea necesario espropiar i la indemnización de los daños que pueda causar la apertura del canal, también serán de cargo de Gobierno Americano.

### 4º

Modificada por el Señor Ministro en el sentido de que la administración de la empresa i los nombramientos de empleados sean exclusivamente del Gobierno Americano. Acceptada para discutir por el Secretario siempre que se estipule que el Gobierno colombiano podrá nombrar una comisión permanente o ajentes que puedan asistir al Consejo o Junta principal administrativa de la empresa, inspeccionar las operaciones, misión el (...) de los buques.

La dirección de los trabajos para la apertura del canal será exclusivamente del Gobierno Americano. Los empleados necesarios para la administración de él después de terminado, seran nombrados por los dos gobiernos contratantes de común acuerdo o por una comisión o consejo administrador de la empresa, cuyos miembros sean nombrados, por mitad, por los dos gobiernos.

### 5º

La tarifa que se establezca para el cobro de los pasajes o transporte

(...) admitir para la discusión la idea de que la tarifa fuera fijada exclusivamente por el Gobierno Americano pero con sujeción a un maximum que se estipularía.

Modificada en el sentido de que el Gobierno Americano dicte los reglamentos. Aceptada la modificación siempre que se convenga en que dichos reglamentos no tengan fuerza sin la aceptación de ellos por el Gobierno Colombiano.

Se convino en estender la demarcación a seis millas a cada lado del canal.

por el canal, será acordado por los dos Gobiernos sobre la base de perfecta igualdad para todas las naciones de la tierra que estén en paz con los dos países contratantes.

#### 6º

Los reglamentos sobre administración de la empresa, luego que era concluído el canal, serán acordados por los dos Gobiernos sobre la base de igual participación en ella, i desde que se ponga la obra al servicio del comercio del mundo, los gastos de conservación de ella i de sus anexidades, se harán con los productos del canal como gastos ordinarios de la empresa. También tendrá este carácter i se hara con dichos productos el gasto de la indemnización que haya de darse, si hubiere lugar de ella, a la actual Compañía del Ferrocarril de Panamá.

#### 7º

El territorio necesario para escavación del canal i el comprendido en una legua de anchura en cada uno de sus lados i en toda la longitud de él, será declarado territorio federal colombiano i no rejrán en él sino leyes dictadas por el Gobierno jeneral de la Unión Colombiana.

#### 8º

Colombia conservará i ejercerá como actualmente, su soberanía i

dominio exclusivo en el canal i territorios adyacentes así como: en todo el resto del territorio colombiano actual i aumentado con las porciones territoriales que puedan venir a pertenecer lejitimamente por hechos posteriores. En consecuencia, la lejlislación que rija allí, como en todo el territorio nacional colombiano, sera de la exclusiva competencia de Colombia con escepción de los reglamentos de la policía para el canal i sus anexidades, que se dictaran por el Gobierno Colombiano consultando la opinión del Gobierno de los Estados Unidos de América.

**9º**

Colombia permitirá el tránsito libre de los buques de todas las naciones que estén en paz con los dos países, sin pagar derechos distintos de los que acuerden cobrar los dos Gobiernos contratantes.

**10º**

Colombia no podrá imponer derechos de importación ni exportación en los puertos de los extremos del canal ni en los intermedios que se establezcan.

**11º**

La marina de guerra que se establezca para la vigilancia i el servicio en el canal, se compondrá de marina de los dos países contribuyendo ámbos con

igualdad en cuanto a número de buques calidad de este.

### 12°

(...) espresando que Colombia consentirá en que puedan venir buques de guerra i tropas americanas, a dar seguridad a las exploraciones i trabajadores en la apertura del canal contra los indios salvajes.

Aceptada correspondiendo al Gobierno Colombiano fijar el número de soldados i aumentarlo con sus propias fuerzas si fuera necesario. Las tropas americanas deben observar las leyes de Colombia mientras estén en su territorio.

Entre las obras que debe construir el Gobierno Americano, como anexidades del canal, figurarán dos fortalezas a la entrada de cada extremo del canal con su artillería.

Dos de estas fortalezas serán guarnecidas por el Gobierno Colombiano i las otras dos por el Gobierno Americano con igual de soldados. Los gastos que ocasionen las guarniciones, así como la marina de guerra espresas se harán con los productos del canal.

### 13°

En caso de guerra interior o exterior el Gobierno de Colombia o el de los Estados Unidos, podrá retirar sus buques de guerra dejando durante la guerra a cargo de la nación que se conserve en paz la vigilancia del canal.

### 14°

El canal será considerado como canal interior colombiano i será neutral en toda contienda de los demás países del mundo. En consecuencia, será prohibido el paso por él de buques armados o con tropa o elementos de guerra, con excepción de la marina i ejércitos de las partes contratantes.

**15°**

La anterior estipulación hará parte de un Tratado de alianza defensiva i ofensiva entre las dos potencias.

**16°**

Hará parte de este convenio el artículo 35 del tratado vijente entre las partes. En lo relativo a la garantía allí consignada haciéndola estensiva a los territorios que Colombia pueda adquirir lejitima al (non...) del canal que se escave.

**17°**

La asociación para la empresa entre los dos países durará... años. Durante ellos los productos del canal se dividirán... Pasados los .... años, el canal i todas sus anexidades pertenecerán esclusivamente a los Estados de Colombia, pero la estipulación de la base 14a. i las demás del Convenio de alianza, durarán a perpetuidad o por el tiempo que se estipule.

**18°**

El Gobierno Americano, en atención a que Colombia deje de contratar con otro Gobierno o Compañía la escavación del canal, pagará al colombiano la suma de ... en el caso de que los trabajos de apertura del canal no hubieren empezado dentro de dos años i la de ... si no hubieren concluido

dentro de ... años. En el caso de desistencia de la obra por parte del Gobierno Americano, pagará la suma de ... i caducará este tratado.

**19º**

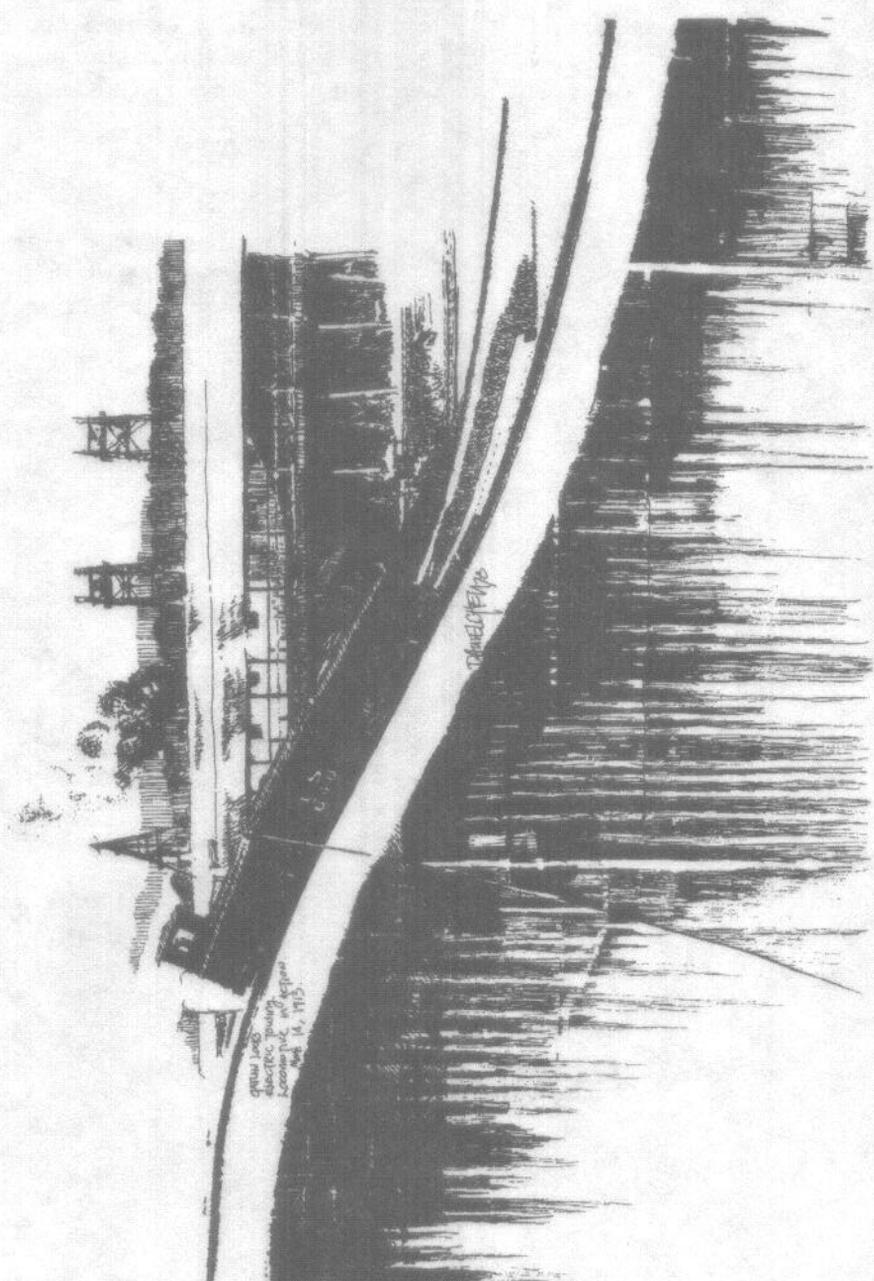
Todas las diverjencias entre los dos gobiernos con motivo de este convenio, se decidrán por árbitros.

Las bases anteriores son mui jenerales de estipulaciones que se celebrasen sobre ellas deberian redactarse mui estensa i minuciosamente.

Bogotá, 17 de diciembre de 1867.

El Secretario de lo Interior i Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Colombia.

*Carlos Martin.*



GRAND DAM  
ELECTRIC POWER  
LACONIA, N.H.  
APR. 14, 1915

GRAND DAM

## TRATADO CUENCA - SAMPER - SULLIVAN

TRATADO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA  
Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA,<sup>1</sup>

Para la escavación de un canal que una al Océano Atlántico  
con el Pácifico al través de Istmo de Panamá i Darién

**P**or cuanto la construcción de un canal entre los dos océanos Atlántico i Pacífico al través del Istmo continental situado en jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, es esencial a la prosperidad i bienestar de los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de América asi como a los intereses del comercio y civilización del mundo, los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de América han convenido en celebrar una Convención con el fin de facilitar i posteriormente asegurar ese grande objeto; i con tal mira han nombrado por sus Plenipotenciarios, a saber: el Presidente de los Estados Unidos de Colombia a Miguel Samper, Secretario de Hacienda i Fomento de la Unión Colombiana, i a Tomás Cuenca, i el Presidente de los Estados Unidos de América a Peter J. Sullivan, Ministro residente de los Estados Unidos de América en los Estados Unidos de Colombia; los cuales después de haber canjeado sus respectivos plenos poderes en debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

**Artículo 1.** Los Estados Unidos de Colombia convienen i consienten en que los Estados Unidos de América hagan, i los Estados Unidos de América convienen en hacer las exploraciones necesarias para tal canal; i

---

<sup>1</sup> De La Estrella de Panama, 20 de febrero de 1869. En Alessandria C., Thais E. y Sofia Kosmas, op. cit. anexos p. 15-30. (Se transcribe en forma idéntica al original).

si encuentran que la obra es realizable, trazarla entonces con todos sus accesorios i dependencias de compuertas, bahías, escalas, depósitos, esclusas &a., en tierra i en mar, en el territorio o dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, i adoptar un plan de construcción i hacer perfectos i detallados presupuestos de los gastos i costos de ella; i con ese fin los Estados Unidos de América podrán emplear los superintendentes civiles i militares, ingenieros, contadores i otros agentes i operarios i los buques de guerra i de transporte necesarios. *La fuerza militar, sin embargo, no excederá en ningún tiempo de quinientos hombres, entre oficiales i tropa, sin haberse obtenido ántes del espreso consentimiento de los Estados Unidos de Colombia; i todas las personas comprometidas en dicho servicio, sea civil, naval o militar, mientras estén comprometidas, prestarán legal sumisión i obediencia a las autoridades civiles de Colombia.* I cuando las exploraciones i trazados estén completos, el Presidente de los Estados Unidos de América lo certificará al de los Estados Unidos de Colombia con los mapas y descripciones necesarias, i tales exploraciones, trazados i descripciones serán depositados en los archivos de los Gobiernos. La ruta i proyectos así fijados, podrán después ser variados, si la ocasión lo requiere, por orden de los Estados Unidos de América, dándose el competente aviso de tales modificaciones a los Estados Unidos de Colombia; pero dicho canal no podrá ser construido en la ruta del ferrocarril de Panamá, a menos que se haya obtenido el consentimiento de la compañía.

**Artículo 2.** Los Estados Unidos de Colombia convienen en acceder, separar i destinar para la obra del canal todo el territorio, incluyendo mar i aguas tributarias, que sea designado para ese objeto en dicho proyecto i resulte necesario, i además de diez millas de tierras baldías despobladas e incultas a cada lado del canal en toda su extensión i todos los materiales para la construcción que se hallen dentro del territorio así concedido, debiendo hacerse una justa indemnización a los propietarios particulares; pero sin tener en cuenta el aumento de precio que pueda provenir de la obra del canal, i el Gobierno de Colombia ordenará las espropiaciones, las cuales se harán de acuerdo con sus leyes. Las diez millas de tierras concedidas de cada lado del canal, serán medidas i divididas en lotes iguales, cuyo frente sobre el canal o sus anexidades no ascenderá a de tres mil trecientas yardas. Dichos lotes se distribuirán con igualdad entre los dos gobiernos, de manera que a ninguno de ellos correspondan dos lotes contiguos, ni los dos primeros lotes de cualquiera de las estremidades del canal; i ambos gobiernos podrán disponer libremente de los lotes que les correspondan, pero con la condición de que estos tendrán la servidumbre de tránsito para el canal i para sus anexidades.

