

9193783

COLECCION AUTORES CONTEMPORANEOS: IX

Fotocopia

386.44

S-127n

U

ENTE SAENZ



NUESTRAS VIAS INTEROCEANICAS

TEHUANTEPEC, NICARAGUA, PANAMA,
A PROPOSITO DEL CANAL DE SUEZ

Texto oficial de los Tratados Mallarino-Bidlack,
Clayton-Bulwer, de La Mesilla, Convención de
Constantinopla, Hay-Pauncefote, Hay-Bunnau-Va-
rilla, Bryan-Chamorro, Hull-Alfaro, Hull-Castillo
Nájera v Fábrega-Chapin



EDITORIAL AMÉRICA NUEVA
MÉXICO, D. F., 1957

**EDITORIAL AMERICA NUEVA,
S. de R. L.**

Director: Vicente Sáenz

Pánuco 194-2 Tel. 11-09-03 México, D. F.

Distribuidores exclusivos:

LIBRERIA DE MANUEL PORRUA

Ave. Cinco de Mayo 49-6 Apart. Post. 8870
Tel. 10-26-34 México, D. F.

LIBROS PUBLICADOS

Juan José Arévalo

**GUATEMALA, LA DEMOCRACIA
Y EL IMPERIO**

En México, \$ 8.00 M. N. En el exterior, Dls. 1.00
(Edición agotada.)

José Mancisidor

EL ALBA EN LAS SIMAS

En México, \$ 16.00 M. N. En el exterior, Dls. 2.00

*Dres. José A. Díaz Padrón y Enrique C.
Henríquez.*

**RESPONSABILIDAD CRIMINAL ANTE LOS
TRIBUNALES**

En México, \$ 25.00 M. N. En el exterior, Dls. 2.50

Vicente Sáenz

MARTÍ (Raíz y Ala del Libertador de Cuba)

En México, \$ 8.00 M. N. En el exterior, Dls. 1.00
(Edición agotada.)

Raúl Osegueda

OPERACION GUATEMALA \$ \$ OK \$ \$

En México, \$ 16.00 M. N. En el exterior, Dls. 1.50

NUESTRAS VIAS
INTEROCEANICAS

RESERVADOS TODOS LOS DERECHOS
DE ACUERDO CON LA LEY, POR
EDITORIAL AMÉRICA NUEVA, S.
DE R. L. — MÉXICO, D. F., 1957.

IMPRESO EN MÉXICO. — TALLERES DE MANUEL CASAS,
CALLE DE LERMA, 303. — MÉXICO 5, D. F.

COLECCION AUTORES CONTEMPORANEOS: IX

VICENTE SAENZ

NUESTRAS VIAS INTEROCEANICAS

TEHUANTEPEC, NICARAGUA, PANAMA,
A PROPOSITO DEL CANAL DE SUEZ

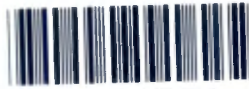
Texto oficial de los Tratados Mallarino-Bidlack,
Clayton-Bulwer, de La Mesilla, Convención de
Constantinopla, Hay-Pauncefote, Hay-Bunnau-Va-
rilla, Bryan-Chamorro, Hull-Alfaro, Hull-Castillo
Nájera y Fábrega-Chapin.



Esta obra es propiedad del
SIBDI - UCR

EDITORIAL AMÉRICA NUEVA
MÉXICO, D. F., 1957

Sistema de Bibliotecas - UCR



694964

Fotocopia

386.44

S127n

U

694964

21 AGO 2014

PRIMERA PARTE *

TEHUANTEPEC, NICARAGUA, PANAMA,
A PROPOSITO DEL CANAL DE SUEZ

* Casi todo el material de esta primera parte fue escrito por el autor (octubre de 1956), y así se hace constar, para el prólogo al libro de Agustín Cue Cánovas, *El Tratado McLane-Ocampo: Juárez, los Estados Unidos y Europa*, en edición totalmente agotada.—Algunos agregados; comentarios y documentos indispensables; una segunda parte sobre los Canales Internacionales y su estatuto jurídico, tema de la mesa redonda que se reunió en la Universidad de Panamá (25 a 29 de marzo de 1957); y el texto oficial de los principales Protocolos, complementan este estudio de nuestras Vías Interoceánicas.— V. S.

De cómo la riqueza y la geografía de las naciones débiles, han servido al poderoso para desposeerlas y oprimirlas.

INCESANTES riesgos, intervenciones y amenazas han sufrido los países materialmente débiles —los sociólogos y los economistas suelen llamarlos *retrasados* o *subdesarrollados*—, cuando los favoreció la geografía, antes para su infortunio que para su ventura, con istmos o gargantas susceptibles de convertirse en grandes vías interoceánicas.

Peor aún para el destino de esos países víctimas, cuando además los ha dotado la naturaleza con ricos productos del suelo y del subsuelo, desde las maderas y las piedras preciosas, hasta los yacimientos petrolíferos y otras sustancias esenciales, que los cristianos imperios de nuestra era atómica han dado en calificar como materias primas estratégicas.

O sea que la riqueza no explotada en diversas regiones del planeta; o la construcción y el manejo de rutas canaleras con propósitos fenicio-militares, no entonces para unir al mundo sino para dividirlo y dominarlo; lo feraz y productivo, pues, que habría de ser fuente de felicidad y abundancia, lejos de ayudar al desarrollo, al progreso, a la cultura, al

bienestar social y económico de las pequeñas naciones potencialmente privilegiadas, más bien ha servido para humillarlas, desposeerlas y oprimirlas.

Voy escribiendo mis reflexiones objetivamente, sin prejuicios ni pasiones que no sean justas, mientras leo un libro modelo del historiógrafo mexicano Agustín Cue Cánovas, quien me ha pedido prologarlo. A ello accedo gustosísimo, por contener el volumen un hondo estudio, un análisis minucioso del Tratado McLane-Ocampo, *de cuyos antecedentes* no hay forma de acusar a la limpia y extraordinaria figura del benemérito de las Américas, licenciado don Benito Juárez.

Pero al comentar lo que en mi concepto fue y seguirá siendo la victoria de México sobre el peligro de Tehuantepec, me parece oportuno revisar algunos hechos históricos, que son como la génesis de la comunicación interoceánica en América. Y ver y oír, al mismo tiempo, lo que está sucediendo en Egipto, porque es muy grande el vocerío que turba al mundo a partir del 26 de julio de 1956, fecha en que el Presidente de aquel país, Gamal Abdel Nasser, decretó la nacionalización inesperada del Canal de Suez.

Indudablemente que esta radical medida se proyectará en el estatuto jurídico de otras grandes vías interoceánicas artificiales, ya construídas como la del Istmo panameño, o por construirse como la de Nicaragua; y que los arreglos que puedan hacerse respecto de Suez, a la luz del Derecho Internacional, nos darán ocasión a los centroamericanos para definir, sobre bases semejantes, lo relacionado con nuestras propias gargantas y con los Tratados Hay-Bunnau Varilla y Bryan-Chamorro, de 1903 y de 1914, respectivamente.

Por lo que toca al Istmo de Tehuantepec, igualmente comprometido por el artículo VIII del Tratado de la Mesilla de 1853, la situación ha variado a partir de 1937, en que se pudo derogar aquel convenio. Lo cual quiere decir que México, más aún con la experiencia de Suez, de Nicaragua y Panamá, está en condiciones ventajosas para resguardar sus derechos —dentro de la universalidad de las vías interoceánicas—, en caso de construir por sí solo o con capital extranjero la magna obra de unir los dos océanos.

* * *

En estos mismos días, diputados y senadores norteamericanos han insistido en la conveniencia de “buscar una ruta canalera alterna del Canal de Panamá”, refiriéndose concretamente a Nicaragua y Tehuantepec. (Mensaje de la Associated Press, 2 de mayo de 1957.)

“¿Qué sucedería si el Canal por Panamá fuese tomado en la misma forma en que el Presidente Nasser tomó el de Suez?” A esta pregunta del representante republicano de Illinois, Timothy Sheehan, contestó Herbert Bonner, Presidente del Comité de Marina Mercante del Congreso:

“Las relaciones con Panamá son espléndidas y no preveo ninguna dificultad”. En este punto de vista —agrega la Associated Press— fue apoyado por el Gobernador de la Zona del Canal, W. E. Potter, quien dijo: “Yo tampoco”.

Míster Bonner, sin embargo, sugirió la designación de un subcomité que estudie a fondo el problema de una nueva comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, pues “no obstante que existen buenas relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, debe darse consideración a una ruta alterna,

incluyendo a Nicaragua, Colombia septentrional y el Istmo de Tehuantepec, en México”.

