



El Canal de Panamá y su problemática

**Enrique Caro T.**

Trabajo de grado para optar al título profesional:

**Curso de Estado Mayor (CEM)**

**Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"**

Bogotá D.C., Colombia

1980

INDICE DE CONTENIDO

269

PAG.

INDICE

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

INTRODUCCION

C.E.M.-80

CAPITULOS

1. PROBLEMÁTICA INICIAL 1

1.1- IMPORTANCIA ESTRATÉGICA  
DEL ISTMO 1

1.2- BREVES ANTECEDENTES HISTÓ-  
"EL CANAL DE PANAMA 3

1.3- PROTECCION DEL ISTMO: TRATADO  
"Y SU PROBLEMÁTICA" 5

1.4- EL FERROCARRIL INTEROCEANICO  
Y LA CIA. FRANCESA DEL CANAL 7

1.5- DOS RUTAS RIVALES: PANAMA Y  
NICARAGUA. 11

2. DESENLACE FINAL 15

2.1- INESTABILIDAD POLÍTICA DE PA-  
NAMA Y CONDUCTA DE COLOMBIA 15

2.2- TRATADO DE ENRIQUE CARO TRIANA  
DE SESION DE PANAMA. 18

2.3- TRATADO "MAY-DUNN" YA -  
RILLA Y CONST. FEBRERO DE 1980  
CANAL. 22

# INDICE DE CONTENIDO

PAG.

INDICE

PAG.

i

INTRODUCCION TEMATICA ACTUAL

lii

CAPITULOS

23

## 1. PROBLEMATICA INICIAL

1

1.1- IMPORTANCIA ESTRATEGICA  
DEL ITSMO

1

1.2- BREVES ANTECEDENTES HISTO-  
RICO-POLITICOS

3

1.3- PROTECCION DEL ITSMO : TRATADO  
"MALLARINO - BILDACK"

5

1.4- EL FERROCARRIL INTEROCEANICO  
Y LA CIA. FRANCESA DEL CANAL

7

1.5- DOS RUTAS RIVALES : PANAMA Y  
NICARAGUA.

11

## 2. DESENLACE FINAL

15

2.1- INESTABILIDAD POLITICA DE PA-  
NAMA Y CONDUCTA DE COLOMBIA

15

2.2- TRATADO "HERRAN - HAY" Y  
SECESION DE PANAMA.

18

2.3- TRATADO "HAY - BUNNEAL VA-  
RILLA Y CONSTRUCCION DEL  
CANAL.

22

2.4- RECLAMOS DE COLOMBIA, TRATADO  
"URRUTIA-THOMSON" Y DERECHOS  
DE COLOMBIA. 25

3. PROBLEMÁTICA ACTUAL 28

3.1 - CONFLICTOS DE SOBERANÍA EN  
LA ZONA DEL CANAL. 28

3.2 - PROCESO DE REIVINDICACION DE  
PANAMA Y PAPEL DE OMAR TORRIJOS. 30

3.3 - POSICION DE COLOMBIA ANTE EL  
PROCESO PANAMEÑO. 31

3.4 - TRATADO "URIBE-OZORES" Y SI-  
TUACION DE LOS DERECHOS DE CO-  
LOMBIA. 35

CONCLUSIONES 38

BIBLIOGRAFIA. 41

## INTRODUCCION

Al escoger el "Caso Panamá" como es-  
 mueramente se llama al conjunto de hechos  
 y circunstancias que culminaron con la cons-  
 trucción del canal interoceánico por este te-  
 rritorio y su problemática posterior, como te-  
 ma de interés nacional para hacer en ana-  
 lisis más o menos completo, el autor cree  
 que proporciona al lector desprovisto, un  
 conjunto de información y comentarios de es-  
 pecial actualidad en el momento que vi-  
 vivimos.

La problemática del canal de Panamá  
 constituye uno de los aspectos más sobresa-  
 lientes de la historia del continente ame-  
 ricano y uno de los que ha tenido más influen-  
 cia y repercusión en la vida republicana de Co-  
 lombia. En historia se remonta al mismo  
 descubrimiento de América y desde ese mo-  
 mento su problemática ha sido una cons-  
 tante que hoy todavía la vemos proyectada  
 hacia el futuro con fuerza e incertidumbre.

Como es un tema de proyecciones muy  
 bastos, el autor ha querido presentar los as-  
 pectos más fundamentales en un orden

mas o menos cronológico para dar una visión panorámica y continua del problema, pues a pesar de ser un aspecto de gran incidencia en nuestro devenir histórico, es a veces desconocido por muchos en su esencia misma.

Sobre el tema se ha escrito con gran profusión, en especial por parte de tratadistas extranjeros, que en ocasiones han tergiversado la intervención que le cupo a Colombia. Por ello, al elaborar el presente escrito, se consultaron autores colombianos y se tomaron datos que por hacer parte de la recopilación de los hechos de la historia diplomática del país, dan la seguridad de ser los más fidedignos.

Las dos primeras partes del trabajo escrito corresponden a hechos históricos ya consumados. La tercera parte está compuesta por comentarios de hechos más recientes, parte de los cuales se están viviendo y por consiguiente son deducidos de la información y comentarios de la prensa escrita. La última parte son conceptos personales a manera de conclusiones que pueden estar equivocados y solo comprometan a su autor.

## PROBLEMATICA INICIAL

### 1.1 - IMPORTANCIA ESTRATEGICA DEL ITSMO.

Desde los albores de la humanidad, los estrechos o foyas de tierra que se interponen entre los grandes océanos, han despertado un especial interés por la importancia geográfica que ellos tienen y el potencial de poder que representan, en razón de su valor comercial y estratégico.

Si contemplamos en planisferio, fácilmente podemos deducir la necesidad de efectuar el paso entre el mar mediterráneo, el océano Índico o entre el océano Atlántico y el Pacífico con el objeto de acortar distancias entre los países europeos y los del lejano oriente en el primer caso, o entre las dos costas del continente americano, en el segundo.

El primer caso fue hecho realidad desde mediados del siglo XIX con la construcción del canal interoceánico de Suez, que se convirtió en el foco de intereses y rivalidades, escenario de conflictos internacionales y llave comercial y estratégica; con la cual, en repetidas ocasiones, quienes lo controlan, han querido — y lo han logrado — impro-

ner su voluntad y sus condiciones al resto del mundo.

El segundo caso, el istmo de Panamá, suscitó desde el mismo descubrimiento de América una permanente y controvertida problemática que hoy en día constituye un plano de interés internacional de orden político, económico y estratégico tanto para los bandos que se disputan el dominio mundial, como para los pueblos que en una u otra forma tienen algo que ver dentro de su radio de acción, países entre los que se cuenta Colombia en grado tal que afecta sus intereses nacionales.