El Gobierno de los Estados Unidos de América escogerá el primer lote para empezar la distribución i devolverá al Gobierno de Colombia los lotes o las porciones de estos de que no haya dispuesto en favor de particulares a la espiración del término de este contrato, sin exigir suma alguna por mejoras ni por ningún otro motivo.

**Artículo 3.** Los Estados Unidos de Colombia se obligan a no abrir ni a permitir que se abra ningún otro canal interoceánico ni otro ferrocarril al través de su territorio desde el Océano Atlántico hasta el Pacífico, sin que se haya obtenido antes el espreso consentimiento del gobierno de los Estados Unidos de América.

**Artículo 4.** El desembolso, costo i gasto de la exploración, trazado, construcción i arreglo del dicho canal i sus puertos, escalas, depósitos i bahías, incluyendo las indemnizaciones pagadas por las propiedades particulares i la indemnización que corresponde a la Compañía del ferrocarril de Panamá, si llegare el caso, de acuerdo con el contrato celebrado por el gobierno de Colombia i aprobada por el Congreso en 15 de agosto de 1867, serán de cargo de los Estados Unidos de América, pero exclusivamente con referencia a los objetos de esta convención. Los objetos destinados en el artículo 2º por los Estados Unidos de Colombia para la obra del Canal, permanecerán a cargo de los Estados Unidos de América, pero exclusivamente para los objetos de esta convención.

**Artículo 5.** Los Estados Unidos de América construirán dicho Canal con sus dependencias, de manera que sea adaptable para el paso de toda clase de buques, i emplearán el número necesario de operarios, artífices i obreros con tal fin. Podrán también mantener la fuerza naval i militar necesaria, la cual no excederá en ningún tiempo de mil hombres, sin haber obtenido ántes el espreso consentimiento de los Estados Unidos de Colombia. Dicha fuerza será retirada por el Gobierno de los Estados Unidos de América después de que el canal esté en servicio, si así lo pidiere el gobierno de los Estados Unidos de Colombia.

Los Estados Unidos de América se comprometen a que los empleados, operarios, artífices i obreros, así como las fuerzas militares i navales destinadas a la obra del Canal, se conformarán siempre a las leyes i gobierno de los Estados Unidos de Colombia.

**Artículo 6.** Tan pronto como el canal con sus dependencias i pertenencias esté construido, la inspección, posesión, dirección i gobierno de él pertenecerán a los Estados Unidos de América i serán ejercidos por ellos, teniendo facultad el gobierno de los Estados Unidos de Colombia, después del canje de esta convención, de mantener una comisión permanente de agentes con derecho de inspeccionar las operaciones respectivas, medir el tonelaje de los buques, examinar la contabilidad e informar sobre ello al gobierno de los Estados Unidos de Colombia; pero no a intervenir en la vigilancia, gobierno, manejo, dirección i administración del canal.

**Artículo 7.** El Gobierno de los Estados Unidos de América establecerá la tarifa de pasajeros i transportes por dicho canal sobre una base de perfecta igualdad para todas las naciones en tiempo de paz como la guerra. Los productos del canal se aplicarán de preferencia al reembolso de los gastos de manejo, servicios i gobierno del canal i al del capital invertido en su exploración, trazado i construcción, incluyendo en el costo de construcción las indemnizaciones que haya de pagar por las propiedades de particulares i por la que pueda corresponder a la compañía del ferrocarril de Panamá, si llegare el caso, conforme al contrato celebrado por el gobierno de Colombia con dicha compañía. Doce años después de que el Canal sea puesto en servicio, el gobierno de Colombia tendrá derecho al diez por ciento de los productos netos de la empresa, i el veinticinco por ciento desde el momento en que el gobierno de los Estados Unidos de América se haya reembolsado del capital invertido en la obra hasta el acto de ponerla en servicio, aún cuando el reembolso se haya verificado dentro de los doce años. El pago de la cuota correspondiente a Colombia se hará en la ciudad de New York, por semestres y vencidos.

Para los efectos de este artículo se establece:

1. Que los gastos anuales de la empresa en ningún caso excederán del treinta por ciento de sus productos anuales sin el espreso consentimiento de las partes contratantes;
2. Que los productos netos de la empresa correspondiente al gobierno de los Estados Unidos de América, se aplicarán de preferencia desde el primer año de estar en servicio el canal al reembolso del capital;
3. Que para liquidar los productos netos de la empresa no se hará deducción alguna por interes del capital invertido en la obra, ni

por las cantidades que se destinen para fondos de reserva o de amortización.

**Artículo 8.** Los Estados Unidos de Colombia conservarán su soberanía política i jurisdicción sobre el canal i territorio adyacente; pero no solo permitirán sino que garantizarán a los E.E. Unidos de América, con forme a la Constitución i leyes vijéntes de Colombia, el goce pacifico, gobierno, direccion i manejo del canal, como antes se ha especificado.

**Artículo 9.** Los Estados Unidos de América tendrán derecho a usar del canal para tránsito de tropas, municiones i buques de guerra en tiempo de paz. La entrada del canal estará rigurosamente cerrada a las tropas, buques i municiones de guerra de naciones que estén en guerra con otra u otras.

**Artículo 10.** Colombia no pondrá peajes ni derecho de ninguna clase sobre los buques, pasajeros, dinero, mercancías i otros objetos que pasen por el canal de uno a otro océano; pero los efectos que se destinen para la venta o el consumo en el interior de la República, estarán sujetos a los derechos i contribuciones establecidos o que se establezcan.

**Artículo 11.** Si llegare a necesitarse una fuerza naval, o militar para la protección i defensa del canal, i el gobierno de los Estados Unidos de América conviniere en suministrarla, dicha fuerza obrará con tal objeto i por el tiempo necesario bajo las órdenes del común acuerdo de ámbos gobiernos i será costeadá con los productos del canal.

**Artículo 12.** Los derechos i privilegios aquí especificados durarán por el término de cien años, contados desde que el canal sea puesto al servicio público; i a la espiración de este término entrará el gobierno de Colombia en la posesión, propiedad i goce del canal i tierras accesorias, muelles, almacenes de depósitos i demás obras anexas a la empresa, construidas en los extremos o el trayecto del canal, sin que por ello tenga que pagar u otorgar indemnización de ningún jénero. Los Estados Unidos de América conservarán los beneficios que hayan percibido durante los cien años espresados.

**Artículo 13.** Los Estados Unidos de América podrán transferir por medio de una ley todos sus derechos, franquicias deberes, propiedades i obligaciones referentes a la exploración, trazado, construcción i conservación del espresado canal a cualquier ciudadano particular o asociación de ciudadanos de los Estados Unidos de América, i en tal caso, dicho ciudadano o asociación gozará de todos los derechos, propiedades i privilegios, i estarán sujetos a todas las obligaciones i compromisos contraídos en este tratado por los Estados Unidos de América.

Las diferencias que llegaren a suscitarse entre dichos ciudadanos o asociación i los Estados Unidos de Colombia sobre la intelijencia o el cumplimiento de las cláusulas de este tratado, se decidirán por un tribunal compuesto así: cada una de las dos partes nombrará un juez comisionado, i estos jueces nombrarán un árbitro para que decida los casos en que ellos no estén de acuerdo.

El tribunal se instalará en Bogotá i contra su decisión no quedará recurso a ninguna de las dos partes. Si requerida una de las dos partes para el nombramiento del juez comisionado que le corresponde, no lo verificare dentro de los treinta días siguientes, o si nombrare a persona que no pueda o no quiera aceptar el nombramiento, este corresponderá al gobierno de los Estados Unidos de América. Los gastos que cause el tribunal serán tomados de los productos brutos del canal si éste se hallare en servicio, i si aún no lo estuviere, dichos gastos los harán por mitad ámbas partes con derecho a reembolsarse con los primeros productos del canal. Si los jueces comisionados no convinieran en el nombramiento del árbitro, los dos gobiernos contratantes someterán la decisión de las cuestiones al arbitraje de otro gobierno amigo en la forma estipulada en el artículo 17.

Las obligaciones políticas contraídas en este convenio por los Estados Unidos de América i por los Estados Unidos de Colombia son permanentes e irrevocables.

**Artículo 14.** Tal ciudadano o asociación conservará sus propiedades, derechos, inmunidades i privilegios en el dicho canal i sus inmediaciones sujetos así mismo a las reservas aquí contenidas en favor de los Estados Unidos de Colombia.

**Artículo 15.** En el caso de que el gobierno de los Estados Unidos de América haga el traspaso de que trata el artículo 13º, el privilegio caducará

i el gobierno de Colombia entrará en la posesión i goce gratuito del canal i de sus anexidades en los casos siguientes:

1. Si el ciudadano o la asociación o ciudadanos a cuyo favor se hiciere el traspaso, enajenare o arrendare la empresa en favor de algún gobierno extranjero.
2. Si dicho ciudadano o asociación de ciudadano cooperare a algún acto de rebelión contra el gobierno de los Estados Unidos de Colombia que tenga por objeto sustraer de su dominio el territorio en que esté el canal.
3. Si después de construido i puesto en servicio el canal, se suspendiere el tránsito por él por mas de tres años, salvos los casos fortuitos o de fuerza mayor, independientes de la voluntad de dicho ciudadano o asociación de ciudadanos. Es bien entendido, que los casos enumerados de caducidad se comprenden entre los que deberán ser decididos por el Tribunal establecido según el artículo 13º. Dicho Tribunal juzgará i decidirá de los hechos i del derecho.

**Artículo 16.** Este Tratado caducará i terminará si los Estados Unidos de América no ejecutaren o hicieren ejecutar las exploraciones i trazados del Canal de que aquí se trata, en el término de tres años después de la ratificación canje de esta convención, o si no principiaren o hicieren principiar la construcción del Canal en el término de cinco años después de dicha ratificación, o si no lo hicieran concluir dentro de los quince años de tal ratificación.

**Artículo 17.** Si desgraciadamente ocurriere alguna diferencia entre los Estados Unidos de América i los Estados Unidos de Colombia, con motivo de esta convención, dicha diferencia será sometida al arbitramiento de algún gobierno imparcial i su decisión será cumplida i respetada en todo caso.

**Artículo 18.** Los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de América convienen mutuamente en secundar sus esfuerzos para solicitar la amistad i garantía de las demás naciones en favor de las estipulaciones de neutralidad mencionadas en los artículos 7º i 9º, así como la soberanía de los Estados Unidos de Colombia sobre el territorio del Istmo de Panamá i del Darién.

**Artículo 19.** El presente tratado será aprobado i ratificado por el Presidente de los Estados Unidos de Colombia con acuerdo i consentimiento del Congreso de la misma; i por el Presidente de los Estados Unidos de América con acuerdo i consentimiento del Senado de los mismos; i las ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Bogotá dentro de veinte meses contados desde el día de la firma de esta convención.

En fé de lo cual nosotros los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de Colombia i el de los Estados Unidos de América, hemos firmado i sellado las presentes en la ciudad de Bogotá el día catorce de enero de mil ochocientos sesenta i nueve.

(L.S.) *MIGUEL SAMPER - TOMAS CUENCA*, Plenipotenciarios de los Estados Unidos de Colombia.

(L.S.) *Peter J. Sullivan*, Ministro Residente i Plenipotenciario de los Estados Unidos de América.

PODER EJECUTIVO DE LA UNION. Bogotá, enero 16 de 1869.

Apruébase el anterior tratado. Pasóse al Congreso para que ejerza respecto de él la 12ª de las atribuciones que le confiere el Art. 49 de la Constitución Nacional.

(L.S.) *SANTOS GUTIERREZ*

El Secretario de lo Interior i Relaciones Exteriores.

*S. Pérez.*

## TRATADO AROSEMENA - SÁNCHEZ - HURLBUT

El tratado para la construcción i arreglo de un canal interoceánico  
a través del istmo de Panamá o el del Darién <sup>1</sup>

**P**or cuanto la construcción de un canal entre los océanos Atlántico i Pacífico, través del Istmo que une las dos Américas i que se halla ubicado dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, es esencial para la prosperidad i bienestar, así de los Estados Unidos de Colombia como de los Estados Unidos de América i también para los intereses comerciales i civilización del mundo, los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de América han convenido en celebrar un tratado con el fin de facilitar i asegurar los grandes objetos antes expresados; i al efecto han nombrado sus respectivos Plenipotenciarios, a saber: el Presidente de los Estados Unidos de Colombia a los señores Justo Arosemena i Jacobo Sánchez, i el Presidente de los Estados Unidos de América al señor Stephens A. Hurlbut, Ministro Residente de los Estados Unidos de América en los Estados Unidos de Colombia, los cuales después de haber canjeado sus respectivos plenos poderes, que hallaron en debido forma, han convenido en los Artículos siguientes:

**Artículo I**

Los Estados Unidos de Colombia consienten y convienen en que los Estados Unidos hagan o manden hacer las exploraciones necesarias para determinar la practicabilidad de dicho canal; i los Estados Unidos de América convienen en hacer dichas exploraciones, i, si la obra resultare practicable, levantar los respectivos planos con todas sus dependencias, accesorios i demás construcciones de cualquiera clase que sean, necesarias, para su mejor servicio, ora sean en tierra o en agua, dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia; adoptarán un plan de

---

<sup>1</sup> En Alessandria C., Thais E. y Sofia Kosmas, op.cit. p. 31, anexos. (Se transcribe en forma idéntica al original).

construcción i harán al efecto los presupuestos completos i detallados; i para ello emplearán dentro de los límites territoriales de los Estados Unidos de Colombia todos i cualquiera oficiales civiles o militares, agentes, empleados i trabajadores, así como los buques de guerra i transportes, que para ese objetivo necesiten. Las fuerzas terrestres, sin embargo, no excederán de quinientos hombres, fuera de oficiales, sin que primero se haya obtenido el espreso consentimiento de los Estados Unidos de Colombia. I todas las personas empleadas en aquellos trabajos, ya sean militares o civiles, observarán mientras se hallen dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, las leyes de este país.

