

EL «STATUS» INTERNACIONAL DEL CANAL DE PANAMA

I

POLÍTICA INTERNACIONAL acusa en este número la importancia internacional que tiene el problema relativo al *status* del Canal de Panamá, consagrándole dos de sus espacios. En uno de ellos, el veterano y objetivo internacionalista don Camilo Barcia Trelles, estudia el problema encuadrándolo en el conjunto de cuestiones regionales y mundiales que lo configuran, y le prestan sus auténticas proporciones. Este estudio hace referencia a textos diplomáticos y políticos, que se suelen dar por sabidos. En realidad, la mayoría de los que hablan o escriben sobre el problema, no ha manejado nunca el texto íntegro de los instrumentos que definen oficialmente el *status* del Canal, y cuyo contenido reserva olvidadas sorpresas. Por eso, aquí recogemos, dentro de la forzosa selección limitativa que nos imponen las proporciones de la Revista, aquellos textos que reputamos más substanciales, y cuya versión oficial española se corresponde con el duplicado auténtico de los correspondientes instrumentos, habiendo sido facilitados, en cuanto al período 1903-1936, por la Embajador de Panamá en Madrid.

La selección operada tiene inevitablemente que presentar rasgos de convencionalidad, más que en cuanto a la inclusión de los textos recogidos—archijustificada—en cuanto a la omisión de otros, ciertamente interesantes, pero que ampliarían considerablemente el volumen de lo impreso, y en algunos casos con peligro de confusión para el lector.

En líneas generales, los textos sobre el *status* del llamado Canal de Panamá (porque hasta ahora más bien ha sido Panamá del Canal) pueden distribuirse en varias categorías, de desigual incidencia en el planteamiento del problema de que nos ocupamos. Comencemos por distinguir los textos *bilaterales* de los *unilaterales*, cualquiera que sea el respectivo rango. Se supone en abstracto, que los primeros han sido libremente pactados y gozan de la protección del principio de «respeto a los Tratados». En concreto, hay matices y grados muy importantes entre ellos. No han tenido igual capacidad de libre negociación con el coloso estadounidense, su pariente europeo, el Reino Unido, que las repúblicas «latinoamericanas»—es decir, hispanoamericanas aunque se cambie el vocablo para silenciar la raíz hispánica—de Cuba, Nicaragua, Panamá y aun Colombia. Y eso, que desde 1926, son verdaderamente sorprendentes los esfuerzos con que Panamá ha mejorado, en parte, su situación, mediante el decoro, el tesón y la creciente asistencia de la opinión mundial, supliendo lo que falta de poder—pues se apoya en la fuerza de la razón enfrentada con la razón de la fuerza—aunque los rasgos esenciales del problema permanezcan enquistados: defecto muy grave en el actual mundo, que gira rápidamente, suclando las posiciones conquistadas en los tiempos de

los asaltos imperialistas (1704 Gibraltar, 1898 Puerto Rico, 1903 Panamá, etc.). A su vez, dentro de este grupo de instrumentos hay que distinguir los fundamentales, de los accesorios. Ha sido a costa de éstos—declaraciones conjuntas, canjes de notas, protocolos, anexos técnicos, etc., etc.—cómo se ha operado la selección de textos. En los instrumentos de origen unilateral, también habría que distinguir los unilaterales enunciativos—comunicados, declaraciones, notas—de los unilaterales normativos, que empiezan con algunos de rango constitucional—el malhadado artículo 136 de la Constitución panameña de 1904, felizmente omitido a partir del 4.º de la promulgada en 1940—, para seguir con otros puramente legislativos, y—como se dice en América—«ejecutivos» en buena parte de desarrollo reglamentario o especializado. Estos textos unilaterales han quedado fuera de lo transcrito, ya que en ellos la elasticidad calificativa alcanza un máximo de imprecisión, y son también los más alcanzados por la mutabilidad temporal de las situaciones jurídicas.

Pero la diplomacia no sólo se mueve a la luz de las normas vigentes, sino también entremezclándola con los precedentes ilustrativos: En la interpretación de *lo que existe*, tiene gran valor la contraposición con *lo que fué* y con *lo que no llegó a ser*. Así, por ejemplo, la comparación entre el abortado Tratado Hay-Herrán y el consumado Hay-Bunau Varilla. El parangón entre el Acuerdo de 1926, rechazado por la Asamblea panameña, y el de 1936 (Alfaro-Hill), que fué aceptado. Incluso la mutación entre las cláusulas de la añeja convención Bulwer-Clayton (19 abril 1850) y las que la reemplazaron, concertadas entre Hay y Pauncefote (en vigor la de 18 de diciembre de 1901). En el juego diplomático, valen hasta las comparaciones sin base efectiva, como las que contraponen el Tratado Hay-Bunau Varilla al nicaragüense-yanqui de 1916, vulgarmente conocido por «Convenio Chamorro-Bryan».

II

A fin de no perdernos en la maraña de los instrumentos jurídicos que configuran el *status* del Canal—y por su innegable e inevitable influencia, también la situación de la República que atraviesa—vamos a hacer unas concisas enumeraciones, sin remontarnos a los remotos precedentes de la época en que un primo de Cortés—Alvaro de Saavedra hacia 1521—lanzaba por primera vez, que se sepa, la idea del «corte» del istmo, aprovechando los cursos fluviales, idea que aceptó Carlos I en 1534. Y sin mezclarla con los precedentes sobre otros canales—como el de Tehuantepec que las Cortes de Cádiz quisieron acometer el 28 de abril de 1814—, ni sobre vías terrestres de comunicación, que mejoraran el viejo «camino de cruces» mediante un ferrocarril—desde 1834—o un canal fluvial—desde 1835—, pues ello no implicaba los problemas que luego han brotado con el actual Canal. Remontémonos al Tratado Mallarino-Bidlack de 12 de diciembre de 1846. Parece un simple tratado de relaciones generales entre Nueva Granada—a la sazón federal, debilitada por discordia y despreocupada de su distante región ístmica—y los Estados Unidos, que comenzaban a destacar como potencia continental, aunque aún no se habían instalado en California. El artículo 35 otorga a los norteamericanos, y a su Gobierno, el libre y franco tránsito por cualquier medio, presente o futuro, contra la garantía de la neutralidad del istmo y de la soberanía neogranadina. Y por cierto, que los protocolos «adicionales» de Bogotá (22 febrero-13 octubre 1869, es decir, posteriores a los graves sucesos de 1856) empeoraron las concesiones al permitir el transporte de tropas estadounidenses. Rápidamente Inglaterra (asentada en Belice y en la Mosquitia) reaccionó: el Tratado Clayton-Bulwer (19 abril 1850), al que por cierto se

adhirió España el 25 de junio de 1850. El Tratado anunciaba un entendimiento sobre cualquier canal ístmico que se construyera, sobre la base de la común protección para que estuvieran abiertos a sus súbditos, y a los de terceros países que se adhirieran a la protección, sin dominio exclusivo, ni fortificaciones, ni influencia o alianzas para el predominio, y sin bloqueo, detención o captura de buques en caso de beligerancia. Andando el tiempo, los sueños «canaleros» parecieron concretarse en el Convenio entre el Gobierno colombiano y una compañía francesa (el llamado Salgar-Wyse de 18 de mayo de 1878, prorrogado cuatro veces, la última en 1900), que llevó al istmo por transferencia de la concesión a la «Compagnie Universelle du Canal Interocéanique» de Lesseps. La concesión era por noventa y nueve años; el canon al Gobierno, del 5 por 100 del producto bruto. Su artículo 5 declaraba libre y neutral el tránsito (salvo el de tropas extranjeras, que debería autorizarse, y el de buques de guerra beligerantes, que se prohibía.) La quiebra de la Compañía, coincidió con el auge del poder yanqui como encarnador de un «destino manifiesto». Más aún, había resistencias o desorientación en la opinión norteamericana, y así, un convenio colombiano-estadounidense de 26 de enero de 1880 no fué ratificado por Washington; en realidad, se quería despejar el factor británico, lo que—mezclada esta cuestión con otras del momento—se consiguió por los dos Tratados Hay-Pauncefote, el de 5 de febrero de 1900, no ratificado, y el de 18 de noviembre de 1901, que sigue en vigor, y es el único freno positivo—por más que muy débil—que ata a los Estados Unidos, los que al obtener libre vía para construir y regir en exclusiva al futuro Canal, se comprometían a adoptar ciertas bases de neutralización, aunque no de desmilitarización, que subsisten, al menos en la teoría jurídico-internacional. Inmediatamente, los Estados Unidos negociaron con la Compañía y con Colombia; pero imprimiendo a sus pretensiones el singular e inquietante—para Colombia—alcance de las autorizaciones otorgadas en la Ley Spooner (28 junio 1902): pago de 40 millones y adquisición de una faja de 10 millas. La Compañía, o sus restos franceses, tomaron los 40 millones. Colombia otorgó una concesión (Tratado Hay-Herrán de 22 de enero de 1903) por cien años prorrogables a voluntad de los Estados Unidos, para *construir y explotar* el Canal, con amplísimas facultades administrativas y jurisdiccionales, que se armonizaban mal con la reserva de la soberanía colombiana, y con la de asegurar la protección del Canal sin perjuicio de la intervención norteamericana, a petición del país soberano, o avisándole a solas, caso de emergencia. El Senado bogotano rechazó el Tratado; y aquí permítasenos un inciso. En Europa, se reputa a Panamá como una creación artificial del imperialismo yanqui, servida en 1903 por «lacayos» panameños. Las cosas son más complejas. Panamá, geográficamente, es centroamericano, y debería ser un miembro más de la Unión Centroamericana que con el tiempo reemplace a la actual O. D. E. C. A. Pero fué heredado de España por la Gran Colombia, y luego de disolverse, por Colombia a secas; Estado que atendía mal a su lejano apéndice ístmico, donde el sentimiento secesionista alentó con frecuencia (1830, 1840, 1856, 1860). Hubo intervenciones yanquis en 1856 («Guerra de los Sandias»), 1860 y 1868, 1880 y 1902. Los materiales estaban acopiados en 1903 para que una chispa provocara el incendio. La chispa la aportaron todos: los indecisos, contradictorios y discordes políticos bogotanos, que autorizaron y desautorizaron a sus negociadores Concha y Herrán, y que en 1902 no habían vacilado en pedir la intervención militar yanqui en el istmo y plena guerra civil, seguida de la mediación oficializada por el «Pacto de Wisconsin» (21 noviembre 1902); los inquietos y ambiciosos políticos panameños, es decir, los «patricios» que luego proporcionaron dinastías de gobernantes, más alguno que no era panameño ni amigo de Panamá, como el francés Felipe Bunau-Varilla; en fin, los grupos expansionistas yanquis capitaneados por Teddy Roosevelt. Este dijo, según la frase que lo ha inmortalizado: «tomé el Canal que Bunau-

Varilla me traía en bandeja de plata»: la rebelión estalló el 3 de noviembre de 1903; el 4 se aprobó la independencia, y el 18 se firmaba el Tratado, que a pesar de sus varias modificaciones sigue siendo la piedra angular del *status* del Canal. Huelga añadir que Panamá fué reconocido por todos los países (por España en 1904; Colombia lo haría de malas ganas en 1922). Y estrenó una Constitución (13 febrero 1904) que contenía un equivalente panameño de la *enmienda Platt* en su artículo 136. Lo peor no eran los artículos exorbitantes del Tratado, sino sus partes oscuras, puestas en manos de un poder desbordante y expeditivo, lleno, además, de un orgullo despreciativo hacia los «panamians».

III

La garantía de la independencia de Panamá—que con el tiempo ha pasado a ser un sarcasmo—aparece en cabeza del Tratado, contrapesada con el otorgamiento a perpetuidad de la zona del Canal, cuya anchura por cierto no es ya de 10 kilómetros, sino de 10 millas, y se completa con la de las aguas y tierras fuera de ella que pudieran precisarse para el funcionamiento y protección—entre otros supuestos—del Canal. Los poderes que recibían los Estados Unidos eran equivalentes a los que poseerían de ser soberanos; además del uso de las aguas, monopolio de comunicaciones; de la policía sanitaria y del orden en las ciudades, enclavadas en la zona de Colón y Panamá; de la libertad de importaciones para el consumo en la zona, exención fiscal para los bienes, servicios y personal del Canal; apertura de los puertos para refugio de los barcos del Canal, con exención fiscal; derecho a adquirir las estaciones carboneras que los Estados Unidos necesitasen; libertad de deudas o gravámenes. Lo que Panamá recibía apenas podía parangonarse con lo que otorgaba: 10 millones de dólares por una sola vez y 250.000 anuales, a partir del noveno año; derecho a transportar sus tropas y naves por el Canal, y a usar su telecomunicación. En cuanto a la neutralidad del Canal, el tratado era sencillamente contradictorio, porque tras estipularla remitiéndose al Tratado Hay-Pauncefote, los Estados Unidos recibían amplísimas facultades de defensa y protección, incluso fortificando. Los españoles que sabemos cómo el Tratado de Utrecht, tras la concesión de Gibraltar, ha servido para una permanente agresión económica contra España, calibramos exactamente y comprendemos perfectamente los sentimientos panameños, al ver que no sólo eran mutiladas su integridad y su soberanía, sino que permanentemente eran vulnerados los más elementales derechos administrativos y fiscales de que goza cualquier entidad pública, incluso infraestatal. Y en este texto paradójico, contradictorio, confuso y exorbitante, radica el veneno del problema del Canal, y de Panamá: no en el resentimiento de unos desagradecidos antropoides contra sus eficientes bienhechores, únicos capaces de sostener el Canal, según las versiones injuriosas que difunden los medios de información de los que «tomaron» el Canal como una *res nullius* caída del cielo. Si no en la incompatibilidad entre el *status* del Canal y todo el sistema contemporáneo de Relaciones Internacionales, que consagran un mínimo de equitativa paridad, más o menos recíproca, en los tratos entre los pueblos y entre los Estados, conforme establecen las Cartas de San Francisco y de Bogotá, suscritas por Washington y por Panamá. Porque aunque los norteamericanos fueran ángeles—incluyendo a los *zonians*—, el Tratado les pondría en grave aprieto a cada paso para conservar su celestialidad. Concluyamos: no hay otro remedio sino empezar de nuevo; es decir, el único remedio que existe estriba en reemplazar por completo el Texto de 1903 por otro cuidadosa y libremente establecido, del que desaparezcan las perpetuidades, unilateralidades, exclusiones, intromisiones y demás

maneras de eternizar las dos extremadas situaciones que creó el Tratado. El mundo necesita eliminar focos de conflicto. Lo que se ha venido haciendo hasta ahora es aplicar parches de urgencia con efectos muy limitados, y por desgracia contrariados con frecuencia. Y no se diga que nadie regala nada por nada, y que la solución de 1903 sigue siendo «técnicamente» intocable. Porque ni Panamá ni la conciencia universal piden un imposible de los Estados Unidos; ni los mitos sobre la incapacidad de los pequeños Estados para regir sus propios asuntos, resiste el más somero examen a la luz de los hechos. También en 1956 se dijo que la R. A. U. no podía sostener el tránsito por el Canal de Suez, y ya se ha visto que lo ha mejorado. Panamá, solo o asociado con los Estados Unidos o con la colaboración de la O. E. A., puede y podría sostener al Canal, cuyos defectos y limitaciones se acusan ya—a quince años vista—sin haber salido de las manos del eficiente Tío Sam. Que tampoco se «sacrifica» sosteniéndolo, ni tiene a su alcance otros istmos sustitutivos en los que pudiera obtener las condiciones que goza en Panamá. Por lo demás, el Canal supone una renta anual de 100 millones de dólares, de los que Panamá *toca* 1.900.000.

IV

El 13 de diciembre de 1904, el Convenio Taft demostró la inaplicabilidad absoluta del Tratado e intentó paliar sus estragos; pero al caducar en 1924 no fué renovado. El Canal fué ya cruzado por un barco el 13 de septiembre de 1913, aunque la guerra demorara su inauguración oficial: costó unos 539 millones de dólares (a los dueños: los franceses habían gastado unos 398 millones) y muchísimas vidas humildes (se calcula que unas 28.000). Sus 50 millas se abastecen de las aguas del Chagres y el Grande, represadas en Gatún, Miraflores y Madden. Washington dió predominio—consciente o inconscientemente—al aspecto estratégico sobre el comercial, ya en la «Panamá Canal Act» (del 24 de agosto de 1912), y en los reglamentos de uso y navegación promulgados en diferentes fechas, principalmente los de 9 de julio de 1914, 25 de septiembre de 1925. El gobierno de la Zona fué una típica colonia militar (que mide 1.432 kilómetros cuadrados y tiene unos 43.000 habitantes), a base de los más absolutos poderes para su cabeza, el gobernador cuatrienal; combinándose por cierto con el racismo, visible en los *gold rolls* y *silver rolls*. La «capital» se situó en Balboa, al lado de la ciudad de Panamá, que formaba un enclave panameño, dotado después de 1926 de un pasillo para unirse al resto del territorio de la República (Colón, en el otro extremo sigue siendo un enclave). El tráfico empezó a crecer: en 1962 ha registrado 11.149 naves con 67,5 millones de toneladas y un devengo de 57 millones de dólares. La innovación consistente en confiar la administración técnica del Canal a una Compañía oficial, no ha cambiado la naturaleza de las cosas. Desde otro aspecto, las guerras mundiales afectaron en forma transitoria a la prosperidad del Canal; eso es, los norteamericanos las aprovecharon para dictar drásticas proclamas, que reducían a cero la famosa neutralidad, y que complicaban la posición de Panamá para optar ante el conflicto: de hecho fué arrastrado a compartir la helicosidad yanqui. Así, en la I Gran Guerra, las proclamas y órdenes de 6 de abril y 24 de mayo de 1917. En la II, las de 5 de septiembre, 19 de octubre y 24 de noviembre de 1939, y avanzado ya el camino hacia la beligerancia, de 22 de mayo de 1940 y 27 de mayo de 1941. La «Canal Zone Act» de 1934 y «Canal Company Zone Act de 1944» han cambiado los detalles, pero no el fondo de los métodos empleados; las rectificaciones proceden de los nuevos acuerdos arrancados por Panamá, en trabajosos forcejeo. Así, en 28 de junio de 1926

un proyecto de Tratado (Alfaro-Kellogg) establecía—art. 11—una suerte de protectorado en tiempos de guerra, que los panameños rechazaron. Soplaron vientos de moderación (al *big steack* había sucedido el *good neighbor*) y en la entrevista Arias-Roosevelt (17 octubre 1933) se atacó el problema de los «comisariatos» (economatos abusivos). La mejoría fué pasajera, porque desde 1934 Panamá empezó a rechazar el pago del canon en dólares devaluados hasta que los Tratados Alfaro-Hull (2 de marzo de 1936) decidieron el problema subiendo el canon a 430.000 balboas (dólares papel) y abordando la construcción de la carretera transístmica, sin monopolio. Aparte de restringir abusos económicos, lo mejor y más importante fué la modificación del ominoso artículo 1 del texto de 1903, reconociendo que la Zona es un territorio de la República bajo jurisdicción de los Estados Unidos, con renuncia por éstos a mantener el orden en Colón y Panamá. Esta tendencia a la contención del aspecto territorial del expansionismo se vió al plantearse la aplicación del nuevo Tratado, primero en el canje de notas sobre consultas defensivas de 1 de febrero de 1939 (año en que se ratificó el Tratado) y luego en el acuerdo de cesión de 134 bases, concertado el 18 de marzo de 1942. Panamá quedaba materialmente acribillado de instalaciones estadounidenses, de muy variado uso, que a veces excedían de su perímetro, como en las llamadas «patrullas de vigilancia». El uso y el abuso—acabada la guerra en la que el Canal tampoco fué atacado—de tales bases motivó nuevas fricciones, arregladas al devolverse por el nuevo Convenio de 10 de diciembre de 1947, reteniendo trece por cinco años y por diez el aeropuerto de Río Hato.