La exclusiva y privilegiada situación geográfica del istmo de Panamá, en primer lugar dentro del continente americano a manera de un gran puente entre norte y sur América y en segundo lugar en relación al resto del mundo por su posibilidad de comunicación entre los dos océanos, le dan a esta faja de tierra una indiscutible posición estratégica de gran importancia en todos los siglos. Construido el canal interoceánico a principios de este siglo, su importancia se hizo más patente, pues se convirtió en el punto focal del tráfico marítimo y comercio mundiales, y llegó a convertirse en lo que Sir Walter Raleigh pronosticó: "las llaves del mundo."

Su importancia estratégica como posición no lo es tanto desde el punto de vista militar,



sino desde el aspecto comercial, por ende económicos; claro está que desde el ángulo de un conflicto bélico, su valor e importancia no es necesario resaltarla pues salta por sí sola a la vista. Por ello, teniendo en cuenta ambos factores, los E.U., su poseedor hasta el año 2.000, se preocupó al obtenerlo, de hacerse a posiciones estratégicas militares en el Caribe con el fin de complementar sus defensas naturales constituidas por el cordón de islas de las Antillas mayores, menores. En otras palabras, la defensa del canal, del istmo desde el punto de vista marítimo y naval, se ejerce en el Atlántico a distancia donde comienza el mar Caribe; en el Pacífico, su vigilancia se proyecta desde Hawái y las grandes Bases y avales de la costa oeste de los Estados Unidos.

## 1.2. BREVES ANTECEDENTES HISTORICO-POLITICOS

La problemática del canal de Panamá se inicia con el mismo descubrimiento de América, pues el gran Almirante Don Cristóbal Colón en su empeño de encontrar un camino más corto para llegar a las codiciadas regiones de la India, llega en su 4º viaje a lo que hoy es el istmo de Panamá e intuye que debía existir un estrecho natural que daría el paso hacia las propias regiones de la India, iniciativa que lleva a los monarcas españoles, sin saber que había des-

cubierto el nuevo mundo. Se inicia aquí una tenaz búsqueda del famoso paso natural en la que intervinieron entre otros: Hernán Cortés, Sebastián Cabot, Américo Vesputcio, Rodrigo de Bastidors, Vasco Núñez de Balboa quien descubre el Océano Pacífico, descartando así la existencia del estrecho natural.

Durante los tres siglos siguientes, la corona española propició y ordenó mediante Cédulas Reales diferentes estudios para la construcción de un canal interoceánico (Carlos V, Fernando VII, Carlos III), iniciativas que encontraron dificultades de todo orden. A partir del siglo XVIII el problema comienza a estudiarse en precisión de investigación científica, especialmente por el Barón de Humboldt cuyo informe científico causó revuelo en Europa y sirvió de base para los posteriores estudios de la Compañía Francesa del Canal. Finalmente, Bolívar con ocasión del Congreso Anfiteórico de Panamá en 1826, incluyó dentro de la agenda la discusión del proyecto de construcción del canal, asunto que a la postre no se trató.

Por otra parte, la zona istmica centroamericana fue objeto durante los 3 siglos que siguieron a la conquista española, de una serie de intrigas y rivalidades entre España e Inglaterra por su tan su predominio con miras al establecimiento de una vía interoceánica. Como resultado de ello, Inglaterra le arrebató a España la isla de Jamaica,

crea el protectorado de Belice en Honduras, y se asienta en la llamada "Costa Mosquitia" en Nicaragua.

A partir de 1845, la rivalidad por el dominio de la zona istmica se establece entre Inglaterra y los Estados Unidos, pues con la adquisición de las tierras de California en su guerra con México, el descubrimiento en ellas de yacimientos de oro, entia a disputarle a Inglaterra el dominio sobre Nicaragua, país al que había ocupado Inglaterra. Ante la inminencia de una guerra entre los dos países firman el tratado "CLAYTON-BULWER" por el cual se comprometen a construir conjuntamente un canal en Nicaragua; a no ejercer dominio unilateral exclusivo sobre él, y a mantener la neutralidad del mismo. Inglaterra finalmente en 1859 deja en libertad la Costa Mosquitia, pacta con Honduras y Guatemala la legalización de su protectorado de Belice.

### 1.3 - PROTECCION DEL ISTMO : TRATADO "MALLARINO-BILDACK"

Desintegrada la Gran Colombia con la muerte de Bolívar, la república llamada por entonces "Nueva Granada", se vio imposibilitada para defender el istmo de Panamá contra posibles agresiones de las grandes potencias extranjeras. Esta imposibilidad tuvo como causa principal entre otras, la del abandono a que llegó el Poder Marítimo Nacional y en especial el Poder Naval, durante el 15 siglo de vida independiente (1825-1907), después

de su gran sumergimiento en la guerra de la independencia. En este período la soberanía nacional sufre una serie de ofensas y humillaciones respaldadas con nuestras de Eoder Naval extranjero, sin q' una mínima Fuerza Naval Organizada pudiera salir en defensa del honor nacional.

En tales circunstancias y ante la codicia que el istmo despertaba en los grandes intereses extranjeros para la apertura de su canal, Colombia quiso asegurar su propiedad por medio de la garantía de una de las mismas potencias. Dos opciones se presentaban: acercamiento al viejo mundo (Inglaterra específicamente), o Estados Unidos para su mutua neutralización. Se decidió por la 2ª alternativa y el 12 de DIC. de 1846 se colocó la protección del istmo de Panamá bajo la responsabilidad, autoridad de los Estados Unidos al tenor del tratado "Mallarino - Bidlack" suscrito entre nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, y el Encargado de Negocios de Estados Unidos en Colombia.

El tratado si bien es cierto estuvo inspirado en la sana intención de garantizar la soberanía nacional en el istmo, entregó prácticamente dicha soberanía a los Estados Unidos constituyéndolo garante de nuestros derechos. Es decir, se entregó la soberanía en busca de garantizar la misma soberanía, acostumbrando a

los habitantes del istmo a respetar la presencia de gentes de la nación norteamericana y a la autoridad impuesta por estos. Estados Unidos pasó a disfrutar de un condominio en la zona; a usufructuar el ferrocarril que pocos años después debía ser construído y especialmente, a dejar germinar sus ambiciones respecto de esta llave estratégica, pues como iremos a ver, a la postre los protectores se apoderaron de la prenda puesta a su cuidado.