### **Artículo II**

Tan luego como se hayan completado los reconocimientos detallados, i se haya establecido la línea del canal, el Presidente de los Estados Unidos de América lo hará saber al de los Estados Unidos de Colombia, i le remitirá por duplicado los mapas, planos y descripciones anexas, que se depositarán en los archivos de ambos Gobiernos. La ruta que se escoja i los planos que se propongan podrán ser variados después, si fuere necesario, por los Estados Unidos de América - con tal que estos den desde luego noticia completa de dicha variación al Gobierno de Colombia. Queda, sin embargo, espresamente estipulado que no se construirá el canal en la ruta del ferrocarril de Panamá sin que se haya obtenido antes el consentimiento de la compañía a quien dicho ferrocarril pertenece.

### **Artículo III**

Por lo establecido en los dos artículos que preceden no se entiende que los Estados Unidos de Colombia impedirá otras exploraciones en su territorio, comprendidas con igual fin de averiguar la practicabilidad de un canal interoceánico; pero si se abstendrán de hacer concesión alguna para la escavación de tal canal, si no es a los Estados Unidos de América mientras no hayan éstos manifestado que consideran impracticable la obra, o haya transcurrido el plazo de tres años señalado en el Artículo XXIV, sin que el Gobierno de dichos Estados manifieste su determinación de emprenderla o no.

### **Artículo IV**

Los Estados Unidos de Colombia convienen en conceder, separar i destinar para la obra del canal i sus dependencias o anexidades, todo el territorio, incluyendo mar i aguas tributarias, que sea designado para ese objeto por la empresa i resulte necesario, pudiendo al efecto los Estados Unidos de América tomar, mediante plena indemnización, i siguiéndose los

trámites legales, aquellos terrenos de particulares que fuere necesario espropiar, pero para fijar el precio de la indemnización no se tendrá en cuenta el mayor valor que pueda provenir a los terrenos espropiados, de la apertura del canal.

### **Artículo V**

También conceden los Estados Unidos de Colombia, para fomento de la obra proyectada i a favor de la empresa, doscientas mil hectáreas (o sean 494.220 acres) de tierras baldías de la nación que se hallen despobladas o incultas, i que los Estados Unidos de América podrán designar donde a bien tengan i hubiere tales tierras, dentro de los límites del Estado por cuyo territorio se abra el canal.

Las tierras baldías nacionales que se escojan en una u otra orilla del canal, serán medidas i divididas en lotes iguales, cuyo frente sobre el canal o sus anexidades no exceda de tres kilómetros (o sean 3,280,899 yardas) i entre uno i otro se dejarán lotes de la misma extensión, que se reserva el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia. Dichos lotes se distribuirán con igualdad entre las dos partes contratantes, de manera que a ninguna de ellas correspondan dos lotes contiguos, ni los dos primeros lotes de cualquiera de las estremidades del canal. Ambos Gobiernos podrán disponer libremente de los lotes que les correspondan; pero con la condición de que éstos tendrán la servidumbre de tránsito por el canal i sus anexidades. El Gobierno de los Estados Unidos de América tendrá derecho a escoger el primer lote para empezar la distribución.

Todas las tierras que no se hubieren vendido a individuos particulares o retenidos como necesarias para el canal veinte años después de terminada la obra volverán al dominio i propiedad absoluta del Gobierno de Colombia sin que se le exija suma alguna por mejoras o por cualquier otro motivo.

Las tierras baldías comprendidas en la zona en que se abra o pueda abrirse el canal, quedan concedidas de preferencia a los objetos de este tratado; i el Gobierno de Colombia se abstendrá de hacer adjudicaciones de tierras baldías en los lugares por donde pase o pueda pasar el canal hasta que se haga la distribución preventiva en este artículo.

### **Artículo VI**

Mientras subsistía el presente tratado, los Estados Unidos de Colombia se obligan a no abrir ni a permitir que se abra ningún otro canal interoceánico ni ferrocarril, al través de su territorio, desde el Océano

Atlántico hasta el Pacífico, sin haber obtenido antes el espreso consentimiento de los Estados Unidos de América.

### **Artículo VII**

Todos los gastos que hayan de hacerse en la exploración, trazado, apertura i conservación del proyectado canal i de sus puertas, esclusas, obras, bahías, depósitos, muelles, diques, i en general de todas las anexidades i pertenencias que para su uso se requieran, incluyendo las indemnizaciones que hayan de pagarse por las propiedades particulares i las que hubiere de hacerse a la compañía del ferrocarril de Panamá si llegare el caso, conforme al contrato celebrado con dicha compañía por el Gobierno de Colombia i aprobado por el Congreso el 15 de agosto de 1867, serán de cargo de los Estados Unidos de América i satisfechos por ellos. Las concesiones que se espresan en los artículos IV i V quedarán a favor de los Estados Unidos de América pero exclusivamente para los objetos de este tratado.

### **Artículo VIII**

Los Estados Unidos de América construirán o harán construir el proyectado canal, si fuere practicable, junto con sus dependencias, de manera que se adapte al paso de toda clase de buques que no excedan de cinco mil toneladas, i emplearán el número de superintendentes, ingenieros, mecánicos, operarios i demás empleados que para tal efecto se requieran. Podrán también mantener la fuerza naval i militar que juzguen necesaria para proteger los trabajos del canal, pero la fuerza militar en ningún caso excederá de mil hombres, sin que primero se haya obtenido el espreso consentimiento, de los Estados Unidos de Colombia. Dicha fuerza será retirada por los Estados Unidos de América tan luego como el canal esté en servicio, si así lo exijere el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia. Los Estados Unidos de América prometen que los superintendentes, ingenieros, mecánicos, artífices, operarios i demás empleados así como la fuerza naval i militar destinada a proteger los trabajos, observarán las leyes que rijan en los Estados Unidos de Colombia.

Si los Estados Unidos de América prefieren y solicitaren que alguna parte de la fuerza de tierra empleada para proteger los trabajos del canal sea suministrada por los Estados Unidos de Colombia, se hará así: pero el costo de dicha fuerza será de cargo de la empresa, tomando por base el gasto que en tropas de igual clase hiciese de ordinario el Gobierno de Colombia según sus leyes.

### **Artículo IX**

Los Estados Unidos de América podrán construir i mantener arsenales i diques para el reparo y abastecimiento de sus buques, en los puestos que quedan a uno i otro extremo del canal i podrán mantener dentro de los limites de dichos arsenales y diques un resguardo que no pasará de doscientos hombres sin el permiso del Gobierno de Colombia para proteger los objetos que allí se encuentran.

### **Artículo X**

Tan pronto como el canal con sus dependencias y anexidades esté construido la inspección, posesión, dirección i manejo de él pertenecerán a los Estados Unidos de América y serán ejercidos por ellos sin ninguna intervención estraña, pero sin jurisdicción ni mando alguno sobre el territorio o sus pobladores. Los Estados Unidos de Colombia conservarán su soberanía política i jurisdicción sobre el canal i territorio adyacente pero o solo permitirán, sino que garantizan a los Estados Unidos de América, conforme a la constitución i leyes vijentes en Colombia el gozo pacífico i tranquilo, i la administración, dirección i manejo del canal como queda dicho. Pero esa garantía no difiere bajo ningún respecto de la que en general conceden las leyes colombianas a todas las personas i a todos los intereses comprendidos en el territorio de Colombia, i si para obtener mayor seguridad necesitare i pidiere la empresa alguna fuerza pública extraordinaria, la proporcionará el Gobierno de Colombia a costa de la misma empresa.

### **Artículo XI**

Por su parte el Gobierno de los Estados Unidos de América garantiza al Gobierno de Colombia que el canal, con sus dependencias i anexidades será inmune i estará esento de toda hostilidad por parte de otra nación o potencia extranjera; i al efecto los Estados Unidos de América se hacen aliados de los Estados Unidos de Colombia para ayudarlos a rechazar cualquier ataque o invasión a las obras i propiedades que arriba se garantizan; bien entendido que los gastos que esta defensa ocasionare a los Estados Unidos de América serán a cargo suyo esclusivamente, i que los Estados Unidos de Colombia defenderán, hasta donde les fuere posible, el dicho canal i sus dependencias como parte de su territorio.

Ambas partes contratantes se reservan el derecho de pasar por el canal sus buques de guerra i tropas i municiones de guerra en todo tiempo libre de todo gravamen impuesto o derecho; pero dicho canal estará cerrado a

la bandera de las naciones que se hallen en guerra con una u otra de las partes contratantes.

Tampoco podrán pasar armadas por el canal otras tropas que no sean las de los Estados Unidos de Colombia, al servicio de su Gobierno constitucional, i las de los buques de guerra de naciones que se hallen en paz con ambas partes contratantes.

Con las excepciones que aquí se espresan el uso del canal será libre para todas las naciones i para toda clase de objetos sin distinción.

### **Artículo XII**

Los Estados Unidos de América podrán establecer, i de cuando en cuando cambiar i alterar una tarifa de derechos para los buques mercantes cargados o descargados i para los buques de guerra de otras naciones que no sean los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de América, que pasen por el canal, según su tonelaje, i sobre la base de la más perfecta igualdad en todo tiempo, i para todas las naciones, sin otra restricción que la que se contiene en el artículo precedente. El tonelaje de dichos buques se determinará conforme a las reglas establecidas por las leyes de los Estados Unidos de América para las medidas de toneladas.

Los Estados Unidos de Colombia participarán en ese derecho e impuesto de tonelaje, recibiendo una fracción de peso para cada tonelada que midan las embarcaciones que pasan por el canal, exceptuando los buques empleados en servicio del mismo canal, i los buques de guerra de los Estados Unidos de Colombia y de los Estados Unidos de América, en la forma que en seguida se espresa: diez centavos por cada tonelada durante los diez primeros años después de abierto el tráfico el canal: i cinco centavos adicionales por cada cinco años que transcurran, hasta completar el máximo de cuarenta centavos por toneladas con tal, sin embargo, de que en ningún tiempo exceda la dicha cuota perteneciente a los Estados Unidos de Colombia, del diez por ciento del derecho o impuesto de tonelaje con que en provecho del canal se hallan gravadas las embarcaciones que pasan por él.

También podrán los Estados Unidos de América establecer, i de cuando en cuando cambiar i alterar un derecho sobre los pasajeros que transitan por dicho canal; i los Estados Unidos de Colombia recibirán como participación en este derecho la suma de dos pesos por cada pasajero de cámara y de un peso por cada pasajero de cubierta que sea transportado por dicho canal.

Las cantidades específicas que arriba quedan señaladas como cuota proporcional de los Estados Unidos de Colombia serán pagados al tiempo i en la forma que determine con la debida anticipación el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia; reservándose este Gobierno el derecho de establecer i mantener los empleados correspondientes, con autoridad bastante en la línea del canal para que perciban de la empresa los impuestos específicos que arriba quedan señalados; pero sin que intervengan en el manejo del canal.

### **Artículo XIII**

Los Estados Unidos de América también podrán establecer, i de cuando en cuando cambiar y alterar, una tarifa de derechos sobre los cargamentos de los buques que pasan o hayan de pasar por el canal; así como por el uso de los diques, muelles, depósitos, puertos i demás obras anexas a él, debiendo calcularse dicha tarifa sobre los cargamentos "advalorem", es decir sobre el valor de los efectos i mercancías en e puerto de embarque, i a un mismo precio o en una misma proporción para toda clase de mercancías i para todas las naciones. Y si no pudiere averiguarse claramente el valor en el puerto de embarque, o no hubiere puerto de embarque, se hará sobre el valor que tuvieren los objetos a la entrada del canal. Podrán establecerse, sin embargo, derechos especiales sobre el oro, la plata, la platina i las piedras preciosas, pero sin hacer distinción alguna en favor de una nación o en contra de otra. Las balijas i la correspondencia de todos los países pasarán por el canal libres de todo costo.

Del producto total de las cantidades que se reciban procedentes de los impuestos i derechos de transporte por el canal (fuera de los derechos de tonelaje i de pasajes que quedan estipulados en el artículo anterior) recibirán los Estados Unidos de Colombia una cuota i participación de un cinco por ciento, durante los primeros veinte años, i de tres por ciento durante los años siguientes hasta la conclusión del privilegio, que les será pagada en los términos en que lo disponga el Gobierno de Colombia con la debida anticipación.

Los Estados Unidos de América, o su cesionario conforme a este tratado, tendrán pleno poder i autoridad para determinar el tiempo, el lugar i el modo en que debe hacerse el pago de los varios impuestos i derechos establecidos en provecho del canal, i para hacer efectivo el cobro i pago de ellos de la manera que a bien tengan.

Los libros i demás comprobantes de lo que se recaude en el precitado canal, estaria en todo tiempo a la disposición de los respectivos empleados

del Gobierno de Colombia, quienes recibirán plenos i completos informes de lo que en él se recaude según las reglas que con anticipación establezca dicho Gobierno. Todos los pagos que conforme a este tratado habrá de hacer la empresa a los Estados Unidos de Colombia, se efectuarán en la oficina principal de la línea del canal, sin deducción de ninguna clase, esceptuándose las espresadas en el artículo XVII.