Sobre este mismo tema el Senador Dennis Chávez, de visita en la capital mexicana, había declarado 48 horas antes:

“He hecho activas gestiones encaminadas a que el Gobierno de México estudie la posibilidad de construir un canal marítimo entre Salina Cruz y Puerto México. Dicha ruta de comunicación interoceánica, que ahorraría cerca de tres mil kilómetros en el recorrido de San Francisco a Nueva York, se podría construir —dadas sus ventajas topográficas— en un plazo mínimo de un año, y máximo de tres”. (*Novedades*, México, D. F., 30 de abril de 1957.) Y agregó en su entrevista el dinámico legislador norteamericano, quien tiene muy bien merecida su condecoración del Aguila Azteca:

“El canal, bajo la soberanía absoluta de México, le produciría grandes ingresos a la economía del país, e impulsaría notablemente el desarrollo de la zona sudeste de la República. Lo construiría México y lo operaría en su beneficio. En caso dado, México podría contar con la ayuda económica de los Estados Unidos para la construcción de esa grande obra. Pero yo no pretendo —recalcó— que México pierda un milímetro de su soberanía”.

Criterio jurídico y económico de extraordinaria actualidad e interés, no cabe duda, el del viejo Senador Dennis Chávez. Su tesis es la misma que debe aplicarse en el caso de Nicaragua, y por la cual luchan denodadamente los patriotas panameños.

Pero entremos ya en materia, asomándonos al proceso canalero de Panamá, Nicaragua, Tehuantepec y el Cercano Oriente, con ánimo de orientar y orientarnos en problema de tan capital importancia para nuestra América.

II

*Hace más de cuatro siglos exploraba
España los tres istmos americanos de
comunicación interoceánica.*

NO SERÁ posible relatar en estas líneas, forzosamente condensadas, lo que se planeó y escribió, apenas descubierta la Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa (1513), acerca de un "paso de agua" entre el Atlántico y el Pacífico. Baste traer a la memoria del lector que diversos conquistadores peninsulares, "en servicio de Dios, de España y de Su Majestad Católica", estudiaron y exploraron nuestras tres rutas viables de comunicación interoceánica: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá.

Diego de Ordaz, con instrucciones de Hernán Cortés y el apoyo de Carlos V, según correspondencia de 1524, estuvo reconociendo el río Coatzacoalcos. En su notable y bien documentado libro inédito, *Tehuantepec, Nicaragua y Panamá*, nos informa el inolvidable maestro y amigo don Miguel A. Quintana (e.p.d.), que el Emperador le recomendó a Cortés, en carta de Valladolid, "que no cesara en el empeño de buscar el secreto estrecho".

Y le contestaba don Hernando: "Como yo sea informado del deseo que Vuestra Magestad tiene de saber el secreto deste estrecho, y el gran servicio que de le descubrir su Real Corona recibiera,

dejo atrás todos los intereses y provechos que por acá me estaban muy notorios, para seguir este otro camino”.

Alvaro de Saavedra Cerón, simultáneamente, trazaba sobre el terreno la ruta panameña, que se quiso aprovechar primero con la corriente del Chagres, y años después con las aguas del Atrato. Tocante a esta vía ya he tenido oportunidad de escribir, en anteriores apuntes, cómo se entusiasmaban con el proyecto de Saavedra el licenciado don Gaspar de Espinosa, el escritor Fernández de Oviedo e incluso el Obispo de Panamá, fray Tomás de Berlanga, quienes hacían notar a Carlos V:

“Qué maravillosa disposición hay para lo que es dicho: que aqueste río Chagres, naciendo a dos leguas de la Mar del Sur, viene a meterse en la del Norte. Este río corre muy recio, y es muy ancho y poderoso y hondable”. Entonces el Monarca, lo cual ratificaría en Cédula de 1534, ordenó al Gobernador de Castilla del Oro que, personas expertas, “vieran la forma que podría darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares”.

En nueva correspondencia para la Corona —si-go repitiendo datos que ya tengo publicados—, le decía el Obispo Berlanga al Rey:

“Si este paso se remedia, no hay necesidad de buscar otro estrecho, porque Vuestra Magestad será señor de un tan gran mundo como el que en esta Mar del Sur se descubre, é espera se descubrirá, é tenerlo todo como debajo de llave”.

Entretanto Gil González Dávila y otros exploradores de la América Central, con muchos mapas y papeles, proponían igualmente la unión de los dos mares, pero por otra vía: la del río San Juan o *Des-*

aguadero de Nicaragua, que sale del gran lago, de donde sería factible continuar hasta el Pacífico.

La magnitud de la obra, sin embargo, presentaba obstáculos al parecer insuperables. Por lo que se refiere al paso a través de Panamá, en su citado libro recoge el maestro Quintana lo concluyente de un informe (octubre de 1534), rendido a Su Majestad por Pascual de Andagoya, teniente gobernador de la comarca. Explica don Pascual, en resumen, que “la comisión nombrada al efecto encontró aquel plan irrealizable, y capaz de consumir todos los recursos de la cristiandad”.

Lo mismo sucedía con las otras dos gargantas, a tal extremo que Carlos V “no volvió a pensar en lo que parecía ser imposible”. Pero Antonio Galvao, navegante portugués, más animado conforme pasaban los años, seguía estudiando y procurando demostrar la posibilidad de abrir el canal (1550), por cualquiera de los tres pasos. Trataba de refutar, en esa forma, a exploradores y a reales comisionados pesimistas.



Llegamos así a 1556, año en que se inicia el reinado de Felipe II. Entonces se da nuevo pábulo a la comunicación interoceánica. Ruy López de Valdenegro recomienda la ruta nicaragüense del San Juan, y estudia su proyecto la Casa de Contratación de Sevilla. Otros funcionarios y consejeros insisten en la vía por Panamá. Y como los de este país y los de Nicaragua discuten su pro y su contra, decide entonces el Monarca que se traslade a los dos istmos centroamericanos el experto Jorge Quintanilla, para que busque el sitio más adecuado y resuelva sobre el “paso de agua”, a ciencia y a conciencia.

Mas he aquí que a poco andar, por rotunda prohibición de Felipe II, todo plan se viene abajo. Explican al respecto algunos religiosos —don Miguel A. Quintana cita al padre Acosta— que, “aun cuando la comunicación interoceánica fuera posible, constituiría un atentado contra los planes de la Providencia el querer rectificar así la faz del Planeta”.

De modo que se acogían a San Marcos los teólogos de la Corte para que no se abriera el Canal, pues que según el santo, “lo que Dios ha unido no debe separarlo el hombre”.

Sin embargo, la razón fundamental era otra, muy de acuerdo con lo que ahora se llama geopolítica. Recordemos que por esos años ya ocupaba el trono de Inglaterra una mujer sin duda extraordinaria, Isabel, la reina virgen, a quien quiso atraerse don Felipe con todas las galanuras y donaires que usan los enamorados, para que juntos compartieran el tálamo nupcial. En esa forma, por añadidura, quedarían fusionados los dos más grandes imperios de la época.

Pero la hija de Enrique VIII y de Ana Bolena, enemiga furibunda del catolicismo, no estaba para himeneos con el Rey católico de España, ni para que se codearan los anglicanos con los súbditos espirituales del Pontífice de Roma.

Cabe imaginar, por otra parte, que la soberana inglesa no quería exponerse a perder un solo adarme de su independencia, de su fuerza y de su poderío, en aras de varón ninguno que quisiera llamarse su marido, así se tratara de la más hermosa testa coronada.

Por todo lo cual, en vez de regia boda, de unión y coexistencia entre los dos imperios, se desató la

guerra, la lucha interminable de británicos, holandeses y franceses contra España.

Empezaron a merodear e infestar los mares de América, contrabandistas, negreros, piratas o corsarios, encabezados por los ennoblecidos precursores John Hawkins y Francisco Drake.

Y fueron tomando ventajosas posiciones en las Antillas —que todavía conservan— Inglaterra, Francia y Holanda, para debilitar en sus propias aguas y en sus propias tierras al poderoso Imperio español.

• • •

Es de suponer que semejante estado de cosas, más que cuestiones teológicas, decidiera la orden inexorable de Felipe II, prohibiendo bajo penas severísimas que se hablara más del asunto. Así procedió el Monarca, lógicamente puede colegirse, por temor a que flotas enemigas se aprovecharan del paso interoceánico, si no podía España defenderlo. En tales condiciones se corría el riesgo de que cayeran los corsarios sobre las costas americanas del Pacífico, desde Acapulco hasta el Callao y Valparaíso, e incluso desde luego sobre las Islas Filipinas.

Por eso hablé antes de geopolítica, en este caso defensiva, como veremos que ocurrió también con el Canal egipcio en épocas remotas. Lo cual quiere decir que el significado de este vocablo —tan desconocido a la sazón como el de genocidio, pero tan reales ambos—, lo mismo servía para darle paso al progreso por medio de las comunicaciones, como para detenerlo ante el peligro de invasión o de guerra.