Durante la vigencia de este tratado (1946-1902) el Estado colombiano llegó a extremos tales como querrer controlar las revueltas y brotes separatistas internos, solicitando la intervención de tropas americanas, alegando la garantía del libre paso del istmo; otras veces, el gobierno americano por su cuenta hizo presencia con sus fuerzas en el istmo sopretexto de garantizar la vida de ciudadanos norteamericanos. Por ambos motivos, tropas de los Estados Unidos se hicieron presentes en Panamá durante las siguientes fechas: Octubre de 1856; Septiembre de 1860; Mayo de 1861; junio de 1862; Marzo de 1865; 7 Noviembre de 1901.

#### 1.4 - EL FERROCARRIL INTEROCEANICO Y LA COMPAÑIA FRANCESA DEL CANAL

Desearo el gobierno colombiano estar acorde con la importancia creciente del istmo de Panamá, comenzó a mediados del siglo pasado, las gestiones pa-

ra habilitar una ruta interoceánica que supliera por lo menos en parte a la vía acuática. Se pensó en una vía férrea paralela al curso del río Chagres, pero como se carecía de los recursos necesarios para ello, procedió a buscar en el exterior financiación para la obra. Francia fue la primera en interesarse por el proyecto, pero debido a las ventajosas condiciones que quería imponer, la propuesta no prosperó.

Simultáneamente con la firma del tratado Mallarino - Bidlack, surgía el descubrimiento de oro en California con lo cual se estableció un auge de migración desde la costa este de los E.U. hacia California y isto requería con urgencia de una vía que acortara el viaje por Cabo de Hornos o que evitara los riesgos y peligros que significaba el atravesar el oeste americano. Esta es la razón por la cual la Compañía Americana representada por el Sr. William Spinwell logró q' le adjudicaran la obra en el año de 1849. Nuestros negociadores haciendo gala de la inexperiencia en gestiones diplomáticas patentada en el tratado Mallarino - Bidlack, concedieron a la Compañía una serie increíble de prerrogativas a cambio de recibir el 3% de las utilidades netas como contraprestación; en una amienda posterior (1867) se consiguió q' el ferrocarril transportara en todo tiempo a las tropas, armas y municiones nacionales gratuitamente. Para la reversión al cabo de 99 años del ferrocarril a la nación, esta debía pa

gar una fuerte suma de dinero.

El ferrocarril, a pesar de grandes dificultades del medio, fué terminado en 5 años y el éxito financiero sobrepasó todos los cálculos. Sin embargo debido a las cláusulas de la enmienda que causaron recelo en los E. U. y a la construcción del ferrocarril que atravesaba el oeste americano la compañía fue decayendo y como por entonces se iniciaban las negociaciones con la Compañía Francesa del Canal, el Sr Spinnhall aprovechó la oportunidad y vendió a esta los derechos por 10 millones de dólares.

En cuanto al proyecto del canal se refiere, después de varios intentos por lograr una concesión extranjera, el Congreso Colombiano expide la Ley 33 de 1876 por la cual se autorizaba al Poder Ejecutivo para negociar la apertura de un canal sobre las bases allí mismo estipuladas. Seguidamente se constituye en Francia una sociedad Internacional para la explotación del Canal de Panamá con el general Austríaco Etienne Terré como Presidente. En marzo de 1878 se firma en Bogotá entre el representante de la "Dirección Civil del Canal Interoceánico", ingeniero Napoleón Bonaparte Wyse, y el gobierno colombiano el contrato de la concesión a la Compañía Francesa del Canal, aprobada por medio de la Ley 28 de 1879.

Nuevamente, al igual q' en el caso del fe-

rocantil, el gobierno concedió a la Cia Francesa un número de prerrogativas que llegaban a comprometer la soberanía y que sería dispendioso enumerar aquí. Se fijaba un plazo de 2 años para iniciar la obra, la cual debía quedar terminada en los 12 años siguientes. La dirección de la obra se le encomendaba al Barón Fernando de Lesseps, prestigioso ingeniero que acababa de construir con éxito el canal de Suez, cosa que ayudó a que la población francesa suscribiera acciones, ya que los capitales extranjeros no participaron, antes por el contrario como en el caso de los E. U. se opusieron. En el año de 1882 se iniciaban los trabajos de acuerdo al proyecto de Lesseps estimado para 10 años con un costo de 168 millones de dólares. Pero, la insalubridad del medio, dificultades administrativas fueron retardando la obra y creando temores y descontentos.

Lesseps inspecciona la obra, crea de nuevo un ambiente favorable y logra que el gobierno francés entre a financiar el proyecto con la emisión de bonds que no tuvieron aceptación. Nueva inspección a las obras, cambio de planes al de esclusas por el de nivel y la consiguiente improvisación. Definitivamente en 1888 se precipita la bancarrota de la Cia: en 7 1/2 años solo se había adelantado 1/3 de la obra con un costo de 262 millones de dólares y la Cia tenía obligaciones por 370 millones. Se suspenden los trabajos y se



suscita el escándalo financiero más grande que conozca Francia: negociados, estafas, sobornos, entre directivos, miembros del gobierno, banqueros, periodistas, etc. El tribunal Francés ordena la disolución de liquidación de la Cia. El Sr Bonaparte W. como liquidador de la Cia. logra del gobierno colombiano en 1890 una prórroga del contrato por 10 años. (hasta 1894) y crea la "nueva Compañía Francesa del Canal"; aprovechando la situación política colombiana sufrida en la guerra de los mil días, logra una nueva prórroga por 6 años más con el pago al gobierno de sus millones de dólares.

#### 1.5- DOS RUTAS RIVALES : PANAMA Y NICARAGUA.

Consumado el fracaso de la Cia Francesa y aunque la nueva empresa estaba siendo hábilmente manejada, el interés de los E. U. por el canal cada día era más evidente. Sin embargo, la opinión norteamericana se encontraba dividida y su mayoría inclinada hacia el proyecto de la construcción del canal en Nicaragua. El interés de los E. U. ya no solo era el comercial, sino que mediaban razones de orden militar y estratégico luego de haber visto el azaroso viaje del crucero "Oregon" desde San Francisco hasta Cuba por cabo de Hornos durante la guerra con España.

Comienza aquí a debatirse en el congreso

de los E.U. el proyecto de construcción del canal con las dos tendencias opuestas. Es designada una comisión para efectuar un estudio de factibilidad sobre los dos rutas, dando concepto favorable a la de Panamá en cuanto a costos, esfuerzos (1899). Sin embargo, cuando se oponía a cualquiera de los 2 proyectos: el tratado Clayton-Bulwer. Inglaterra es presionada lo que sumado a su situación política difícil, la hacen acceder a la firma del tratado "Hay-Pouncaflote" que autoriza a los E.U. para construir un canal bajo su dominio, autoridad y control.