#### **Artículo XIV**

Si el proyectado canal se construyere al oriente de la línea que determina el Art. 2º de la concesión hecha a la compañía del ferrocarril de Panamá, fecha el 5 de julio de 1867 i aprobada por el Congreso de Colombia el 15 de agosto de 1867, i por razón de la apertura del canal, i sin ninguna otra causa, los negocios i productos de la dicha compañía del ferrocarril de Panamá disminuyeren de tal manera que esta se hallare en incapacidad de pagar a los Estados Unidos de Colombia la suma de doscientos cincuenta mil pesos, que ahora les paga, después de cubrir sus gastos i reparos necesarios, así como el dividendo del cinco por ciento sobre diez millones de pesos, en que se calcula el costo del ferrocarril, entonces la empresa del canal abonará la diferencia entre la dicha suma de doscientos cincuenta mil pesos i la cantidad que efectivamente reciba el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia de la dicha compañía de ferrocarril, o podría si quisiera, pagar el monto total i sustituirse en lugar de los Estados Unidos de Colombia para cobrarlo de la dicha compañía del ferrocarril. Queda sinembargo, bien entendido que la dicha empresa del canal no habrá de asumir una u otra de las obligaciones arriba mencionada, a menos que el Tribunal de árbitros establecidos por el artículo XXII haya decidido, que en realidad han llegado los casos de que dependen las obligaciones que en este artículo se contraen.

#### **Artículo XV**

En caso de que se construya el canal al occidente de la línea espresada en el artículo anterior, los Estados Unidos de Colombia conceden a los Estados Unidos de América derecho i poder para convenir o no en la suma que exija como indemnización la dicha compañía del ferrocarril de Panamá, lo mismo que para nombrar el árbitro por parte de Colombia según lo previsto en el antes citado artículo 2, del contrato con dicha compañía; i declaran que aceptan desde ahora lo que hagan los Estados Unidos de América, tanto en convenir o no en la suma que exija la espresada compañía, como respecto del nombramiento del árbitro, llegado el caso.

Lo estipulado en este tratado no exime de modo alguno a la espresada compañía del ferrocarril de Panamá de las obligaciones que se impuso por el dicho contrato a favor de los Estados Unidos de Colombia.

### **Artículo XVI**

Para la mejor inteligencia de los artículos de este tratado que enuncian sumas de dinero o se refieren a la conclusión del canal se declara:

- 1º Que la moneda en que deberán estimarse dichas sumas será la de los Estados Unidos de Colombia, o su equivalente, cuya unidad es el peso, igual a la moneda francesa de cinco francos;
- 2º Que se considerará como concluido i acabado el canal desde el momento en que pase de un Océano a otro el primer buque al cual se cobren derechos, aun cuando no esté completa o perfeccionada alguna parte de la obra o sus anexidades.

### **Artículo XVII**

Siendo la intención del Gobierno de Colombia ceder, como cede, una cuota parte de lo que le corresponde recibir en dinero según los artículos anteriores, a beneficio del Estado o Estados por cuyo territorio pase al canal interoceánico, el Gobierno de dicho Estado o Estados podrá percibir directamente de los administradores de la empresa del canal esa porción que, como queda dicho, se les cede. La cuota consistirá en todo caso en la décima parte de lo que perciba Colombia, i en otra décima, o sea una quinta parte del total, si el Estado o Estados cediesen a la Unión, para que los administre conforme al artículo 78 de la Constitución colombiana, al territorio comprendido dentro del canal i una zona de quince kilómetros de fondo a cada lado por toda su extensión.

En la misma proporción se dará al Estado de Panamá la parte correspondiente, en la indemnización que toca a Colombia, en el caso de abrirse el canal dentro de la zona privilegiada para la compañía del ferrocarril de Panamá.

### **Artículo XVIII**

Los Estados Unidos de Colombia no impondrán derechos o contribuciones nacionales, ni permitirán que se impongan derechos o contribuciones por los Estados, municipales u otra autoridad cualquiera, sobre los buques, pasajeros, mercancías, dinero i demás objetos que pasen por el canal de un a otro océano, fuera de los que anteriormente quedan

estipulados en este tratado, pero los objetos que se destinen para la introducción i consumo en el territorio de la Unión colombiana, estarán sujetos a los derechos i contribuciones establecidos o que se establezcan por sus leyes.

### **Artículo XIX**

Las máquinas y demás objetos, de cualquier clase que sean que se necesiten para la construcción i conservación del canal i sus dependencias no pagarán ninguna clase de derechos o impuestos de introducción, i el dicho canal, con todos sus accesorios, dependencias anexidades estará libre de todo gravamen impuesto o contribución nacional, del Estado o municipal, durante el término de la concesión hecha por el presente tratado.

Ni por las leyes, o decretos de la Nación, ni por los del Estado o las autoridades municipales, se impondrá derecho, contribución u otro gravamen sobre las personas empleadas en dicho canal, ni sobre sus propiedades particulares, que difiera en proporción, manera o cantidad de los derechos, contribuciones u otros gravámenes impuestos sobre las demás personas o propiedades dentro de las respectivas jurisdicciones.

### **Artículo XX**

Los derechos i privilegios que aquí se especifican a continuación por el espacio i término de cien años, contados desde la fecha en que el canal quede abierto al comercio, conforme al artículo 16, i a la expiración de este término el dicho canal con todos sus accesorios, dependencias, anexidades vendrá a ser de la absoluta propiedad i dominio de los Estados Unidos de Colombia, sin que para ello tengan que pagar indemnización de ningún jénero. El canal se mantendrá en el mejor orden i condición hasta que se entregue como queda dicho, i los Estados Unidos de América retendrán cualesquiera provechos o productos que hayan recibido durante el mismo término.

### **Artículo XXI**

Los Estados Unidos de América podrán transferir por medio de una lei todos sus derechos, privilegios, franquicias, deberes, propiedades i obligaciones, referentes a la exploración, trazado, construcción i cooperación del espresado canal a cualquiera asociación legalmente establecida, i en tal caso dicha persona o asociación gozará de todos los derechos, propiedades franquicias i privilegios civiles concedidos en este tratado a los Estados Unidos de América, i estará sujeto a todos los

deberes i obligaciones que los Estados Unidos de América se comprometen a llenar i ejecutar, por el presente tratado, pero este traspaso no será bastante a efectuar la completa sustitución de dicha persona o asociados en el lugar i reemplazo de los Estados Unidos de América. Este Gobierno se obliga como garante en favor del de los Estados Unidos de Colombia a hacer efectivo el cumplimiento de las estipulaciones que adquiera sus derechos en virtud de dicho traspaso, en cuanto tales estipulaciones sean aplicables a dicha persona o asociación.

La persona o asociación a quien se haga el mencionado traspaso, tendrá i gozará de las propiedades, derechos, inmunidades i privilegios que arriba se espresan, en el dicho canal i sus anexidades, sujetos sin embargo a las reservas que quedan especificadas en favor de los Estados Unidos de Colombia, por el término de que se ha hecho mención. Las obligaciones políticas contraídas por los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de América en los artículos IX y XXV de este tratado, serán permanentes e irrevocables.

### **Artículo XXII**

Si entre la dicha personas o asociación i los Estados Unidos de Colombia se suscitaren diferencias de opinión sobre el verdadero sentido o la debida ejecución i cumplimiento de alguna de las cláusulas de este tratado, dichas diferencias serán decididas por un tribunal compuesto de la manera siguiente: Cada una de las partes nombrará un árbitro, i los árbitros nombrarán un tercero en discordia, que decida en los casos en que ellos no están de acuerdo. El Tribunal se instalará en la ciudad de Bogotá, i contra su decisión no quedará recurso alguno a ninguna de las dos partes.

Si requerida una de las dos partes por la otra para que haga el nombramiento de árbitros, no lo verificase dentro de treinta días, o si la persona nombrada para árbitro no pudiera o no quisiera aceptar el nombramiento, entonces se hará éste por el Gobierno de los Estados Unidos de América. Los gastos del espresado Tribunal los pagarán ambas partes por mitad.

Si los dos árbitros nombrados no se convinieran en un tercero que esté dispuesto a aceptar, las dos partes contratantes someterán la decisión de las cuestiones que se susciten al Arbitramiento de algún Gobierno amigo, en la forma estipulada en la cláusula siguiente:

Si por desgracia se suscitaren diferencias entre los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de América respecto a verdadero sentido o

inteligencia de las estipulaciones de este tratado, dichas diferencias se someterán al arbitramiento de alguna potencia amiga e imparcial cuya decisión será definitiva i deberá cumplirse.

### **Artículo XXIII**

En caso de que los Estados Unidos de América hiciera el traspaso de que trata el artículo XXI, los privilegios que en el presente tratado se conceden, cesarán i caducarán, i el Gobierno de Colombia entrará en la posesión o goce gratuito del canal i sus anexidades, concurriendo alguna de las circunstancias siguientes:

- 1º Si la persona o asociación en favor de la cual se hubiera hecho el traspaso, enajenarse o arrendarse la empresa en favor de algún Gobierno extranjero.
- 2º Si la dicha persona o asociación coopere a algún acto de rebelión contra el gobierno de los Estados Unidos de Colombia, que tenga por objeto sustraer de su autoridad i dominio el territorio en que se halle situado el canal;
- 3º Si después de construido, i puesto en servicio el canal, sus suspendiera en él el tránsito de buques por más de tres años continuados, salvo los casos fortuitos o de fuerza superior, independientes de la voluntad de dicha persona o asociación.

Queda bien entendido que los enumerados, de caducidad de la concesión, pertenecen a los que se hallan dentro de la jurisdicción del Tribunal establecido conforme a la primera parte del artículo XXII. Dicho tribunal juzgará de los hechos i del derecho en todo caso.

### **Artículo XXIV**

Además de los casos espresados en el artículo precedente, este tratado terminará, i los derechos en él concedidos caducarán.

- 1º Si los Estados Unidos de América no ejecutaren o hicieren ejecutar las exploraciones i trazados a que se hace referencia en el artículo 1º del mismo tratado, en el término de tres años, contados desde la fecha del canje de sus ratificaciones;
- 2º Si no se comenzare la obra de la excavación del canal dentro del término de cinco años, contados desde la fecha del referido canje, con tal de que resulte que la obra es practicable; i

3º Si no se concluyere la obra dentro de sus quince años, contados desde la fecha en que se comience.

Los períodos arriba mencionados se considerarán como interrumpidos i prorrogados si interviniere algún caso de fuerza mayor o fortuito que impida llenar las obligaciones respectivas contra la voluntad de los que está encargados de la empresa.

I en atención a que los Estados Unidos de Colombia quedarían privados de hacer otras concesiones análogas, i sufrirían el consiguiente perjuicio de que la obra del canal no se emprendiese i ejecutase dentro de los términos expresados, los Estados Unidos de América indemnizarán este perjuicio con la suma de trecientos mil pesos, moneda colombiana, si la presente convención caducara, por cualquiera de los causales expresados en este artículo.

#### **Artículo XXV**

Los Estados Unidos de Colombia i los Estados Unidos de América se comprometen mutuamente a hacer todos los esfuerzos posibles para obtener la garantía de las demás naciones en favor de las estipulaciones sobre inmunidad i neutralidad que se mencionan en el artículo XI; así como en favor de la soberanía de los Estados Unidos de Colombia sobre el territorio de los Istmos de Panamá y Darién. I los Estados Unidos de América por su parte, admiten i renuevan las estipulaciones relativas a la mencionada garantía de soberanía, que se contienen en el artículo XXXV del tratado de 10 de junio de 1848 entre las dos naciones. Las naciones que por tratados con las partes contratantes se comprometen a conceder la garantía de neutralidad del canal i de la soberanía del territorio, tal como se ha expresado antes i concedido por los Estados Unidos de América, serán eximidos del derecho de tonelaje i cualquiera otros sobre sus buques de guerra que pasen por el canal, ya sea en el todo o en la parte que se espese en el tratado respectivo.

#### **Artículo XXVI**

El presente tratado se aprobará i ratificará por el Presidente de los Estados Unidos de Colombia, con anuencia i consentimiento del Congreso Colombiano, i por el Presidente de los Estados Unidos de América, con acuerdo y consentimiento del Senado de los mismos; i las ratificaciones, serán canjeadas en la ciudad de Bogotá dentro de veinte meses contados desde el día de la fecha.

En fe de lo cual, nosotros los arriba espresados Plenipotenciarios, hemos puesto aquí nuestra firma y sello, hoy día veintiseis de enero de mil ochocientos setenta.

(L.S.) *Justo Arosemena*

(L.S.) *Jacobo Sánchez*

(L.S.) *Stephens A. Hurlbut*

Poder Ejecutivo de la Unión-Bogotá veintisiete de enero de mil ochocientos setenta.

Apruébese el presente tratado. Dése cuenta de él al Congreso, en sus próximas sesiones, para los efectos del inciso 12 del artículo 49 de la Constitución.

(L.S.) *Santos Gutiérrez*

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores.

*Antonio María Pradilla*

# 4

## CONTRATO SALGAR - WYSE DE 1878

(Sobre excavación por los franceses del Canal de Panamá)<sup>1</sup>

1 FY 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,  
Viste el contrato que a la letra dice así:

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

**E**ustorgio 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 haya exhibido en debida forma, han celebrado el siguiente Contrato:

---

<sup>1</sup>Ernesto Castellero Pimentel, *op.cit.*, p.XI, apéndice.

**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 construido sin estipulaciones restrictivas de ninguna clase.

Esta concesión se hace bajo las condiciones siguientes:

1º La duración del privilegio será de noventa y nueve años, a contar del día en que el canal será 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.

2º 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;

3º 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;

4º 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 parágrafo precedente;

5º 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:

6º 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 máximun y 8 metros de calado en el agua, puedan transitar con sus mástiles superiores bajados;

7º 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;

8º 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 estas 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 eso sin pagar ningún derecho a la Compañía;

9º 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 todas las facultades y privilegios que por la legislación vigente corresponden a la Nación.

10º 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 2º.** 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 fé 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 2º del Artículo 22º 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 3º.** Si el trazo del canal por construir de un océano a otro, pasa al Oeste y al Norte de la línea derecho 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 canal, 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 4º.** Además de las tierras concedidas por los párrafos 7 y 8 del Artículo 1º, 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 y los buques de guerra de las naciones que estén en guerra con otro ú otras, y cuyo destino manifiesto sea de ir a tomar parte en las hostilidades.