En lo que, por lo visto, sigue sin enmendarse el mundo, pues al hablar las potencias de vías interoceánicas, y al pelear o amenazar por ellas, bien se

concluye que no lo hacen en provecho del acercamiento pacífico de las naciones, sino en respaldo de sus intereses, con mentalidad generalmente belicista.

Pero sin nuevas disquisiciones sigamos adelante a toda prisa, sintetizando cuanto más se pueda, por tratarse de un simple esbozo que deberé limitar a determinado número de páginas.

Estábamos en que Felipe II cortó por lo sano tocante a un "paso de agua", conformándose con mejorar el tránsito terrestre a través del istmo panameño. Ya lo había iniciado Núñez de Balboa, aprovechando parte del Chagres, y lo habían seguido Pedrarias Dávila y sus sucesores, camino por entonces suficiente para transportar al Atlántico las riquezas del Perú, y la mercancía de España a tierras del Pacífico.

Sin embargo, posteriormente, durante los siglos xvii y xviii, se reabre la discusión; se hacen nuevos estudios; respalda la Corona diversas exploraciones; opinan muchos sabios europeos en sentido favorable; se entusiasman los hombres de empresa; estudia planos y proyectos el Consejo de Indias, pero no se llega a materializar la grande obra.

Los ingleses, entretanto, dueños ya de la Guayana, de la entrada del Orinoco y de varias Antillas, luchan por apoderarse del istmo centroamericano, de islas adyacentes estratégicas y de otras posesiones españolas, hoy con el apoyo de los holandeses, mañana con el de Francia, pero lanzando en todo caso por delante, para abrir brecha, a sus terribles avanzadas de piratas. Soñaban ellos con abrir la ruta canalera, acortando así la distancia del Lejano Oriente, para intensificar en esa forma su comercio.

Sin espacio para relatar aquí las expediciones y

asaltos de los británicos al Darién, ni su estacionamiento en Belice, Roatán, la Mosquitia y otros sitios cercanos de los estrechos, sea bastante recordar que ni el Imperio español, constantemente amagado, ni el Imperio inglés al cual rechazaban con las armas en la mano España y sus colonias, pudieron con la empresa en casi trescientos años de acariciarla. Su dominio estaba reservado, para fatalidad de Hispanoamérica, en uno y otro caso, no a los ingleses de Londres, sino a sus descendientes anglosajones en este lado del Atlántico.

Esta obra es propiedad del
SIBDI-UCR.

Fotocopia

386.44

S127n

U

III

694964

En donde al ritmo del siglo XIX se trae de nuevo a la vista el problema de los tres Canales.

YA ESTAMOS en el siglo XIX. Nuestros abuelos han librado y han ganado, desde México hasta Buenos Aires, las cruentas guerras de la independencia hispanoamericana.

Los hombres guías, las grandes figuras de nuestra generación extraordinaria de 1810 —Bolívar a la cabeza, el sabio Valle en luminosos escritos, más adelante Morazán, don Mariano Gálvez y otros ilustres estadistas de la América Central—, han visto y estudiado las ventajas de la ruta interoceánica. ¡Pero en propias manos y no en poder de naciones extranjeras!

Desde 1815, en su famosa Carta de Jamaica, refiriéndose a “los Estados del Istmo de Panamá hasta Guatemala”; refiriéndose, pues, a nuestra infortunada Centroamérica y al Darién de la Nueva Granada, había escrito el visionario Libertador venezolano:

“Esta magnífica posición entre los dos grandes mares podrá ser, con el tiempo, el emporio del universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia, y traerán a tan feliz región los tri-

0163789

butos de las cuatro partes del globo. Acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra, como pretendió Constantino que fuese Bizancio la del antiguo hemisferio”.

Y como Bolívar no era hombre que se quedara en palabras, tan pronto pudo consumarse la independencia de Colombia, por medio de un agente especial en Inglaterra, dio principio a sus gestiones oficiales para promover la financiación de la obra interoceánica.

Respondieron favorablemente varias firmas bancarias y capitanes de empresa, quienes suministrarían las cantidades requeridas, “pero a condición, *sine qua non*, de que una potencia marítima capaz de mantenerla, garantizase la absoluta neutralidad del Canal”. (Ramón García Ruiz: *El Canal de Panamá*, Secretaría de Educación Pública, México, D. F., 1945.)

Esa potencia marítima, naturalmente, tendría que ser la Gran Bretaña, y no para neutralizar sino para dominar el paso entre los dos océanos, con mengua de la independencia granadina, y con grave peligro para el territorio que había formado la Capitanía General de Guatemala.

Sobre esas bases, con la británica exigencia *sine qua non* anteriormente referida, desde luego inaceptable, a pesar de que no se trataba del Gobierno inglés sino de aportaciones privadas, se rompieron sin remedio las pláticas de financiación en la City de Londres.

Decidió entonces Bolívar que ingenieros nombrados por la Gran Colombia: el inglés John A. Lloyd y el sueco Maurice Falmark, sin nuevas dilaciones, calcularan la nivelación, el trazo y el costo probable de la obra. Pensaba el Libertador en la

necesidad de mirar hacia nosotros mismos, de proceder por nuestra propia cuenta, de salvar de la codicia extranjera aquellas gargantas con las cuales nos había favorecido la naturaleza.

Y le daba ánimo la idea de que unida, cohesionada, *confederada la América antes española*, tendría los recursos suficientes o el crédito necesario para construir el Canal en beneficio de todas las naciones del planeta, pudiendo velar ella misma por su neutralidad, sin extrañas y peligrosas ingerencias en su destino soberano.

En 1828 ya estaban hechos los estudios, calculado el costo, convenidos el trazo y la nivelación, habiendo asesorado a nuestro máximo prócer desde Europa el Barón de Humboldt, según afirma en su libro García Ruiz. Agrega el mismo autor que "este trazo coincide en muchos puntos con la ubicación actual de las portentosas obras": de modo que le sirvió de base a Lesseps, y posteriormente al Gobierno norteamericano, para convertir en realidad el proyecto de trescientos años que tanto desveló a Bolívar.

Pero no pudo el grande hombre con las discordias, los odios, las pasiones desatadas, las guerras intestinas, la anarquía de quienes iniciaron desde entonces el caos en nuestra América.

Y no se inculpe de ello a los pueblos, vejados, escarnecidos, misérrimos, siempre pospuestos y defraudados, sino a los viejos y a los nuevos encomenderos; al cuartel con sus generales y sus generalísimos; a la mediocridad y a la falta de visión en el poder; a la corrupción o cobardía de intelectuales y de políticos oportunistas, hoy como ayer al servicio de sátrapas engalonados o de imperios y consorcios extranjeros.

Murió el Libertador en 1830.

Se disolvió a continuación la Gran Colombia.

Pasó también a categoría de sueño, cada vez más lejano, el ideal de nuestra *Confederación Hispanoamericana*, que nos hubiera librado de tantos atracos y vejámenes.

En el mismo decenio se deshizo la unión de Centroamérica.

Y así, por irresponsabilidad, por incapacidad, por entreguismo, por complejo colonial, por matarnos los unos a los otros sin saber por qué ni para qué, perdieron la Nueva Granada y Nicaragua sus rutas canaleras.

* * *

Vencida España, disuelta la Gran Colombia, dividida en cinco pedazos la América Central, en plena etapa caótica la nación mexicana, creyó Inglaterra que le había llegado su oportunidad. Y ni tardos ni perezosos, posesionados de Belice y de la Mosquitia, los británicos penetraban cada vez más en la costa centroamericana del Atlántico, desde Trujillo en Honduras, hasta la estratégica desembocadura del río San Juan en Nicaragua.

Pero entretanto, en el norte del Continente, iba surgiendo una nueva gran potencia de su misma raza y lengua, con el Destino Manifiesto semioculto en una mano, y con la Doctrina de Monroe en la otra, bien desplegada, para que sus adversarios se dieran cuenta de que no era lo mismo el "Rey" mosquito que la administración o la ambición de Washington.

Comenzaron entonces a mirarse de reojo, a temerse, a simular que frenaban sus arrestos, a neu-

tralizarse mutuamente, el "Uncle Sam" y el "John Bull".

Eso explica que ninguna de las dos grandes potencias anglosajonas hablase de dominio en la obra interoceánica. Había que construirla, desde luego, pero respetando la soberanía del país o de los países en cuyo territorio se hicieran los gigantescos trabajos de canalización; invitando a las más importantes naciones europeas para cooperar, *entre todas y sin privilegios*, en el buen éxito de la magna empresa; inclinándose, en fin, a que no fuesen precisamente los gobiernos, sino también y de preferencia capitalistas privados, los que dieran cima a la unión del Atlántico con el Pacífico.