Nicaragua ante esto, se apresura a firmar un protocolo cediendo a los E.U. el derecho de construir un canal por su territorio. Esto, sumado a la versión de que la Cia. Francesa no podía ceder sus derechos, hace inclinar la balanza de nuevo hacia la opción de Nicaragua.

Mientras esto sucedía, Colombia viendo perdida la esperanza de construcción del canal con la Cia. Francesa, autoriza a su Embajador en Washington Sr. Carlos Martínez Silva para que trate por todos los medios de interesar a E.U. por Panamá; el embajador logra retardar la decisión del Congreso. La Cia. Francesa viendo en ello su tabla de salvación, ofrece en venta sus derechos a los E.U. quien le asigna un precio arbitrario de 40 millones de dólares, propuesta que acepta la Cia. pues de lo contrario se optaría por la vía de Nicaragua. El Senado Americano da entonces concepto favorable a Panamá.

sigue aquí una situación subaragosa para el Embajador Silva, pues habiendo recibido de la comisión americana las bases del tratado, tenía que dar evasivas por falta de instrucciones de Colombia. Decide presentar su proyecto, pero de Bogotá se le ordena no comprometerse hasta recibir instrucciones que nunca llegaron. Presenta renuncia y es reemplazado por el Dr. José Vicente Concha, quien aunque parezca imposible tampoco trae instrucciones aparte de pedir 20 millones de dólares por ceder los derechos de la Cia. Francesa, con lo cual él no estaba de acuerdo. Esta indecisión y el claro interés monetario de Colombia creó mala impresión en Washington y de nuevo prospera el interés por Nicaragua. El Dr. Concha decide presentar un memorando de bases que interesa a la opinión y gobierno americanos.

A esto ayuda la acción de un célebre personaje que entra a figurar en el panorama: el Sr. Felipe Bonneau Varilla fuerte accionista de la Cia. Francesa y representante de ella por entonces, quien valiéndose de artimañas sobre fenómenos telúricos de Nicaragua logra entorpecer el proceso de aprobación del proyecto de Nicaragua en el Congreso. Este personaje irá a tener más tarde notable influencia en los destinos de Panamá y su problemática actual. El Congreso para conciliar las dos tendencias dicta la "Ley Spooner" (su ponente)

en la cual se condiciona el proyecto de Panamá a la legalidad de los títulos de la Cía. Francesa y a que Colombia ceda una franja de terreno para dominio completo de la concesión; de lo contrario se optaría por la vía de Nicaragua. Con la ley Spooner, y el memorando del Dr. Cuelva, comienzan a discutirse las bases del tratado.

Antes de seguir el curso de los acontecimientos es conveniente hacer un apunte particular a propósito del protagonista: el pueblo panameño. Si bien una rápida mirada a la historia, de la que dice que Panamá, a lo largo de toda su existencia, se ha distinguido por su inestabilidad política, como un caso especial al que siempre ha ido acompañando. Sus sucesos pertenecen a la gobernación de Nicaragua (1508), otros a la gobernación de Castilla (1510), otros a la Audiencia de Panamá (1515), al Virreinato del Perú hasta 1542; a la Capitanía de Guatemala hasta 1564; sucesivamente al Virreinato del Perú hasta 1824, al Virreinato de Indiferencia y Canadá y República de Colombia como uno de sus departamentos por adhesión voluntaria a partir de la independencia hasta su separación.

A causa de la inestabilidad política, acaudada de plantear, el pueblo panameño, a partir de su adhesión a la Gran Colombia el 10 de Nov. de 1821, siempre demandó muestras de independencia

## DESENLACE FINAL

### 2.1- INESTABILIDAD POLITICA DE PANAMA Y CONDUCTA DE COLOMBIA

Antes de seguir el curso de los acontecimientos es conveniente hacer un examen particular a su principal protagonista: el pueblo panameño. Si damos una rápida ojeada a la historia, ésta nos dice que Panamá, a lo largo de toda su existencia se ha caracterizado por su inestabilidad política como un signo especial que siempre la ha acompañado. Unas veces perteneció a la gobernación de Veragua (1508); otras a la gobernación de Verobí (1510); más tarde a la Audiencia de Panamá (1535); al Virreinato del Perú hasta 1543; a la Capitanía de Guatemala hasta 1565; nuevamente al Virreinato del Perú hasta 1739; al Virreinato de la Nueva Granada y República de Colombia como uno de sus departamentos por adhesión voluntaria a partir de la independencia hasta su separación.

La causa de la inestabilidad política acabada de plantear, el pueblo panameño, a partir de su adhesión a la Gran Colombia el 10 de Nov. de 1821, siguió dando muestras de independien-

tismo junto con sus gobernantes con una serie de intentos separatistas que a continuación se delinearán muy brevemente:

— 26 de Sept. de 1830: el general Domingo Espinosa organiza un pronunciamiento que termina con un acta de separación a causa del caos que creó Bolívar al dejar el mando. Es sometido por la fuerza.

— 9 de Jul. de 1831: El general Venezolano Juan Elidio Alzuri enviado para revelar el complot anterior, organiza un nuevo gobierno e impone condiciones a Bogotá. Es sometido y fusilado por el enviado del gobierno central, Don Tomás Herrera.

— 20 de Marzo de 1841: El mismo Tomás Herrera siguiendo el ejemplo de insurrección de la Provincia de Pasto y auspiciado por el general venezolano Carronera, declara a Panamá Estado Soberano con su propia Ley Fundamental. La revuelta es sofocada, desterrado Tomás Herrera y se le da a Panamá carácter de Estado Soberano, pero no independiente, en la reforma constitucional de 1855.

— 21 de Marzo de 1861: Siendo inicialmente Estado neutral en la guerra civil, en esta fecha se separa de la Confederación Granadina con proclamación suscrita en la población de Chiquirí hasta 1863 en que se reintegra a la República acogiendo la Constitución de Rio Negro.

2.2. TRAT - A partir de 1886, cuyo sistema constitucio-  
cional causó descontento en Panamá, se sometió  
al sistema centralista hasta el día de su repara-  
ción, el 3 de Nov. de 1903.