**Artículo 7°.** Los concesionarios tendrán derecho, durante 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 navios, 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 presentación 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

pasaje 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, viveres 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 le 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 13º.** 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 garantías, conforme a la Constitución y leyes nacionales durante el tiempo que permanezcan en el territorio colombiano.

**Artículo 14º.** Para indemnizar a los concesionarios de los gastos de construcción, de atención 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:

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

2º 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;

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

4º Las dimensiones principales del buque transitante, es decir, la longitud y 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 ejecutara a expensas del que la solicite;

5º 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.

6º 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 15º** Como una compensación de los derechos y exenciones que otorgan 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 solo 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 dará 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 injerencia política.

La Compañía tomara 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, trasmisión 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 20º** El Gobierno colombiano podrá nombrar un Delegado especial en el Consejo de Administración de la Compañía 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 cederles o hipotecarlos por ningún título o ninguna Nación o Gobierno extranjero.

**Artículo 22º** Los concesionarios o 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 o 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 o de sus agentes en el Istmo, una Acta o diligencia en que se describa, punto por punto, aquel estado y se consignen los reparos que tengan lugar. Esta Acta ó diligencia servirá para establecer en qué estado habrá 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 1897, 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.) *Luciën 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 1º. Con la adición del siguiente párrafo: "Queda sin embargo, estipulado y contenido que si antes de la consignación de la fianza determinada en el Artículo 2º recibiere el Gobierno colombiano alguna propuesta formal y suficientemente garantizada, a juicio del mismo Gobierno, de construir el canal en menor tiempo y con 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 será 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 2º, la suma de trescientos mil pesos en indemnización a los concesionarios".

El Artículo 2º, así:

"Artículo 2º. 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 o 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 2º y 3º del Artículo 22º 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 3º, así:

"Artículo 3º. 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 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, reformativo 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 4º, así:

"Artículo 4º. Además de las tierras concedidas por los parágrafos 7º y 8º del Artículo 1º 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 gobierno. 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 5º. 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 6º, así:

"Artículo 6º 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 estén en guerra con otro 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 8º, así:

"Artículo 8º 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 su 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 de orden público; y también transportará gratuitamente los equipajes de tales hombres, pertrechos, armamento y vestuario que necesiten para el servicio a que estén 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 13º, así:

"Artículo 13º 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 14º, así:

Artículo 14º 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:

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

"2º 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;

"3º 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);

"4º 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

"5º 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 15º, 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 14º 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 20º, así:

"Artículo 20º El Gobierno Colombiano podrá nombrar un Delegado especial en el Consejo de Administración de la Compañía 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 la capital de la Unión cerca del Gobierno nacional, un Agente debidamente autorizado para resolver las deudas 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 22º Los concesionarios o quien los represente, perderán los derechos que adquieran, 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 fianza, con los intereses que haya devengado, la cual quedará a beneficio de la República;

"3º Si en el término del segundo plazo fijado por el parágrafo 5º del Artículo 1º 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.

"4º Si faltan a las prescripciones del Artículo 21; y

"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 o no".

El Artículo 23, así:

"Artículo 23º En todos los casos de declaratoria de caducidad, las tierras baldías de que hablan las cláusulas 7º y 8º 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, navios, 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.

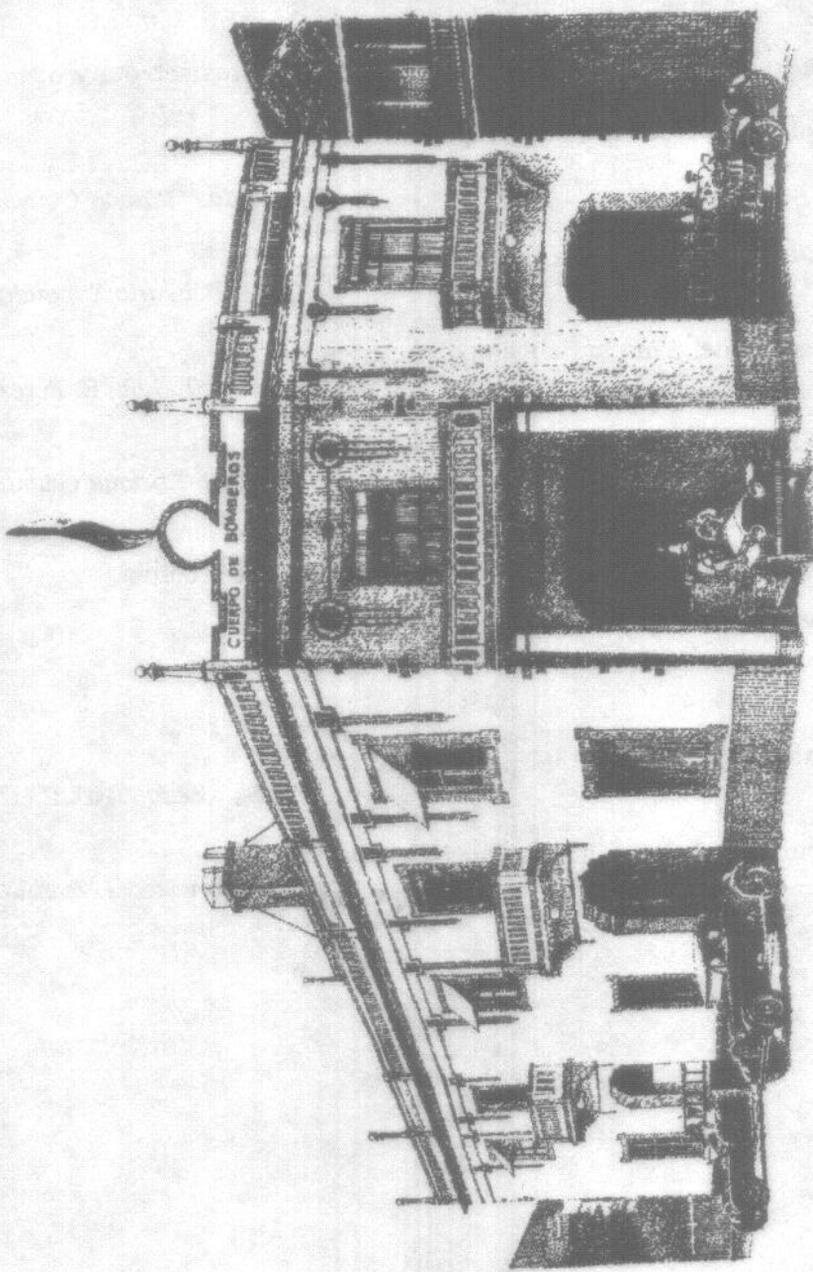
Publíquese y Ejecútese.

El Presidente de la Unión

*(L.S.) Julián TRUJILLO*

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores

*(fdo.) Francisco J. Zaldúa*



Casa de Doctores en Casa de Doctores de Colón, Mérida.  
Calle por Simón Bolívar, Mérida.

Davidson

# 5

## CONTRATO ROLDAN - WYSE

DE 1890<sup>1</sup>

(Primera Prórroga)

Ley 107 de 1890

por la cual se aprueba un contrato:

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

**A**rtículo 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 en 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 seis de Mayo de mil ochocientos noventa, por otra parte, que en adelante se llamará "el Concesionario", han convenido en reformar el contrato de 23 de Marzo de 1878, para la apertura de un Canal

---

<sup>1</sup>Ibid.

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 deben ser terminado y puesto al servicio público el Canal, bajo las siguientes condiciones:

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 de 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 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 8º del Contrato primitivo de privilegios:

4º 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 esa navegación.

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

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

"Artículo 2º Fuera de las tierras baldías cedidas gratuitamente por el Contrato 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 1º 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 3º 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 y 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 franco (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 20º del Contrato vigente, tendrá en la nueva Compañía que se organice para la conclusión del canal, las mismas ventajas y atribuciones que se conceden a los otros administradores por los estatutos de la Sociedad; pero ni dicho Delegado ni el Agente oficial del Gobierno residente en el Istmo, podrán hacer publicación alguna, de la obra misma del Canal y las anexidades que le correspondan 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 Universal del Canal Interoceánico, en liquidación, o quien represente sus derechos, abandona la conservación de las obras, matrices y edificios que hoy existen en el Istmo pertenecientes a dicha Compañía.

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

"Parágrafo 3º Es entendido además que los edificios, materiales, obras y mejoras que deben pasar al dominio de la República en los casos previstos en este Artículo y conforme al 23 del Contrato de 1878, serán

inalienables y deberán ser entregados en buen estado, salvo el deterioro por razón del uso, de fuerza mayor o caso fortuito.

"Artículo 7º Cuando la Compañía de conclusión del canal esté legalmente organizada y haya reanudado los trabajos de conformidad con lo establecido en la condición 2a. del Artículo 1º de este Contrato, el Gobierno le adjudicará, en el Departamento de Panamá, las 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 8º La fianza de setecientos cincuenta mil francos (Fs.750,000) otorgada por la Compañía del Canal, de acuerdo con el Artículo 2º 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 9º Todos los derechos y obligaciones constituidos por el Contrato de 23 de Marzo de 1878 para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, aprobado pro la ley 28 del mismo año, subsistirán en todo su vigor y fuerza sin más limitaciones ni modificaciones que las estipuladas en el presente contrato.

"Artículo 10º El presente Contrato necesita para llevarse a efecto, de la aprobación del Excelentísimo Señor Presidente de la República y de la del Congreso.

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

*(fdo.) Antonio Roldán*

*(fdo.) Lucién N. B. Wyse*

"Gobierno Ejecutivo - Bogotá, 10 de Diciembre de 1890.

Aprobado.

CARLOS HOLGUIN

"El Ministro de Relaciones Exteriores,

*Antonio Roldán.*

Dado en Bogotá, a veintitrés de Diciembre de mil ochocientos noventa

El Presidente del Senado,

*José Joaquín Ortiz*

El Presidente de la Cámara de Representantes,

*Eduardo Posada*

El Secretario del Senado,

*Enrique de Narváez*

El Secretario de la Cámara de Representantes,

*Miguel A. Peñarredonda*

Gobierno Ejecutivo - Bogotá, 26 de Diciembre de 1890

Publíquese y ejecútese.

*CARLOS HOLGUIN*

El Ministro de Relaciones Exteriores,

*Antonio Roldán*

## CONTRATO SUAREZ - MANGE

DE 1893<sup>1</sup>

(Segunda Prórroga)

## CONTRATO

Sobre concesión de una prórroga a la  
Compañía del Canal de Panamá en liquidación

**M**arco F. Suárez, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por Su Excelencia el Vicepresidente de la República y en virtud de las facultades que concede el Poder Ejecutivo la ley 91 de 1892, por un aparte, 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 al través del territorio colombiano, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

**Artículo 1º** La prórroga de diez años concedida en el Artículo 1º del contrato de 1890 al Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá que 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.

---

<sup>1</sup>Ibid.

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

**Artículo 3º** En compensación de la prórroga que el Gobierno consiente por el Artículo 1º, y para indemnizarlo de las ventajas que deja de realizar por tal motivo, el Concesionario, o quien represente sus derechos, reconoce a favor de la república una suma de dos millones de francos en oro (2,000.000 francos), la que, agregada a los diez millones previstos en el Artículo 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 6º** 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 1º 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 anteriores provenientes de uso, de fuera mayor o de caso fortuito;

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

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

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

**Artículo 8º** 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 9º** 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 15º de la ley 145 de 1888, el Concesionario renuncia a intentar reclamación diplomática en lo tocante a los deberes y derechos provenientes de los tres contratos, salvo en el caso de denegación de justicia.

**Artículo 10°** Todos los derechos y obligaciones resultantes del contrato de 23 de Marzo de 1878 y del contrato de 10 de Diciembre de 1890 para la excavación de un canal interoceánico al través del territorio colombiano, aprobados por la ley 108 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

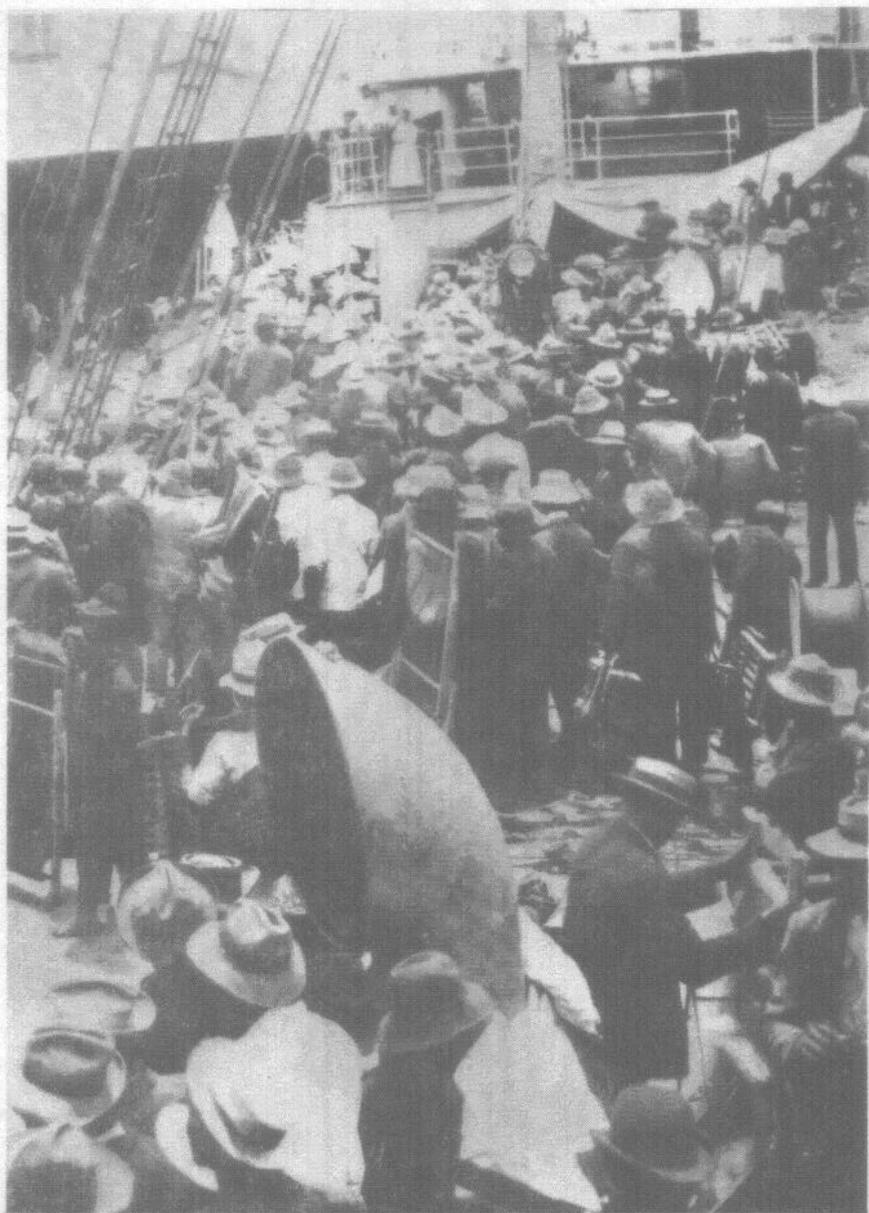
El Ministro de Relaciones Exteriores,

*Marco F. Suárez*

## TERCERA PARTE

# LOS DIVERSOS INTERESES ANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL

1. Convención de Constantinopla
2. Primer Tratado Hay-Pauncefote
3. Tratado Hay-Pauncefote
4. Ley Spooner
5. Paz del Wisconsin
6. Tratado Herrán - Hay



Llegada a Cristóbal del S.S. Ancón con 1500 trabajadores de Barbados; 2 de septiembre de 1909.