En 1952, el presidente Remón se tropezó con una nueva devaluación del dólar. Su reclamación fué recogida y amplificada por la mayoría de los partidos panameños—la «coalición de los cinco»—que pidieron la revisión en general del viejo texto. Sin lograrla, los panameños consiguieron en el Convenio de 25 de enero de 1955 nuevas y substanciosas ventajas: elevación del canon a 1.930.000 dólares y restitución de instalaciones ferroviarias. Estados Unidos consolidaba por quince años el uso de la base de bombardeo estratégico, ya citada, de Río Hato, y el derecho de restringir el tráfico en la carretera de Río Hato a Aguadulce. En noviembre de 1959 se produjeron sangrientos incidentes; para cancelarlos—lo que urgía a Washington—, el presidente Eisenhower reconoció oficialmente la «plena soberanía de derecho» de Panamá sobre la zona del Canal, que los políticos y los juristas norteamericanos no sabían hasta entonces cómo clasificar—«territorio bajo control», «territorio otorgado», «zona de uso perpetuo», etc.—, sentando los jalones para un futura rectificación substancial de las respectivas posiciones. Las autoridades del Canal—obedeciendo a Washington—fijaron cifras uniformes para los panameños trabajadores en el Canal, aunque la medida fuera parcialmente efectiva. Un nuevo encuentro interpresidencial (Chiari-Kennedy), 14 de junio de 1962, creó una Comisión Mixta para eliminar los motivos de discordia; sentó el principio de la equiparación de retribuciones. El más importante resultado de los trabajos de la Comisión fué—en 15 de enero de 1963—el acuerdo de ondear las banderas juntas en 16 lugares de la zona, desde el 10 de enero de 1964; antecedente de los incidentes del 10 de enero de 1964 de los que ha salido—con la ruptura de relaciones y la intervención de la Comisión Conciliadora Interamericana—el replanteamiento del problema, que no parece que pueda ser esquivado, como antes, mediante nuevas concesiones parciales de duración indefinida y finalidad «diversiva». También se acordó entonces un salario de 0,70 dólares por hora a los panameños en la zona (0,80 en 1964) y el cobro del impuesto sobre la renta a los empleados del Canal. En éste hay 10.000 soldados con 11.800 familias, 5.100 funcionarios yanquis y 10.000 panameños.

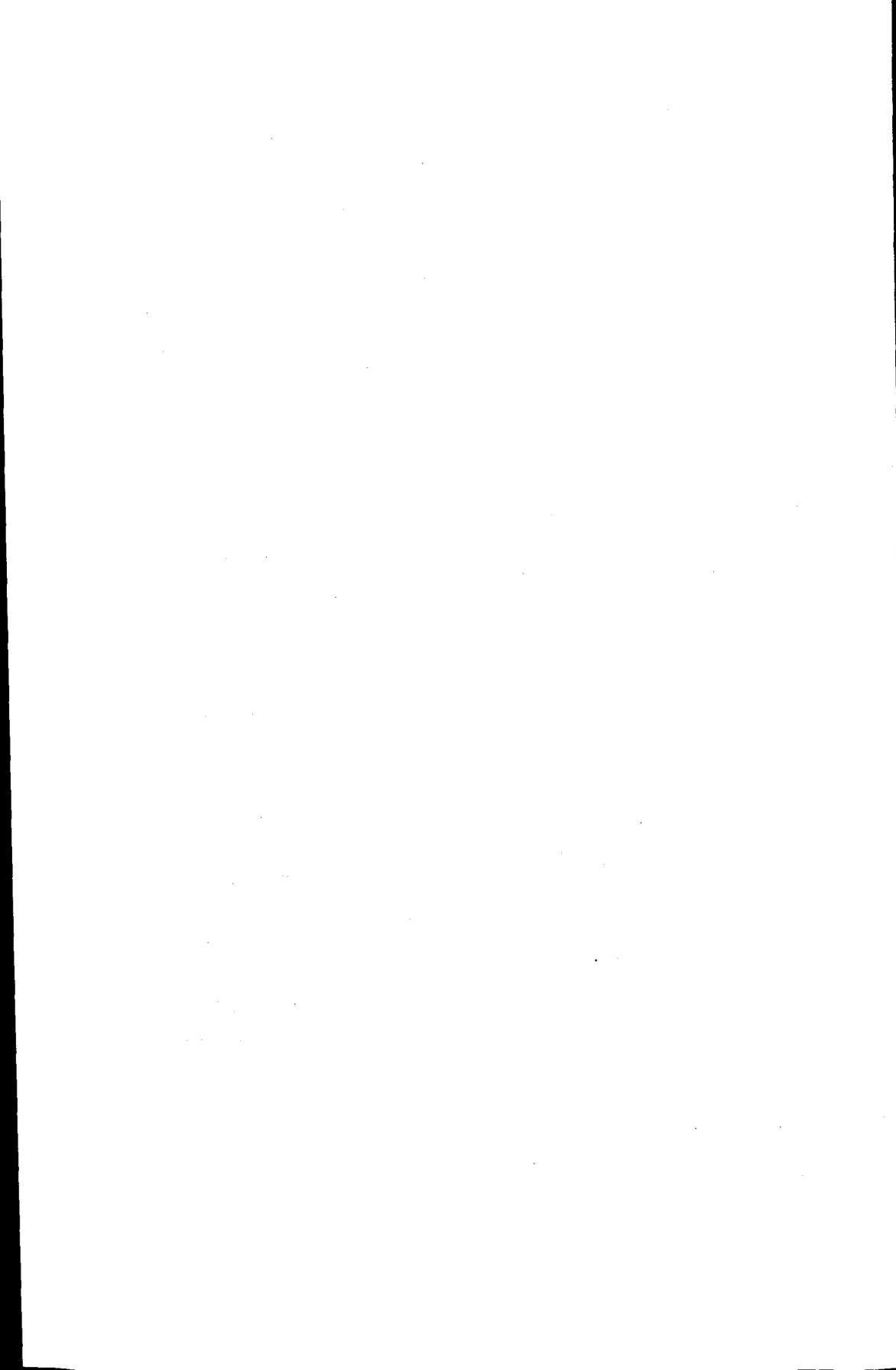
V

El Canal no es un problema que pueda tratarse en términos de «rentabilidad» económica, siquiera se disfrace el pragmatismo materialista, invocando los elevados fines que cumple—«pro mundi beneficio», reza el escudo panameño—o con lamentaciones jermíficas sobre sus limitaciones de tránsito y su onerosidad («inmovilidad» del canon de travesía cifrado en algo más de 5.000 dólares, inexistencia de preferencias para la bandera estrellada, pago de gastos de amortización, unos 700 millones de dólares entre 1.700 millones, etc., etc.).

Tampoco es un asunto *exclusivo*, ni siquiera de preponderante interés norteamericano; los Estados Unidos pueden pretender lícitamente, garantías para sus intereses permanentes sin necesidad de perpetuar una situación hegemónica, los hechos los reservarán durante un período indefinido, un gran papel, sin necesidad de imposiciones.

El Canal es un problema mundial, interamericano, centroamericano y panameño (la enumeración no supone un orden clasificatorio). Es inútil que los que han practicado un demagógico anticolonialismo a costa de Europa en el Viejo Mundo, se aferren a la letra de los textos leoninos, ya con los modales, bien educados de Stevenson o Rusk, ya con las estridencias de Truman, Cannon o Goldwater, El Canal no puede ser por más tiempo la sede de ese «Comando Sur» mandado por el general O'Meara (más expeditivo que el gobernador Fleming), desde donde puede dispararse o invadirse la vecina República. Más aún: sin necesidad de incidencia alguna, no es concebible que un Estado puede partir por mitad por esa incrustación, con prolongaciones acuáticas y enclaves. Menos grave era el pasillo de *Danzig*, y por ese corredor estalló la II Gran Guerra. No puede haber un *herrenvolk* (los «zonians» respaldados por la opinión de su país) frente a otra comunidad, que en las conferencias es tratada de *hermana* y en las relaciones *zoneras* de *subordinada*. No puede subsistir una concesión perpetua, como si la sombra de Teddy Roosevelt pudiera paralizar el curso de la Historia. No pueden cohonestarse las obligaciones de miembros de la O.I.T. con las *differentials rolls*, ni el «libre espíritu competitivo» con la imposición del contrabando, o la defraudación. Si los norteamericanos quieren permanecer con buen pie—legal y real—, no será conservando jurisdicciones de privilegio o eliminando a los panameños de la administración, y del reparto equitativo de beneficios. Eso es fomentar el castrismo, y lo que trae detrás. El Derecho es algo vivo—*ex facto oritur ius*—y deja de serlo cuando la letra petrificada de los Tratados no responde a móviles internacionalmente lícitos. La fuerza retrasa los cambios, pero a la larga no los evita, y en cambio puede impedir su advenimiento pacífico. Un país que asume el «liderato»—perdónesenos el neologismo, muy «latinoamericano»—de Occidente, está obligado a dar buen ejemplo con su conducta. El pueblo norteamericano posee sólidas virtudes morales, muy destacadas en el proceso de exaltación al rango mundial que ostenta. Superar la vieja neutralidad oficial en 1903 no parece difícil, pues el Derecho Internacional proporciona hoy más facilidades y más flexibles fórmulas que nunca, para llegar a la revisión del *status* del Canal de su Zona, tal como queda recogido en los textos que se insertan a continuación.

José M.^a CORDERO TORRES.



TRATADO BIDLACK-MALLARINO O DE BOGOTA

(12 de diciembre de 1846)

Artículo 35. Los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos disfrutarán en los puertos de Nueva Granada, incluso los de la parte del territorio granadino denominado istmo de Panamá, desde su arranque en el extremo del sur hasta la frontera de Costa Rica, todas las franquicias, privilegios e inmunidades en lo relativo al comercio y navegación, de que ahora gocen y en lo sucesivo gozaren los ciudadanos granadinos, sus buques y mercancías, y 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 al otro. El Gobierno de Nueva Granada garantiza al gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del istmo de Panamá, por cualesquiera medios que ahora existan o que 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, manufacturas o mercancías de lícito comercio pertenecientes a los ciudadanos de los Estados Unidos que pasen en cualquier dirección de un mar a otro, con el objeto de exportarse a cualquier otro país extranjero, no estarán sujetos a derecho alguno de importación; y si lo hubieren pagado deberá reembolsarse al efectuar la exportación, y que los ciudadanos de los Estados Unidos, al pasar por dicho istmo no estarán sujetos a otros derechos, peajes e impuestos de cualquier 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 4, 5 y 6 de este Tratado, los Estados Unidos garantizan 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 todos los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio.

CONVENIO SALGAR-WYSE

(Convalidado por la Ley XII de 18 de mayo de 1878)

Art. 5. El Gobierno de la República declara neutrales para todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del Canal y las aguas 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; exceptuándose 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

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

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 donde se excave el Canal y se garantice también la inmunidad y neutralidad de dicho Canal.

Art. 6. Los Estados Unidos de Colombia se reservan el derecho de pasar por el Canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo y sin pagar derecho alguno. El paso del Canal queda rigurosamente cerrado a los buques de guerra de las naciones que estén en conflicto armado con otra u otras que por Tratados públicos ajustados con el gobierno colombiano no hayan adquirido el derecho de transitar por el Canal en todo tiempo.

SEGUNDO TRATADO HAY-PAUNCEFOTE

Entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, celebrado en Washington el 18 de noviembre de 1961, por el cual se subroga el Tratado Clayton-Bulwer de 1850. (Canjeado en Washington el 18 de diciembre del mismo año)

Los Estados Unidos de América y Su Majestad Eduardo VII, Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña, de Irlanda, etc., etc., deseando facilitar la construcción de un canal para buques que una los océanos Atlántico y Pacífico por la vía que se considera más conveniente, y a ese fin remover cualquier obstáculo que pudiera 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 89 de aquel Convenio, han nombrado como plenipotenciarios al efecto:

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

Artículo I

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

Artículo II

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

Artículo III

Los Estados Unidos adoptan como base para la neutralización de dicho Canal las siguientes reglas que en sustancia 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. Esas 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 de fuera de Ley.

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

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

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

Artículo IV

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

Artículo V

El presente Tratado será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos, por y con el consejo y consentimiento del Senado de los mismos, y por Su Majestad británica,

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

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.—John Hay.—Pauncefote.

TRATADO HAY-BUNAU VARILLA

(Para la construcción del canal interoceánico)

DECRETO NÚMERO 24 DE 1903

(2 de diciembre)

Por el cual aprueba un Tratado con los Estados Unidos de Norteamérica

La Junta de Gobierno Provisional de la República,

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

CONVENCIÓN DEL CANAL ÍSTMICO

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

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

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

Artículo I

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

Artículo II

La República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por agua para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado Canal, de 10 millas de ancho, que se extienden a una distancia de cinco millas a cada lado de la línea central de la ruta del Canal que se va a construir, comenzando dicha zona en el Mar Caribe a tres millas marítimas de la línea media de la bajamar y extendiéndose a través del Istmo de Panamá hacia el Océano Pacífico hasta una distancia de tres millas marítimas de la línea media de la bajamar, con la condición de que las ciudades de Panamá y Colón y las bahías adyacentes a dichas ciudades, que están comprendidas dentro de los límites de la zona arriba descrita, no quedan incluidas en esta concesión. La República de Panamá concede, además, a perpetuidad, a los Estados Unidos, el uso, ocupación y control de cualesquiera otras tierras y aguas fuera de la zona arriba descrita, que puedan ser necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal, o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección de la citada Empresa.

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

Artículo III

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

Artículo IV

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

Artículo V

La República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el monopolio para la construcción, mantenimiento y funcionamiento de cualquier sistema de

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

comunicación por medio de canal o de ferrocarril a través de su territorio entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico.

Artículo VI

Las Concesiones que aquí se expresan de ningún modo invalidarán los títulos o derechos de los ocupantes o dueños de tierras o propiedades particulares en la mencionada zona o en cualesquiera de las tierras y aguas concedidas a los Estados Unidos, según las estipulaciones de cualquier artículo de este Tratado, ni tampoco perjudicarán los derechos de tránsito por las vías públicas que atraviesen la mencionada zona o cualquiera de dichas tierras o aguas a menos que tales derechos de tránsito o derechos particulares estén en conflicto con los derechos aquí concedidos a los Estados Unidos, caso en el cual los derechos de los Estados Unidos prevalecerán. Todos los daños causados a los propietarios de tierras o de propiedades particulares de cualquier clase con motivo de las concesiones contenidas en este Tratado o con motivo de los trabajos que ejecuten los Estados Unidos, sus agentes o empleados, o con motivo de la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal, o de las obras de saneamiento y protección aquí estipuladas, serán evaluados y ajustados por una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de los Estados Unidos y de la República de Panamá, cuyas decisiones con respecto a esos daños serán definitivas y cuyos fallos por tales daños serán pagados únicamente por los Estados Unidos. No se impedirá, demorará o estorbará parte alguna del mencionado Canal o del Ferrocarril de Panamá o de cualquiera de las obras auxiliares relacionadas con uno y otro autorizadas por los términos de este Tratado mientras estén pendientes los procedimientos en averiguación de esos daños.

Los avalúos de esas tierras y de las propiedades particulares y de los daños causados a éstas, tendrán por base el valor que tenían los bienes antes de la fecha de esta Convención.

Artículo VII

La República de Panamá concede a los Estados Unidos dentro de los límites de las ciudades de Panamá y Colón, y sus bahías adyacentes y dentro del territorio adyacente a ellas, el derecho de adquirir por compra o en ejercicio del derecho de dominio eminente, las tierras, edificios, derechos de agua u otras propiedades que sean necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento y protección del Canal y para cualesquiera obras de saneamiento, tales como la recogida y desagüe de inmundicias y la distribución de agua en las citadas ciudades de Panamá y Colón y que a juicio de los Estados Unidos pueden ser necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento y protección del mencionado Canal y Ferrocarril. Todos los trabajos de saneamiento, de recogida y desagüe de inmundicias y de distribución de agua en las ciudades de Panamá y Colón serán ejecutados por cuenta de los Estados Unidos, y el Gobierno de los Estados Unidos, sus agentes y representantes tendrán facultad para establecer y cobrar contribuciones de agua y de albañales que sean suficientes para proveer al pago de los intereses y a la amortización del capital invertido en esas obras en un período de cincuenta años, y a la expiración de ese período de cincuenta años, el sistema de albañales y el acueducto vendrán a ser de propiedad de las ciudades de Panamá y Colón, respectivamente, y el uso del agua será libre para los habitantes de Panamá y Colón, salvo la contribución

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

de agua que sea necesario establecer para el funcionamiento y mantenimiento del mencionado sistema de albañales y del acueducto.

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

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

Artículo VIII

La República de Panamá concede a los Estados Unidos los derechos que hoy tiene y que más tarde pueda adquirir sobre los bienes de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y de la Compañía del Ferrocarril de Panamá como resultado del traspaso de soberanía de la República de Colombia y la República de Panamá y autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar a los Estados Unidos sus derechos, privilegios, bienes y concesiones, así como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones o parte de las acciones de esa Compañía; pero las tierras públicas situadas fuera de la Zona descrita en el artículo II de este Tratado y que están actualmente incluidas en las concesiones hechas a ambas empresas y que no sean necesarias para la construcción y funcionamiento del Canal volverán a poder de la República de Panamá, con excepción de cualesquiera bienes de que en la actualidad sean dueñas o poseedoras las mencionadas compañías dentro de Panamá o Colón o dentro de sus puertos o terminales.

Artículo IX

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

El Gobierno de la República de Panamá tendrá el derecho de establecer en esos

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

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

Artículo X

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

Artículo XI

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

Artículo XII

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

Artículo XIII

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo a la mencionada Zona y tierras auxiliares, libres de derechos de aduana, impuestos, contribuciones u otros gravámenes, y sin ninguna restricción, buques, dragas, locomotoras, carros, maquinarias, herramientas, explosivos, materiales, abastos y otros artículos necesarios y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal y sus obras auxiliares, y todas las provisiones, medicinas, ropas, abastos y otros artículos necesarios y convenientes para los jefes, empleados, trabajadores y obreros

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

al servicio y en el empleo de los Estados Unidos y para sus familias. Si tales artículos fueren enajenados para ser usados fuera de la zona y tierras auxiliares concedidas a los Estados Unidos y dentro del territorio de la República de Panamá, quedarán sujetos a los mismos derechos de importación u otros impuestos que graven iguales artículos importados bajo las leyes de la República de Panamá.

Artículo XIV

Como precio o compensación de los derechos, poderes y privilegios otorgados por este Convenio por la República de Panamá a los Estados Unidos, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares en moneda de oro de los Estados Unidos al efectuarse el canje de las ratificaciones de este Convenio y también una anualidad, durante la vida de este Convenio, de doscientos cincuenta mil dólares en la misma moneda de oro, comenzando nueve años después de la fecha arriba expresada.

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

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

Artículo XV

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

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

Artículo XVI

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

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

Artículo XVII

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

Artículo XVIII

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

Artículo XIX

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

Artículo XX

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

Artículo XXI

Es entendido que los derechos y privilegios concedidos por la República de Panamá a los Estados Unidos en los artículos que preceden, están libres de toda deuda, grava-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

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

Artículo XXII

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

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

Artículo XXIII

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

Artículo XXIV

Ningún cambio en el Gobierno o en las leyes y tratados de la República de Panamá afectará, sin el consentimiento de los Estados Unidos, derecho alguno de los

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

Estados Unidos de acuerdo con esta Convención, o de acuerdo con cualesquiera estipulaciones de tratados entre los dos países que en la actualidad existan o que en lo futuro puedan existir sobre la materia de esta Convención.

Si la República de Panamá llegare a formar parte en lo futuro de algún otro Gobierno o de alguna unión o confederación de Estados, de manera que amalgamare su soberanía o independencia en ese Gobierno, unión o confederación, los derechos de los Estados Unidos, según esta Convención, no serán en manera alguna menoscabados o perjudicados.

Artículo XXV

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

Artículo XXVI

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

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

Hecha en la ciudad de Washington, a 18 de noviembre del año de Nuestro Señor 1903.—P. Bunau Varilla (hay un sello).—John Hay (hay un sello).