La anterior tendencia es fácilmente enten-  
dible si recordamos la trayectoria política de Co-  
lombia desde que inició su vida republicana en  
1821, hasta la reparación de Panamá en 1903. La  
característica de este 1<sup>o</sup> siglo de vida es la lucha  
fraticida entre los partidos políticos y la expedi-  
ción de una constitución antagónica, por el parti-  
do q' ganara la contienda: se sucedieron 4 gran-  
des guerras civiles, se dieron 5 diferentes Cons-  
tituciones. En Panamá se hacía presente el go-  
bierno central cada vez que tenía que revelar  
una insurrección. A esto se sumó la desinte-  
gración del territorio istmico por falta de vías de  
comunicación, y especialmente el tratamiento  
político inadecuado y particular que se le dió a  
partir de 1886 pasandole su administración  
al Congreso central, privándolo de su Asamblea.  
Sin embargo, el día de su reparación el Pue-  
blo panameño dejó constancia en el acta de  
proclamación de independencia de su sen-  
timiento colombianista en esta frase que sir-  
ve de encabezamiento al acta: "Como hijo que  
abandona el hogar paterno, el pueblo istme-  
ño se separa de Colombia".

## 2.2. TRATADO "HERRAN-HAY" Y SECESION DE PANAMA

Volviendo al cauce de los acontecimientos, la misión del Embajador Concha se torna cada vez más difícil debido a que al ir a presentar el proyecto de tratado supo que el Sr. Silva extraproficientemente había hecho conocer al Secretario de Estado Americano sus memorandos de bases en el cual se hacían proposiciones que afectaban directamente la soberanía colombiana en Panamá. De esto se reunió un hecho que hizo suspender las conversaciones: la guerra civil de los mil días aunque había terminado en el interior, subsistió en Panamá y los E. U. alegando garantías del ítemo por el Tratado Mallarino-Bidlack desembarsen tropas, comete una serie de atropellos de todo orden. El Embajador Concha protesta, pero el gobierno colombiano lo desautoriza. La situación finaliza en que el tratado de paz de la guerra civil se celebra a bordo del buque "Wisconsin" surto en Panamá con la mediación del Almirante H. Casey.

Reiniciadas las negociaciones, las modificaciones del Secretario de Estado Hay al proyecto propuesto por Concha eran tan sustanciales, extremas que el Sr. Concha presenta renuncia, siendo reemplazado por el Secretario de la Legación Sr. Tomás Herrán a quien el gobierno autoriza para firmar el tratado. Gobernaba por entonces a los



E. U. el Presidente Teodoro Roosevelt y a Colombia Don José M. Obando. El 22 de Enero de 1903 se firma el tratado por el cual Colombia concedía a los E. U. el privilegio para construir el canal interoceánico de Panamá. Las concesiones dadas en el documento a los E. U., equivalieron en una palabra a la entrega de la soberanía del istmo, a cambio de cierta cantidad de dólares, razón por la cual el tratado fue aprobado en el Senado americano rápidamente, por unanimidad. Venido el tratado a Colombia para su aprobación del Congreso, se produjeron una serie de debates que desconocían las verdaderas circunstancias del momento cuales eran la disposición irreversible de los E. U. de hacer el canal y los síntomas separatistas que hallaban en Panamá. Esto quedó confirmado con la nota que el embajador americano en Bogotá envió al gobierno colombiano el 11 de julio de 1903 manifestando que si el Congreso no aprobaba el tratado, Colombia lamentaría las medidas que su gobierno tomaría. Tal posición acabó de decidir al Congreso a la no aprobación del tratado, actitud que le hace honor, pero que precipitó la separación de Panamá.

Siempre a continuación una serie de hechos de los cuales todos los tratadistas del tema dejan expresa constancia, pero cuya exacta veracidad, lógicamente el autor de este escrito está en condiciones de garantizar.

La noticia del rechazo del Tratado Herron-Hay causó tanto en Panamá como en E. U. gran sorpresa y estupor. El temor de Panamá de que el Canal no se construyera en su territorio, el espíritu separatista de sus habitantes y la intriga de algunos especuladores, dieron comienzo a la formación del movimiento separatista. El 15 paso consistió en confirmar el apoyo de los E. U. para lo cual envían al Sr. Manuel Amador Guerrero con el q' hacen contacto el abogado de la Cía. Francesa del Canal y su representante el Sr. Burneau Varilla a quienes les interrogaba vender sus derechos a los E. U. y solo les faltaba la autorización colombiana. Burneau Varilla se entrevista con el Residente Roosevelt y consigue una aceptación implícita de apoyo al movimiento de independencia, y del Secretario Hay una confirmación plena, clara del necesario apoyo naval para el complet.

Con la anterior promesa oficial, en giro de 100.000 dólares de sus fondos, la proclama de independencia y constitución de la nueva República redactadas por él, e inclusive la bandera ya confeccionada, envía de regreso a Panamá al Sr. Amador habiéndole dado plazo hasta el 3 de Noviembre para proclamar la separación; este llega el 17 de Octubre. Como el Sr. Amador llegara solo con promesas, el grupo conspirador requirió a Burneau V. en New York sobre

el apoyo militar; este va a Washington y al día siguiente zarpa de Jamaica el crucero "Nashville" llegando a Colón en la tarde del 2 de Nov. de 1903.

Entre tanto, a Progreso llegaban noticias confusas que fueron tranquilizadas por el gobernador de Panamá José de Obaldía quien se sabía era de tendencia separatista. No obstante, el gobierno envía en el transporte "Marroquín" 500 hombres al mando de los generales Juan B. Toroa y Ramón G. Amaya con el fin de reforzar el Batallón Colombia que al mando del general Esteban Huertas se encontraba en la ciudad de Panamá. Llegan a Panamá en la madrugada del 3 de Nov. y desembarcan sin problema ya que la orden de impedirles llegó al "Nashville" 24 horas después; al ir a abordar el ferrocarril hacia Ciudad de Panamá, la Cía. se lo impide y los generales prosiguen solos dejando las tropas en Colón al mando del Co. Toroa. Los líderes panameños al conocer la presencia de tropas colombianas apresuran el golpe contando con la ausencia del general Huertas mediante soborno y la aceptación del Gobernador Obaldía. Los gobs Toroa y Amaya son detenidos y las tropas en Colón son obligadas por el crucero americano a regresar a Colombia. Todos estos sucesos culminaron el día 4 con la proclamación del Acta de Independencia de Panamá.

Cuarenta y ocho horas más tarde, tal como lo había previsto B. Varilla, los E.U. reconocieron por intermedio de su Consul en Panamá, la nueva República y llegaban a Colon 4 cruceros de su Armada y 4 más fondeaban frente a la ciudad de Panamá. La indignación de Colombia fue grande, pero su acción ninguna debió a la carencia de medios especialmente navales. Tiene q' contentarse pues con sentar su protesta diplomática y enviar al General Rafael Reyes a reclamar ante Washington.