No fue otra la tesis de los Estados Unidos, desde la época de John Quincy Adams (1825-1829), cuyos delegados al Congreso de Panamá de 1826 habían recibido instrucciones precisas en el sentido de que, si se consideraba "el asunto de la construcción de un canal interoceánico, sus beneficios no deberían ser exclusivamente aprovechados por una nación cualquiera, sino que se extenderían a todas las partes del mundo, mediante el pago de una justa compensación o derechos razonables de tránsito".

De igual manera, y con los mismos principios de universalidad, durante el período presidencial de Martin Van Buren (1837-1841), se comisionó a John L. Stephens para que estudiara el problema en todos sus aspectos.

Por su parte Aaron Clark, alcalde de la ciudad de Nueva York, insistía sobre el mismo tema en 1838, puestos sus ojos desconfiados en las maniobras de Inglaterra. En su concepto, los beneficios de una obra de tal naturaleza debían extenderse a todos los pueblos del mundo.

La cuestión, como podrá observarse, era evitar el predominio de la Gran Bretaña en las rutas cana-leras de este Continente, gracias a su enorme poderío económico y marítimo, así como a sus estratégicas posesiones en tierras y aguas americanas.

Once años después el general Presidente Zacarías Taylor, sin duda pensando también en la Gran Bretaña, decía lo siguiente en su mensaje al Congreso (1849):

En caso de que el Canal interoceánico se construya bajo la protección común de todas las naciones para su igual provecho, no será justo ni razonable que una gran potencia marítima gobierne dicha vía . . . Ninguna potencia debe ocupar una posición tal que le permita ejercer tamaña influencia (*control*) sobre el comercio del mundo, ni interceptar una comunicación de semejante importancia . . . El Canal debe quedar a disposición y para uso de la humanidad”.

Culminaría la pugna en el Tratado Clayton-Bulwer de 1850, por el que Washington y Londres se obligaron a muchas cosas realmente seráficas y conmovedoras. Verbigracia, en síntesis:

A no ocupar, ni colonizar, ni fortificar, ni ejercer dominio alguno sobre Nicaragua, la costa de Mosquitia, Costa Rica ni ninguna otra parte de la América Central.

A no levantar fortificaciones en la vía marítima que se construyese.

A ejercer sus buenos oficios con los gobiernos de la región ístmica del Continente, para que facilitaran su construcción.

A extender invitaciones a otros gobiernos, de tal manera que el mayor número posible de países, al interesarse en una empresa de tan magno interés

universal, contribuyeran a mantener su más absoluta neutralidad.

Y estuvieron por último de acuerdo las dos potencias anglosajonas, sin consultar siquiera con México, con Centroamérica ni con la Nueva Granada, en extender tan graciosa protección a las otras rutas practicables de Panamá y Tehuantepec.

Sin embargo, la verdad de tal convenio no estaba en el espíritu ni en la letra de lo estipulado, en abierta oposición con el Destino Manifiesto norteamericano y con las ambiciones de la Gran Bretaña.

De nada habría de servir, por consiguiente, lo que Washington y Londres firmaron en 1850, según se desprende de hechos históricos incontrovertibles, no sólo anteriores sino también posteriores al Tratado Clayton-Bulwer, como los que sumariamente se enumeran a continuación.

IV

Notable quite diplomático, mediante el cual México enfrentó al Gobierno de Washington con el de Londres.

CUANDO a espaldas de las repúblicas hermanas interesadas, míster Henry Lytton Bulwer, por Su Majestad Británica, y míster John M. Clayton, por la Casa Blanca, suscribieron el susodicho Tratado, ya gobernaban en Estados Unidos los grupos francamente esclavistas, que van del período de John Tyler —Vicepresidente en funciones al morir el general William H. Harrison en 1841—, hasta la victoria electoral de Abraham Lincoln en 1861.

O sea que, para entonces, el precursor del “gran garrote”, James Knox Polk (1845-1849), se había lanzado contra México, arrebatándole la mitad de su territorio. Había pretendido quedarse también con la Baja California y con Tehuantepec, al discutirse el Tratado de Guadalupe Hidalgo. Y no tubeaba en proponerle a España la adquisición de Cuba, como si la gran Antilla, sus habitantes y sus propiedades, fuesen bienes mostrencos en espera de postor.

Mas he aquí que México logró escaparse de un nuevo zarpazo, mediante lo que llamé en la segunda edición de *Rompiendo Cadenas* “notable quite diplomático”, al enfrentar al Gobierno de Washington

con el de Londres. Así lo hicieron los funcionarios mexicanos, muy inteligentemente, amparándose en la famosa concesión otorgada por el general Presidente don Antonio López de Santa Anna, en marzo de 1842, a su funesto favorito y empresario don José de Garay, para construir una vía interoceánica a través del Istmo de Tehuantepec.

Por supuesto que nunca cumplió de Garay sus compromisos, no obstante las diversas prórrogas que legal o ilegalmente se le concedieron. Las dejo aquí de lado, por no ser esenciales para el objeto de este estudio. Sólo quiero señalar el hecho concreto de que en abril de 1847, un mes antes de que las tropas invasoras norteamericanas entraran en Puebla, el hábil de Garay había traspasado *parte* de su contrato a los ingleses Manning y Mackintosh —este último Cónsul de la Gran Bretaña en México—, asociados los dos con la firma de Londres, John Schneider y Compañía.

Quiere decir que ese traspaso, siquiera de momento, le sirvió a la hermana nación vencida para evitar el nuevo golpe que le venía de Washington. Perdió ciertamente la mitad de su territorio. Pero pudo instruir a sus delegados en las pláticas de paz (30 de agosto de 1847), tocante al Istmo de Tehuantepec, en forma “que negaran absolutamente toda concesión en el particular”. Y con apoyo en instrucciones tan precisas, dichos representantes le hicieron saber sin mucho rodeo al comisionado norteamericano, míster Nicholas P. Trist:

“... Verbalmente hemos manifestado a Vuestra Excelencia que hace algunos años otorgó el Gobierno de la República, a un empresario particular, un privilegio sobre esta materia, el cual fue enajenado con autorización del mismo Gobierno a súbditos in-

gleses . . . Vuestra Excelencia, pues, no extrañará que en este asunto no accedamos a los deseos de su Gobierno”.

Se firmó entonces el Tratado de Paz de Guadalupe Hidalgo, el 2 de febrero de 1848, sin cláusula ninguna sobre Tehuantepec, que en condiciones terribles para México pudo salvarse a la sazón de caer bajo el dominio norteamericano.

Así, entre luchas y quebrantos, logró evadir la nación mexicana nuevas y dolorosas mutilaciones de su territorio. En otras palabras, evitó que el vecino poderoso, después de arrebatarse dos millones de kilómetros cuadrados en el norte, se apropiara también de su soberanía en la garganta sur de la República.

*Trabajos intermarítimos simultáneos
en Panamá y en el Canal de Suez.*

PERO los Estados Unidos, todavía sin ferrocarriles ni carreteras transcontinentales, necesitaban a todo trance un camino hacia el Pacífico. Tehuantepec era el más cercano, el más indicado para facilitar por lo menos un rápido trasbordo entre las costas orientales y los nuevos territorios del oeste, adquiridos, arrancados a México por la Federación anglosajona.

Por otra parte, *la fiebre del oro*, que había hecho presa en millares de norteamericanos al descubrirse riquísimos placeres en California, hacía mucho más urgente la comunicación. Y como míster Polk no se daba fácilmente por vencido, echó mano de las otras rutas.

Por lo que toca a la Nueva Granada, irrealizables o abandonados los proyectos de Bolívar; sin vigor legal el contrato que en 1835 se había firmado con el barón francés, Charles de Thierry; disuelta posteriormente la Compañía Granadina, quedaba abierto el campo, como quien dice, para que el Destino Manifiesto se hiciera cada vez más manifiesto.

Y así tenemos que el mismo año en que invadió a México el Presidente Polk, logró que el Gobierno de Bogotá firmara, para su infortunio, el 12 de di-

ciembre de 1846, lo que sería más adelante su sentencia de mutilación: el Tratado de Amistad y Comercio Mallarino-Bidlack.

De acuerdo con el artículo 35 de este convenio, Washington obtuvo derecho de tránsito a través del Istmo de Panamá, "por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan o en lo sucesivo puedan abrirse". Y aunque Nueva Granada mantenía sus atributos soberanos en aquel territorio, la verdad es que el Gobierno de los Estados Unidos *asumió la obligación* de garantizar, no sólo la neutralidad del Istmo, sino también "los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio".