TRATADO DE HERRAN-HAY

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

(Reprobado por el Congreso colombiano de 1903)

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

El Presidente de la República de Colombia, a Tomás Herrán, especialmente autorizado por dicho Gobierno con este objeto. El Presidente de los Estados Unidos, a John Hay, Secretario de Estado, quienes, después de haber canjeado sus plenos poderes en buena y debida forma, han acordado los siguientes artículos:

Artículo I

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

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

Artículo 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 periodos 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 necesarios y convenientes para la construcción, conservación, protección y explotación del Canal y de los ferrocarriles.

Artículo III

Para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda ejercer los derechos y privilegios concedidos por este Tratado, la República de Colombia concede a dicho Gobierno el uso y dirección por el término de cien años prorrogables a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por periodos 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 15 millas medidas desde el canal principal y otras obras, como también la profundidad de 10 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, denominada 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 aminorar, 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 ellos situados, pertenecientes a o en posesión de dichas Compañías del Ferrocarril y del Canal, pero todas las disposiciones del artículo 35 del Tratado de 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 sanitario y de policía.

Artículo IV

Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por los términos de esta Convención no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre el territorio dentro de cuyos límites habrán de ejercerse 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 sus propiedades e independencia.

Artículo V

La República de Colombia autoriza a los Estados Unidos para construir y mantener en cada una de las bocas y términos del proyectado Canal un puerto para los buques que de él se sirvan, con faros adecuados y otros auxiliares para la navegación; y los Estados Unidos quedan autorizados para usar y ocupar, dentro de los límites de la Zona señalada por esta Convención, aquellas partes de la línea costera 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

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

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 Colón, los terrenos y derechos necesarios para verificar la 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 aguas, pasados los cuales, el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y de Colón, exceptuando en cuanto a los gastos necesarios para la explotación y conservación de dicho servicio, inclusive los depósitos, acueductos, llaves de encañado, distribución, drenaje y otras obras.

Artículo VI

La República de Colombia se compromete a no ceder ni arrendar a ningún Gobierno extranjero ninguna de las islas o puertos que 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.

Artículo VII

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

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

Estados Unidos sin pagar derechos o impuestos de clase alguna. Los Estados Unidos tendrán derecho al gratuito uso de agua, piedra, grada, 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, por desviaciones de las aguas o de cualquiera otra manera provenientes de la construcción y explotación del Canal, se apreciarán y ajustarán en cada caso por una Comisión Mixta, nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, pero el valor de las indemnizaciones que se fijen se pagará únicamente por los Estados Unidos.

Artículo VIII

El Gobierno de Colombia declara libres y francos en todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del Canal, incluyendo los de Panamá y Colón, y las aguas de éstos; de manera que no se cobrará por el Gobierno de Colombia derechos de aduana, tonelaje, anclaje, faro, muelle, pilotaje, cuarentena o cualquier otro impuesto o derecho de ninguna clase sobre los buques que usen o atraviesen el Canal, o que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos y que sean empleados por él, directa o indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y explotación de la obra principal o de sus auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de tales buques y a su cargo, tripulación 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 impuestos alguno, excepto sobre las mercaderías destinadas a ser introducidas para el consumo del resto de la República de Colombia o del Departamento de Panamá 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, embarque, 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 sometidas 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 conexiones adicionales a tales privilegios, no modificará las condiciones de las concesiones que hoy existen.

Artículo IX

No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el Canal, los buques que sobre él transiten, los remolcadores y

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

otros buques al servicio del mismo Canal o sobre los ferrocarriles y trabajos auxiliares, sus almacenes, talleres, oficiales, habitaciones de obreros, fábricas de cualquier naturaleza que sean, depósitos, muelles, Canal o al Ferrocarril y que se necesiten para el servicio del mismo Canal o Ferrocarril y de sus dependencias, ya estén situadas dentro de las ciudades de Panamá y de Colón, o en cualquier otro lugar autorizado por las disposiciones de esta Convención.

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

Artículo X

Queda entendido que las líneas telegráficas y telefónicas que se establezcan para el servicio del Canal, podrán usarse, mediante arreglos equitativos, para el servicio público y privado, en conexión con las líneas de Colombia y de las demás Repúblicas americanas, y de las Compañías de cable autorizadas para funcionar en los puertos y territorios de dichas Repúblicas; pero los despachos oficiales del Gobierno de Colombia y de las autoridades del Departamento de Panamá no pagarán por el servicio de dichas líneas derechos más altos de los que se cobren a los empleados del Gobierno de los Estados Unidos.

Artículo XI

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

Artículo XII

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo a dicha Zona del Canal, sin pagar derechos de aduana, impuestos o contribuciones de cualquiera otra especie y sin limitación alguna, los buques, dragas, locomotoras, carros, maquinarias, herramientas, explosivos, materiales de construcción, provisiones y otros artículos necesarios y convenientes para la construcción, conservación y explotación del Canal y 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.

Artículo XIII

Los Estados Unidos tendrán autoridad para proteger y dar seguridad al Canal, así como a los ferrocarriles y demás obras auxiliares y dependencias y para conservar el

orden y la disciplina entre los trabajadores y otras personas que concurran a aquella región y para dictar y hacer cumplir los reglamentos de policía y de sanidad que se juzguen necesarios para la conservación del orden y de la salud pública así como proteger de interrupción o daño la navegación y el tráfico del Canal, de los ferrocarriles o de otras obras y dependencias.

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

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

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

El tribunal o los tribunales así establecidos por los Estados Unidos tendrán exclusiva jurisdicción en dicha Zona de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de los Estados Unidos y entre ciudadanos de éstos y los de otros países, con excepción de los de la República de Colombia; así como de toda controversia que de cualquiera manera provenga de la construcción, sostenimiento y explotación del Canal, del Ferrocarril o de otras propiedades y obras.

3. Colombia y los Estados Unidos, de común acuerdo, establecerán y conservarán en dicha Zona tribunales judiciales que tengan jurisdicción civil, criminal y de almirantazgo y que se compondrán 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 de las controversias que en adelante se especificarán y de todos los delitos, crímenes y faltas que se cometan dentro de la Zona y de todas las cuestiones de almirantazgo en conformidad con las leyes y procedimientos que más tarde se acordarán y fijarán por los dos Gobiernos.

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

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

Artículo XIV

Las obras del Canal, los ferrocarriles y sus auxiliares, se declaran de utilidad pública y, en consecuencia, todas las tierras y aguas necesarias para la construcción, conservación y explotación del Canal y demás obras especificadas pueden ser expropiadas.

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

das de conformidad con las leyes de Colombia; pero la indemnización será determinada definitivamente y sin apelación por una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos.

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

Artículo XV

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

Artículo XVI

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

Artículo XVII

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

Artículo XVIII

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

Artículo XIX

Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por esta Convención no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre las propiedades raíces que puedan adquirir los Estados Unidos o la traslación de los derechos de la Compañía

Nueva del Canal de Panamá y la Compañía del Ferrocarril de Panamá que estén fuera de la Zona referida.

Artículo XX

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

Artículo XXI

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

Artículo XXII

La República de Colombia renuncia y cede a los Estados Unidos la participación que pudiera corresponderle en los productos futuros del Canal fijados en el artículo XV del Contrato de concesión con Lucien N. B. Wyse, del cual hoy es dueña la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y todos los derechos o reclamaciones de naturaleza pecuniaria provenientes de dicha concesión, o que provengan de las concesiones a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, 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 corresponder en las tierras, en el Canal, en las obras, propiedades y derechos pertenecientes hoy a dichas Compañías en virtud de las citadas concesiones, o de otra manera, y los que los Estados Unidos hayan adquirido o adquirieran de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, o por su conducto, incluyendo cualesquiera propiedades y derechos que en lo futuro correspondan a Colombia en virtud de lapso, multa o de otra manera, bajo las condiciones de contratos de concesiones celebrados con dicho Wyse, la Compañía Universal del Canal de Panamá, la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Los arriba mencionados derechos y propiedades quedarán libres de todos los dere-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

chos actuales o de reversión que correspondan a Colombia, y el título que adquirieran los Estados Unidos, cuando se verifique la proyectada compra de los Estados Unidos a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en cuanto toca a la República de Colombia, pero sin perjuicio de los derechos de Colombia expresamente asegurados bajo este Tratado.

Artículo XXIII

Si llegase a ser necesario en algún tiempo el empleo de fuerza armada para seguridad y protección del Canal, o de los buques que de él se sirvan, o de los ferrocarriles y de otras obras, la República de Colombia se compromete a hacer uso de la necesaria para tal objeto, según las circunstancias; pero si el Gobierno de Colombia no pudiere atender eficazmente a este compromiso, el de los Estados Unidos, con el consentimiento o solicitud del de Colombia, o del Ministerio 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 sin necesidad del consentimiento previo del Gobierno de Colombia, al cual dará inmediato aviso de las medidas tomadas para el objeto indicado, y tan pronto como acudan fuerzas colombianas suficientes para atender al objeto indicado, se retirarán las de los Estados Unidos.

Artículo XXIV

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

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

Artículo XXV

Como precio o canon del derecho de uso de la Zona concedida en esta Convención por Colombia a los Estados Unidos para la construcción del Canal, así como por los derechos de propiedad del Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de doscientos cincuenta mil dólares oro que Colombia deja de cobrar del mismo Ferrocarril, así como en compensación de los demás derechos, privilegios y exenciones otorgadas a los Esta-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

los Unidos, y en consideración al aumento de gastos de la Administración Pública en el Departamento de Panamá, ocasionado por los trabajos de construcción del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos se obliga a pagar al de Colombia la cantidad de diez millones de dólares en oro americano, al canjearse las ratificaciones de esta Convención, una vez aprobada 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 a este artículo afectará o interrumpirá la plena operación y efecto de esta Convención por otros respectos.

Artículo XXVI

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

En caso de que Colombia más tarde llegare a ser parte constituyente de otro Gobierno o forme unión o confederación, los derechos concedidos a los Estados Unidos por esta Convención no serán de manera alguna minorados o restringidos.

Artículo XXVII

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

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

Artículo XXVIII

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

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

Hecha en la ciudad de Washington, a 22 de enero del año del Señor de 1903.—
(L. S.) Tomás Herrán.—(L. S.) John Hay.

CONVENIO TAFT

(de 1904)

DECRETO NÚMERO 182 DE 1904

(6 de diciembre)

En desarrollo de la Orden ejecutiva expedida por el Secretario de Guerra de los Estados Unidos de América con fecha 3 de los corrientes,

El Presidente de la República de Panamá,

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

Decreta:

Artículo único

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

Parágrafo: La Orden expresada es como sigue:

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

SE ORDENA:

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

A condición, sin embargo, que esta Orden no tendrá efecto: primero, si la República de Panamá no reduce del 15 al 10 por 100 los derechos *ad valorem* sobre los artículos importados y descritos en la Clase 2 de la Ley expedida por la Convención Nacional de Panamá el 5 de julio de 1904 y puesta en vigor el 12 de octubre de 1904, o si se aumenta los derechos de aduana sobre los artículos importados y descritos en las otras clases de dicha Ley, con excepción de toda clase de vinos, licores, alcohol

y opio importados sobre los cuales la República de Panamá puede fijar impuestos más altos; segundo, si el artículo 38 de la Constitución, tal como fué reformado por el artículo 146 de la misma, no queda en pleno vigor y sin modificación, en cuanto se refiere a la importación y venta de mercaderías de toda clase; tercero, si los derechos consulares y gravámenes de la República de Panamá, con respecto a la entrada de toda clase de buques y a las importaciones a dichos puertos de Panamá y Colón, no se reducen al 60 por 100 de las tarifas en vigor en la actualidad, y cuarto, a menos que los artículos que se importen a los puertos de Panamá y Colón, consignados a cualquier parte de la Zona del Canal y con destino a ella, no queden sujetos en la República de Panamá a ningún otro impuesto o gravamen directo o indirecto.

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

A condición, sin embargo, que las autoridades de la República de Panamá concedan privilegios recíprocos de muellaje y de otras facilidades en Panamá y Colón, junto con arreglos adecuados para el tránsito de mercaderías importadas y de pasajeros con destino al territorio de la Zona del Canal de o que salgan de ella, cuando no esté en pugna con sus intereses, a cualquier buque, junto con su carga y pasajeros, recibido en Ancón o en Cristóbal o despachado de esos puertos, siendo entendido, además, que nada de lo que aquí se establece afectará la plena jurisdicción administrativa, política y judicial de los dos Gobiernos sobre sus respectivos puertos y bahías, con excepción de lo que se estipula más adelante en el artículo 60.

Siendo entendido, además, que los buques que entren al puerto de Panamá o que salgan de él tendrán derecho absoluto de anclar, cargar y descargar libremente sus cargamentos por medio de las lanchas con destino a Panamá o procedentes de dicha ciudad, en los fondeaderos acostumbrados en las inmediaciones de las islas de Perico, Flamenco, Naos y Culebra, aun cuando esas islas están incluidas en el puerto de Ancón, de conformidad con la delimitación provisional, tal como queda reformada más adelante en el artículo 5.º; así como también usar las aguas de dicho puerto para todo fin comercial lícito.

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

Art. 4.º Las autoridades de la Zona del Canal no gravarán con derechos de importación, peaje o contribuciones de ninguna clase los artículos, efectos y mercancías importados ni a las personas que pasen del territorio de la República de Panamá a la Zona del

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

Canal, y por la presente queda derogado el artículo 5.º, de la Orden ejecutiva de 24 de junio de 1904, que dispone que la importación será gravada en la Zona del Canal, de acuerdo con los derechos de importación establecidos por el Congreso sobre mercancías extranjeras importadas a los puertos de los Estados Unidos; pero esta disposición no surtirá efecto a no ser que las autoridades de la República de Panamá concedan, por medio de la orden correspondiente, la importación libre y recíproca de artículos, efectos y mercaderías y el tránsito libre de personas del territorio de la Zona del Canal al de la República de Panamá.

Art. 5.º Las disposiciones de esta Orden tampoco surtirán efecto sino a condición de que la delimitación de las ciudades y bahías de Colón y Panamá, firmada el 15 de junio de 1904, por los representantes autorizados de los Gobiernos de la República y de la Zona del Canal, quede en vigor provisionalmente y mientras esté ésta vigente con el consentimiento de ambas partes, la delimitación provisional comprenderá no sólo los términos expresados en el respectivo texto, sino también lo siguiente, a saber: que la Bahía de Panamá comprenderá las aguas marítimas que quedan al frente de la citada ciudad extendiéndose tres millas marinas desde la línea media de la bajamar, con excepción de las aguas marítimas que quedan al oeste de una línea trazada desde un poste enterrado en Punta Mala a través de la isla central de las tres islas llamadas Tres Hermanas y que se extiende tres millas marinas desde la línea media de la bajamar en Punta Mala, aguas que se consideran pertenecientes al puerto de Ancón.

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

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

Los correos que se despachen del territorio de la Zona del Canal para la República de Panamá o de tránsito por ésta para los Estados Unidos o para países extranjeros, llevarán estampillas de la República de Panamá, sobrecargadas con una marca impresa del Gobierno de la Zona del Canal, de igual valor a las que usa el Gobierno de los Estados Unidos para su franqueo interior y exterior, exactamente como si los Estados Unidos y la República de Panamá fueran para este objeto territorio común. Las autoridades de la Zona del Canal comprarán a la República de Panamá las estampillas que las autoridades de la Zona del Canal deseen usar en la Zona del Canal al 40 por 100 de su valor nominal; pero esta orden quedará sin efecto a menos que las autoridades de la República de Panamá provean por medio de arreglo adecuado con las autoridades postales de los Estados Unidos, lo necesario para el transporte de correos entre las oficinas postales del Istmo de Panamá y las oficinas de correos de los Estados Unidos a las mismas ratas que en la actualidad se cobran en los Estados Unidos por el servicio interior; con excepción de la correspondencia legalmente libre de porte que lleven los llamados sobres de multa del Gobierno de los Estados Unidos y que verse sobre asuntos oficiales de los Estados Unidos, la que será transportada gratis tanto por el Gobierno de Panamá, como por el de la Zona del Canal; a condición, sin embargo, que las autoridades de la Zona del Canal, con el objeto de facilitar el transporte de correos directos entre la Zona del Canal y los Estados Unidos en una y otra dirección, podrán incluir tales correos directos legalmente

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

porteados, en valijas cerradas que no serán abiertas por las autoridades de la República de Panamá cuando sean de tránsito, con la condición de que el valor del transporte de tales valijas será cubierto por el Gobierno de la Zona.

Art. 8.º Esta Orden tampoco surtirá efecto a menos que el Convenio Monetario celebrado en Washington el 20 de junio de 1904, por los Representantes de la República de Panamá y el Secretario de la Guerra de los Estados Unidos, con aprobación del Presidente de los Estados Unidos, para el establecimiento del talón de oro en la República de Panamá, y la correspondiente acuñación, sea aprobado y ejecutado por el Presidente de la República de Panamá, en virtud de la autorización que le confirió la Ley de la República de Panamá, número 84, aprobada el 20 de junio de 1904, y a no ser, también, que el Presidente de la República de Panamá, con el objeto de evitar que al ponerse en vigor el mencionado Convenio Monetario que asegura y mantiene el talón de oro en la República de Panamá, haya dificultades de ninguna clase, suprima el impuesto de uno por 100 (1%) sobre la exportación del oro acuñado de la República de Panamá, en virtud de la autorización que le fue conferida por ley número 65, expedida por la Asamblea Nacional de Panamá el 6 de junio de 1904.

Art. 9.º Los ciudadanos de la República de Panamá que en cualquier tiempo residan en la Zona del Canal, tendrán completa libertad, en cuanto concierne a los Estados Unidos, de votar en las elecciones que se verifiquen en la República de Panamá y sus Provincias y Municipalidades, en los lugares fuera de la Zona del Canal que la República de Panamá tenga a bien fijar, y bajo las condiciones que la República determine; pero nada de lo que aquí queda expresado deberá interpretarse como encaminado a limitar el poder de la República a excluir o restringir el derecho de tales ciudadanos para que voten de acuerdo con lo que ella juzgue conveniente.

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

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

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

persona que entre al hospital a petición de la República, la que será fijada por el Secretario de Guerra de los Estados Unidos

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

Esta Orden entrará en vigor el día 12 de diciembre de 1904.—Wm. H. Taft, Secretario de Guerra.

LEY DEL CANAL DE PANAMA

(24 agosto 1912)

Queda establecido por el Senado y la Cámara de Representantes de los Estados Unidos reunidos en Congreso:

Artículo I

Que la zona de tierra y plataforma continental de 10 millas de anchura, que se extiende a la distancia de cinco millas a ambos lados de la línea central de la ruta del canal ahora en construcción, debe ser conocida y designada como Zona del Canal, y el canal ahora en construcción será conocido y designado como el Canal de Panamá. La Zona del Canal comienza en el mar Caribe, a tres millas marinas medidas en marea baja desde la costa y se extiende a través del Istmo de Panamá hasta el Océano Pacífico, a tres millas medidas en marea baja desde la costa, excluyendo las ciudades de Panamá y Colón y sus puertos adyacentes, enclavados dentro de dicha zona¹, que asimismo fueron exceptuados en el Tratado de 18 de noviembre de 1903 con la República de Panamá, pero incluyendo todas las islas que existen dentro de la zona descrita, y añadiendo el grupo de islas de la Bahía de Panamá, llamadas: Perico, Naos, Culebra y Flamenco², y los territorios y aguas litorales, fuera de los límites arriba descritos, que sean necesarios o convenientes o que en cualquier momento pueden llegar a ser necesarios o convenientes para el mantenimiento, construcción, funcionamiento, sanidad pública o protección de dicho canal o de canales auxiliares, lagos u otras obras necesarias o convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, sanidad pública o protección de dicho canal, cuyo uso, ocupación y control fueron concedidos a los Estados Unidos por la República de Panamá en las ratificaciones cambiadas el 26 de febrero de 1904.

El Presidente está autorizado por un Tratado con la República de Panamá para adquirir una zona adicional de territorio o de plataforma continental no concedidos todavía o que estuvieran exceptuados de la concesión y que pueda considerar necesarios para el funcionamiento, mantenimiento, sanidad pública o protección del Canal de Panamá, y también está autorizado a cambiar alguna zona de tierra o plataforma continental que no se considere necesaria para tales propósitos; la zona terrestre o marítima así adquirida llegará a constituir parte integrante de la Zona del Canal.