# CONVENCIÓN DE CONSTANTINOPLA

FIRMADA EL 29 DE OCTUBRE DE 1888

Relativa a la libre navegación del Canal Marítimo de Suez <sup>1</sup>

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

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

## ARTICULO I

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

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, pp.XXXIX-XXXII, apéndice.

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

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

## **ARTICULO II**

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

## **ARTICULO III**

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

## **ARTICULO IV**

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

Los navíos de guerra beligerantes no podrán reavituallarse ni hacer almacenajes a bordo, en el canal y sus puertos de acceso, excepto hasta donde pueda serles estrictamente necesario. El tránsito de los antedichos navíos por el canal se efectuará con el menor retardo posible, de acuerdo con las reglas vigentes, y sin más intermisión que la resultante de las necesidades del servicio.

Su permanencia en Puerto Said y en el fondeadero de Suez no excederá de veinticuatro horas, excepto en caso de accidente. En tal caso estarán

obligados a zarpar tan pronto como le sea posible. Un intervalo de veinticuatro horas habrá de transcurrir siempre entre el zarpe o salida de un barco beligerante desde uno de los puertos de acceso y la partida de un barco perteneciente a la potencia hostil.

#### **ARTICULO V**

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

#### **ARTICULO VI**

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

#### **ARTICULO VII**

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

Este derecho no podrán ejercerlo los beligerantes.

#### **ARTICULO VIII**

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

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

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

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

### ARTICULO IX

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

En caso de que el gobierno egipcio no tenga medios suficientes a su disposición, llamará al gobierno imperial otomano, el cual tomará las medidas necesarias para responder a dicho llamamiento; dará noticias de ellos a las potencias signatarias de la Declaratoria de Londres del 17 de marzo de 1885, y si fuere necesario, concertará con ellas sobre el asunto.

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

### ARTICULO X

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

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

Es entendido, del mismo modo, que las disposiciones de los cuatro artículos antes mencionados no ocasionarán, en ningún caso, obstáculo alguno para las medidas que el gobierno imperial otomano pueda creer

necesario tomar con el fin de asegurarse, con sus propias fuerzas, la defensa de sus otras posesiones situadas en la costa oriental del Mar Rojo.

#### **ARTICULO XI**

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

#### **ARTICULO XII**

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

#### **ARTICULO XIII**

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

#### **ARTICULO XIV**

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

#### **ARTICULO XV**

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

#### **ARTICULO XVI**

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

**ARTICULO XVII**

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

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

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

Por Gran Bretaña,	(L.S.) <i>W.A. White</i>
Por Alemania,	(L.S.) <i>Radowitz</i>
Por Austria-Hungria,	(L.S.) <i>Calice</i>
Por España,	(L.S.) <i>Manuel Fernández G.</i>
Por Francia,	(L.S.) <i>A. Blanc</i>
Por Italia,	(L.S.) <i>G. de Montebello</i>
Países Bajos,	(L.S.) <i>Gus. Keun</i>
Por Rusia,	(L.S.) <i>Nélidow</i>
Por Turquía,	(L.S.) <i>M. Said</i>

## PRIMER TRATADO HAY - PAUNCEFOTE

Entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, celebrado en  
Washington el 5 de febrero de 1900 <sup>1</sup>

(No ratificado)

**S**u Majestad la Reina del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, Emperatriz de las Indias, y los Estados Unidos de América, deseando facilitar la construcción de un canal marítimo que una los Océanos Atlántico y Pacífico, y deseando con este objeto alejar cualquiera objeción que pudiera resultar de la Convención de 19 de abril de 1850, conocida con el nombre de Clayton-Bulwer, para la construcción del Canal bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, sin comprometer el principio general de neutralización establecido en el artículo VIII de dicha Convención, han designado con este objeto como Plenipotenciarios:

Su Majestad la Reina de la Gran Bretaña y de Irlanda, Emperatriz de la India, al muy honorable Lord Pauncefote de Preston, G. Cobó, G. O. M. G., Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Su Majestad Británica; y

El Presidente de los Estados Unidos de América al honorable John Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos.

Quienes después de haber canjeado recíprocamente sus plenos poderes, los que fueron hallados en buena y debida forma, han convenido en las siguientes estipulaciones:

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, pp. CII-CIV, apéndice.

## ARTICULO I

Se conviene en que el Canal pueda ser construído bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, sea directamente a sus propias expensas, o sea por subvención o préstamo de dinero a particulares o a sociedades, o por suscripción o compra de acciones o títulos, y que, a reserva de las estipulaciones de la presente Convención, dicho Gobierno tendrá la posesión y el goce de todos los derechos que se refieren a dicha construcción, así como el derecho exclusivo de reglamentación y de manejo del Canal.

## ARTICULO II

Las Altas Partes contratantes, deseosas de conservar y de mantener el "principio general" de neutralización establecido en el artículo VIII del Tratado Clayton-Bulwer, adoptan como base de esta neutralización sustancialmente las reglas siguientes, tales como están consignadas en la Convención firmada en Constantinopla el 29 de abril de 1888, entre la Gran Bretaña y algunas potencias, para la libre navegación del Canal de Suez, a saber:

I El Canal será libre y estará abierto tanto en tiempo de guerra como en el de paz a la marina mercante y a la de guerra de todas las naciones de completa igualdad, de manera que no haya diferencia contra ninguna de ellas o contra sus ciudadanos o súbditos, en lo que se refiere a las condiciones o fletes de tráfico o por cualquier otra causa.

II El Canal nunca será bloqueado: no se ejercerá ningún derecho de guerra, ni ningún acto de hostilidad será cometido dentro de él.

III Los buques de guerra de un beligerante no harán en el Canal sino el aprovechamiento que sea estrictamente necesario: el tránsito de dichos buques a través del canal será efectuado con el menor retardo posible, de acuerdo con la reglamentación en vigor, y sin otra interrupción que la que pueda resultar de las necesidades del servicio. Las presas estarán en todos sentidos sometidas a las mismas reglas que los buques de guerra de los beligerantes.

IV Ningún beligerante embarcará, ni desembarcará tropas, municiones de guerra o materiales de guerra en el Canal, salvo en caso de detención accidental del tráfico, y en tal caso el tránsito será continuado con toda la prontitud posible.

V Las estipulaciones de este artículo se aplicarán a las aguas adyacentes al Canal, en un espacio de tres millas marinas a cada extremo de él. Lo buques de guerra de un beligerante no permanecerán en estas aguas mayor tiempo de veintitrés horas consecutivas, salvo en el caso de desastre, y en este caso partirán tan pronto como sea posible; pero ningún buque de guerra de un beligerante partirá dentro del plazo de veinticuatro horas después de la partida de un buque de guerra de otro beligerante.

VI El material, las instalaciones, los edificios y todas las obras necesarias para la construcción, sostenimiento y explotación del Canal serán consideradas como parte integrante de él para los efectos de esta Convención, y en tiempo de paz como en tiempo de guerra, disfrutarán de completa inmunidad contra todo ataque o deterioro por parte de los beligerantes y contra todo acto que tienda a inutilizarlo, mientras hagan parte del Canal.

VII No se construirán fortificaciones que dominen el Canal ni las aguas adyacentes. Los Estados Unidos tendrán, sin embargo, el derecho de mantener a lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra todo acto ilegal o de desorden.

### **ARTICULO III**

Las Altas Partes contratantes, inmediatamente después de cambiadas las ratificaciones de la presente Convención, la pondrán en conocimiento de las otras potencias y las invitarán a adherirse a ella.

### **ARTICULO IV**

La presente Convención será ratificada por Su Majestad Británica y por el Presidente de los Estados Unidos, después de tener la opinión y consentimiento de los Estados Unidos, y las ratificaciones serán canjeadas en Washington o en Londres seis meses después de la fecha de la presente Convención, o antes si fuere posible.

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

Hecha por duplicado en Washington el día 5 de febrero de 1900.

*(fdo.) Pauncefote*

*(fdo.) John Hay*

**NOTAS:** Sometido el anterior Tratado a la discusión del Senado americano, de acuerdo con el Artículo IV del mismo, la alta corporación le introdujo las siguientes modificaciones:

1º La inserción en el Artículo II, después de la referencia al Artículo VIII del Convenio Clayton-Bulwer, de las palabras "El cual Tratado queda reemplazado por el presente".

2º La adición de un nuevo párrafo después del número 5 del Artículo II, en los términos siguientes:

"Se conviene, sin embargo, en que ninguna de las condiciones ni estipulaciones inmediatamente anteriores, en los números 1, 2, 3, 4 y 5 de este Artículo, se aplicará a las medidas que los Estados Unidos juzguen necesarias para asegurar por sus propias fuerzas la defensa de ellos y la conservación del orden público".

3º La supresión del Artículo III, que dispone que "La Altas Partes contratantes, inmediatamente después de canjeadas las ratificaciones de esta convención, la pondrán en conocimiento de las otras potencias y las invitarán a adherirse a ella".

La Cancillería británica no estuvo de acuerdo con tales modificaciones y el 22 de febrero de 1901, Lord Lonsdowne, Ministro del Despacho, dirigió a su Embajador en Washington una extensa nota en que refutaba los puntos de vista del Senado americano argumentando al primero: "Que si el Tratado Clayton-Bulwer queda derogado por completo, ambas partes contratantes, excepto en las inmediaciones del Canal, recobrarían entera libertad de acción en la América Central, y el cambio, a la verdad, sería ventajoso para los Estados Unidos y podría tener sustancial importancia".

En cuanto a la segunda modificación, de agregar una nueva cláusula juzgaba la Cancillería que ella "resultaría un Contrato unilateral según el cual la Gran Bretaña se vería privada de toda acción bélica en el Canal o en sus inmediaciones, mientras que los Estados Unidos podrían apelar a esa acción en la extensión que juzgasen necesaria para garantizar la seguridad".

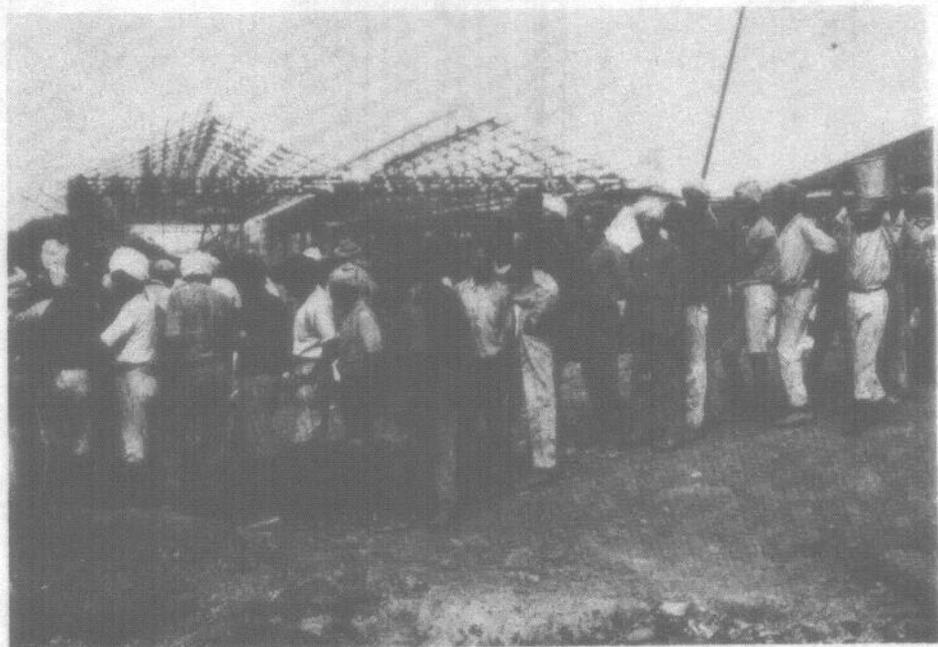
En lo que respecta a la anulación del Artículo III, este hecho, decía Lord Lansdowne, colocaba a Inglaterra "en una posición de visible desventaja si se la compara con otras potencias que no estarían sujetas a la disposición restrictiva que se quiere sea aceptada por la Gran Bretaña. Si el Gobierno de S. M. aceptase semejante arreglo, se seguiría de ello que los Estados

Unidos tendrían derecho, conforme al Tratado, de intervenir en el Canal en tiempo de guerra o cuando ésta se tema; y mientras otras potencias podrían con clara convicción, hacer caso omiso de todas las restricciones impuestas por la Convención, solamente la Gran Bretaña, a pesar de sus enormes posesiones en el continente americano, a pesar de la extensión de sus colonias australias y de sus intereses en el oriente, quedarían en absoluto excluida de concurrir a esa acción o de dictar providencias para asegurar sus intereses en el Canal o en sus inmediaciones".