Suscrito el documento, lo guardó el Presidente Polk mientras le hacía la guerra y desmembraba a México. Hasta que fracasadas sus propuestas para quedarse con el paso de Tehuantepec, según lo anotamos en el Tratado de Guadalupe Hidalgo (febrero de 1848), se dio prisa en sacar de su escritorio el convenio neogranadino, para precipitar en Washington el canje de ratificaciones. (10 de junio del mismo año.) A la sombra de ese Tratado se organizó en 1850 la Panama Railroad Company, que empezó a construir sobre la marcha el ferrocarril interoceánico, solemnemente inaugurado el 28 de enero de 1855.

Se calcula que el costo de la obra no pasó de ocho millones de dólares, ampliamente recuperados y multiplicados en el curso de muy pocos años, por tratarse del ferrocarril cuyas tarifas fueron durante ocho decenios las más altas del mundo.

¡Y no en beneficio de Colombia durante la segunda mitad del siglo XIX, ni de Panamá en lo que va del siglo XX, sino en provecho casi exclusivo del

Gobierno norteamericano, dueño a poco andar de todas las acciones del negocio!

De esa manera no sólo ha disfrutado Washington del derecho de tránsito que le otorgó el Tratado Mallarino-Blidack, sino también de los supercrecidos dividendos que deja anualmente la empresa ferroviaria.

Lo cual quiere decir que la Panama Railroad Company no era sino en apariencia tal "compañía", ni su ferrocarril interoceánico una empresa común de capital privado, como podría suponerse, sino una avanzada productiva del Destino Manifiesto, a pesar de todas las "renunciaciones" contenidas en el Tratado Clayton-Bulwer de 1850.

En otras palabras, con la propiedad parcial primero y después única de la vía ferroviaria; con su manejo *ad libitum* y con los derechos de tránsito adquiridos en 1846 por el régimen de Polk, los Estados Unidos obtuvieron desde entonces el dominio —indisputable para ellos— de aquella estratégica garganta de Colombia.

Bien es cierto que cualquiera de las partes, una vez transcurridos veinte años, podía pedir reformas al Tratado, como en efecto se hizo en Protocolos anexos de 22 de febrero y 23 de octubre de 1869. Pero adviértase que no se habla de denunciar o de poner término a la Convención, sino de reformarla (incisos 2º y 3º del artículo 35), lo que para los juristas de Washington podía interpretarse como Tratado *ad vitam*. Por otra parte, el Gobierno colombiano se sentía asegurado y respaldado, *bona fide*, con la obligación norteamericana de garantizarle sus derechos de soberanía y de propiedad en el Istmo panameño.

Mientras la Panamá Railroad Company rompía la selva en el trópico de América, y clavaba los durmientes del ferrocarril entre los dos océanos, una gloria auténtica de Francia, el ingeniero Fernando de Lesseps, organizaba la empresa que daría cima a la unión del Mediterráneo con el Mar Rojo, a través de territorio egipcio.

Lesseps había estudiado sobre el terreno, cuando desempeñó durante largos años el puesto de Cónsul de su país en el Cairo y en Alejandría, junto con las posibilidades, también los tropiezos para emprender la gigantesca obra, que parcialmente había sido construída y puesta en servicio muchos siglos antes.

En realidad, desde la época inmemorial de los faraones, se advertía la conveniencia de abrir un canal, no todavía intermarítimo, pero sí que uniese las aguas del Nilo con las del Mar Rojo. Y así tenemos, por lo que aseguran Aristóteles, Plinio y la Enciclopedia Británica (tomo 21, páginas 516 y 517, edición de 1946), que la "distinción de haber concluído la obra se debió al legendario Sesostris", conocido también por Ramsés II, quien comenzó a gobernar el reino 1330 años antes de Jesucristo.

Se construirían otros canales al correr de los siglos, por destrucción o abandono de los que, no obstante haber prestado buen servicio, después resultaron peligrosos para la comunidad egipcia, rodeada de pueblos ambiciosos y hostiles. En esa forma, precaviéndose, cuidando en vano sus fronteras y su territorio, llega el viejo país de las pirámides a la época de Cleopatra, y de los emperadores romanos, y más adelante al dominio de los árabes y de sus califas, en el siglo VII de nuestra era.

Y pensará con mucho tiento Harún-al-Raschid

desde Bagdad, fuerte señor de aquellas tierras a mediados de la siguiente centuria, si sería cuerdo o peligroso abrir de una sola vez el Istmo, conectando decididamente los dos mares, a cuyo fin tenía los planos y los medios necesarios para iniciar y terminar la magna empresa.

Mas en este caso, por temor a que flotas enemigas se aprovecharan del paso intermarítimo, no para el comercio sino para caer sobre las costas de Arabia, prevaleció —en sentido inverso al de Sesostris— lo que ya se dijo que los técnicos contemporáneos de la sociología denominan geopolítica. O sea, como quedó explicado en relación con España, que al gran califa lo asaltarían los mismos temores que hicieron titubear a Felipe II tocante a las tres gargantas hispanoamericanas.

* * *

Harún-al-Raschid abandonó entonces el proyecto de mar a mar, pero no así los navegantes venecianos; ni los consejeros de Luis XIV de Francia; ni Napoleón Bonaparte; ni los sabios franceses que habían organizado, desde 1846, la Sociedad de Estudios para el Canal de Suez; ni los modernos Estados europeos, que consideraban indispensable el acortamiento de las distancias.

Hasta que llegamos a 1854, cuando las discusiones y los proyectos se van trocando en realidad, gracias al genio y al dinamismo de Lesseps; pero, sobre todo, a su amistad y a su influencia con el nuevo, joven y progresista Jedive o Virrey del Egipto, Mohamed Bajá al-Said.

De ese gobernante obtuvo Lesseps una concesión limitada, el 30 de noviembre del año referido, para constituir la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez, no obstante la oposición de la

Gran Bretaña a tan extraordinaria empresa. ¡Cuestión de geopolítica, dicen los expertos, pues temía Lord Palmerston que con la apertura de tan estratégica ruta creciera el predominio de Francia en el Oriente y en el norte de Africa!

A pesar de todo, siguió Lesseps en sus gestiones financieras. Y una vez asegurado el apoyo de grandes y de pequeños rentistas franceses, le confirmó definitivamente su concesión Mohamed-Said, el 5 de enero de 1856, por un término de 99 años, a partir de la fecha de inauguración. Al finalizar ese período, el Canal y todas sus dependencias pasarían a manos del Gobierno egipcio.

De acuerdo con otras estipulaciones entre las dos partes, se deduce que la soberanía de Egipto sobre el Canal era plena e inalienable, puesto que formaba parte de su territorio; la compañía concesionaria (CUCS) sería una empresa egipcia, sometida a las leyes del país, no obstante la internacionalidad o extranjería de sus accionistas; la obra, sin embargo, tendría un carácter universal, abierta y accesible a todas las naciones del mundo.

Esto último se acordó con el Sultán de Turquía en 1866, y fue lo que se discutió y aprobó por las potencias interesadas en la Convención de Constantinopla de 29 de octubre de 1888, aparte de la suerte que pudiera correr la CUCS.

En abril de 1859, resumiendo, se iniciaron oficialmente los trabajos para la construcción del Canal de Suez en Port Said; y después de muchas dificultades, falta de fondos, necesidad de empréstitos, etc., al cabo de diez años (noviembre de 1869), se abrió al comercio mundial el paso del Mediterráneo al Mar Rojo, en medio de grandes celebraciones y con asistencia de varias testas coronadas, pero sin el

dominio exclusivo de una sola gran potencia en tan indispensable ruta canalera.

* * *

Bien es cierto —volviendo a nuestra América y a los Estados Unidos— que el 20 de marzo de 1878 quedó perfeccionada la concesión canalera de Colombia, en favor de Lucien Bonaparte Wise, representante de un grupo de capitalistas franceses; y que en 1881 ya estaba organizada la Compañía Universal del Canal de Panamá, bajo la dirección del ya citado ingeniero Fernando de Lesseps, quien dio comienzo sin demora, aunque con obstáculos que parecían insuperables, a las obras de excavación.

Tocante a los obstáculos, tenía como respaldo el gran constructor su experiencia del Canal de Suez, en donde ya sabemos que logró unir las aguas del Mediterráneo con las del Mar Rojo. Y para salir victorioso de su empresa, contaba Lesseps con el apoyo entusiasta de pequeños y de fuertes inversionistas, no sólo de Francia sino también de otras naciones europeas, pues el convenio celebrado con Colombia era muy semejante, en sus características de *universalidad* y de *neutralidad*, al que se había obtenido del Gobierno egipcio.

Sobre el “dejar hacer” de Washington en esa época, relativo al menos, será bueno recordar que después de veinte años de administraciones esclavistas norteamericanas, que nos amagaron desde 1841 hasta 1861, se hizo menos intenso el ritmo del Destino Manifiesto. Era como una consecuencia del triunfo de Lincoln y de la sangrienta guerra de secesión, que a nuestros vecinos los dejó aplastados. Siguió entonces una nueva etapa, que pudo prolongarse durante varios lustros; una especie de parén-

tesis, que a los hispanoamericanos nos permitió siquiera un poco de respiro.