Artículo II

Que todas las leyes, órdenes, reglamentos y ordenanzas adoptados y promulgados en la Zona del Canal, por orden del Presidente, para el gobierno y sanidad pública de la Zona del Canal y para la construcción del Canal de Panamá, sean por la presente ratificados y considerados válidos y obligatorios hasta que el Congreso re-

¹ Panamá (ciudad) fué unida con la República por un corredor terrestre en 1936.

² Modificado por el Tratado de 1936.

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

suelva de otra manera. Los Tribunales existentes establecidos en la Zona del Canal por orden ejecutiva, son reconocidos y autorizados para continuar en funcionamiento hasta que se establezcan los Tribunales dispuestos en este Acta.

Artículo III

Que el Presidente está autorizado a declarar por orden ejecutiva que todo el territorio y plataforma continental incluidos dentro de los límites de la Zona del Canal es necesario para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, sanidad pública o protección del Canal de Panamá, y a suprimir por un acuerdo cuando sea oportuno todos los derechos y títulos de los titulares y ocupantes contrarios. Al establecer el sistema de garantizar por una decisión el título de alguna de tales parcelas de terreno o plataforma continental, la demanda u ocupación contraria estará provista de un título asegurado en los Estados Unidos, y la compensación correspondiente debe estar fijada y pagada del modo previsto en el Tratado anteriormente citado con la República de Panamá o en la modificación que pueda en lo sucesivo experimentar aquel Tratado.

Artículo IV

Que cuando, a juicio del Presidente, la construcción del Canal de Panamá esté lo suficientemente avanzada hacia su fin para hacer innecesarios los ulteriores servicios de la Comisión del Canal del Istmo, el Presidente queda autorizado para disolver por orden ejecutiva la Comisión del Canal del Istmo que junto con la presente organización dejará entonces de existir, y después, el Presidente está autorizado a concluir, gobernar y hacer funcionar el Canal de Panamá y a regir la Zona del Canal, o hacer que sea concluído, gobernado y puesto en funcionamiento a través de un Gobernador del Canal de Panamá y de cuantas otras personas pueda considerar competentes para desempeñar las varias obligaciones relativas a la terminación, cuidado, mantenimiento, sanidad pública, funcionamiento, gobierno y protección del Canal y Zona del Canal.

Si algunas de las personas designadas o empleadas como se ha indicado pertenecieren al servicio militar o naval, el importe del sueldo oficial pagado a tales personas, se deducirá del importe de los sueltos o compensaciones previstos ya o que deben ser fijados dentro de los límites de este Acta. El Gobernador del Canal de Panamá debe ser designado por el Presidente, por y con el informe y consentimiento del Senado, y quedará comisionado por un término de cuatro años hasta que su sucesor sea designado y capacitado. Recibirá un sueldo de 100.000 dólares al año. Las restantes personas que sean necesarias para la terminación, cuidado, administración, mantenimiento, sanidad pública, gobierno, funcionamiento y protección del Canal de Panamá y de la Zona del Canal, serán designadas por el Presidente o bajo su autoridad, y amovibles a su voluntad, y la compensación de estas personas será fijada por el Presidente o bajo su autoridad, hasta que pueda el Congreso regular por sí mismo esta materia por medio de una ley. Pero los salarios o remuneraciones fijados en virtud de ésta por el Presidente no deben exceder en ninguna instancia en más de un 25 por 100 del sueldo o remuneración asignados a las personas empleadas por el Gobierno de los Estados Unidos en los mismos o similares servicios.

Una vez concluído el Canal de Panamá, el Presidente lo abrirá formalmente al tráfico.

Antes de la terminación del Canal, la Comisión de Artes puede hacer un informe al Presidente, a su petición, relativo al carácter artístico de las construcciones del Canal; tal informe será transmitido al Congreso.

Artículo V

Que el Presidente está autorizado por la presente a establecer y de vez en cuando variar las tasas exigidas por el Gobierno de los Estados Unidos por el uso del Canal de Panamá: Con tal que ningún impuesto, establecido como arriba se indica, sea variado si no se advierte con seis meses de anticipación por medio de un edicto del Presidente. No pueden exigirse derechos de peaje a los barcos empleados en el comercio de cabotaje de los Estados Unidos. El artículo 4.132 de los *Estatutos Revisados* queda por la presente reformado de la siguiente manera: «Artículo 4.132. Los navíos construídos en astilleros de los Estados Unidos y pertenecientes íntegramente a sus ciudadanos, y los navíos capturados en guerra por ciudadanos de los Estados Unidos y confiscados legalmente como botín, o que puedan ser destinados para pagar la multa por infracción de las leyes de los Estados Unidos, y los barcos de navegación a vapor o vela, que hayan sido registrados en el Servicio de Inspección de Buques de Vapor para llevar cargamento sólido y frágil, de no más de cinco años en el momento destinado para su registro, construídos en cualquier lugar, empleados sólo en el comercio con países extranjeros o con las Islas Filipinas y las islas de Guam y Tutuila, que sean propiedad íntegra de ciudadanos de los Estados Unidos o de corporaciones organizadas o encartadas bajo las leyes de los Estados Unidos o cualquier Estado, y cuyo Presidente y Directores administrativos deben ser ciudadanos de los Estados Unidos y no otros, pueden ser registrados de acuerdo con este título. Los barcos construídos en el extranjero y registrados conforme a este Acta no deben ser empleados en el comercio de cabotaje: Considerando que un yacht de fabricación extranjera, o un barco de recreo, no usado ni con la intención de ser utilizado en el comercio, admitido en el registro americano de acuerdo con este artículo, no debe ser exceptuado del conjunto de derechos de aduanas *ad valorem* estipulados en el artículo 37 del Acta aprobada el 5 de agosto de 1909, titulada: «Un Acta para suministrar ingresos, equilibrar derechos de aduanas y fomentar las industrias de los Estados Unidos y para otros propósitos»; que todos los materiales de producción extranjera que puedan ser necesarios para la construcción o reparación de navíos construídos en los Estados Unidos y todos los materiales necesarios para la construcción o reparación de su maquinaria, y todos los artículos necesarios para su armamento y equipo, pueden ser importados en los Estados Unidos libres de derechos de aduanas bajo las leyes prescritas por la Secretaría del Tesoro; considerando que tales navíos así admitidos según las previsiones de este artículo pueden contratar con el Administrador general de acuerdo con el Acta de 3 de marzo de 1891, titulada: «Un Acta para prever el servicio por vía marítima entre los Estados Unidos y puertos extranjeros y para fomentar el comercio, en tanto que tales navíos estén de acuerdo con los requisitos y requerimientos del Acta»; los impuestos deben basarse en el tonelaje establecido en bruto o neto, por tonelada desplazada o de otra manera, y pueden establecerse de una forma para barcos de guerra y de otra para barcos de comercio. La tasa será menor para los barcos de lastre que para los de carga o pasajeros.

Cuando se basen en el tonelaje establecido para barcos de comercio los impuestos no pueden exceder de un dólar y 25 centavos por tonelada neta establecida, ni pueden ser menos, a no ser que se trate de los navíos de los Estados Unidos o sus ciuda-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

danos, que el coste que se estime proporcionado al actual mantenimiento y funcionamiento del Canal, sujeto, sin embargo, a los requisitos del artículo 19 del Convenio entre los Estados Unidos y la República de Panamá firmado el 18 de noviembre de 1903. Si los impuestos no están basados en el tonelaje neto establecido, no excederán, sin embargo, del equivalente de un dólar y 25 centavos por tonelada neta, determinándose tan aproximadamente como sea posible, y no será menos que el equivalente de 75 centavos por tonelada neta establecida. Los derechos de peaje que se establezcan para cada uno de los pasajeros no será más de un dólar y 50 centavos. El Presidente está autorizado a hacer y de vez en cuando reformar los reglamentos que rigen el funcionamiento del Canal de Panamá y el pasaje y control de navíos a través del mismo o de alguna parte de él, incluyendo las esclusas y accesos y todas las normas y reglamentos que afecten a los pilotos y pilotaje en el Canal o en los accesos a él a través de aguas adyacentes.

Tales reglamentos deben prever un rápido arreglo, por conformidad y pago inmediato, de las reclamaciones por los perjuicios que pueden sufrir los navíos de carga o pasajeros en el paso a través de las esclusas, bajo el control de aquellos funcionarios y tales normas y reglamentos. En caso de desacuerdo, el litigio debe ser llevado al Tribunal del distrito de la Zona del Canal contra el Gobernador del Canal de Panamá. La audiencia y tramitación de tales casos será acelerada y la sentencia ejecutada en el acto con fondos apropiados o concedidos para el funcionamiento del Canal.

El Presidente debe establecer un método para la resolución y arreglo de todas las reclamaciones emanadas de perjuicios personales a sus empleados relacionados directamente con su trabajo en la actual obra, en conexión con la construcción, mantenimiento, funcionamiento o sanidad del Canal o del Ferrocarril de Panamá, o de algunos canales, auxiliares, o esclusas, o de otras obras necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento o sanidad del Canal, según tales perjuicios consistan en muerte o no, y prescriba una cédula de compensación que, lo mismo que los métodos, puede revisar y modificar en cualquier momento. Tales reclamaciones deben ser admitidas para tal composición y si son admitidas por completo serán pagadas de la manera adecuada para tal propósito o de los fondos de la Compañía de Ferrocarriles de Panamá, si dicha Compañía fuera responsable de los perjuicios, siempre que el caso lo exija. Después serán previstos por el Presidente los requisitos del Acta intitulada: «Un Acta asegurando a ciertos empleados de los Estados Unidos el derecho a recibir una compensación por perjuicios sufridos en el curso de su empleo», aprobada el 13 de mayo de 1908, y del Acta titulada: «Acta relativa a los empleados perjudicados en el Canal del Istmo», aprobada el 24 de febrero de 1909; no serán aplicables a los perjuicios personales sufridos después de ello y cuyas reclamaciones están sujetas a resolución y arreglo como en este artículo se expone.»

Artículo VI

Que el Presidente está autorizado a mandar que se construyan y se pongan en funcionamiento, según el acuerdo internacional y el Acta del Congreso para regular la radiocomunicación, en lugares adecuados a lo largo del Canal de Panamá y la costa adyacentes hasta sus terminales y en conexión con el funcionamiento de dicho Canal, las instalaciones radiotelegráficas que considere necesarias para el funcionamiento, mantenimiento, sanidad pública y protección de dicho canal y para otros propósitos. Si se considera necesario colocar tales instalaciones en el territorio de la República de

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

Panamá, el Presidente está autorizado a establecer un acuerdo con dicho Gobierno si es preciso, y también para tratar de la recepción y transmisión por el citado sistema de todos los mensajes privados y comerciales y los del Gobierno de Panamá, con los límites y el pago de los derechos que el Presidente prescriba: Considerando que los mensajes del Gobierno de los Estados Unidos y sus departamentos y el Gobierno del Canal de Panamá deben tener siempre precedencia sobre los restantes mensajes, el Presidente está asimismo autorizado, a su discreción, a entrar en acuerdos con una o varias Compañías privadas de radiotelegrafía establecidas por los Estados Unidos. El Presidente está también autorizado a establecer, mantener y poner en funcionamiento, a través de la Compañía de Ferrocarriles de Panamá o de cualquier otra manera, diques secos, tiendas de reparación, diques, depósitos, almacenes y otras facilidades y dependencias necesarias para suministrar carbón y otros materiales, reparaciones y abastecimientos para los navíos del Gobierno de los Estados Unidos, e incidentalmente, para abastecer a un precio razonable a los navíos de paso, de acuerdo con facultades autorizadas por la presente al Congreso como una parte del mantenimiento y funcionamiento de dicho canal. El dinero recaudado por medio de este negocio puede ser empleado y reinvertido para estos propósitos sin ingresar en el Tesoro de los Estados Unidos; por la presente, queda autorizada la utilización de ese dinero para tales propósitos; pero el depósito de estos fondos estará sujeto a las previsiones y a las leyes relativas al depósito de otros fondos públicos de los Estados Unidos, y deben anualmente ingresar en el Tesoro de los Estados Unidos algunas ganancias netas obtenidas de tales negocios. Las personas encargadas de ello deben remitir al Presidente informes mensuales de los gastos e ingresos, y anualmente se pasarán informes de ellos al Congreso.

Artículo VII

Que el Gobernador del Canal de Panamá, en combinación con los funcionarios del canal, tendrá control y jurisdicción oficial sobre la Zona del Canal, y cumplirá las obligaciones relacionadas con el gobierno civil de la Zona del Canal, que será considerada, tratada y gobernada como adscrita al Canal de Panamá. A menos que este Acta lo disponga de otra manera, todas las leyes que existen en la Zona del Canal referentes al Gobernador civil o a la Administración civil de la Zona del Canal, deben ser aplicadas al Gobernador del Canal de Panamá, que debe ejecutar tales obligaciones ejecutivas y administrativas exigidas por una ley existente.

El Presidente está autorizado a determinar o hacer determinar qué ciudades existirán en la Zona del Canal, y subdividir y de vez en cuando volver a subdividir dicha Zona del Canal, y estas subdivisiones podrán ser designadas por un nombre o número. Se situará una ciudad en cada una de las demarcaciones y los límites de éstas serán claramente definidos. En cada ciudad habrá un Tribunal de magistrados con jurisdicción exclusiva, original y coextensiva con la de la circunscripción, en la que está situado, sobre todos los casos criminales en los que la pena que puede imponerse no exceda de una multa de 100 dólares o prisión de no más de treinta días, o ambas cosas, y sobre todas las violaciones de reglamentos de policía y todas las acciones que impliquen posesión o título de propiedad personal o de inscripción eficaz y detentación de propiedades reales. Dichos magistrados se ocuparán también de las investigaciones preliminares en los cargos de delito y ofensa en el espacio determinado en el artículo I de este Acta, y de confiar o caucionar los casos caucionales al Tribunal del distrito. Un número suficiente de magistrados y secretarios judiciales, que deben ser ciudadanos de los Estados Unidos, serán designados por el Gobernador

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

del Canal de Panamá para llevar los asuntos de los Tribunales, por el término de cuatro años y hasta que sus sucesores sean designados y capacitados, y la compensación de tales personas será fijada por el Presidente o bajo su autoridad, hasta que el Congreso pueda regular esta materia por una ley. Las normas que rigen dichos Tribunales y prescriben los derechos de dichos magistrados y secretario judiciales, sus juramentos y obligaciones, la fecha y lugares de emplazamiento de los Tribunales, la imposición de multas, costas, confiscaciones, ejecución de sentencias, apelaciones al Tribunal del distrito y disposición, tratamiento y perdón de los convictos, serán establecidos por orden del Presidente. El Gobernador del Canal de Panamá nombrará a todos los Notarios públicos, prescribirá sus poderes y derechos, su sello oficial y la gratificación que debe cargarse y percibirse por ellos.

Artículo VIII

Que habrá en la Zona del Canal un Tribunal de distrito con dos divisiones, la una incluyendo a Cristóbal; la otra incluyendo a Balboa, y un Juez de distrito que reunirá su Tribunal mediante decreto, al menos una vez al mes, en cada una de las dos divisiones. El reglamento de procedimiento de tal Tribunal de distrito será dictado o reformado por el Presidente. Dicho Tribunal de distrito tendrá jurisdicción primaria en todos los casos de crímenes, de ofensas comprendidas en el artículo X de esta Ley, todas las causas de equidad, almirantazgo y todos los casos legales implicando sumas que excedan los 300 dólares, y todas las apelaciones contra juicios verificados en los Tribunales de magistrados. La jurisdicción aquí conferida, acerca de asuntos referentes al almirantazgo, al Juez del distrito y al Tribunal de distrito, será la misma que la ejercida por los jueces y tribunales de distrito de los Estados Unidos, y el procedimiento y la práctica serán los mismos. El Tribunal de distrito o el Juez de éste tendrán jurisdicción en todas aquellas materias y procesos no previstos aquí y que entren ahora en la jurisdicción del Tribunal Supremo de la Zona del Canal, del Tribunal de Demarcación de la Zona del Canal y del Tribunal de distrito. Dicho Juez dispondrá la selección, convocatoria, servicio y compensación de jurados entre los ciudadanos de los Estados Unidos para ser sometida al jurado a su debido tiempo en ambas divisiones de tal distrito, y un jurado entenderá en cualquier caso civil o criminal concerniente a la legislación elaborada por dicho Tribunal a demanda de una de las partes. Habrá un Procurador de distrito y un Secretario judicial para dicho distrito. El Procurador del distrito tendrá el deber de presentar al Gobierno todos los asuntos civiles y criminales, y asesorar al Gobernador del Canal de Panamá en todas las cuestiones legales que hagan referencia a la actividad del Canal y a la administración de asuntos civiles. Será deber del Secretario judicial ejecutar todos los proveídos del Tribunal, conservar en él el orden y realizar las demás funciones inherentes a su cargo. El Juez del distrito, el Procurador y el Secretario judicial serán designados por el Presidente, por y con el consejo y consentimiento del Senado, por el plazo de cuatro años cada uno, y mientras sus sucesores son designados y habilitados y durante sus plazos de servicio residirán en la Zona del Canal y no podrán ejercer otra profesión, ni servir en ninguna dependencia oficial, ni recibir otros emolumentos que los correspondientes al cargo. El Juez del distrito percibirá el mismo sueldo que el pagado a los jueces de distrito de los Estados Unidos y designará el escribiente de cada Tribunal, y podrá designar un auxiliar cuando sea necesario, que recibirá un sueldo fijado por el Presidente. El Juez de distrito está autorizado para ausentarse, al cabo del año, durante un plazo de seis semanas, que le serán asimismo

retribuídas. Durante su ausencia ó durante cualquier período de inhabilitación o descalificación por enfermedad o algo semejante, sus funciones serán realizadas por algún Juez de distrito o de demarcación de los Estados Unidos, que puede ser designado por el Presidente y que durante tal servicio percibirá una suma adicional, proporcional al número de días y a la distancia, semejante a la permitida por la ley a los jueces de distrito de los Estados Unidos, que realizan sus funciones fuera de su residencia. El Procurador del distrito y el Secretario judicial recibirán, cada uno, un sueldo de 5.000 dólares anuales.

Artículo IX

Que los protocolos de los tribunales existentes, y todas las causas y procesos criminales ahora pendientes, según se vea por los extractos de ellos, exceptuados los que, por otra parte, aquí se señalan, y bajo la dirección de los tribunales creados por esta Ley, serán inmediatamente transferidos a aquellos nuevos tribunales que tengan jurisdicción sobre tales casos, introducidos en los registros de ellos y proseguidos como si hubiesen sido llevados allí originariamente, ya que todos los tribunales existentes, excepto el Tribunal Supremo de la Zona del Canal, dejarán de existir. El Presidente puede prorrogar la existencia del Tribunal Supremo y retener a sus jueces, trabajando, el tiempo que estime necesario para determinar finalmente las causas y procesos que pueden quedar allí en suspenso. Todas las leyes de la Zona del Canal imponiendo deberes a los escribientes u oficiales ministeriales de los tribunales existentes, aplicarán e impondrán tales deberes a los escribientes y oficiales ministeriales de los nuevos tribunales creados por esta Ley, teniendo jurisdicción sobre tales materias, casos y deberes.

Todas las leyes existentes en la Zona del Canal referentes a la práctica y procedimiento en los tribunales existentes serán aplicadas a la práctica y procedimiento de los nuevos tribunales.

El tribunal de apelación de la quinta demarcación (circuito) de los Estados Unidos tendrá jurisdicción para revisar, modificar, cambiar o afirmar el juicio definitivo y los decretos del Tribunal de distrito de la Zona del Canal e interpretar tales juicios, como en la opinión de dicho Tribunal de apelación habrían sido interpretados por el Tribunal de Juicios en todas las acciones y procedimientos de acuerdo con la Constitución, o algún estatuto, tratado, título, derecho o privilegio de los Estados Unidos implicado, y un derecho superior denegado, y en casos en que el valor de la controversia exceda la suma de 1.000 dólares, según se acredite por el juramento de una de las partes o por otra evidencia, y también en las causas criminales en que la ofensa encausada es castigable como felonía. Y tal jurisdicción de apelación sujeta al derecho de revisión mediante recurso al Tribunal Supremo de los Estados Unidos, como en otros casos autorizados por la ley, puede ser ejercida por cada Tribunal de apelación del mismo modo, bajo las mismas condiciones y por el mismo procedimiento, tan aproximadamente como se pueda, como se hace al revisar los juicios finales y los decretos de los Tribunales de distrito de los Estados Unidos.