Por las razones anteriores, el "Foreign Office" inglés desechó las modificaciones americanas al Primer Tratado Hay-Pauncefote, manifestando que "prefería no introducir modificaciones en las cláusulas del Tratado Clayton-Bulwer".

**A la derecha:**  
Grupo de trabajadores españoles  
en Las Cascadas.

**Abajo:**  
Trabajadores hindúes esperando  
su salario; 11 de junio de 1913.



## 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 <sup>1</sup>

**L**os 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 pudiere surgir del Convenio de 19 de Abril de 1850, comúnmente llamado Tratado Clayton-Bulwer para la construcción de dicho Canal, bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, sin menoscabo del "principio general" de neutralización establecido en el artículo 8 de aquel Convenio, han nombrado como Plenipotenciarios al efecto:

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

### ARTICULO I

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

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, pp.XXXIII-XXXIV, apéndice.

## ARTICULO II

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

## ARTICULO III

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

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

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

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

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

V. Las disposiciones de este artículo se aplicarán a aguas adyacentes al Canal, por un radio de tres millas marítimas en cada extremo. Los buques de los beligerantes no podrán permanecer en dichas aguas más de 24 horas seguidas cada vez, excepto en caso de situación precaria, en cuyo caso deberán partir con la prontitud posible; pero un buque beligerante no podrá partir hasta pasadas veinticuatro horas de la partida del buque contrario.

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

#### **ARTICULO IV**

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

#### **ARTICULO V**

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

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

Dado por duplicado en Washington, el 18 de noviembre de 1901.

(fdo.) *John Hay*

(fdo.) *Pauncefote*

(Canjeado en Washington el 18 de diciembre de 1901)



El Presidente de los Estados Unidos, Theodore Roosevelt y el Presidente de Panamá, Manuel Amador Guerrero. Frente a la Catedral de Panamá, el 15 de noviembre de 1906.

# 4

## LEY SPOONER

DE 1902

1902, JUNIO 28

(Expedida por el Congreso de los Estados Unidos de América por la cual se autoriza la construcción de un Canal Interoceánico) <sup>1</sup>

EL SENADO Y LA CAMARA DE REPRESENTANTES  
DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA,

Reunidos en Congreso,

DECRETAN:

### ARTICULO I

**A**utorízase 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 tierras, derechos de tránsito, obras inconclusas, maquinarias y otras propiedades raíces, muebles y de ambas clases combinadas, sea cual fuere su naturaleza y su nombre, que la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, posea en el Istmo de Panamá, con todos los mapas, planos, dibujos y archivos en el propio Istmo y en París, inclusive el capital suscrito que no sea inferior, sin embargo, a sesenta y ocho mil ochocientos sesenta y tres

---

<sup>1</sup> Ibid., p. XXXV-XXXVIII, apéndice.

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.

## ARTICULO II

Autorizase así mismo al Presidente para adquirir de la República de Colombia, en nombre de los Estados Unidos, en términos que él juzgue razonables, el dominio perpetuo de una faja de tierra, en territorio colombiano, de diez millas de ancho, medidas del Mar Caribe al Océano Pacífico, y el derecho 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.

## ARTICULO III

Una vez que el Presidente haya adquirido un título satisfactorio a las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá conforme el Artículo I que antecede, y haya obtenido de la República de Colombia, mediante convenio, el dominio sobre las tierras necesarias, conforme 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, ésta, una Canal desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener la capacidad y profundidad suficientes para dar fácil paso a buques del mayor arqueo y de la mayor cala que hoy navegan, y a los que puedan razonablemente preverse para lo futuro, provisto de las esclusas y demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Así mismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que fueren convenientes en los extremos del Canal, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de ellos y del mismo Canal. A los efectos anteriores, queda autorizado el Presidente para emplear las personas que fueren necesarias y para fijar su remuneración.

#### ARTICULO IV

Si dentro de un plazo razonable y en condiciones aceptables el Presidente no pudiere adquirir para los Estados Unidos un título satisfactorio 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 y de Nicaragua para los Estados Unidos, por Tratado, el dominio perpetuo sobre el territorio necesario, en condiciones que puedan tenerse por razonables para la construcción, la perpetua conservación y protección de un Canal que comunique el Mar Caribe con el Océano Pacífico por la vía que comúnmente se conoce con el nombre de ruta de Nicaragua, el mismo Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, hará excavar y construir un Canal para buques y una vía acuática desde un punto de la costa del Mar Caribe, cerca de Greytown, por el Lago de Nicaragua, hasta un punto cerca de Brito, en el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener suficiente capacidad y profundidad para que por él pasen buques del mayor arqueo y calado que hoy navegan y los que de tamaño o extensión razonables puedan construirse en lo futuro, provisto de las esclusas y demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Asimismo, hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que en los extremos del Canal fueren convenientes para el uso adecuado y eficaz de ellos, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de los mismos puertos y Canal. Destinase de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados a otro objeto, la cantidad o cantidades de dinero que se convinieren por contrato como indemnización que ha de darse a Nicaragua 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.

#### **ARTICULO V**

Destinase 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.

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

#### **ARTICULO VI**

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

#### **ARTICULO VII**

A fin de que el Presidente pueda construir el Canal y las obras dependientes de él, conforme lo dispone esta Ley, se crea la Comisión del Canal Istmico, la cual se compondrá de siete miembros nombrados y elegidos por él con acuerdo y consentimiento del Senado, quienes funcionarán hasta la terminación del Canal, salvo que antes sean removidos por el mismo Presidente. Uno de ellos será nombrado

Presidente de la Comisión. De esos siete miembros, cuatro por lo menos deberán ser personas instruidas y versadas en la ciencia de la ingeniería, y de ellos, uno por lo menos deberá ser Oficial del Ejército de los Estados Unidos, y uno por lo menos también deberá ser Oficial de 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 Istmico, queda autorizado el Presidente para emplear a su arbitrio por conducto de ella, en los referidos trazados, cualesquiera ingenieros del ejército de los Estados Unidos, o ingenieros civiles, como a bien tenga, o cualesquiera otras personas que fueren menester para la acertada y expédita 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 este asunto, la Comisión estará bajo la dirección y orden del Presidente, a quien rendirá anualmente y en cualquiera otra época que se exija, ya por la Ley, ya por mandato del Presidente, informes minuciosos y completos de todos sus actos y procedimientos y de todas las sumas recibidas y gastadas en la construcción de la obra, y en el cumplimiento de sus deberes en relación con ella, cuyos informes serán trasmitidos al Congreso por el Presidente.

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

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

### **ARTICULO VIII**

Autorízase al Secretario de la Tesorería para que oportunamente, conforme fuere menester para sufragar los gastos que la presente Ley autoriza - y únicamente para atender a esos gastos - y empeñado 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 moneda de oro, a la rata de dos por ciento anual. Esos bonos estarán exentos de impuestos o derechos de los Estados Unidos, así como también de toda contribución decretada por las autoridades del Estado, municipales o locales con tal que tales documentos sean colocados por el Secretario de la Tesorería, precisamente a la par, conforme a las reglas que él dicte, dando a todos los ciudadanos de los Estados Unidos igual oportunidad para adquirirlos, sin que se permita ni se pague comisión alguna sobre ellos.

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

(Aprobada el 28 de Junio de 1902). (32 U.S. Stat. 481)

LA PAZ DEL "WISCONSIN"<sup>1</sup>

**A**bordo del buque "Almirante Wisconsin", de la armada de los Estados Unidos, que de manera galante fue puesto a disposición de los infrascritos por el señor contraalmirante Silas Cassey para la celebración de las conferencias que han tenido por solución el presente tratado, reunidos el general Víctor M. Salazar, gobernador jefe civil y militar del departamento, y el general Alfredo Vásquez Cobo, jefe de estado mayor general del ejército en operaciones sobre la Costa Atlántica, el Pacífico y Panamá, como representantes del señor general Nicolás Perdomo, ministro de gobierno en comisión, investido de facultades presidenciales, y general en jefe del ejército en operaciones sobre la Costa Atlántica, el Pacífico y Panamá, por una parte, y por la otra los señores general Lucas Caballero, secretario de guerra de la dirección de la guerra en el Cauca y Panamá, y jefe de estado mayor general del ejército unido del Cauca y Panamá, y el señor coronel Eusebio A. Morales, secretario de hacienda de la misma dirección, como representantes del señor general Benjamín Herrera, director de la guerra en el Cauca y Panamá, y general en jefe del ejército unido en operaciones sobre los mismos departamentos; animados todos de sentimientos del más acendrado patriotismo para poner fin al derramamiento de sangre de connacionales, procurar el restablecimiento de la paz en la república y proveer los medios conducentes a que la nación pueda llevar a feliz término las negociaciones que tiene pendientes sobre el Canal de Panamá, han concluido el tratado que a continuación se consigna, en cuyo leal cumplimiento quedan empeñadas la fe del gobierno y la de los dos partidos militantes:

**Artículo 1º.** Declaración solemne del gobierno de restablecer inmediatamente el orden público en la república, excepción hecha de todos los distritos o provincias en donde haya fuerzas revolucionarias que no quieran acogerse al presente tratado.

**Artículo 2º.** Libertad inmediata de todos los prisioneros de guerra y presos políticos que haya en la nación, con excepción de los que no quieran acogerse a este tratado.

---

<sup>1</sup> Lucas Caballero, *Memorias de la Guerra de los Mil Días*, 3era. Edición, El Ancora Editores, Bogotá, 1982, pp.196-203.

**Artículo 3º.** Cesación consecuencial al restablecimiento de orden público en el cobro de contribuciones de guerra e impuestos extraordinarios, de todo lo cual quedan exonerados los colombianos con la excepción establecida en el artículo anterior.

**Artículo 4º.** Amplia amnistía y completas garantías para las personas y los bienes de los comprometidos en la actual revolución. Cancelación o anulación inmediata de todos los juicios por responsabilidades políticas, con la misma excepción de personas establecidas anteriormente.

**Artículo 5º.** Exclusiva competencia del poder judicial para promover y hacer efectivas responsabilidades por delitos comunes.

**Artículo 6º.** Incorporación en los derechos y obligaciones que confiere e impone el presente tratado, de todas las fuerzas revolucionarias que haya en la república, y de las personas que dentro o fuera de ella quieran acogerse a él, y que hayan estado comprometidas en la revolución.

**Artículo 7º.** Conforme lo desea el gobierno y en general la nación, tan pronto como se restablezca el orden público se hará una convocatoria a elecciones para miembros del Congreso, respecto de las cuales se compromete el gobierno, valiéndose de toda su autoridad, a que se efectúan con pureza y legalidad, como lo prometió el señor vicepresidente de la república en la respuesta que dio al memorial suscrito por varios liberales de Bogotá, con fecha 14 de abril del presente año. Al citado Congreso se le someterán para su estudio las siguientes cuestiones de altísimo interés nacional:

- A. Las negociaciones relativas al Canal de Panamá.
- B. Las reformas presentadas al Congreso de 1898 por el señor vicepresidente de la república.
- C. Reforma del sistema monetario del país, en que tenga el papel moneda como base de amortización los proventos que derive la república de los contratos sobre el Canal.

**Artículo 8º.** Reconocimiento de la autoridad del gobierno por los miembros del ejército unido del Cauca y Panamá, y por todas aquellas fuerzas o personas que deseen acogerse al presente tratado.

**Artículo 9º.** Entrega de todos los elementos de guerra que pertenezcan al ejército unido del Cauca y Panamá en mar y tierra; entre los cuales exige el gobierno, en primer término y muy especialmente, el vapor titulado "Almirante Padilla", con su artillería y demás elementos y enseres en buen estado.

**Artículo 10º.** Dicha entrega se hará por comisiones nombradas por el señor general Benjamín Herrera, a comisiones nombradas por el gobierno, en los puertos de San Carlos, Aguadulce, Chitré, Montijo, Soná, Remedios y Pedregal, en este departamento; y en Tumaco, Barbacoas, San Pablo y Quibdó en el departamento del Cauca. Principiará a hacerse inmediatamente después de aprobado el presente tratado de paz, y no excederá de veinte días para Panamá, y cuarenta para el Cauca, el término final.

**Artículo 11º.** Expedición inmediata de pasaportes, para los lugares a donde los soliciten, a los miembros del ejército unido. Auxilio de marcha para los pasaporteados conforme a su categoría militar hasta el lugar de su domicilio. Los que se dirijan al extranjero, solamente tendrán esos auxilios de marcha hasta la frontera colombiana, en la vía que hayan de seguir. Los oficiales inferiores y la tropa podrán ser transportados en los buques del gobierno.

**Artículo 12º.** Los jefes y oficiales del ejército unido conservarán sus espadas, revólveres, bagajes de su propiedad y equipajes y las banderas, en la forma en que lo disponga el general jefe de ese mismo ejército. Es bien entendido que las banderas tomadas a las fuerzas del gobierno le serán devueltas, así como las espadas a los jefes y oficiales de la segunda capitulación de Aguadulce, que en virtud del presente tratado recobran su libertad. Los pasaportes serán expedidos en los lugares donde se haga la entrega de las armas.