### 2.3 - TRATADO "HAY - BUNNEAU VARILLA" Y CONSTRUCCION DEL CANAL

El mismo 4 de NOV. de 1903 al tener confirmación el Sr. B. Varilla de la proclamación de independencia y habiendo previsto desde días antes su nombramiento como Representante Diplomático de Panamá ante los E.U., se presenta ante el Secretario de Estado Hay e inicia los contactos. La junta de Panamá reacciona sobre los peligros de esa representación, pero teniendo problemas con los E.U. le confirma 2 días después el nombramiento oficial y envía a los Srs Amador y Boyd como Delegados Especiales. El nuevo Diplomático se apresura a iniciar el tratado sin esperar a los delegados; el Secretario Hay le presenta su proyecto que no era otro que el "Herran-Hay" en ligeras modificaciones al

cual B. Varilla le adiciona más prerrogativas. Previendo la llegada de los delegados panameños en que la firma del tratado, la cual no se hace esperar y el 18 de NOV. de 1903 se protocoliza la firma del tratado "Hay - B. Varilla" entre los E. U. y la República de Panamá.

De la firma del tratado sale a recibir y congratular a los Srs. Amador y Boyd. El interés de este cazador aventurero internacional estaba representado en los 40 millones de dólares de la Cia. Francesa del Canal por concepto del traso de los derechos, buena parte de los cuales eran para él. De otro lado, le convenía que antes de q' llegara a Washington la misión del gral. Reyes, estuviera ratificado el tratado en Panamá, cosa q' también consiguió con facilidad. Este es pues el tratado que durante 73 años afectó la soberanía de Panamá y sus relaciones con los Estados Unidos.

Para conocer la esencia de este tratado so lo me basta transcribir a continuación los artículos II, III del mismo:

"ART II. La República de Panamá concede a los E. U. a perpetuidad, el uso, la ocupación y el dominio de una zona de tierra y tierra bajo el agua para la construcción, mantenimiento y operaciones,

sanamiento y protección del citado canal,  
de una anchura de 10 millas (16 km). . . . ."

"ART. III. La República de Panamá concede a los  
E. U. todos los derechos, poderes y autoridades dan-  
do de la mencionada zona y descritos en el  
art. II de este acuerdo y dentro de los límites  
de todas las tierras auxiliares y aguas  
mencionadas, descritos en el citado art.  
II, que los E. U. poseeran y ejercerán como  
si fueran soberanos del territorio en el  
que se encuentran las citadas tierras y aguas,  
con entera exclusión del ejercicio por la  
Rep. de Panamá de cualquier derecho de  
reclamo de soberanía, por poder y autoridades."

Como compensación a todos estos derechos y  
privilegios, los E. U. pagaron a Panamá los 10 milla-  
res de dólares y la renta anual de 250.000 dólares  
convenidos en el tratado Herran-Hay. El tratado  
también incluía el respaldo y mantenimiento  
de la independencia panameña por parte de E. U.

Legalizado el convenio con Panamá,  
E. U. creó la "Compañía del Canal de Panamá"  
e inició los trabajos en el mismo año de 1904  
teniendo como base el proyecto y obra ya i-  
niciada por la Cía. Francesa. La obra fue  
terminada en 1914, con un costo de U.S. \$ 300

millones. La inauguración se llevó a cabo pocos días antes de iniciarse la I Guerra mundial con el paso del buque U.S.N "Omeris" el 15 de Ago. de 1914.

#### 2.4- RECLAMOS DE COLOMBIA, TRATADO "URRUTIA-THOMSON" y DERECHOS DE COLOMBIA.

Cuando la misión colombiana llegó a Washington, la mayor parte de las potencias europeas entre ellas Francia, habían reconocido oficialmente la independencia de Panamá y el Gub. Reyes se dio cuenta que todo cuanto el gobierno americano había hecho en relación con Panamá era definitivo e irreversible y el concepto del Presidente Roosevelt y su Secretario de Est. Hay fue el de responsabilizar a Colombia de la situación, hacer cumplir, negando rotundamente su participación en la separación de Panamá (se tenía conocimiento de un plan completo del E.M. americano contra Colombia). El Gub. Reyes convencido del fracaso de su misión, se retiró protestando solemnemente contra la negación de justicia.

El tratado Hay - B. Varilla fue ratificado en el Congreso de los E.U. por mayoría de votos a pesar de la oposición de los Senadores Morgan y Hoar y el Presid. Roosevelt ganó su reelección para su próximo período. El Sr. B. Varilla

cumplida su misión diplomática regresó a Francia para ser condecorado en premio a sus valiosas gestiones.

A partir de 1903 y aunque E. U. y Colombia mantuvieron relaciones diplomáticas, las relaciones entre los 2 países se deterioraron y hasta 1913 se hicieron tentativas de arreglo del problema sin resultados. En este año, después de haber sido reelegida la visita a Colombia del Secretario de Est. y a instancias del entonces Presidente Wilson se iniciaron conversaciones por vía directa en Bogotá. Como resultado de ellas se llegó a la firma del tratado que puso fin a una etapa internacional de Colombia de bastante significación y que se conoce con el nombre de Tratado "Urrutia - Thomson" suscrito entre el Ministro de Relaciones Est. de Colombia (Francisco José Urrutia) y el Embajador de E. U. en Bogotá (Taddeo Thompson) el día 6 de Abril de 1914 en Bogotá; fue ratificado por Colombia en Mar. de 1921, por E. U. en Enero de 1922 y promulgado el 2 de Mar. del mismo año.

Este tratado tiene una especialísima importancia por cuanto de él se desprende en los derechos que Colombia ha tenido en el caso de Cauca y que hoy están en tela de juicio al recobrar Cauca la plena soberanía



sobre la zona del canal y la totalidad de su administración en el año 2.000. El tratado, aparte de establecer la armonía entre las 2 naciones y de reconocer una indemnización de 25 millones de dólares a Colombia, establece en esencia estos 3 puntos básicos:

— Se reconoció a Colombia el derecho de transportar en todo tiempo por el canal, sus tropas, materiales y buques de guerra (aun en el caso de guerra con otro país excepto Panamá) sin pagar ningún derecho a los E. U.

— Se equipararon los ciudadanos colombianos y los productos de su suelo e industria con los de E. U. en su paso por el canal.

— Colombia reconoció la independencia de Panamá, conviniendo en que los límites fueran señalados, conforme a sus tesis, según la Ley del 9 de junio de 1855. El gobierno de los E. U. se comprometió a dar los pasos necesarios para que Panamá y Colombia establecieran relaciones diplomáticas.