Artículo X

Que después que el Canal de Panamá haya sido terminado y abierto al tráfico, el Gobernador del Canal de Panamá tendrá derecho a elaborar reglas y reglamentos sometidos a la aprobación del Presidente y referentes al derecho de cualquier persona

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

a permanecer o transitar por cualquier parte de la Zona del Canal, cuando sea necesario. Cualquier persona que viole reglas o regulaciones será culpable de mala conducta y convicto ante el Tribunal de distrito de la Zona del Canal, y será castigado con una multa no superior a 500 dólares, o con prisión cuya duración no sea superior al año, o ambas cosas, a juicio del Tribunal. Será ilegal, para cualquier persona y bajo ningún concepto, atentar, obstruir o intentar atentar u obstruir parte alguna del Canal de Panamá, o las compuertas o sus inmediaciones. Cualquier persona que viole esta disposición será acusada de felonía, convicta ante el Tribunal de distrito de la Zona del Canal y castigada con una multa no superior a los 10.000 dólares o prisión no superior a veinte años, o ambas cosas a la vez, a juicio del Tribunal. Si el acto realizado causara la muerte de una persona antes de cumplirse un año y un día de condena, la persona así convicta será condenada de asesinato y castigada proporcionalmente

Artículo XI

Que la sección 5.^a de la Ley para regular el Comercio, aprobada el 4 de febrero de 1887, corregida más arriba, queda aquí rectificada añadiendo un nuevo párrafo al final de ella, como sigue: «Desde y a partir del 1 de julio de 1914 será ilegal por parte de cualquier empresa de ferrocarril u otro medio ordinario de transporte sujeto a la Ley, regular el comercio para sí, arrendar, operar, controlar o tener algún interés semejante (mediante la posesión de grandes existencias o algún método semejante, directa, indirectamente o a través de compañías de arrendamiento o por accionistas o directores o de alguna otra manera), en algún medio ordinario de transporte operado por agua a través del Canal de Panamá o en otra parte, con lo que dicho ferrocarril u otro medio de transporte haga o pueda hacer competencia al tráfico, o algún barco llevando mercancía o pasajeros a través de dicha vía de agua o por otra parte con lo que dicho ferrocarril u otro medio de transporte antedicho haga o pueda hacer competencia al tráfico, y en caso de violación de dicha disposición, cada día que pase será considerado como una falta independiente.

Confírese jurisdicción a la Comisión Interestatal de Comercio para determinar cuestiones de hecho, como la competencia o la posibilidad de competencia, después de haber oído lo preciso, sobre el empleo de alguna compañía de ferrocarril u otro medio de transporte. Tal aplicación puede ser satisfecha por el propósito de determinar si la existencia de algún servicio constituye violación de este artículo, y pedir una orden que permita la prolongación del servicio de algún barco o barcos ya en servicio, o por el propósito de solicitar una orden para instalar un nuevo servicio que no esté en pugna con las disposiciones de este párrafo. La Comisión puede, o decidir según su propia competencia, o emplear los procedimientos de algún instituto naval para intervenir en las operaciones de algún barco en uso, de algún ferrocarril u otro medio de transporte, en operaciones no previstas por la comisión, que tiene para ello competencia, según aquí se determina. En tales casos, la decisión tomada por la comisión será definitiva. Si la Comisión Interestatal de Comercio estima que algún servicio existente a través del Canal de Panamá está siendo realizado en interés del público y es ventajoso para las conveniencias comerciales de éste, y que la prolongación de tal servicio no excluye, previene ni reduce la competencia en la ruta marítima, la Comisión Interestatal de Comercio puede, mediante decreto, prorrogar el tiempo durante el cual tal servicio marítimo puede continuar funcionando a partir del 1 de julio de 1914. En caso de tal prórroga, las tarifas, cédulas y prácticas de tal transportista marítimo serán acordadas por la Comisión Interestatal de Comercio, de acuerdo con la Ley para

regular el comercio y todas las enmiendas a ella hechas, de la misma manera y en la misma extensión que sea el ferrocarril u otro medio de transporte, controlando tal transporte acuático o interesándose de alguna forma en su ejecución: en consecuencia, cualquier aplicación por extensión, bajo los términos de esta provisión, acordada con la Comisión Interestatal de Comercio anterior al 1 de julio de 1914, pero por alguna razón no oída y dispuesta antes de dicha fecha, puede ser considerada y observada como posterioridad.

Ningún barco autorizado a trabajar en el litoral o a realizar comercio exterior de los Estados Unidos podrá entrar o pasar a través de dicho canal si tal barco es poseído, documentado, operado o controlado por alguna persona o compañía que esté realizando negocio en violación de las disposiciones del Acta del Congreso aprobada el 2 de julio de 1890, titulada: «Ley para proteger el comercio contra las limitaciones ilegales y monopolios», o las disposiciones de las secciones 73 a 77, ambas inclusive, de una ley aprobada el 27 de agosto de 1894, titulada: «Ley para reducir las tasas para suministrar rentas al Gobierno y para otros propósitos», o las disposiciones de alguna otra ley del Congreso enmendando o suplementando dicha Ley de 2 de julio de 1890, conocida comúnmente como «Ley Sherman Antitrust», y las enmiendas a este efecto de la Ley de 27 de agosto de 1894. Las cuestiones de hecho pueden ser determinadas a juicio de cualquier Tribunal de los Estados Unidos, competente en las cuestiones pendientes ante él y siendo partes los propietarios y explotadores de tal barco. La petición puede ser presentada por algún naviero o por el Procurador General de los Estados Unidos.

Que la sección sexta de dicha Ley para regular el comercio, corregida como hasta ahora, queda aquí enmendada añadiendo un nuevo párrafo a su final, según sigue: «Cuando una propiedad pueda ser o sea transportada de un punto a otro de los Estados Unidos por ferrocarril y agua, a través del Canal de Panamá, o a lo largo de la costa, siendo realizado el transporte por uno o varios transportistas ordinarios, y no completamente dentro de los límites de un solo Estado, la Comisión Interestatal de Comercio tendrá jurisdicción sobre tales transportes y transportistas, por ferrocarril y por agua, en adición a la jurisdicción concedida por la ley para regular el comercio, como fué corregido el 18 de junio de 1910: a) Para establecer conexión física entre el ferrocarril y el muelle del transporte acuático, se dirigirá el rail para hacer posible la conexión entre su línea y una o varias pistas que han sido construídas desde el muelle hasta los límites de su derecho de expansión, o se dirigirá uno de los dos, o ambos, el ferrocarril y el medio de transporte acuático, separadamente o en conexión uno con otro, para hacer posible la conexión del ferrocarril y el muelle mediante una o varias carreteras puntales. Esta disposición sólo será aplicada cuando tal conexión sea práctica, pueda ser hecha con seguridad para el público y donde el volumen de negocios justifique el gasto. La Comisión tendrá completa autoridad para determinar los términos y condiciones bajo los cuales estas carreteras de enlace, cuando fuesen terminadas, serán empleadas, y puede, bien en la construcción, bien en el empleo de tales carreteras, determinar qué suma será pagada a o por cada transportista. Las disposiciones de este párrafo se extenderán a los casos en que el muelle es poseído por otras partes que el transportista implicado. b) Establecer rutas de enlace y tarifas máximas entre el ferrocarril y el transportista marítimo y determinar todos los términos y condiciones bajo los cuales tales líneas operarán en el empleo del tráfico abarcado. c) Establecer tarifas máximas proporcionales por ferrocarril a y desde los puntos a los cuales se dirige el tráfico o desde donde es llevado, o desde donde es tomado por el transporte acuático y determinar a qué tráfico y en conexión con qué barcos y bajo qué condiciones y términos tales tarifas serán aplicadas. Mediante con-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

diciones, tarifas porporcionales serán determinadas de aquellas que difieren de las correspondientes tarifas locales a y desde el puerto y que se apliquen sólo al tráfico que ha sido llevado al puerto o sea llevado desde el puerto por un transportista marítimo ordinario. *d*) Si algún transportista por ferrocarril sometido a la Ley para regular el comercio entra en tratos con algún transportista marítimo que opera desde un puerto de los Estados Unidos hacia un país extranjero a través del Canal de Panamá o de su litoral para el manejo de negocios continuos a través de puntos interiores de los Estados Unidos y tal país extranjero, la Comisión Interestatal de Comercio puede requerir a tal ferrocarril para que entre en tratos similares con alguna o todas las líneas de barcos operantes desde dicho puerto al mismo país extranjero.

Las órdenes de la Comisión Interestatal de Comercio relativas a este artículo sólo serán cumplidas mediante querrela formal o procedimiento instruido por la Comisión, y después de haber oído todo. Las órdenes previstas para las dos enmiendas a la Ley para regular el Comercio decretadas en esta sección, serán cumplidas de la misma manera y sancionados por los mismos castigos y procedimiento como lo eran las órdenes de la Comisión hechas bajo las disposiciones del artículo V de la Ley para regular el comercio, según fué corregida en 18 de junio de 1910, y pueden ser condicionadas para el pago de una suma o la dispensa de una obligación que pudiera ser requerida por los términos de dicha orden.

Artículo XII

Que todas las leyes y tratados relativas a la extradición de personas acusadas de crimen en los Estados Unidos, que puedan no estar en conflicto o ser supervisadas por algún tratado especial realizado entre los Estados Unidos y la República de Panamá con respecto a la Zona del Canal y todas las leyes relativas a la entrega de fugitivos de la Justicia, como entre los diversos Estados y territorios de los Estados Unidos, se extenderán y serán considerados forzosamente en la Zona del Canal y para tales propósitos, la Zona del Canal será considerada y tratada como un territorio de los Estados Unidos.

Artículo XIII

Que en tiempo de guerra en la cual los Estados Unidos estén interesados o cuando, a juicio del Presidente, la guerra sea inminente, un oficial del Ejército designado por el Presidente y de acuerdo con sus órdenes, asumirá y tendrá exclusiva autoridad y jurisdicción sobre la explotación del Canal de Panamá y todos sus anexos y dependencias, incluyendo el control central y Gobierno de la Zona del Canal, y durante la duración de tal condición, el Gobernador del Canal de Panamá, en todos los respectos y particularidades, como la explotación de tal Canal de Panamá y todos los deberes, materias y transacciones que le afecten, que estar sujeto a la orden y dirección de tal oficial del Ejército.

Artículo XIV

Que esta Acta será conocida como *Ley del Canal de Panamá* y considerada como tal, y el derecho a alterar, corregir o derogar alguna o todas sus disposiciones, o extender, modificar o anular alguna regla o regulación hecha bajo su autoridad, queda reservado expresamente.

TRATADO DE 1926

Entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América
(Fué rechazado por la Asamblea Nacional de Panamá)

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

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

El Presidente de los Estados Unidos de América, a los excelentísimos señores Frank B. Kellos, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, y Francis White, Jefe de la Sección de Asuntos Latinoamericanos del Departamento de Estado;

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

Artículo 1

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

En caso de que el Gobierno de los Estados Unidos tuviere necesidad de adquirir propiedad privada, después de la fecha de este Tratado, de conformidad con las estipulaciones contenidas en el mencionado Tratado de 18 de noviembre de 1903, dicho Gobierno dará debido y razonable aviso por la vía diplomática a la República de Panamá, ya sea por nota dirigida por el Departamento de Estado a la Legación de Panamá en Washington, o por oficio dirigido a la Secretaría de Relaciones Exteriores en la ciudad de Panamá en que se manifieste la intención del Gobierno de los Estados Unidos de adquirir por expropiación tales terrenos o propiedades, de conformidad con las concesiones del Tratado de 18 de noviembre de 1903, y en cada caso se considerará que el título ha pasado del dueño de bienes a los Estados Unidos, desde el momento en que haya sido cumplida la formalidad del aviso. El Gobierno de Panamá adoptará acto continuo las medidas necesarias para el traspaso de jurisdicción a los Estados Unidos, con la debida protección de los intereses de todos los habitantes que estén en el territorio cuya jurisdicción sea así traspasada. El valor de las tierras y propiedades particulares y el valor de los daños causados a las mismas será estimado y

ajustado por una Comisión Mixta, formada por el Magistrado principal o sustituto de la Corte Suprema de Justicia de la República de Panamá, designado por el Presidente de la República de Panamá y el Juez del Distrito de la Zona del Canal, pero en caso de discordancia de la Comisión, los dos Gobiernos nombrarán un dirimente, quien dictará el fallo. Los fallos dictados por la Comisión o por el dirimente serán definitivos. El avalúo de las propiedades particulares y de los daños causados a éstas, tendrán por base el valor de los bienes al tiempo de ser expropiados. Los procedimientos de la Comisión Mixta o del dirimente, de acuerdo con lo estipulado en este artículo, no impedirán, demorarán ni estorbarán parte alguna de los trabajos del Canal o del Ferrocarril o de cualquiera de las obras auxiliares relacionadas con uno u otro y autorizadas por el susodicho Tratado.

Artículo II

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

... ..
... ..

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

... ..
... ..

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

... ..
... ..

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

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

Y se conviene, además, que sin menoscabar las estipulaciones del artículo VII del Tratado de 18 de noviembre de 1903, los Estados Unidos dispondrán el reembolso a la República de Panamá del valor que en la actualidad tengan las expresadas obras públicas llevadas a cabo en el área incorporada a la Zona del Canal, en virtud de este Tratado, siempre que tales obras hayan sido ejecutadas mediante Convenios anteriores a expensas de la República de Panamá, y la cuantía de ese reembolso, a falta de arreglo directo, será fijada por la Comisión Mixta a que se refiere el artículo I de este Tratado.

El uso, ocupación y control del área terrestre descrita en este artículo y del área marítima situada entre la Bahía tal como queda constituida según este Tratado y el lindero septentrional de la Bahía entre los Estados Unidos y la República de Panamá, de 2 de septiembre de 1914, se concede a los Estados Unidos a perpetuidad como parte de la Zona del Canal y en consecuencia, las estipulaciones del artículo III de dicho Tratado de 18 de noviembre de 1903 tendrán aplicación allí. Para identificar mejor las áreas marítimas y terrestres descritas en este artículo, se agrega a este Tratado un mapa heliográfico de ellas, firmado en nombre de los Estados Unidos, por los plenipotenciarios americanos, y por los plenipotenciarios panameños en nombre de la República de Panamá, el cual ha sido marcado «Anexo A».

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

.....

Todos los rumbos mencionados en este artículo y en el mapa marcado «Anexo A» se refieren al verdadero meridiano.

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

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

Se conviene que los Estados Unidos emprenderán la construcción de las carreteras descritas en este artículo después de que la República de Panamá haya dispuesto la conducente a satisfacción de los Estados Unidos para reembolsar los gastos que ellos hagan en la construcción de todas las carreteras mencionadas al Norte de Alajuela, con excepción de 1.250.000 dólares que se conviene será el total de los gastos que los Estados Unidos sufragarán en la construcción de esta parte de la red de caminos. Se conviene, además, que el valor total de los gastos de construcción de las carreteras descritas en este artículo y que quedan entre Paraíso y Alajuela serán sufragados por los Estados Unidos.

Artículo III

1.º La República de Panamá conviene en construir los caminos especificados en los incisos *a*, *b*, *c*, y *d* del párrafo 20 de este artículo, completando toda la nivelación necesaria para los caminos con un lecho de 20 pies de ancho y con una faja de piso acabado de 10 pies de ancho en el centro. La República de Panamá con-

viene, además, en construir nuevas cunetas a lo largo de los caminos mencionados, de longitud suficiente para permitir el ensanche posterior del lecho de los caminos hasta 26 pies. Los Estados Unidos convienen en que cuando las estructuras de hormigón existentes entre la línea de la Zona del Canal y la Quebrada Herradura, cerca de El Creó, queden empalmadas con el nuevo camino, ensancharán tales estructuras en la medida necesaria, al tiempo de colocar el piso en que se especifica en el párrafo 2.º de este artículo. La República de Panamá conviene en erigir los puentes que sean necesarios en los caminos que se van a construir y que tales puentes sean de estructura permanente, de una sola vía y de resistencia suficiente para soportar una aplanadora de 15 toneladas. Convienen las Altas Partes contratantes que las condiciones de construcción expresadas se aplicarán a los caminos que quedan en territorio panameño, hasta la cuneta sobre la Quebrada Herradura, cerca de El Creó, por el Oeste, y hasta Pacora por el Este, pero si la República de Panamá lo desea, la faja de piso acabado que más adelante se menciona, será omitida en los caminos comprendidos dentro de esos límites. Los Estados Unidos convienen, además, en que cuando el Congreso de los Estados Unidos vote la partida necesaria para la construcción de caminos en la Zona del Canal, pagará a la República de Panamá la suma de 35.000 dólares, por la construcción previa por la República de Panamá del puente sobre el río Caimito.

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

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

b) Macadam bituminoso de seis a 10 pulgadas de espesor, del río Caimito, pasando por La Chorrera y La Laguna, a la cuneta sobre la Quebrada Herradura, en la vecindad de El Creó.

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

d) Macadam bituminoso de seis a 10 pulgadas de espesor, del término del camino de hormigón que indica el inciso C) hasta Pacora.

e) Los Estados Unidos convienen en ensanchar a 26 pies el lecho de todos los caminos arriba citados antes de colocar el pavimento o piso.

3.º Los Estados Unidos convienen, además, que cuando la República de Panamá construya en territorio panameño un camino que llegue hasta la línea de la Zona del Canal, en punto conveniente, los Estados Unidos construirán y mantendrán en servicio un puente de acero a través del Canal, en las Esclusas de Pedro Miguel, o establecerán y mantendrán un servicio de transporte por medio de barca a través del Canal en el lado del Pacífico, y construirán un camino con pavimento de hormigón de 18 pies de ancho y no menos de seis pulgadas de espesor, desde el puente o desde el desembarcadero de la barca hasta la línea de la Zona cerca de Arraiján, y construirán los puentes necesarios a lo largo de este camino, que serán de estructura permanente.

4.º Cada una de las Altas Partes contratantes convienen en mantener, en la porción respectiva de la red de caminos estipulada en este Tratado, los caminos y puentes que quedan dentro de su jurisdicción. El Gobierno de Panamá conviene en que las sumas que sean necesarias para el mantenimiento adecuado de la red de caminos dentro de su territorio, que no serán menos de 55.000 dólares por año, serán votadas en el Presupuesto de cada bienio y usadas exclusivamente en dicho mantenimiento. Con el objeto de que este trabajo se lleve a cabo, la República de Panamá conviene en que los gastos de los fondos arriba mencionados se harán únicamente de

acuerdo con la recomendación conjunta del Ingeniero en Jefe a cuyo cargo esté la vigilancia y mantenimiento de los caminos en la República de Panamá y de un Ingeniero designado por los Estados Unidos.

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

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

7.º Es convenido por las Altas Partes contratantes que la red de caminos mencionada en este artículo será concluída dentro del término de tres años contados desde la fecha de canje de ratificaciones de este Tratado.

Artículo IV

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

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

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

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

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

otras empresas que tengan relación directa con la construcción, funcionamiento, mantenimiento y saneamiento y protección del Canal.

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

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

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

Jefes, empleados u obreros de Compañías que tengan derecho a hacer negocio en la Zona del Canal, de acuerdo con el párrafo 3.º de este artículo.

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

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

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

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

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

Artículo V

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

ma o de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, o por representantes, agentes y empleados de tales contratistas y sus familias, siempre que esos efectos sean destinados a su propio uso y beneficio personal y que ellos residan o se hallen en la República de Panamá, mientras presten sus servicios en la Zona del Canal y además los efectos destinados al uso de los funcionarios diplomáticos y consulares de los Estados Unidos radicados en la República de Panamá.