Ciertamente que el Secretario de Estado Seward y algunos de sus sucesores, sobre todo Evarst en 1880, esgrimiendo la Doctrina de Monroe, se oponían a la ingerencia europea en nuestras rutas cana-leras; que este último protestó ante la Nueva Granada, pretendiendo que concesiones como la de Bonaparte Wise se sometieran previamente al consentimiento de Washington, de acuerdo con el Tratado Mallarino-Blidack de 1846, puesto que los Estados Unidos garantizaban la neutralidad del Istmo y la soberanía de Colombia en ese territorio; que posteriormente el señor Blaine, bajo la presidencia de Garfield, llegó al extremo de advertir a las naciones europeas que “una ruta entre los dos mares, lejana de Europa y cercana de los Estados Unidos, de manera substancial formaba parte de la costa norteamericana”; y que el Presidente Hayes (mensaje del 8 de marzo de 1889) fue aún más terminante al repetir que la obra del Canal debía estar “bajo control americano, por constituir virtualmente una parte de la costa de los Estados Unidos”.

Mas a pesar de las protestas y de las notas diplomáticas o antidiplomáticas de Washington, la verdad es que a lo largo de lo que he llamado nueva etapa, amainaron las insolencias y los atropellos; la expansión a toda costa; las amenazas incesantes a México, si no vendía o entregaba determinados jirones de su territorio; las invasiones filibusteras contra Sonora, Baja California y la América Central, con el propósito de establecer y anexar nuevos Estados a las barras y a las estrellas.

Habían creído los Taylor, los Fillmore, los Pierce, los Buchanan, que semejantes métodos eran los

más rápidos y eficaces para fortalecer al bloque sureño de la Federación anglosajona. Y se valieron incluso de "presidentes constitucionales" como William Walker en Nicaragua, reconocido por la Casa Blanca y apoyado abiertamente por los políticos, los señores feudales y los negreros que financiaban la campaña filibustera desde Nueva Orleans.

Pero al topar los esclavistas con la resistencia de México a ceder un solo palmo más de territorio, así que también había perdido la región llamada de La Mesilla en 1853 (último período Santa Anna), como se verá más adelante; al ser por fin derrotado, aprehendido y fusilado en Honduras el temerario Walker; al encontrarse Buchanan con la protesta continuada y enérgica de las demás repúblicas latinoamericanas, se deshicieron sus esperanzas de ensanchar la hegemonía territorial sureña a costa de nuestros países. Y para su mal, aunque por fortuna para nosotros, los comicios dieron el triunfo a los enemigos de la esclavitud en el 61.



Comenzó entonces la era o paréntesis de que ya se hizo mención, con altas y bajas hasta la presidencia de William McKinley (1897-1901). Durante su período, en el *año clave* 1898, estalló la guerra de Estados Unidos contra España; se firmó el Tratado de París; Cuba fue gobernada militarmente, en los 48 meses que forman un cuatrienio, por autoridades de cuarteles norteamericanos; y Washington, triunfante, pudo quedarse con Puerto Rico, Culebra, Vieques, Guam, Filipinas y otras posesiones hasta ese año españolas, tanto en el Caribe como en las lejanías orientales del Pacífico.

Se abrió entonces otra etapa, peor acaso que la de Polk y la de Buchanan. Algo así como una resurrección superada, estilizada, *imperializada* del esclavismo de aquellos años, con acorazados, marinos, "blue jackets", bombarderos, diplomacia del dólar, concesiones leoninas, gobiernos pupilos latinoamericanos, abogados entreguistas, "quislings" o comparsas criollos al servicio de Washington y de Wall Street.

Naturalmente que tan penosa realidad ha sido por completo ajena a lo mejor de nuestra América, a sus más eminentes pensadores y estadistas, que sin cesar la han denunciado y combatido. Y ajena también a lo mejor de la gran potencia anglosajona; a sus más altos valores intelectuales; incluso a políticos de profundo sentido liberal, según he creído justo y necesario proclamarlo repetidas veces.

Y aun podría agregarse que si supiera lo que no sabe de semejantes atropellos, los condenaría sin duda el pueblo sano de los Estados Unidos, noble y generoso, pero ignorante de lo que hacen sus gobiernos y sus consorcios, o mal informado por falsas y desorientadoras propagandas.

Mas como en el norte, en el centro y en el sur de este hemisferio, para nuestra desgracia, no son generalmente los *mejores* sino los *peores* quienes detentan el poder, el imperialismo desbordado y el comparsismo vergonzoso han ido siempre de la mano. Y así llegamos a la conclusión de que *la nueva era del gran garrote* dejó este triste saldo, de acuerdo con estadísticas que ya he tenido oportunidad de publicar:

Cuarenta intervenciones armadas estadounidenses en diversas repúblicas latinoamericanas, entre 1900 y 1933, año en que se inició la buena vecindad

del Presidente Franklin Delano Roosevelt, de gratísima memoria.

Será bueno advertir que no es de origen sospechoso la cifra de cuarenta intervenciones, sino que procede de fuentes oficiales norteamericanas, a las que ha tenido acceso el profesor de muy alto predicamento, don Samuel Guy Inman, ex Consejero del Departamento de Estado. (Ciclo de conferencias en la Universidad de Kentucky, 31 de marzo a 2 de abril de 1949.)

VI

En qué forma, jurídicamente inaceptable, impuso Washington el Tratado Hay-Bunnau Varilla a la inerme nación panameña.

CREO que con esta reseña, absolutamente ceñida a la verdad histórica, será fácil darse cuenta de lo que habría de suceder en Panamá. El camino se les allanó a los Estados Unidos con el fracaso lamentable de la compañía de Lesseps, a los ocho años de haber comenzado sus trabajos gigantescos.

Se reorganizó la empresa en 1890, mediante una primera prórroga de la concesión, bajo el nombre de Compañía Nueva del Canal de Panamá. Segunda prórroga hasta 1910, nuevo desastre financiero, y oferta de todas las acciones al Gobierno de Washington, el 4 de enero de 1902, al precio rebajado de cuarenta millones de dólares. La adquisición fue aprobada el 28 de junio siguiente (Ley Spooner) por el Senado norteamericano.

En esta danza del Canal, de sus estafas, despilfarros, quiebras y traspasos, anduvo de por medio el aventurero francés Philippe Bunnau Varilla, inescrupuloso apoderado de los accionistas.

Protestaba Colombia, y estaba en lo justo, porque ilegalmente le ofrecía Bunnau a Washington la

concesión otorgada a Bonaparte Wise. Entretanto Baupré, Ministro Plenipotenciario del coronel Presidente Teodoro Roosevelt, amenazaba en forma inusitada al régimen de Bogotá. Y ante la oposición del Congreso colombiano a ratificar el Tratado Hay-Herrán de 22 de enero de 1903, esgrimía la Casa Blanca sus razones contundentes, no porque lo fueran en derecho, sino porque tenían como respaldo la elocuencia indiscutible, golpeadora y tumbadora, de un grueso y nudoso "big stick".

¿Y qué hacía Washington para imponer sus extraordinarias razones contundentes? Desenrollaba el Tratado Mallarino-Blidack de 1846, con su derecho de protección y de tránsito en aquel territorio. Desenvolvía con mucha parsimonia sus acciones de la Panama Railroad Company, que le daban la posesión y el manejo de la vía ferroviaria interoceánica. Alzaba brazos, papeles y voz, en fin, para que todos vieran y escucharan que tendría que pagar cuarenta millones de dólares por los restos de la Compañía francesa.

¡Forty millions of dollars cash!, a sabiendas de que el artículo 21 del contrato de 1878 entre Nueva Granada y Bonaparte Wise, prohibía la cesión, hipoteca o traspaso de sus derechos o propiedades a una nación o gobierno extranjero.

Pero no voy a repetir aquí lo que llevo dicho y escrito sobre la materia desde mis años mozos, con amplios detalles, fechas y declaraciones textuales de varios Presidentes norteamericanos —Hayes, Mc Kinley, Teodoro Roosevelt— acerca de la ruta canalera; ni lo que en Estados Unidos se daba a la prensa sin ambages, predicando la urgencia de tomar Nicaragua o Panamá, a partir sobre todo de 1898; ni la conocida historia del proceso que condujo, domi-

nado ya el Caribe, a la independencia panameña el 3 de noviembre de 1903; ni tantos otros hechos aleccionadores, resumiendo, en los cuales se comprueba el peligro de que los débiles traten con los poderosos.