## PROBLEMATICA ACTUAL

A continuación se entera a analizar el proceso de reivindicación de la soberanía panameña en el canal, la actuación de Colombia en ello y el estado de sus derechos con la nueva posición de Panamá.

### 3.1- CONFLICTOS DE SOBERANIA EN LA ZONA DEL CANAL

Con la firma del Tratado Hay-B. Varilla, Panamá, así no lo reconociera en sus principios perdió la soberanía en la zona del canal, la cual prácticamente pasó a ser territorio de los E. U., quien emitió para su administración un cuerpo especial de leyes que fueron cumplidas como un código y se rigen la operación, mantenimiento, y el gobierno de la zona. Para la administración del canal, se organizó el "Gobierno Civil" y "la Compañía del Canal de Panamá" la cual es una corporación pública de los E. U. A ambos se le ha dado una orientación militar, pues el presidente de la Cív. es un General de Ingenieros del Ejército Americano y a la vez es nombrado Gobernador de la Zona del Canal, dependiendo del Secretario del Ejército de los E. U. a través del cual ejerce sus autoridades el Presidente de la nación.

Hasta el año de 1925 en que se sucede la llamada "revuelta de los inquilinos", Panamá no tuvo conciencia de muertes de las graves consecuen-  
cias q' para en futuro inmediato le trajo la firma aprobada del famoso tratado de 1903. De esta fecha en adelante, se suceden frecuentes incidentes, se producen crisis mas o menos significativos que tra-  
en como consecuencias algunos revisiones del tra-  
tado sin que nunca se llegara a considerar nada diferente a pequeños beneficios de orden económico  
con los cuales siempre se conformaron los gobiernos  
7 los insipientes movimientos nacionalistas que ge-  
neralmente estuvieron orientados por personajes  
q' enviaban los gobiernos panameños, siempre im-  
puestos, mantenidos o derrocados por influencia  
de Washington.

Como era de prever, las diferencias entre los E. U. y Panamá se originaron en la diferente inter-  
pretación de los art. II, III del tratado de 1903. Pa-  
namá a través de las protestas y movimientos  
que poco a poco fueron oflorando, lo único que  
lograron hasta el año de 1964, fué el hecho sim-  
bólico de q' la bandera panameña fue izada  
junto con la de E. U. en un punto de la zona y a  
raíz de ello, en ese año, se sucedieron graves in-  
cidentes que costaron vidas de ambas partes.  
Sin embargo, esto fué formando una conciencia  
a nivel Nacional en torno a la soberanía ple-

na q' obligó a los E.U a raíz del incidente a pensar q' era necesario la revisión del tratado, al menos.

### 3.2 - PROCESO DE REIVINDICACION DE PANAMA Y PAPEL DE OMAR TORRIJOS.

A partir de 1964 se fué produciendo en el pueblo panameño un proceso de "ascenso generacional" como se llamó, con respecto a sus aspiraciones de soberanía en la zona del Canal, hasta el punto de q' se fueron olvidando de las sumisiones al tratado, y en definitiva, sentar su protesta por la totalidad del mismo y alcanzar su abrogación definitiva. Al tiempo q' fueron reclamando su plena soberanía, pretendían obtener el control, administración del canal.

Como líder de este movimiento nacionalista, surgió a principios de la década del 70 OMAR TORRIJOS, miembro de la Guardia Nacional de Panamá. El lema de éste un propósito nacional y de de otro lado lo toma como bandera política que lo lleva a la Jefatura del Gobierno de la Nación.

Sin duda alguna el mayor éxito del general Torrijos como gobernante fue el de fortalecer el frente interno con un objetivo trascendental que desde los últimos tiempos se había venido buscando cual era el de lograr pronta soberanía

en todo su territorio. De otra parte, el Genl. Torrijos con una firme actitud buscó el apoyo del ámbito latinoamericano y del bloque del "Tercer mundo" para ejercer presión sobre los E.U., con buenos frutos tanto en el ámbito interno como en el internacional. Pero, de todas formas era una posición que chocaba contra los intereses estratégicos de los E.U.

Sin embargo, las negociaciones iniciadas en 1964 en la mediación de la ONU como órgano de consulta fueron progresando hasta cristalizar en el año de 1973 en la reunión del Embajador Especial de los E.U., Sr. Bunker y el Canciller Panameño Juan Antonio Tack con el fin de bosquejar el conjunto de principios que se convirtieron en la "DECLARACION DE PANAMA", suscrita entre el Secretario de Est. Americano Henry Kissinger y el mismo Sr. Tack el día 7 de Febrero de 1974. Esta Declaración de Principios aunque no fijaba nada en concreto y era solo un propósito, una esperanza, dio las bases de negociación del tratado entre las dos naciones, por el cual obtuvo Panamá su soberanía y control sobre el canal, como más adelante se tratará.

### 3.3 - POSICION DE COLOMBIA ANTE EL PROCESO PANAMEÑO

Desafortunadamente, en cualquier situación del Canal de Panamá, sigue afectando a Colombia

y a consecuencia de la Declaración de Panamá, se suscitó en la opinión colombiana una notable inquietud por la sustracción que correrían los derechos que Colombia tenía. Como respuesta a ello, el gobierno de Panamá declaró públicamente que el tratado Urrutia-Thomson no le obligaba ni moral ni jurídicamente por considerar que dicho documento fue suscrito entre los E. U. y Colombia, sin participación de ese país. Ato requiso, eminentes juristas e internacionalistas, entre ellos el Dr. Alfonso López H., ex-otolito providencial por entonces, emitieron sus conceptos, de lo cual se resume lo siguiente:

— E. U., llegado el caso de la entrega del Canal, está comprometido a pactar con Panamá los arreglos de esta para con Colombia respecto del canal.

— Panamá si está obligada moral y jurídicamente con Colombia porque en el art. 14 del tratado, ésta reconocía a Panamá como República y de ahí salían los límites de los dos países.

Es indudable pues, la importancia que para Colombia representan las prerrogativas que tiene para el poro del Canal, especialmente para su Armada si se tienen en cuenta las responsabilidades que ésta debe en todo tiempo asumir en las aguas territoriales del Pacífico. Por ello y por muchas razones más, el gobierno de ese entonces con el Sr. Presidente López Michelsen a la cabeza, inició

inclusivo desde su condición de Presidente Efecto una serie de gestiones tendientes a dar apoyo a la causa panameña con el fin de crear un ambiente favorable a la vigencia de los derechos colombianos. Es así como se efectuaron a nivel de reuniones presidenciales en Costa Rica, Panamá y Santa Marta con resultados altamente satisfactorios.