Artículo VI

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

Los Estados Unidos convienen en que los puertos en ambas entradas del Canal y sus aguas serán libres en todo tiempo de modo que en ellos no se impondrán ni cobrarán peajes aduaneros, derechos de tonelaje, anclaje, faros, muellaje, pilotaje o cuarentena, ni ninguna otra contribución o impuesto sobre las naves que usen el Canal o pasen por él, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves, con excepción de los peajes y cargas que establezcan los Estados Unidos por el uso del Canal u otras obras y con excepción de los que se impongan a las mercancías introducidas en la Zona del Canal para su uso y consumo allí y sobre las naves que toquen en los puertos del Canal sin pasar por él.

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

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

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

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

Artículo VII

Queda acordado que no se aplicará pena o decomiso, conforme a las leyes de los Estados Unidos ni a los licores alcohólicos ni a los vehículos ni a las personas, por razón del transporte de tales licores, cuando se hallen en tránsito, bajo sello y certificado de la autoridad panameña, de los puertos terminales del Canal a las ciudades de Panamá y Colón y de las ciudades de Panamá y Colón a los puertos terminales del Canal, cuando dichos licores sean para la exportación, y entre las ciudades de Panamá y Colón y cualquier otro punto de la República y entre dos puntos cualesquiera del territorio de la República, cuando en cualquiera de esos casos el medio directo o natural de comunicación sea a través del territorio de la Zona del Canal y siempre que tales licores permanezcan bajo dicho sello y certificado mientras pasen por territorio de la Zona del Canal.

Artículo VIII

En desarrollo de los fines del artículo VII del Tratado de 18 de noviembre de 1903, en cuanto se relaciona con el saneamiento de las ciudades de Panamá y Colón, se conviene en que el Gobierno de los Estados Unidos continuará poniendo en vigor los reglamentos y ordenanzas sobre cuarentena y sanidad de carácter preventivo o curativo dictados hasta ahora, o que dicten los Estados Unidos después para las ciudades de Panamá y Colón, y sus bahías adyacentes, y que la ejecución de dichos reglamentos y ordenanzas será efectuada por medio de los Oficiales de Sanidad que los Estados Unidos mantendrán en cada uno de las ciudades de Panamá y Colón. Se conviene que las ordenanzas y reglamentos sanitarios prescritos por los Estados Unidos para las ciudades de Panamá y Colón y sus bahías adyacentes, serán promulgadas por medio de decretos del Presidente de Panamá, siendo entendido, sin embargo, que los Estados Unidos no prescribían ni los dichos oficiales de Sanidad pondrán en vigor bajo aquella denominación reglamentos sobre edificación u otros que se hallen dentro de la esfera de las autoridades municipales de la República de Panamá, excepto en cuanto esos reglamentos sobre edificación u otros se refieran a asuntos de sanidad. Se conviene, además, que cuando cualquier parte de la República de Panamá sea invadida o amenazada por alguna enfermedad o epidemia que pueda ser considerada por las autoridades del Canal de Panamá como una amenaza para la sanidad de la Zona del Canal y de las ciudades de Panamá y Colón, las autoridades de Panamá, a solicitud del Gobierno de los Estados Unidos, aplicarán a dicha región las ordenanzas y reglamentos sanitarios y de cuarentena prescritos por el Jefe de Sanidad del Canal de Panamá. En caso de que la epidemia sea de tal severidad que los recursos y esfuerzos de la República de Panamá para combatir o dominar la epidemia parezcan insuficientes o infructuosos al Jefe de Sanidad del Canal de Panamá, la República de Panamá concede a los Estados Unidos el derecho y autoridad de poner en vigor tales ordenanzas y reglamentos de la misma manera prescrita para las ciudades de Panamá y Colón. Las medidas anteriores seguirán rigiendo hasta que haya cesado la amenaza para la zona del Canal y las ciudades de Panamá y Colón.

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

Todo el dinero recaudado en las ciudades de Panamá y Colón provenientes de mul-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

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

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

Artículo IX

Las Altas Partes contratantes convienen que con excepción de las estaciones especificadas en el párrafo 3.º de este artículo y de las que posea y tenga en servicio oficial el Gobierno de Panamá, en el territorio de la República de Panamá, no se importará ni se permitirá erigir ni poner a funcionar instalaciones, estaciones o aparatos receptores radiográficos, sin licencia expedida por el Gobierno de Panamá. Panamá dará a conocer a los Estados Unidos las solicitudes de licencia que se hagan a medida que vayan presentándose y no concederá la licencia en el caso de que dentro de los quince días siguientes al recibo del aviso, los Estados Unidos hagan objeción a alguna estación, instalación o aparato receptor radiográfico, por considerarlos peligrosos para la eficiente protección, defensa o funcionamiento del Canal. Los traspasos de licencia estarán sujetos al mismo procedimiento establecido arriba para la expedición de la licencia original.

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

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

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

vicio radiográfico comercial de empresas privadas, siendo entendido que los mensajes oficiales tendrán preferencia.

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

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

Artículo X

Las naves aéreas y centros de aviación en la República de Panamá que no sean de los que pertenecen a las fuerzas defensivas del Canal de Panamá ni de los que posea y tenga en servicio oficial el Gobierno de Panamá, estarán sujetos a la inspección de los Gobiernos de Panamá y los Estados Unidos, con el fin de asegurar el cumplimiento de las disposiciones y reglas que se convengan posteriormente.

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

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

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

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

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

Artículo XI

La República de Panamá conviene en cooperar por todos los medios posibles con los Estados Unidos en la protección y defensa del Canal de Panamá. En consecuen-

cia, la República de Panamá se considerará en estado de guerra en caso de cualquier conflicto armado en que los Estados Unidos sean beligerantes, y con el fin de hacer más efectiva la defensa del Canal, si ello fuere necesario en concepto del Gobierno de los Estados Unidos, le transparará a éstos, durante el período de las hostilidades o mientras haya amenaza de ellas, en todo el territorio de la República de Panamá, el funcionamiento y control de las comunicaciones radiográficas e inalámbricas, naves aéreas, centros de aviación y navegación aérea.

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

Artículo XII

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

1.^a La moneda panameña expresada no será de curso forzoso para el pago de pesajes por el uso del Canal de Panamá.

2.^a El valor nominal total de la citada moneda fraccionaria de plata panameña no excederá de la cantidad de un millón de dólares.

3.^a La República de Panamá, con el fin de mantener la paridad legal y la equivalencia de tal moneda fraccionaria de plata con el talón de oro, establecerá y mantendrá un fondo de reserva depositado en una institución bancaria respetable de los Estados Unidos, una suma de moneda legal de los Estados Unidos que equivalga siempre a no menos del 15 por 100 del valor nominal de la moneda fraccionaria de plata acuñada por la República de Panamá, y a medida que ésta es acuñada, junto con una cantidad igual al señoreaje de las monedas de plata acuñadas, menos los gastos necesarios de acuñación y transportes.

4.^a La República de Panamá conviene además en mantener la paridad de su moneda de plata con el talón de oro, cambiando monedas de plata cuando se presenten en sumas o múltiplos de 20 dólares o 20 balboas por oro tomando, en relación con el cambio y por medio de giros sobre este fondo de reserva, las medidas tendentes a evitar trastornos en la paridad legal de la moneda fraccionaria de plata de la República de Panamá con el talón de oro.

5.^a La moneda de plata panameña expresada tendrá un valor intrínseco igual o mayor que las correspondientes monedas de plata de los Estados Unidos.

6.^a La moneda de plata de los Estados Unidos, será de curso forzoso en la Repú-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

blica de Panamá, en la misma proporción que lo es actualmente en los Estados Unidos.

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

Artículo XIII

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

Artículo XIV

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

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

Hecho en la ciudad de Washington, el 28 de junio de 1926.—R. J. Alfaro (L. S.).—Eusebio A. Morales (L. S.).—Frank B. Kellog (L. S.).—Francisco White (L. S.).

TRATADO GENERAL

(2 marzo 1936)

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

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

El Presidente de la República de Panamá:

A los excelentísimos señores doctor Ricardo J. Alfaro, Enviado Extraordinario y

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

Ministro Plenipotenciario de Panamá en los Estados Unidos, y doctor Narciso Garay, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en misión especial; y

El Presidente de los Estados Unidos de América:

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

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

Artículo I

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

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

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

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

Artículo II

Los Estados Unidos de América declaran que la República de Panamá ha cumplido leal y satisfactoriamente las obligaciones que asumió por el artículo II de la Convención de 18 de noviembre de 1903, por el cual concedió a perpetuidad a los Estados Unidos de América el uso, ocupación y control de la zona de tierra y de tierra cubierta por agua que se describe en dicho artículo, de las islas situadas dentro de los límites de la mencionada zona, del grupo de pequeñas islas en la bahía de Panamá nombradas Perico, Naos, Culebra y Flamenco, y de cualesquiera otras tierras y aguas fuera de la Zona citada necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras, y en reconocimiento de ellos los Estados Unidos de América renuncian por el presente artículo a la concesión que le hizo a perpetuidad la República de Panamá, del uso, ocupación y control de tierras y aguas, además de las que ahora están bajo la jurisdicción de los Estados Unidos de América fuera de la zona descrita en el artículo II de la mencionada Convención, que fueran necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección de dicha empresa.

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

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

Artículo III

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

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

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

a) Jefes, empleados, artesanos u obreros al servicio o en empleo de los Estados Unidos de América, del Canal de Panamá, o de la Compañía del Ferrocarril de Panamá y miembro de sus familias que realmente vivan con ellos.

b) Miembros de las fuerzas armadas de los Estados Unidos y miembros de sus familias que realmente vivan con ellos.

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

d) Jefes, empleados u obreros de compañías que tengan derecho a hacer negocios en la Zona del Canal según la sección 5.^a de este artículo.

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

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

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

4) El Gobierno de los Estados Unidos de América continuará cooperando por todos los medios apropiados con el Gobierno de la República de Panamá, para prevenir violaciones de las leyes de la República de Panamá en materia de aduanas y de inmigración, inclusive el contrabando al territorio bajo la jurisdicción de la República, de

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

artículos importados a la Zona del Canal o comprados, producidos o manufacturas allí por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

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

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

La República de Panamá permitirá a las naves que entren a los puertos de Panamá o Colón o que zarpen de ellos, en caso de emergencia y también de acuerdo con reglamentos adecuados y mediante el pago de los derechos correspondientes, el uso y goce de los muelles y de otras facilidades de dichos puertos con el objeto de recibir y desembarcar pasajeros con destino a territorio de la República de Panamá bajo jurisdicción de los Estados Unidos de América o procedentes del mismo, y para cargar o descargar mercaderías en tránsito o destinadas al servicio del Canal o de obras pertenecientes al Canal.

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

Artículo IV

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

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

Las autoridades de los Estados Unidos de América no impondrán contribuciones de ninguna clase a las personas que residan en la República de Panamá y que pasen de la jurisdicción de la República de Panamá a la Zona del Canal, y las autoridades de la República de Panamá no impondrán contribuciones de ninguna clase a las personas en el servicio de los Estados Unidos de América o que residan en la Zona del Canal a territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá, quedando sujetas a

los plenos efectos de las leyes de inmigración de la República de Panamá todas las otras personas que pasen de la Zona del Canal a territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá.

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

Artículo V

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

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

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

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

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

Para asegurar el ejercicio efectivo de los derechos reconocidos anteriormente, el Gobierno de los Estados Unidos de América conviene en que, con el objeto de obtener información útil para determinar si a las personas que lleguen a los puertos de la Zona del Canal con destino a puntos dentro de la jurisdicción de la República de Panamá debe permitirse o negarse la entrada a la República, los funcionarios de inmigración de la República de Panamá tendrán derecho de libre acceso a los buques a su llegada a los muelles de Balboa o de Cristóbal, llevando pasajeros con destino a la República, y que las autoridades competentes del Canal de Panamá adoptarán con respecto a las personas que entren por los puertos de la Zona del Canal con destino a puntos dentro de la jurisdicción de la República de Panamá, los reglamentos administrativos que faciliten a las autoridades de Panamá el ejercicio de su jurisdicción en la forma estipulada en el párrafo 4.º de este artículo, para los fines expuestos en el párrafo 3.º del mismo.

Artículo VI

El primer período del artículo VII de la Convención de 18 de noviembre de 1903, queda modificado omitiéndose la siguiente frase: «o por el ejercicio del derecho de dominio eminente».

El párrafo 3.º del artículo VII de la Convención de 18 de noviembre de 1903, queda abrogado.

Artículo VII

Comenzando con la anualidad pagadera en 1934 los pagos de acuerdo con el artículo XIV de la Convención de 18 de noviembre de 1903, celebrada entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, serán de 430.000 balboas, según lo define el convenio incorporado en canje de notas de esta fecha. Los Estados Unidos de América pueden cumplir sus obligaciones con respecto a cualquiera de dichos pagos mediante el pago en cualquier moneda, siempre que la cantidad que se pague sea el equivalente de 430.000 balboas definidos como queda expresado.

Artículo VIII

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

- a)
- b)

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

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

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

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

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

Artículo IX

Con el fin de proveer un medio directo de comunicación por tierra con espacio para la instalación de líneas de transmisión de energía de alta tensión, bajo jurisdicción de los Estados Unidos de América, de la Represa Madden a la Zona del Canal, la República de Panamá transfiere a los Estados Unidos de América jurisdicción sobre un corredor, cuyos límites serán demarcados por los dos Gobiernos, de acuerdo con la descripción siguiente:

... ..

(Todos los rumbos se refieren al verdadero meridiano.)

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

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

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

La República de Panamá disfrutará en todo tiempo el derecho al tránsito irrestricto a través del expresado corredor por cualquier punto y el de transitar a lo largo de dicho corredor, con sujeción a los reglamentos de tráfico que sean establecidos por las autoridades del Canal de Panamá, y el Gobierno de la República de Panamá tendrá el derecho al uso del corredor en cuanto pueda ser necesario para la construcción de empalmes o cruces de carreteras o ferrocarriles de líneas de transmisión de fuerzas, aéreas o subterráneas, líneas de teléfonos, de telégrafos o de tuberías y de canales

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

de drenaje adicionales, a condición de que estas estructuras y el uso de ellas no estorben los fines del corredor, según lo arriba estipulado.

Artículo X

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

Artículo XI

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

Artículo XII

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

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han firmado este Tratado en duplicado, en español y en inglés, siendo ambos textos auténticos y han estampado en él sus sellos.

Hecho en la ciudad de Washington, a los dos días del mes de marzo de 1936.—
R. J. Alfaro.—Narciso Garay.—Cordell Hull.—Sumner Welles.

TRATADO DE MUTUO ENTENDIMIENTO Y COOPERACION ENTRE
LA REPUBLICA DE PANAMA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

El Presidente de la República de Panamá y el Presidente de los Estados Unidos de América, desearios de celebrar un tratado que demuestre una vez más el mutuo entendimiento y la cooperación entre los dos países y que fortalezca los lazos de entendimiento y amistad entre sus respectivos pueblos, han nombrado con tal propósito como sus respectivos Plenipotenciarios:

El Presidente de la República de Panamá:

Octavio Fábrega, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá.

El Presidente de los Estados Unidos de América:

Selden Chapin, Embajador Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de América en la República de Panamá, quienes habiéndose comunicado sus respectivos plenos poderes, los que han sido hallados en buena y debida forma, y reconociendo que ni las estipulaciones de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903, ni el Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936, ni el presente Tratado, pueden ser modificados excepto por mutuo consentimiento, convienen en los siguientes artículos:

Artículo I

Comenzando con la primera anualidad pagadera después del canje de las ratificaciones del presente Tratado, los pagos de acuerdo con el artículo XIV de la Convención para la construcción de un Canal Marítimo, celebrada entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América el 18 de noviembre de 1903, tal como quedó modificado por el artículo VII del Tratado General de Amistad y Cooperación firmado el 2 de marzo de 1936, serán de 1.930.000 balboas, como los define el convenio incorporado en el Canje de Notas del 2 de marzo de 1936, entre los Miembros de la Comisión Panameña del Tratado y el Secretario de Estado de los Estados Unidos de América. Los Estados Unidos de América pueden cumplir su obligación con respecto a cualquiera de dichos pagos mediante el pago en cualquier moneda, siempre que la cantidad que se pague sea el equivalente de 1.930.000 balboas, definidos como queda expresado.

En la fecha del primer pago, de acuerdo con el Presente Tratado, las estipulaciones de este artículo subrogarán las estipulaciones del artículo VII del Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936.

No obstante lo estipulado en este artículo, las Altas Partes contratantes reconocen la inexistencia de obligación alguna de parte de cualquiera de las Partes de alterar el monto de la anualidad.

Artículo II

1) No obstante lo estipulado en el artículo X de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903 entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, los Estados Unidos de América convienen en que, con sujeción a las estipulaciones de los

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

parágrafos 2) y 3) del presente artículo, la República de Panamá puede establecer impuestos sobre las rentas (inclusive las obtenidas de fuentes dentro de la Zona del Canal), de todas las personas que estén empleadas en el servicio del Canal, del ferrocarril u obras auxiliares, ya sea que residan dentro de la Zona del Canal o fuera de ella, excepto:

a) Los miembros de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América.

b) Los ciudadanos de los Estados Unidos de América, incluyendo aquellos que tengan doble nacionalidad; y

c) Otras personas que no sean ciudadanos de la República de Panamá y que residan dentro de la Zona del Canal.

2) Queda entendido que todo impuesto a que se refiere el parágrafo 1) de este artículo será establecido sobre una base no discriminatoria y que en ningún caso será establecido a razón mayor o más gravosa que la aplicable en general a las rentas de los ciudadanos de la República de Panamá.

3) La República de Panamá conviene en no establecer impuestos sobre las pensiones, anualidades, pagos de auxilio u otros pagos similares, o pagos en concepto de compensación por lesiones o muerte que ocurran en relación con el servicio del Canal, el ferrocarril u obras auxiliares o que fueren incidentales a dichos servicios, cuando dichos pagos fueren hechos directamente o para beneficio de miembros de las Fuerzas Armadas o de ciudadanos de los Estados Unidos de América o de los beneficiarios legales de dichos miembros o ciudadanos que residan en territorio bajo la jurisdicción de la República de Panamá.

Las estipulaciones de este artículo empezarán a surtir sus efectos respecto a los años gravables que comiencen el 1 de enero o después del 1 de enero del año siguiente en que entre en vigor este Tratado.

Artículo III

Los Estados Unidos de América convienen, con sujeción a lo dispuesto en los párrafos subsiguientes, en que el monopolio otorgado a perpetuidad por la República de Panamá a los Estados Unidos de América, de conformidad con el artículo V de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903 para la construcción, mantenimiento y funcionamiento de cualquier sistema de comunicación por medio de canal o ferrocarril a través de su territorio entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico, quedará abrogado en la fecha en que entre en vigor este Tratado, en cuanto se relacione con la construcción, mantenimiento y funcionamiento de cualquier sistema de comunicación transísmica por medio de ferrocarril dentro del territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá.

Los Estados Unidos de América convienen, además, en que, con sujeción a los párrafos subsiguientes, el derecho exclusivo de establecer carreteras a través del Istmo de Panamá, adquirido por los Estados Unidos de América como resultado de la concesión otorgada por medio de contrato a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, quedará abrogado, a partir de la fecha en que este Tratado entre en vigor, en cuanto ese derecho se refiere al establecimiento de carreteras dentro del territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá.

En vista del interés vital de los dos países en la protección efectiva del Canal, las Altas Partes contratantes convienen, además, en que dicha abrogación queda sujeta al entendimiento de que ningún sistema de comunicación interoceánica dentro del terri-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

torio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá, por medio de ferrocarril o carretera, podrá ser costeado, construído, mantenido o explotado por un tercer país o ciudadanos del mismo, ya sea directa o indirectamente, a menos que en opinión de las dos Altas Partes contratantes dicho costo, construcción, mantenimiento o funcionamiento no afecte la seguridad del Canal.

Las Altas Partes contratantes convienen también en que la abrogación de que trata este artículo no afectará en modo alguno el mantenimiento y funcionamiento del actual ferrocarril de Panamá en la Zona del Canal ni en territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá.