**Artículo 13º.** El gobierno hace constar que atenderá en sus hospitales y ambulancias como a individuos de su propio ejército a los enfermos y heridos del ejército unido del Cauca y Panamá, y que tan pronto como recobren su salud, serán pasaporteados en la forma convenida.

**Artículo 14º.** El presente tratado requiere para su validez la aprobación del señor general Nicolás Perdomo, ministro de gobierno en comisión, y la del señor general Benjamín Herrera, director de la guerra en el Cauca y Panamá.

Para constancia se firman dos ejemplares de un mismo tenor, en la bahía de Panamá, a bordo del buque "Almirante Wisconsin", a veinte y uno de noviembre de mil novecientos dos.

*Victor M. Salazar, Alfredo Vásquez Cobo,  
Lucas Caballero, Eusebio A. Morales.*

Panamá, noviembre 21 de 1902.

Aprobado: *Nicolás Perdomo.*  
 Aprobado: *Benjamín Herrera".*

## CONVENIO ADICIONAL AL TRATADO DE PAZ CELEBRADO A BORDO DEL "WISCONSIN"

Por la presente diligencia se hace constar la siguiente convención, que es un compromiso de honor. Los comisionados del gobierno, por concesión para con la revolución, convinieron en entregar la suma de diez y seis mil libras esterlinas como precio por el "Padilla". El general Herrera, por su parte, ha querido que ese precio lo reciban personas de indiscutible honorabilidad para que sean ellas quienes lo cubran al acreedor, señor Benjamín Bloom, con quien después de examinar el crédito que está establecido en escritura pública otorgada en San Salvador, en el mes de octubre de 1901, deben ajustar la cancelación. Esas personas designadas por el general Herrera, son: Mr. H. A. Gudger, cónsul americano, y el señor Federico Boyd, cónsul de España, quienes han aceptado la comisión. Los generales Víctor M. Salazar y Alfredo Vásquez Cobo, autorizados por el general Perdomo, se obligan a entregar las diez y seis mil libras esterlinas referidas a los señores Gudger y Boyd en el momento en que el "Almirante Padilla" venga a poder del gobierno, en cumplimiento del tratado.

Para constancia firmamos la presente diligencia los miembros de las comisiones que firmaron el Tratado y los referidos señores Gudger y Boyd, que deben recibir el precio, a bordo del "Almirante Wisconsin", a 21 de noviembre de 1902.

*Victor M. Salazar, Alfredo Vásquez Cobo,*  
*Lucas Caballero, Eusebio Morales, H. A. Gudger, Federico Boyd.*

### ACTA DE CANCELACION

He convenido con los señores F. A. Gudger y Federico Boyd, de esta ciudad, en recibir en pago del crédito de L16.000.00, valor en que fue vendido el vapor "Fry", después "Almirante Padilla" por los señores B. Bloom & Compañía, al general Benjamín Herrera, según escritura pública número 35, otorgada en San Salvador el 21 de octubre de 1901, cedido a mí luego después, según consta en la presente escritura número 358 extendida también en San Salvador y de fecha 28 de diciembre del año último, en la suma de L16.000.00.

Esta suma me ha sido entregada ahora a mí, en presencia de los testigos señores Félix Ebrman y G. Eisenman, en setenta y cuatro letras

de cambio a treinta, sesenta y noventa días vista, giradas por los bancos y casas de comercio de Medellín a cargo de varias casas de comercio de Londres, endosadas por el señor Administrador de Hacienda Nacional de esta ciudad, según consta en la lista detallada adjunta.

Hago, pues, por la presente y en virtud de este convenio, como único y verdadero dueño del mencionado crédito a mi cedido, completa cancelación de él y formal renuncia a todo reclamo que pudiera haber por la diferencia entre el precio en que originalmente fue vendido el referido vapor "Fry" o "Padilla" y la suma que ahora he recibido (es decir, L50.000, menos las L4.000 que entregó el general Herrera a Bloom a cuenta de esa suma) y doy al mismo tiempo por cancelada completamente la presente escritura de fecha 28 de diciembre, igualmente la anterior que precedió a la presente, relevando de una vez y por siempre al señor Benjamín Herrera de toda clase de obligación que pudiera tener en este asunto.

ANTONIO B. AGACCIO.

(Firmados), Félix Ehrman, G. Eiserman.

**ORDEN GENERALISIMA  
del 22 de noviembre de 1902.**

**Disposiciones**

De orden del Director de la guerra en el Cauca y en Panamá se hacen conocer del ejército las siguientes:

Jefes, oficiales y soldados del ejército unido del Cauca y Panamá.

Habiais empuñado las armas con el objeto de obtener reformas en la vida política y civil de la nación. En vuestro nombre las he alcanzado en un documento de los más solemnes y por tanto de los más obligatorios que se hayan firmado en Colombia: el tratado de paz nacional que leeréis a continuación.

Habéis representado y teniais título para ello, al liberalismo, en un acto de un valor histórico eterno. Erais los únicos luchadores ya en el país, pero estábais a la altura de vuestros compañeros en la nación y conservábais toda la altivez, toda la energía de una causa noble y santa.

Puesto que habiais renunciado a vuestra personas para luchar por cambios institucionales, vuestras exigencias han sido a favor del partido y en bien de la nación.

La otra parte contratante reconoce vuestra justicia al consentir en vuestros reclamos; vuestra altivez, que es orgullo patrio, al dejaros como preseas todas vuestras insignias de honor.

Hoy al disolveros en cumplimiento de un tratado de paz, volvéis a hogares, volvéis a labores, que están al amparo de las más firmes garantías en un pueblo culto: la promesa de la ley y la promesa de honor de los mandatarios, hecha en forma la más sagrada y solemne.

El honor patrio está empeñado en dar ese pacto el leal cumplimiento que reclaman la dignidad y la cordura de los pueblos civilizados. Habéis hecho confianza de quienes teníais por enemigos; ellos con su conducta van a demostrar que los pasados desvíos no obstan para que al fin nos reconozcamos como hermanos. Aquí con la nobleza de proceder, obligan la razón y las eternas conveniencias del país.

¡Bienvenida sea la paz! Ellas será fruto de bendiciones en cuanto todos contribuyamos con los mejores sentimientos a no renovar causas que llevaban a un suicidio nacional.

Me despido de vosotros en esta última orden generalísima con sentimientos mezclados de satisfacción y de pena: me regocijo con que volváis al seno de vuestras familias; me apesadumbro con vuestra separación después de una fraternidad y de una vida común que hace de los extraños, miembros de la propia familia.

Al volver a ser ciudadanos de la Patria, por la garantía de vuestros derechos, grande será el concurso que para su engrandecimiento prestaréis con vuestras facultades, con vuestras virtudes y con vuestras energías. Adonde quiera que vayáis os sigue el reconocimiento del partido cuyos fueros asegurásteis; de la nación, por cuyo bien habéis tratado, y el recuerdo de quien fue vuestro jefe y en todo tiempo es vuestro amigo.

*BENJAMIN HERRERA*

Dada en el cuartel generalísimo de Pocrí a veintidos de noviembre de Mil novecientos dos.

El general jefe de estado mayor generalísimo.

*LUCAS CABALLERO*

## TRATADO HERRAN - 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 <sup>1</sup>

**L**a 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:

## ARTICULO 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

---

<sup>1</sup> Castillero Pimentel, op.cit., pp. XXXIX-XLVIII, apéndice.

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 libre de las obligaciones de la concesión del Ferrocarril salvo en cuanto al pago a su vencimiento, por la Compañía del Ferrocarril, de los bonos emitidos por la misma y que se hallen en circulación.

## ARTICULO II

Los Estados Unidos tendrán derecho exclusivo durante el término de cien años, prorrogables, a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por períodos de igual duración, mientras así lo deseen, para excavar, construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el canal marítimo, con o sin esclusas, del Atlántico al pacífico, a través del territorio colombiano, 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.

## ARTICULO III

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

#### **ARTICULO IV**

Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por los términos de esta Convención no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre el territorio dentro de cuyos límites habrán de 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 cualesquiera 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.

#### **ARTICULO V**

La República de Colombia autoriza a los Estados Unidos para construir y mantener en cada una de las bocas y términos del proyectado Canal, un puerto para los buques 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 vengan a ser focos de infección.

El Gobierno de Colombia conseguirá para los Estados Unidos, o sus representantes, en las ciudades de Panamá y de Colón, los terrenos y derechos necesarios para verificar las mejoras a que se ha hecho referencia y queda autorizado el gobierno de los Estados Unidos o sus representantes durante el término de cincuenta años, para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de agua, pasados los cuales, el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y de Colón, 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.

## ARTICULO VI

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

## ARTICULO VII

La República de Colombia incluye en la precedente concesión el derecho, sin obstáculo, costo o impedimento a la dirección, consumo y utilización general de las aguas del río Chagres y otras corrientes, lagos y lagunas y de todas las aguas no navegables, ya sean naturales o artificiales, para aprovecharlas de la manera que hallen necesario los Estados Unidos para el disfrute de las concesiones y derechos que este Tratado les concede; como también a la navegación de todos los ríos, corrientes, lagos y otras vías fluviales 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 desviarlos, encerrarlos 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.

## ARTICULO VIII

El Gobierno de Colombia declara libres y francos en todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del Canal, incluyendo los de Panamá y Colón, y las aguas de éstos; de manera que no se cobrarán por el Gobierno de Colombia derechos de aduana, tonelaje, anclaje, faro, muelle, pilotaje, cuarentena o cualquier otro puesto 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 trasbordos 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 sometidos a la expropiación, indemnización y pago, de acuerdo con lo estipulado en el Artículo XIV referente a las propiedades allí situadas; pero Colombia no hará concesiones adicionales a tales privilegios ni modificará las condiciones de las concesiones que hoy existen.

#### **ARTICULO IX**

No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el Canal, los buques que 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.

#### **ARTICULO X**

Queda entendido que las líneas telegráficas y telefónicas que se establezcan para el servicio del Canal, podrán usarse, mediante arreglos equitativos, para el servicio público y privado, en conexión con las líneas de Colombia y de las demás Repúblicas americanas, y de las Compañías de cables autorizadas para funcionar en los puertos y territorios de dichas Repúblicas; pero los despachos oficiales del Gobierno de Colombia y de las autoridades del Departamento de Panamá no pagarán por el servicio de dichas líneas derechos más altos de los que se cobren a los empleados del Gobierno de los Estados Unidos.

#### **ARTICULO XI**

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

#### **ARTICULO XII**

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo, a dicha Zona del Canal, sin pagar derechos de aduana, impuestos o contribuciones de 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 destinaren al consumo fuera de la Zona, con excepción de Panamá y Colón, y dentro del territorio de la República, quedarán sometidos 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.

### **ARTICULO XIII**

Los Estados Unidos tendrán autoridad para proteger y dar seguridad al Canal, así como a los ferrocarriles y demás obras auxiliares y dependencias y para conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y otras personas que 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 la interrupción o daño la navegación y el tráfico del Canal, de los ferrocarriles o de otras obras y dependencias.

1º 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.

2º 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 establecidas 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.

3º 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.

4º 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 las 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.

#### **ARTICULO XIV**

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

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

### **ARTICULO XV**

La República de Colombia concede a los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la República abiertos al comercio, como lugares de refugio para cualesquiera buques empleados en la obra del Canal, y para todos aquellos que hallándose en las mismas circunstancias de arribada 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.

### **ARTICULO XVI**

El Canal, una vez construído, 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 en 18 de Noviembre de 1901 entre los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña.

### **ARTICULO XVII**

El Gobierno de Colombia tendrá derecho 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.

### **ARTICULO XVIII**

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

### **ARTICULO XIX**

Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por esta Convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre las propiedades raíces que puedan adquirir los Estados Unidos 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.

### ARTICULO 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 cualesquiera de sus términos con los de la presente Convención, la República de Colombia se compromete a cancelar o modificar tal Tratado en la forma debida, haciendo a la dicha tercera potencia la notificación del caso dentro del término de cuatro meses contados desde la fecha de esta Convención, y si tal Tratado no 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.

### ARTICULO XXI

Se entiende que los derechos y privilegios concedidos por la República de Colombia a los Estados Unidos en los precedentes artículos, quedan libres de anteriores concesiones o privilegios a otros gobiernos, corporaciones, sindicatos 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.

### ARTICULO XXII

La República de Colombia renuncia y cede a los Estados Unidos la participación que pudiera corresponderle en los productos futuros del Canal fijados en el Artículo XV del Contrato de concesión con Luciën N. B. Wyse, del cual hoy es dueña la Compañía Nueva el 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 del lapso, multo o de otra manera, bajo las condiciones de contrato de concesiones celebrados con dicho Wyse, la Compañía Universal de 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.

### **ARTICULO 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 pudiese atender eficazmente a este compromiso, el de los Estados 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 este solo objeto; y tan pronto como cese la necesidad, se retirará la fuerza así empleada. En casos excepcionales, sin embargo, de peligro no previsto o inminente para el dicho Canal, ferrocarriles y otras obras, o para las vidas 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 necesidad del consentimiento previo del Gobierno de Colombia, al cual dará inmediato aviso de las medidas tomadas para el objeto indicado, y tan pronto como acudan fuerzas colombianas suficientes para atender al objeto indicado, se retirarán las de los Estados Unidos.

### **ARTICULO XXIV**

El Gobierno de los Estados Unidos se compromete a completar los trabajos preliminares necesarios para la apertura del Canal y de sus obras auxiliares, a la mayor brevedad posible; y dentro de dos años, contados desde el canje de las ratificaciones de esta Convención, comenzará la obra efectiva en el Canal, 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 preveer 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.

### **ARTICULO 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.

### **ARTICULO 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 independenciamiento 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.

#### **ARTICULO 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 juntas 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.

#### **ARTICULO XXVIII**

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

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

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

(L.S.)

*TOMÁS HERRÁN*

(L.S.)

*JOHN HAY*

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