Como final de esta relación, y eso es suficiente, no hay más que señalar la consecuencia última, el fruto que ya se desprendía: el Tratado Hay-Bunnau Varilla, suscrito en Washington el 18 del mismo mes y año (noviembre de 1903) por el Secretario de Estado, míster John Hay, y por el audaz representante de los accionistas franceses, a las dos semanas de haber proclamado su autonomía la República de Panamá.

Sobre la marcha, sin Constitución, con tiempo apenas para someterlo a estudio, fue ratificado el 2 de diciembre por el Gobierno Provisional que operaba en el Istmo. Y en febrero siguiente, no obstante las protestas de algunos senadores norteamericanos que se oponían al atraco, la alta Cámara legislativa de los Estados Unidos le dio su visto bueno, su *consumatum est*, a la actuación de Teodoro Roosevelt y de John Hay, en connivencia con Bunnau Varilla.

Acerca de todo esto y de otras cosas increíbles, pero rigurosamente históricas, nos da mucha luz el ilustre internacionalista y ex Presidente panameño, Dr. don Ricardo J. Alfaro, en su sereno estudio *Medio siglo de relaciones entre Panamá y los Estados Unidos*. (Imprenta Nacional de Panamá, 1953, año del cincuentenario.)

Leemos en esas páginas de qué manera y bajo qué circunstancias fue desleal Bunnau Varilla con la Junta de Gobierno y con la Comisión Asesora, al variar los principios que podían aceptarse del Tra-

podrá acogerse al derecho indiscutible de revisión entre arrendador y arrendatario.

• • •

Para mayor aseguramiento, Panamá tuvo que ceder perpetuamente a los Estados Unidos, como resultado del traspaso de soberanía sobre el Istmo, antes de Colombia y ahora panameño, "la participación a que pueda tener derecho en los futuros productos del Canal, fijada en el artículo XV del contrato celebrado con Lucien Bonaparte Wise". Y como el término de este contrato era por 99 años y Nueva Granada tendría un porcentaje adecuado en los ingresos (cinco por ciento del *producto bruto* de las recaudaciones), condición suscrita tanto por la Compañía Universal como por la Compañía Nueva del Canal, se hace constar en el Tratado:

"La República de Panamá renuncia, confirma y concede a los Estados Unidos, desde ahora y para el futuro, todos los derechos y propiedades reservados en las mencionadas concesiones, y que de otro modo habrían de corresponderle a Panamá, antes o a la expiración de los términos de noventa y nueve años de las concesiones otorgadas a dichas Compañías, y todo derecho, título y participación que ahora tenga, y que en lo futuro pueda corresponderle, en virtud de las citadas concesiones".

Otros términos del articulado, parecieran tener por finalidad restarle medios de vida al pueblo panameño: atarlo, asfixiarlo, negándole hasta las más legítimas posibilidades de desarrollo, de auge fiscal y económico al amparo de la grande obra. En el artículo X, por ejemplo, se le veda a Panamá el cobro de cualquier clase de contribuciones, "ya sean nacionales, municipales o departamentales", en to-

do aquello que directa o indirectamente tenga relación con el Canal o con el Ferrocarril, incluso dentro de las ciudades de Panamá y Colón.

Y por el artículo XIII, de modo que la merma sea todavía mayor, "los Estados Unidos podrán importar a la Zona y tierras auxiliares, en cualquier tiempo y sin ninguna restricción", todo lo que juzguen conveniente y necesario para la empresa interoceánica, libre absolutamente de derechos de aduana, o de cualquier otro pago por concepto de tributos o gravámenes.

La lista de exención de impuestos cubre prácticamente toda importación norteamericana de mercancías, sin excluir siquiera los vestidos, medicinas y provisiones para el personal militar, obrero y burocrático al servicio del Gobierno norteamericano, incluyendo a familiares, con perjuicio evidente para el fisco y el comercio panameños.

A cambio de todo eso y mucho más, como compensación (artículo XIV), "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 ratificaciones de este Convenio; y también una anualidad de doscientos cincuenta mil dólares en la misma moneda de oro, comenzando nueve años después de la fecha arriba expresada".

¿Y por qué nueve años después? Esta es otra historia digna de contarse. Porque el Tesoro norteamericano le había anticipado al Gobierno de Bogotá, por sus derechos en la Panama Railroad Company, nueve anualidades del mismo monto. En otras palabras, los 250,000.00 dólares anuales fijados a Panamá por el uso del Canal, eran una suma igual a la que ya recibía Colombia por derechos ferrovia-

rios. O sea, en resumen, que por la misma cuota, rebajándole al país recién nacido los 2.250,000.00 dólares del anticipo, ¡se quedaron los Estados Unidos con la doble empresa del Canal y del Ferrocarril!

rios. O sea, en resumen, que por la misma cuota, rebajándole al país recién nacido los 2.250,000.00 dólares del anticipo, ¡se quedaron los Estados Unidos con la doble empresa del Canal y del Ferrocarril!

VII

Estadísticas necesarias para comprender y repetir, una vez más, que procedemos como Esaú.

JUZGO que lo transcrito no necesita nuevos comentarios. Si acaso, como comprobación de la forma en que por nuestra propia culpa nos tratan las grandes potencias imperialistas, valdría la pena hacer este pequeño cálculo:

Recordemos que la fallida Compañía francesa, representada por Bunnau Varilla recibió, por el traspaso ilegal de la concesión neogranadina en su poder, 40 millones de dólares. Panamá en cambio, el país dueño del territorio, no obstante las limitaciones fiscales de que se le hizo víctima, sólo tendría derecho a 250 mil dólares anuales, más la suma inicial de 10 millones.

Si el lector se toma el trabajo de sacar la cuenta, encontrará que únicamente al cabo de 120 años —¡¡más de un siglo!!— reunirían los gobiernos panameños la suma de 30 millones para redondear, junto con los 10 millones adelantados, una cantidad igual a la que pudo hacer efectiva inmediatamente, por los restos de su bancarrota, la multiquebrada Compañía de los franceses.

Y para tener una base de comparación entre lo que produce el Canal y lo que recibe Panamá, sería

bueno tomar nota de datos tan interesantes como los que se refieren al costo de la obra, sus gastos de operación, sanidad y otros egresos cotejados con sus ingresos, de modo que puedan calcularse las ganancias.

A este respecto el profesor Norman J. Padelford, catedrático de Derecho Internacional en la Escuela Fletcher de Leyes y Diplomacia, aclara muy bien el punto. La grande obra, en resumen, inaugurada el 15 de agosto de 1914, tuvo un costo total de *solamente* 366,650.000.00 dólares, excluyendo los gastos de defensa, según cifras calculadas por expertos norteamericanos al 12 de julio de 1920. (Norman J. Padelford: *The Panama Canal in Peace and War*. The MacMillan Company, Nueva York, 1943, página 27.)

Es de suponer que míster Padelford haya usado el adverbio *solamente* (only), en vista de que al abandonarse el talón oro (1933) se fueron reajustando los números originales, dándole a la empresa un valor mucho más elevado en papel moneda del "new deal". Así, para 1940, la inversión se *computaba* (was computed) en Dols. 559,635.638.06, después de haberse contabilizado una depreciación de Dols. 26,409.677.61. (*Annual Report*, 1940, páginas 117 y 125.)

Se refiere también el autor a los gastos de operación y mantenimiento, desde que se abrió el Canal en 1914 hasta 1940 (26 años), totalizándolos en Dols. 201,755.978.00, lo que da un promedio de 7,759.000.00 y fracción al año.

Con estos elementos de juicio en su poder, explica el profesor Padelford que se trata de una "suprema hazaña financiera" (eminent achievement), pues en el mismo período el Gobierno de los Esta-

dos Unidos había cobrado la suma de Dols.
522,276.221.33, realmente optimista para cualquier
consorcio de Wall Street.

Me ha parecido necesario traer a colación las cifras anteriores, no sin advertir que los especialistas en altas finanzas —tan contradictorios como los sabios en cualquier otra ciencia, sin excluir la sagrada Teología— difieren extraordinariamente respecto al costo y a los gastos del Canal.

Los ingresos, para unos, fueron de 318 millones en dólares fuertes de oro amonedado, y los egresos de 238 millones en números redondos, durante los doce años que van de 1915 a 1927. O sea que en ese período contaba Washington con un superávit de 80 millones. Para otros el gasto total, hasta 1938, tendría que fijarse en 663 millones. Un tercer grupo de financieros eleva la suma a 937 millones, porque se debe tomar en cuenta el costo de las obras auxiliares.

Pero lo chistoso —expresión mexicana— es que el propio maestro Padelford, tras su primer cálculo de *solamente* 366,650.000.00 dólares en 1920, y tras el segundo con un 60% de aumento, nos lleva por fin a un gran total de Dols. 813,545.940.45, la “suprema hazaña financiera”, que le dará ganancias netas absolutas al Gobierno de los Estados Unidos a partir de 1960, una vez reembolsado en su totalidad el capital invertido “por el pueblo norteamericano”.