Artículo IV

El segundo párrafo del artículo VII de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903, que trata de la expedición, cumplimiento y aplicación de reglamentos sanitarios en las ciudades de Panamá y Colón, quedará totalmente abrogado en la fecha en que entre en vigor el presente Tratado.

Artículo V

Con sujeción a la expedición de la correspondiente ley o leyes por el Congreso, los Estados Unidos de América convienen en traspasar libre de costo a la República de Panamá todo derecho, título o interés que los Estados Unidos de América o sus agencias tengan sobre ciertas tierras y mejoras ubicadas en territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá, en la oportunidad y forma en que los Estados Unidos de América determinen que ya no sean necesarias para el funcionamiento, mantenimiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá o sus obras auxiliares, o para otros fines que los Estados Unidos de América estén autorizados para llevar a cabo en la República de Panamá. Las tierras y mejoras a que se hace referencia en el período anterior y las determinaciones de los Estados Unidos de América respecto a las mismas quedan designadas y expresadas en el punto 2 del Memorandum de Entendimientos Acordados que lleva la misma fecha de este Tratado, con sujeción a la expedición de la correspondiente ley o leyes por el Congreso. También convienen los Estados Unidos de América, con sujeción a la expedición de la correspondientes ley o leyes por el Congreso, en traspasar libres de costo a la República de Panamá todos sus derechos, títulos e intereses sobre las tierras y mejoras en el área conocida como Punta Paitilla, y que al efectuarse ese traspaso los Estados Unidos de América renunciarán todo derecho, poder y autoridad concedidos sobre dicha área de conformidad con la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903. La República de Panamá conviene en mantener a salvo al Gobierno de los Estados Unidos de América de toda reclamación que pueda surgir por razón del traspaso a la República de Panamá del área conocida como Punta Paitilla.

Artículo VI

El artículo V de la Convención de Límites firmada el 2 de septiembre de 1914, entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, quedará subrogado por las siguientes estipulaciones:

Se conviene en que los límites permanentes entre la ciudad de Colón (inclu-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

sive la Bahía de Colón, según se define en el artículo VI de la Convención de Límites, firmada el 2 de septiembre de 1914, y otras aguas adyacentes a las playas de Colón) y la Zona del Canal, serán los siguientes:

.....
.....

La dirección de las líneas se refiere al meridiano verdadero.

Los linderos descritos arriba son los que aparecen en el Plano de la Compañía del Canal de Panamá núm. 6.117-22, titulado «Línea Limítrofe entre la ciudad de Colón y la Zona del Canal», escala 1 pulgada, igual 600 pies, fechado 23 de diciembre de 1954, preparado para el Gobierno de la Zona del Canal, el cual se agrega como anexo a este Tratado y forma parte del mismo.

El artículo VIII del Tratado general firmado el 2 de marzo de 1936, tal como fué reformado por el artículo III de la Convención firmada el 24 de mayo de 1950 entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, artículo que se refiere al Corredor de Colón y ciertos otros corredores a través de la Zona del Canal, queda modificado excluyéndose del extremo occidental o de Colón, del Corredor de Colón, la parte de dicho corredor que se encuentra al norte de la latitud 9° —21' Norte, de manera que dicha parte quede dentro de los límites de la ciudad de Colón arriba descritos.

Este artículo entrará en vigor al terminar la salida de los Estados Unidos de América de los sectores de la ciudad de Colón conocidos como Nuevo Cristóbal, Playa de Colón y del área de De Lesseps, da entendido que en ningún caso entrará a regir antes del canje de ratificaciones de este Tratado y del canje de los instrumentos de ratificación de la Convención firmada el 24 de mayo de 1950, a la cual se refiere el anterior párrafo.

Artículo VII

El segundo párrafo del artículo VII de la Convención de Límites suscrita el 2 de septiembre de 1914 entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, quedará totalmente abrogado en la fecha en que entre en vigor del presente Tratado.

El muelle ubicado en la pequeña ensenada situada al sur de la Isla de Manzanillo, construido de conformidad con lo estipulado en el párrafo segundo del artículo VII de la Convención de Límites de 1914, celebrada entre los dos países, pasará a ser propiedad de la República de Panamá en la fecha en que entre en vigor el presente Tratado.

Artículo VIII

a) La República de Panamá reservará exclusivamente para fines de maniobras y adiestramiento militares el área descrita en los mapas (núms. SGN-7-54 y SGN-8-54, fechados ambos el 17 de noviembre de 1954) y las descripciones que los acompañan, preparados por la Comisión Catastral de la República de Panamá, anexos de este Tratado y permitirá a los Estados Unidos de América, sin costo y sin ningún gravamen, utilizar exclusivamente dicha área para los fines indicados por un término de quince años, prorrogable mediante acuerdo entre los dos Gobiernos. Esta autorización incluye el libre acceso a dicha área, la salida de ella y los movimientos dentro y sobre la

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

misma. Esta utilización no afectará la soberanía de la República de Panamá, ni la vigencia de la Constitución y leyes de la República sobre el área mencionada.

b) Las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América, los miembros de las mismas y sus familias que realmente vivan con ellos, y los nacionales de los Estados Unidos de América al servicio de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América, o que acompañen a las mismas, con carácter oficial, y los miembros de sus familias que realmente vivan con ellos, estarán exentos dentro de dicha área de todo impuesto de la República de Panamá o de cualquiera subdivisión política de ésta.

c) Los Estados Unidos de América tendrán derecho, antes del vencimiento del término estipulado en este artículo y dentro de un período razonable posterior al mismo y sin limitación ni restricción, a retirar de esta área de adiestramiento y maniobras toda estructura, instalación, obra, equipo y suministros llevados a dicha área de adiestramiento y maniobras o construídas o erigidas dentro de ella por los Estados Unidos o por cuenta de éstos, o a disponer de tales bienes en cualquier otra forma. La República de Panamá no estará obligada a reembolsar a los Estados Unidos de América por ninguna estructura, instalación, obra, equipo y suministro no retirados o de que no se haya dispuesto en otra forma según se estipula en este artículo.

d) Los Estados Unidos de América no estarán obligados a restaurar a su estado original esta área de adiestramiento y maniobras ni las obras o instalaciones en la misma al terminar la vigencia de este artículo, excepto la pista para aeronaves, la cual será devuelta por lo menos, en las mismas condiciones en que se encuentre a la fecha de entrada en vigor de este artículo.

e) Las estipulaciones de este artículo no invalidan ni modifican las estipulaciones referentes a la práctica de maniobras militares en la República de Panamá consignadas en el Canje de Notas accesorio al Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936, salvo en cuanto a lo aquí estipulado respecto al área de adiestramiento y maniobras de que trata este artículo.

Artículo IX

La República de Panamá renuncia al derecho que tiene según el artículo XIX de la Convención suscrita el 18 de noviembre de 1903, al transporte por ferrocarril dentro de la Zona del Canal y sin costo alguno, de las personas al servicio de la República de Panamá o de la fuerza de policía encargada de mantener el orden público fuera de la Zona del Canal, y de sus bagajes, municiones de guerra y provisiones.

Artículo X

Las Altas Partes contratantes convienen en que, en el evento de que cesen las actividades del Ferrocarril de Panamá y de que los Estados Unidos de América construyan o terminen la construcción de una carretera estratégica a través del Istmo, totalmente dentro de la Zona del Canal, destinada a servir primordialmente para el funcionamiento, mantenimiento, gobierno civil, saneamiento y protección del Canal de Panamá y la Zona del Canal, los Estados Unidos de América pondrán a su discreción, y no obstante cualquier estipulación contraria del artículo VI de la Convención, firmada el 18 de noviembre de 1903, prohibir o restringir el uso del tramo de la referida carretera comprendido entre Mount Hope, Zona del Canal, y el cruce de dicha carre-

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

tera con la sección de la Carretera Transístmica que quepa en la Zona del Canal y a la cual se refiere la Convención sobre Carretera Transístmica entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, firmada el 2 de marzo de 1936, por autobuses o camiones que al tiempo de usar dicho tramo no estén dedicados exclusivamente a servir las instalaciones, obras o residentes de la Zona del Canal o al transporte de suministros para las mismas.

Artículo XI

No obstante las estipulaciones del artículo III del Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936, la República de Panamá conviene en que los Estados Unidos de América podrán hacer extensivo al personal militar de otras naciones amigas que se encuentran en la Zona del Canal, bajo el auspicio de los Estados Unidos de América, el privilegio de comprar en los puestos de venta militares artículos menudos de su conveniencia personal y artículos necesarios para uso profesional.

Artículo XII

Los Estados Unidos de América convienen en que, a partir del 31 de diciembre de 1956, quedarán excluidas del privilegio de hacer compras en los comisariatos y en otros establecimientos de venta en la Zona del Canal, así como del de hacer importaciones a la Zona del Canal, todas las personas que no sean ciudadanos de los Estados Unidos de América, aunque tales personas estén incluídas en las categorías de personas autorizadas para residir en dicha Zona, quedando entendido, sin embargo, que a las personas de las Agencias de los Estados Unidos de América se le permitirá, bajo restricciones adecuadas, la compra de artículos de escaso valor, tales como comida servida, pastillas, goma de mascar, tabaco y artículos similares, cerca del lugar de su trabajo.

Los Estados Unidos de América convienen, además, en que, a partir del 31 de diciembre de 1956, y no obstante las estipulaciones del primer párrafo del artículo IV del Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936, el Gobierno de la República de Panamá podrá imponer derechos de importación y otros gravámenes a mercancías remitidas o consignadas a personas que no sean ciudadanos de los Estados Unidos de América, incluídas en la clase a) de la sección 2 del artículo III de dicho Tratado, que residan o se hallen temporalmente en territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá mientras presten sus servicios a los Estados Unidos de América o a sus agencias, aunque tales mercancías sean destinadas al uso y beneficio exclusivo de esas personas.

Artículo XIII

El presente Tratado está sujeto a ratificación y los instrumentos de ratificación serán canjeados en Washington. El Tratado entrará en vigor en la fecha del canje de los instrumentos de ratificación.

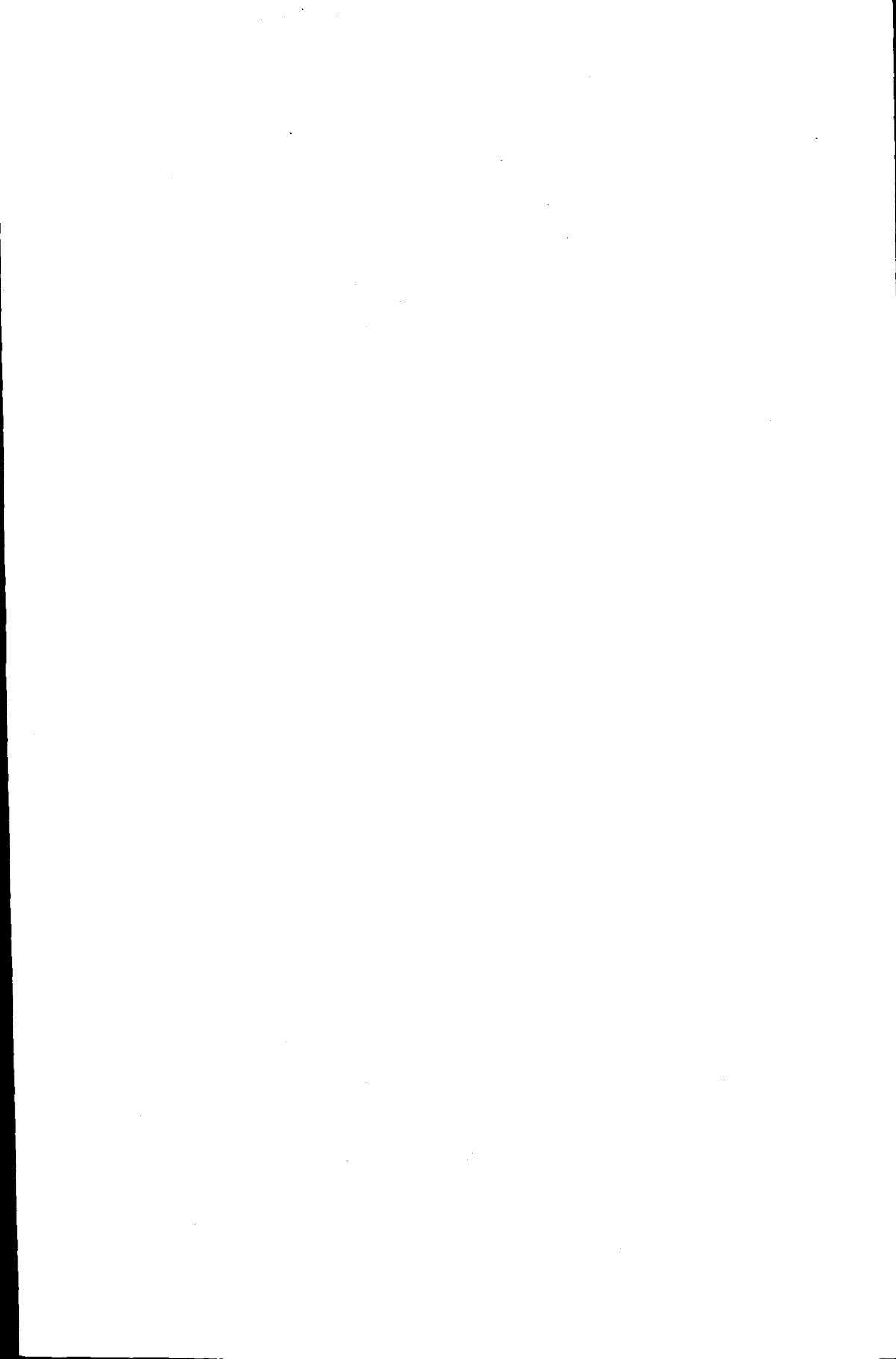
En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han firmado este Tratado en duplicado, en español y en inglés, siendo ambos textos auténticos, y han estampado en él sus sellos.

DOCUMENTOS RELATIVOS AL CANAL DE PANAMÁ

Hecho en la ciudad de Panamá, a los veinticinco días del mes de enero de 1955.—
Por la República de Panamá, Octavio Fábrega.—Por los Estados Unidos de América,
Selden Chapin.

República de Panamá. Organó Ejecutivo Nacional.—Panamá, enero 25 de 1955.

Aprobado: Sométase a la consideración de la Asamblea Nacional.—Ricardo M.
Arias E.—El Ministro de Relaciones Exteriores, Octavio Fábrega.



REVISTA DE ESTUDIOS POLITICOS

(BIMESTRAL)

Director: CARLOS OLLERO GÓMEZ
Secretario: Alejandro MUÑOZ ALONSO

SUMARIO DEL NUMERO 133
(Enero-febrero 1964)

ESTUDIOS Y NOTAS:

- CARL LOEWENSTEIN: *El Tribunal Supremo americano y la Policy decisión.*
JESÚS FUEYO ALVAREZ: *Desarrollo económico y orden constitucional.*
JUAN DíEZ NICOLÁS: *Conflicto social e independencia en Africa negra.*
GASPAR GÓMEZ DE LA SERNA: *Jovellanos entre cuatro fuegos.*
RAUL MORODO: *La Constitución argelina de 1963.*
ANTONIO EIRAS ROEL: *La unificación italiana y la diplomacia europea.*

MUNDO HISPANICO:

- HÉCTOR GROSS ESPIEL: *El Ejecutivo Colegiado en el Uruguay.*

SECCION BIBLIOGRAFICA:

RECENSIONES. NOTICIAS DE LIBROS. REVISTA DE REVISTAS.

BIBLIOGRAFÍA: *Derecho político y constitucional*, por STEFAN GLEJDURA.

PRECIOS DE SUSCRIPCION ANUAL

España	300 pesetas
Portugal, Hispanoamérica y Filipinas	350 »
Otros países	400 »
Número suelto	80 »

INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS

Plaza de la Marina Española, 8.—MADRID-13 (España)

REVISTA DE ADMINISTRACION PUBLICA

(CUATRIMESTRAL)

SUMARIO DEL NUMERO 42

(Septiembre-diciembre 1963)

ESTUDIOS

- J. NIEVES BORREGO: *Estudio sistemático y consideración jurídico-administrativa de la subvención.*
J. M.^a BOQUERA OLIVER: *Criterio conceptual del Derecho administrativo.*
F. GARRIDO FALLA: *Naturaleza y régimen de la propiedad de las aguas minero-medicinales.*
L. MARTÍN-RETORTILLO: *Responsabilidad patrimonial de la Administración y jurisdicción.*

JURISPRUDENCIA:

I. Comenarijos monográficos.

- M. F. CLAVERO ARÉVALO: *El carácter revisor de la jurisdicción contencioso-administrativa y las sentencias anulatorias de actos en los que la Administración no entró en el fondo del asunto.*
M. BAEZA DEL ALCÁZAR: *Sobre la naturaleza jurídica de la declaración de importación de mercancías liberadas.*
N. GÓMEZ DE ENTERRÍA: *La delimitación condicionada del casco urbano a efectos de competencia municipal en materia de transportes por carretera.*
J. L. GONZÁLEZ BERENGUER: *Desafectación y desahucio administrativo.*
E. GARCÍA DE ENTERRÍA: *El principio de la interpretación más favorable al derecho de los administrados al enjuiciamiento judicial de los actos administrativos.*

II. Notas.

1. Conflictos jurisdiccionales (S. MARTÍN-RETORTILLO).
2. Contencioso-administrativo:
 - A) En general (S. ORTOLÁ Y J. M. BOQUERA).
 - B) Personal (R. ENTRENA).
 - C) Tributario (J. GARCÍA AÑOVEROS Y F. VICENTE-ARCHE).

CRONICA ADMINISTRATIVA:

I. España.

- L. TEJADA GONZÁLEZ: *Doctrina legal y jurisprudencial en torno al precio de las viviendas de renta limitada: Ley del 2-III-1963.*

II. Extranjero.

- M. BAENA DEL ALCÁZAR: *La intervención de la Administración de la economía austriaca.*
S. MARTÍN-RETORTILLO: *Responsabilidad de la Administración Pública por lesión de intereses legítimos.*
E. ROCA ROCA: *Regulación administrativa de la caza y de la pesca fluvial en el Estado de Marruecos.*

DOCUMENTOS Y DICTAMENES.

Informe y anteproyecto de Ley sobre el área metropolitana de Madrid (Comisión mixta).

BIBLIOGRAFIA:

- I. RECENSIONES Y NOTICIAS DE LIBROS. II. REVISTA DE REVISTAS.

PRECIOS DE SUSCRIPCION ANUAL

España	250 pesetas
Hispanoamérica	275 »
Otros países	300 »
Número suelto	100 »

INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS

Plaza de la Marina Española, 8.—MADRID-13 (España)

REVISTA DE POLITICA SOCIAL

(TRIMESTRAL)

CONSEJO DE REDACCION

Presidente: JAVIER MARTÍNEZ DE BEDOYA

Eugenio PÉREZ BOTIJA, Gaspar BAYÓN CHACÓN, Luis BURCOS BOEZO, Efrén BORRAJO DACRUZ, Marcelo CATALÁ RUIZ, Miguel FAGOAGA, Héctor MARAVALL, María PALANCAR, Miguel RODRÍGUEZ PIÑERO, Federico RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Mariano UCELAY REPOLLÉS

Secretario: Manuel ALONSO OLEA

SUMARIO DEL NUMERO 60

(Octubre-diciembre 1963)

ENSAYOS:

JUAN J. LINZ Y AMANDO DE MIGUEL: *El empresario ante los problemas laborales.*

RAMÓN GARCÍA DE HARO: *Horas extraordinarias y horas complementarias.*

ALFREDO MONTOYA MELGAR: *La desobediencia del trabajador en los accidentes "in itinere".*

CRONICAS:

Crónica nacional, por LUIS LANGA GARCÍA.

Crónica internacional, por MIGUEL FAGOAGA.

JURISPRUDENCIA:

JOSÉ PÉREZ SERRANO: *Jurisprudencia Administrativa.*

ARTURO NÚÑEZ SAMPER: *Jurisprudencia del Tribunal Central de Trabajo.*

HÉCTOR MARAVALL CASESNOVES: *Jurisprudencia del Tribunal Supremo, Sala VI.*

RECENSIONES, NOTICIAS DE LIBROS, INDICE DE REVISTAS.