Con el progreso de las negociaciones entre E.U. y Panamá, surgió un impase referente a los derechos que Colombia tenía pactados con los E.U. en el Tratado Olmsted-Thomson. Colombia esperaba que los E.U. los incluyera en su nuevo tratado con Panamá y esta parece que objetaba tal intención y abataba por que dichos derechos serían pactados directamente con Colombia, una vez Panamá obtuviera su plena soberanía sobre el canal. Se estableció pues como requisito para que continuaran las negociaciones el que Colombia diera vía libre aceptando la posición expuesta. El Presidente López y su Counciller LIEVANO AGUIRRE así lo consideraron y en la reunión de la Ciudad de Panamá en los Presidentes de Venezuela, Costa Rica, Panamá y Colombia el 24 de Marzo de 1925 se protocolizó en el documento que se le llamó "ACTA DE CONTADORES". Allí quedaban cifrados los derechos de Colombia en la buena fe de Panamá, con el objeto de facilitarle las negociaciones. Esta política está siendo fuertemente debatida en estos momentos en que el pueblo panameño parece no estar dispuesto a cumplir

la promesa hecha por su líder y Gobernante.

Okviado el impase, en gallarda pero forgo su actuación de Colombia, el Gbl. Tarrifos prosigue en su intento de obtener la forma del nuevo tratado. Llegado a la 1<sup>a</sup> magistratura de los E.U. en el año de 1977 el Presidente Jimmy Carter, se crea en ambiente más favorable, auspiciado en todo momento por el bloque de países caribeños con Colombia a la cabeza. El Sr. Presidente Carter afrontando seria controversia política en su país y poniendo en juego su prestigio personal y político, firma el día 7 de Septiembre de 1977 el tratado denominado "TORRITOS - CARTER" por el cual Panamá recobra su plena soberanía en la zona del Canal y su forma progresiva a partir de ese momento va asumiendo el control, administración de la vía interoceánica hasta el día 31 de Diciembre del año 1999 en que asumirá el total, soberano control. El tratado se firma en la Casa Blanca con la asistencia de una nutrida delegación internacional entre la que se contó el Presidente de Colombia. Vale la pena anotar que hasta el mismo día 31 de Dic de 1999 regirán los derechos de Colombia en el canal pactados en el tratado Vermilio-Thomson.

Logrado su objetivo, el Sr. General Omar Tarrifos se margina aparentemente del Gobierno Panameño y asume la Presidencia el Sr. ARISTIDES ROYO. El día 1<sup>o</sup> de Octubre de 1978 acuerdo a lo estipulado,



se lleva a cabo el acto protocolario y simbólico mediante el cual se iniciaba la reversión de la soberanía de la zona del Canal de Panamá. En ceremonia especial con asistencia del Vicepresidente americano Walter Mondale, y la presencia de numerosos jefes de Estado latinoamericanos incluido el nuestro, el Sr. Presidente Aristides Rojas iza la bandera panameña en el "Fuerte Albrook", a la vez que la estadounidense era arriada. Se ponía así fin a 75 años de conflictos y esperanzas.

### 3.4 - TRATADO "URIBE - AZORES" Y SITUACION DE LOS DERECHOS DE COLOMBIA.

Cumplido el hecho jurídico de la ratificación soberana de Panamá en Canal y zona de su territorio, faltaba dar igualmente base jurídica a la promesa formal de Contadora, la cual sigue siendo criticada por los vacíos legales o jurídicos que había dejado. En reunión de los Presidentes de Panamá y Colombia en la ciudad de Montería el día 23 de Agosto de 1979 es firmado entre sus respectivos Cancilleres DIEGO URIBE VARGAS y CARLOS AZORES TYPADOS el tratado "URIBE - AZORES", mediante el cual Panamá sigue otorgando a partir del 1º de Enero del año 2000 y A PERPETUIDAD, las prerrogativas obtenidas por Colombia en el tratado de 1914.

El tratado, que de acuerdo con las nor-

mas del Derecho Internacional, debia ser ratificado por el Congreso de Colombia y la Asamblea Nacional de Departamentos, su equivalente en Panama, esta ultima se ha negado a hacerlo en base a que no acepta la condicion de perpetuidad para los derechos de Colombia. Ante esta delicada situacion, estan en tela de juicio los derechos que Colombia ha usufructuado legalmente durante 60 años y la promesa adquirida bajo la seriedad de la firma de cuatro jefes de Estado en la isla de Contadora el día 24 de Mayo de 1975.

Ante la gravedad de esta evidencia se ha iniciado un debate nacional al que se le ha querido dar un típico sabor político pre-electoral al quererse asignar la responsabilidad de la situación al Sr. Ex presidente López O., caso que contrasta con el visto bueno que la opinion pública dio a las gestiones del entonces Presidente de la República en 1975, en su afán de mantener la vigencia de esos mismos derechos. La obligación jurídica que pudiera tener Panama para con Colombia antes de 'Contadora', puede ser desestimable, pienso yo.

Con el fin de conciliar las posiciones de esta situación, el pasado 11 de Febrero del presente año los Presidentes de las dos naciones concertaron una reunión en la ciudad de Medellín a

Lo que el Sr. Presidente Aristides Royo vino acompañado del Presidente de la Asamblea Nacional de Concejales, Sr. Talas Felix. Allí se manifestó públicamente el deseo de cumplir la promesa pactada por el Sr. General Torrijos, pero haciendo la salvedad del término de perpetuidad en el tratado Uribe-Ozores materia de discusión, a cambio de determinar una fecha límite.

La situación descrita anteriormente, sumada al caso insólito de Nicaragua que se está debatiendo ya la reticencia de Venezuela en seguir manteniendo congelados los derechos de Colombia en su soberanía marítima, colocan al país en una posición comprometida e incierta dentro del ámbito de su política internacional.

## BIBLIOGRAFIA

LAVERDE G. LUIS - *Frateras Terrestres* - Instituto geográfico "Agustín Codazzi", Bogotá D.E. 1969.

LONDOÑO P. JULIO - *Derecho Territorial Colombiano*, Imprenta F.F.H.H. Bogotá 1977, Colección de Oro del *Estadista Colombiano*, Vol. V.

RIVAS RAIMUNDO - *Historia Diplomática Colombiana (1810-1934)*, Imprenta Nacional, Bogotá 1961.

REBOLLEDO ALVARO - *El Canal de Panamá*

LEHAITRE EDUARDO - *Panamá y su reparación de Colombia*, Banco Popular, Bogotá, 1971.

MINISTERIO DE EDUCACION DE PANAMA - *Tratado del Canal de Panamá (Torrijos-Carter)*, C. de Panamá 1977.

36858;