BIBLIOGRAFIA:

Bibliografía de Política Social, por HÉCTOR MARAVALL CASESNOVES.

PRECIOS DE SUSCRIPCION ANUAL

España	200 pesetas
Portugal, Iberoamérica y Filipinas	250 »
Otros países	300 »
Número suelto	70 »

INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS

Plaza de la Marina Española, 8.—MADRID-13 (España)

REVISTA DE ECONOMIA POLITICA

(CUATRIMESTRAL)

CONSEJO DE REDACCION

Presidente: JOSÉ RAMÓN LASUEN SANCHO

LUCAS BELTRÁN FLOREZ, SALUSTIANO DEL CAMPO, FRANCISCO CELAYA, JOSÉ MARÍA FERNÁNDEZ PIRLA, JOSÉ GARCÍA DE ANDOAIN, ALFONSO GARCÍA BARBANCHO, JULIO JIMÉNEZ GIL, JOSÉ GONZÁLEZ PAZ, RAMÓN HERMIDA, JUAN HORTALA ARAU, ALBERTO MONREAL LUQUE, GONZALO PÉREZ DE ARMIÑAN, MARIANO RUBIO, ANGEL VEGAS

Secretario: PABLO ORTEGA ROSALES

SUMARIO DEL NUMERO 35

(Septiembre-diciembre 1963)

ARTICULOS:

F. ROMAY: *Los multiplicadores bancarios en la economía española.*

CASTAGNE: *Un criterio para la selección de inversiones: el modelo de DOBB.*

L. GUERECA: *Un ensayo de cuantificación del incremento del producto interior bruto, derivado del traslado intersectoral de la mano de obra en España.*

L. CHICOTE: *Nota preliminar a "Políticas de desarrollo para Italia meridional".*

H. CHENERY: *Políticas de desarrollo para Italia meridional.*

DOCUMENTACION:

J. GIL RUIZ: *Informe del comité de la C.E.E. sobre política fiscal.*

RESEÑA DE LIBROS.

RESEÑA DE ARTICULOS.

REVISTA DE REVISTAS.

PRECIOS DE SUSCRIPCION ANUAL

España	200 pesetas
Portugal, Iberoamérica y Filipinas	250 »
Otros países	300 »
Número suelto	100 »

INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS

Plaza de la Marina Española, 8.—MADRID-13 (España)

Revista de Derecho Internacional y Ciencias Diplomáticas

Organo oficial del INSTITUTO DE DERECHO INTERNACIONAL de la Facultad de Ciencias económicas, comerciales y políticas de la Universidad Nacional del Litoral (Argentina).

Publicación semestral.

Contiene:

- ESTUDIOS.
- HISTORIA DIPLOMÁTICA.
- NOTAS.
- LEGISLACIÓN.
- JURISPRUDENCIA.
- RECENSIONES.

Libros.

Revista de Revistas.



Pedidos y canje:

INSTITUTO DE DERECHO INTERNACIONAL
Bvd. Oroño, 1.261, Rosario (Rep. Argentina)

Ultimas novedades publicadas por el Instituto de Estudios Políticos

NOCIONES DE DERECHO DEL TRABAJO

Por *F. SANTORO PASSARELLI*. (Traductor: Fernando Suárez González. Prólogo de Efrén Borrajo Dacruz.)

La bibliografía española se enriquece con esta nueva obra sobre el Derecho del Trabajo de un autor ya tradicional y muy conocido de nuestros especialistas de esta rama del Derecho.

Las cuestiones de la autonomía colectiva e individual del mundo del trabajo; los agudos problemas de la organización profesional, del contrato colectivo y del derecho de huelga, son partes sustantivas en el tratado del profesor Santoro Passarelli.

Edición 1963. 302 páginas.

Precio: 165 pesetas.

EL ORDENAMIENTO JURIDICO

Por *Santi Romano*. (Traductores: Sebastián y Lorenzo Martín-Retortillo. Con un estudio preliminar de Sebastián Martín-Retortillo.)

Edición 1963. 350 páginas.

Precio: 150 pesetas.

TRATADOS POLITICOS DE JUAN GINES DE SEPULVEDA

Por *Angel LOSADA*

Un libro clásico que actualiza: La educación del político, su responsabilidad y virtudes cristianas.

Edición 1963. 331 páginas.

Precio: 165 pesetas.

TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATIVO. Tomo III. La Justicia Administrativa (1.ª parte).

Por *Fernando GARRIDO FALLA*

Este volumen, continuación de los anteriores, estudia los principios comunes a los diferentes medios de impugnación de la vía administrativa y los recursos como medio de revisión de los actos administrativos, la legitimación para recurrir, la materia recurrible y los motivos de impugnación.

En la segunda parte del libro se estudian los recursos administrativos en vía gubernativa y los especiales y extraordinarios recursos de suplicación, contra sanciones gubernativas y de revisión. Esta primera parte de La Justicia Administrativa, termina con el estudio del recurso económico-administrativo.

Edición 1963. 222 páginas.

Precio: 150 pesetas.

HACIENDA Y DERECHO. Tomo III. Estudio de Derecho Financiero (2.ª parte).

Por *Fernando SAINZ DE BUJANDA*

Este tercer volumen completa el extenso trabajo sobre Derecho Financiero de los dos anteriores, aportando temas de la más viva actualidad tributaria, entre los que merecen destacarse: «La nueva ordenación legal de la Regulación de Balances» y «Los problemas tributarios sobre concentración de Empresas».

Todos estos trabajos recogidos en los volúmenes de la obra del profesor Sainz de Bujanda, tienen un «fin unitario: mostrar el fundamento jurídico de la Hacienda y señalar criterios rectores para evitar los desvíos que en este campo puedan producirse: problemática bien importante para replantear las cuestiones básicas de una reforma tributaria.

Edición 1963. 700 páginas.

Precio: 500 pesetas.

LOS VALIDOS EN LA MONARQUIA ESPAÑOLA DEL SIGLO XVIII (Estudio Institucional).

Por Francisco TOMAS VALIENTE

Constituye un «estudio institucional» de aguda visión de los problemas de la época y de la función que para la monarquía cumplieron los Validos en el siglo xvii.

Un antecedente histórico-político para el más cabal estudio de la Historia de España.

Edición 1963. 232 páginas.

Precio: 150 pesetas.

LA SELECCION DE CONTRATISTAS (Procedimiento de selección y contrato).

Por José María BOQUERA OLIVER

La contratación administrativa adquiere cada día mayor volumen y repercute sensiblemente en la vida económica del País. Por esto el tema de la selección de contratistas de la Administración interesa a amplios sectores.

En este libro se estudia el régimen jurídico de los actos que integran las subastas, concursos y concurso-subastas del Estado, Provincias, Municipios y Organismos autónomos. El autor examina también otras interesantes cuestiones como, por ejemplo, la perfección de los contratos y la repercusión sobre los mismos de la anulación de los procedimientos de licitación. En resumen, una obra completa, doctrinalmente rigurosa y de gran utilidad práctica.

Edición 1963. 246 páginas.

Precio: 140 pesetas.

ENERGIA NUCLEAR Y DERECHO (Problemas jurídico-Administrativos).

Por Lorenzo MARTIN-RETORTILLO

Esta obra es fruto de un trabajo realizado por el autor en la Universidad de Tubingen, pensionado por la Fundación Juan March. Se trata de una investigación sobre los principales problemas jurídico-administrativos planteados en el mundo de hoy por el aprovechamiento de la energía nuclear.

La obra ofrece un estudio sobre el Derecho y la energía nuclear; los ordenamientos positivos frente a la energía nuclear; los problemas jurídico-administrativos y la energía nuclear en el Derecho alemán; el ordenamiento jurídico y la energía nuclear en el Derecho español y la asunción de obligaciones indemnizatorias por la Administración Pública en relación con la actual configuración de la misma.

Edición 1963. 280 páginas.

Precio: 140 pesetas.

LA IGLESIA Y EL PROBLEMA SOCIAL (Introducción a la doctrina social de la Iglesia).

Por C. Van Gestel, O. P. (Traducción de Jesús María Vázquez, O. P.)

La Colección del Instituto de Estudios Políticos «CATOLICISMO SOCIAL», se complace en presentar al lector español, siguiendo el plan trazado de recoger las grandes líneas del Pensamiento Católico esta importante obra que trata de uno de los procesos de mayor relieve del mundo actual.

Desde Gregorio XVI a Juan XXIII, pasando por las decisivas aportaciones de León XIII y de Pío XII, el autor de «La Iglesia y el Problema social», realiza un valioso análisis presentando una precisa introducción sobre la doctrina social de la Iglesia y dando una visión de unidad y continuidad al pensamiento de los últimos Papas, sobre la génesis y desarrollo del problema social.

Edición 1963. 206 páginas.

Precio: 125 pesetas.

Obras de inmediata aparición

EL CONCEPTO DE ESPAÑA EN LA EDAD MEDIA (2.^a edición)

Por *José A. Maravall*

MEDITACION SOBRE MAQUIVELO

Por *Leo Strauss*. Traducción de M.^a del Carmen Gutiérrez de Gamba.

EL CATOLICISMO POLITICO EN ALEMANIA

Por *Joseph Rovau*. Traducción de A. Sánchez de la Torre. Prólogo de Henri Marrou.

LOS PARTIDOS POLITICOS EN ITALIA

Por *Francesco Leoni*. Traducción de Fernando Murillo Rubiera.

TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATIVO (2.^a edición) Tomo I

Por *Fernando Garrido Falla*.

DERECHO PROCESAL ADMINISTRATIVO (2.^a edición)

Por *Jesús González Pérez*. Prólogo de Jaime Guasp Delgado.

NUEVOS PLANTEAMIENTOS DE LA SITUACION MUNDIAL

Curso de conferencias pronunciadas en el Instituto de Estudios Políticos durante el año 1963.

COMPENDIO DE DERECHO CIVIL (2.^a edición ampliada con el Apéndice)

Por *Federico de Castro y Bravo*.

ACABA DE APARECER

DERECHO PROCESAL ADMINISTRATIVO (Tomo I)

Por *Jesús González Pérez*.

Páginas 488.—Edición segunda, 1964.—Precio: 275 pesetas.

Acaba de aparecer la segunda edición del Tomo I de esta obra, en la que se estudia el proceso administrativo con arreglo a la Ley de la jurisdicción contencioso-administrativa de 27 de diciembre de 1956 y la Jurisprudencia dictada hasta el 31 de diciembre de 1963.

INSTITUT ROYAL DES RELATIONS INTERNATIONALES

ETABLISSEMENT D'UTILITÉ PUBLIQUE

88 AVENUE DE LA COURONNE

BRUXELLES

Le 1er mars 1957



TARIF DE PUBLICITE DANS LA «CHRONIQUE DE POLITIQUE ETRANGERE»

<u>Nombre</u>		<u>Par insertion</u>	<u>Total</u>
1	insertion d'1 page (15,5 cm. × 21 cm.)	4.000 Frs.	4.000 Frs.
2	»	4.000 Frs.	8.000 Frs.
3	»	3.500 Frs.	10.500 Frs.
4	»	3.500 Frs.	14.000 Frs.
5	»	3.500 Frs.	17.500 Frs.
6	»	3.000 Frs.	18.000 Frs.

<u>Nombre</u>		<u>Par insertion</u>	<u>Total</u>
1	insertion d'½ page (15,5 cm. × 10,5 cm.)	2.250 Frs.	2.250 Frs.
2	»	2.250 Frs.	4.500 Frs.
3	»	2.000 Frs.	6.000 Frs.
4	»	2.000 Frs.	8.000 Frs.
5	»	2.000 Frs.	10.000 Frs.
6	»	1.750 Frs.	10.500 Frs.

ÖSTERREICHISCHE ZEITSCHRIFT FÜR AUSSENPOLITIK

HERAUSGEGEBEN VON DER ÖSTERREICHISCHEN GESELLSCHAFT FÜR AUSSENPOLITIK UND INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

BRINGT:

BEZUGSNUMMERN 1-12

AUFSATZE hervorragender Staatsmänner, Wissenschaftler und Diplomaten, u. a. von *F. Asinger, Gérard F. Bauer, Heinrich von Brentano, Maurice Couve de Murville, Henry Fayat, Sir William Hayter, Walther Hafer, Hans J. Morgenthau, Nils Orvik, Richard Löwenthal, Charles Seymour, B. H. M. Vlekke, Karl Zemanek;*

DOKUMENTE zur österreichischen Aussenpolitik: Neutralität und Europäische Wirtschaftsintegration;
sowie die regelmässigen Rubriken

BÜCHER ZUR AUSSENPOLITIK

CHRONIK ZUR ÖSTERREICHISCHEN AUSSENPOLITIK

DIPLOMATISCHE CHRONIK.

ERSCHEINT SECHSMAL IM JAHR, JAHRESABONNEMENT S 150,—

Erscheint sechsmal im Jahr, Jahresabonnement S 150,—

Titel	Verlag	Preis	Abzahl.	Bestelln.	Bestelln.
Österreichische Zeitschrift für Aussenpolitik	Österreichische Gesellschaft für Aussenpolitik und internationale Beziehungen	150,—	12	1	1
Bücher zur Aussenpolitik	Österreichische Gesellschaft für Aussenpolitik und internationale Beziehungen	...	...	...	...
Chronik zur österreichischen Aussenpolitik	Österreichische Gesellschaft für Aussenpolitik und internationale Beziehungen	...	...	...	...
Diplomatische Chronik	Österreichische Gesellschaft für Aussenpolitik und internationale Beziehungen	...	...	...	...

Herausgegeben von der

ÖSTERREICHISCHEN GESELLSCHAFT FÜR AUSSENPOLITIK UND INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

Wien 1., Josefsplatz 6

EUROPA-ARCHIV

REVUE INTERNATIONALE DE POLITIQUE

Zeitschrift für internationale Politik.

Vol. 101 — 1974

Herausgegeben von Wilhelm Cornides



Preis für das Jahresabonnement (24 Folgen): DM 65, zuzüglich Porto.

Probehefte auf Wunsch Kostenlos



DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR AUSWÄRTIGE POLITIK, EUROPA-
ARCHIV

Vertreib, 6 Frankfurt am Main, Große Eschenheimer Straße 16-18

La documentazione completa della politica internazionale, nell'analisi obiettiva degli avvenimenti mondiali. Tutti i documenti della politica estera italiana.

RELAZIONI INTERNAZIONALI

Settimanale di politica estera

24 pagine — Lire 150



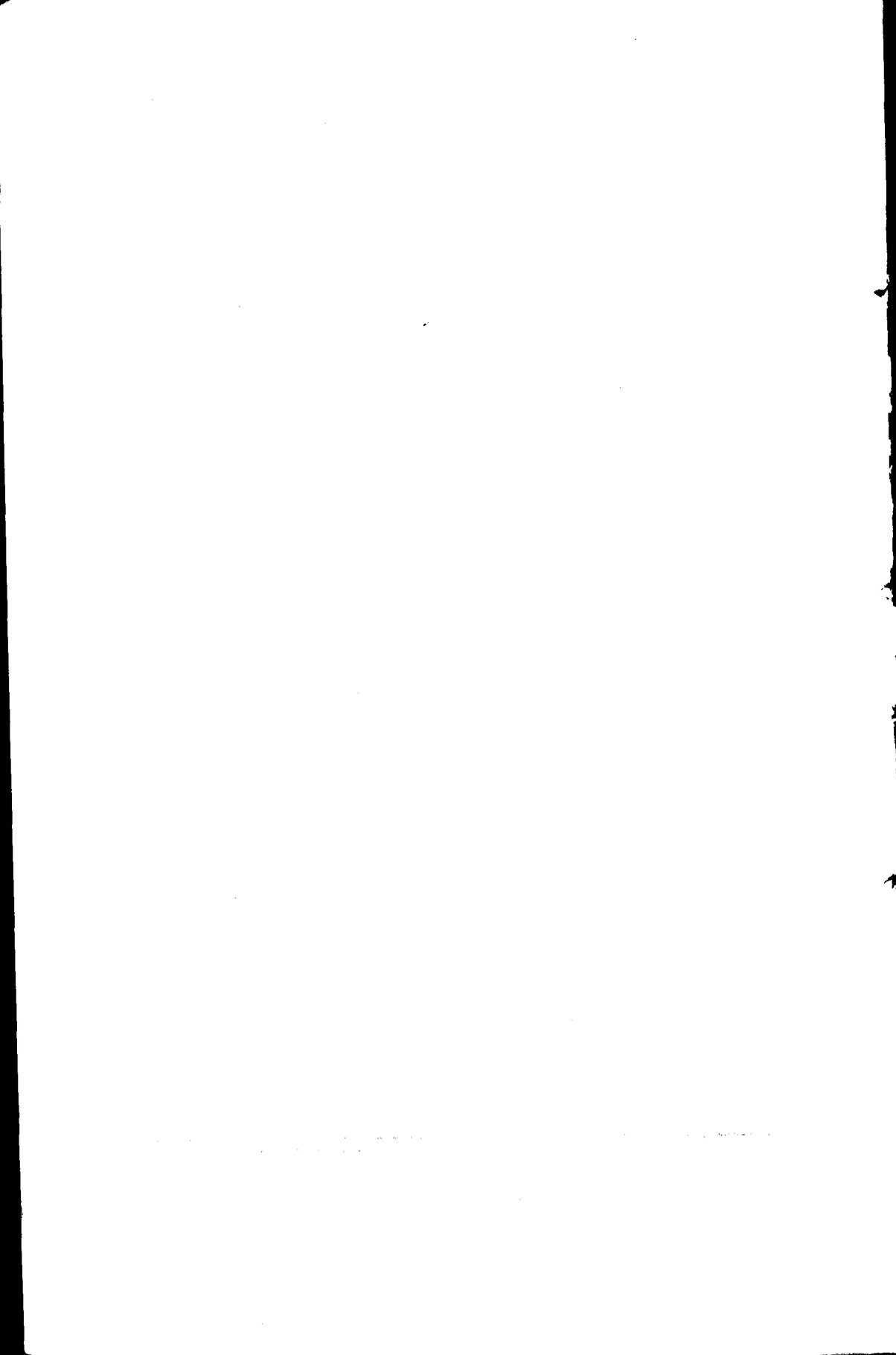
Abbonamento annuo per l'estero	Lire 10.500
» semestrale	Lire 6.500



Publicato dall'

ISTITUTO PER GLI STUDI DI POLITICA INTERNAZIONALE

Via Clerici, núm. 5.—MILANO



EL INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS

ACABA DE PUBLICAR

«LA ORGANIZACION DEL TRATADO DEL ATLANTICO NORTE»

(Edición oficial autorizada por la O. T. A. N.)

Dentro de la Colección *Estudios Internacionales*, en este volumen se ofrecen al público español los textos oficiales que han permitido la Alianza Atlántica. La estructura actual de la Organización, tanto en los aspectos civil como militar, de la O.T.A.N. y los distintos informes sobre el Comité de los Tres, sobre la cooperación no militar en su seno son, recogidos en este texto, que aparece enriquecido con siete organigramas relativos a esta Organización.

1 vol. en rústica de 12,5 x 20 cm, 188 págs.

Precio: 90 ptas.

EL INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS publica periódicamente:

Revista de Estudios Políticos (bimestral), *Revista de Política Internacional* (bimestral), *Revista de Administración Pública* (cuatrimestral), *Revista de Política Social* (trimestral), *Revista de Economía Política* (cuatrimestral).

La amplitud de la difusión actual de estas cinco Revistas las convierte en vehículo inestimable de la más eficaz propaganda.

Las tarifas de publicidad actualmente vigentes son las siguientes:

Interior cubierta posterior	3.000 ptas.
Una plana corriente	2.400 "
1/2 plana corriente	1.500 "
1/3 plana corriente	1.000 "
1/4 plana corriente	700 "

Para información, dirigirse al INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS, Departamento de Ediciones y Distribución, Plaza de la Marina Española, 8, Madrid 13.



70 pesetas