Semejante divergencia de opiniones podría explicarse, repitiendo, bien porque hasta 1933 se hacían los cálculos a base de *oro amonedado*, y posteriormente en *dólares papel o de inflación*, bien porque en las estadísticas infladas o multiplicadas se

incluyen —como quien no quiere la cosa— las fantásticas erogaciones que en Panamá se han consumido en obras costosísimas de carácter militar. Tales gastos, es preciso recordarlo, habrían sido innecesarios y por completo ajenos a una empresa netamente comercial, con su *universalidad* y su *neutralidad* efectivas, como la planeada por Lesseps.

Sin embargo y para nuestro fin, ante la imposibilidad de conocer a ciencia cierta —tratándose de gastos secretos como son los militares— el monto de unos y otros egresos, siquiera la exactitud de los ingresos podría comprobarse con el tonelaje de las embarcaciones que atravesaron el Canal. Y sobre esta materia, en el ya citado libro del profesor Paddelford, en distintas publicaciones y en fuente tan segura como el *Official Reports of the several Waterways*, encontraremos datos tan completos, que nos harán ver con claridad en medio de tan obscura confusión.

Tomemos como índice algunos años, para darnos cuenta del tonelaje en ambas direcciones: del Atlántico al Pacífico y viceversa, así como del aumento creciente en el transporte interoceánico. En 1915, números redondos, cinco millones de toneladas; en 1923, veinte millones; en 1929, treinta millones y dos tercios; en 1938, veintisiete millones y siete octavos. Esto daría un total de más de 500 millones de toneladas en los primeros 24 años, con un índice promediado de 21 millones anuales, que probablemente se ha duplicado de entonces a la fecha. Así puede afirmarse, conservadoramente, ya que el transporte ascendió en 1954 a 39,027.815 toneladas.

(Como dato interesante y elocuente por lo que está sucediendo contra Egipto en estos mismos días,

donde se juegan enormes intereses, vale la pena dar estos números ilustrativos: el tonelaje transportado en 1954 por el Canal de Suez, fue casi tres veces mayor que el transportado a través del Canal de Panamá: 102,493.851, contra 39,027.815 toneladas.)

Se concluye, por consiguiente, que el transporte ha subido en la vía marítima panameña a no menos de 42 millones de toneladas por año, con ingresos brutos de 37,800.000.00 dólares, no a razón de Dols. 1.20 la tonelada, como se estuvo cobrando durante varios lustros por ley del Congreso estadounidense, sino con la cuota rebajada de Dols. 0.90. Si restamos los gastos de operación y mantenimiento, que arriba fueron calculados en 7.759,000.00 dólares al año, tendremos —tendrá el Gobierno norteamericano— una ganancia neta aproximada de 30 millones de dólares anuales.

Estos cálculos, naturalmente, se basan en la inteligencia de que no entran en el capítulo de operación o manejo del Canal las fuerzas militares o navales, cuyos sueldos y demás emolumentos no deben contabilizarse en el negocio. Y en la inteligencia de que la inversión real y efectiva en la ruta canalera, como empresa mercantil, como vía interoceánica, como puente o camino de paz y no de guerra, hace ya buen número de años que fue ampliamente recuperada por el Tesoro norteamericano.

¡Treinta millones de dólares de los cuales, según el Tratado Bunnau-Varilla, corresponderían a Panamá doscientos cincuenta mil "greenbacks", equivalentes a 0.75%! Es decir, ¡tres cuartos de uno por ciento!

Equivalencia que ha hecho declarar a míster John Foster Dulles, sin darse cuenta de lo que de-

cía, de lo que se ha logrado y de lo que podrá lograr la hermana república, que el caso panameño es muy diferente del caso egipcio.

* * *

Dirán sentenciosamente nuestros derrotistas incurables que ni Colombia ni Panamá, por sí solas, hubieran podido abrir a la civilización esa obra portentosa de la ingeniería contemporánea, que sí pudo levantar, en cambio, el poderío incontrastable de los Estados Unidos. Y agregarán que está mejor la joven república con la entraña abierta que con la selva cerrada.

Sea como lo dicen quienes no tienen más filosofía que la del fatalismo. ¡Está mejor Panamá, pero a qué costo! Y que venga Dios y nos diga si a eso se le puede llamar "cooperación fraternal entre las naciones americanas", según suelen pregonarlo en sus discursos los diplomáticos de la Pan American Union.

¡A un costo tan elevado, moral y materialmente, como se puede observar en el antedicho convenio de 1903; en el calvario del pequeño país; en la discriminación racial; en la *nómina de oro* para los norteamericanos y la *nómina de plata* para los panameños en la Zona del Canal!

Es verdad que allí se cometió una vez más el error de Esaú, como en prólogo a otro libro creí oportuno recordarlo. Pero escribí también hace muchos años, refiriéndome precisamente a Panamá, que no es justa la sentencia bíblica de que los hijos tengan que pagar las culpas de sus padres hasta la tercera y cuarta generaciones.

Gravemente pecó el Gobierno Provisional de la naciente república, no cabe duda. Sin embargo, no olvidemos que el Tratado de 1903 fue suscrito a

toda prisa por Bunnau Varilla, “en la residencia privada del Secretario de Estado John Hay, a espaldas de la Delegación panameña”, que apenas iba en camino de Washington.

¡Tomarlo o dejarlo! Esa fue la disyuntiva que se les presentó a los delegados de Panamá cuando llegaron a la capital anglosajona, blandiendo el Tío Samuel su pavoroso “big stick” o gran garrote.

El pecado consistió en *tomarlo*, en amilanarse, en no desconocer a Bunnau Varilla, en aceptar como hecho consumado lo que no podía, lo que jamás debió aceptarse, aun a riesgo de perderlo todo. ¡Y que el aventurero francés se las entendiera con Washington en lo que se refiere a los cuarenta millones de la concesión de 1878, por haber negociado entre ambos un traspaso ilegal!

En esa forma se hubiera mantenido limpio el camino para un Tratado equitativo y una firme y justificada autonomía, por la que tan denodadamente se pronunciaban los patriotas panameños desde el siglo XIX, al derrumbarse la Gran Colombia después de la muerte de Bolívar.

Pero los hijos y los nietos de aquellos viejos próceres están en marcha.

Se ha forjado las ciudadanía panameña.

Las nuevas generaciones no aceptan la sentencia bíblica.

Y si su pequeña patria vino al mundo maniata-da, luchan, forcejean con decisión los estadistas, los intelectuales, los maestros, los estudiantes, los obreros, los políticos de altura, por romper los grillos que la han hecho sangrar desde hace medio siglo; por liberarla paso a paso, hasta donde lo permite su difícil posición de pueblo débil frente a la potencia mayor del mundo.

VIII

En donde se subrogan cláusulas ofensivas para la República de Panamá.

DE esa manera, enfrentándose a su destino, logró Panamá, en Protocolo del 28 de julio de 1926, unánimemente rechazado por la Asamblea Legislativa después de largas negociaciones y asperezas norteamericanas, aclarar por lo menos que tenía derecho a revisar algunos puntos discutibles del Tratado original.

Diez años después, aprovechando la buena vecindad del Presidente Franklin Delano Roosevelt (Convención del 2 de marzo de 1936), pudo conseguir el Gobierno panameño que la ofensiva y peligrosa "garantía" de independencia, a cargo de Washington, se subrogara por términos muy diferentes a los impuestos por John Hay.

Y vemos entonces de qué manera, con el nuevo espíritu que a la sazón predominaba en la Casa Blanca y en la Secretaría de Estado, se advierte desde el Preámbulo cómo hay un mutuo empeño de llegar a soluciones menos onerosas para la parte débil, moral y materialmente hablando. Efectivamente, en la introducción al Tratado de 1903, se daba especial énfasis a la Ley Spooner del 28 de junio de 1902. Es decir, a la autorización que el Congreso norteamericano le había dado al Presi-

dente de los Estados Unidos para “adquirir el control del territorio necesario”, con el objeto de construir un canal entre el Atlántico y el Pacífico. Y en la introducción al de 1926 —en buena hora rechazado por la Asamblea Nacional de Panamá, como se dijo antes— se habla de “arreglar ciertos puntos de divergencia, provenientes de la *contigüidad* de la República de Panamá y la Zona del Canal”.

En el Tratado de 1936, en cambio, se establece que ambos Gobiernos han resuelto firmar una Convención, “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”. La primera divergencia tenía que ser el artículo I del Tratado de 1903, por el que “los Estados Unidos garantizan y mantendrán” la independencia panameña. Será bueno repetir que las dos líneas de esa cláusula quedaron definitivamente subrogadas. He aquí la nueva redacción, en lo que concierne a un aspecto de dignidad patria indiscutible:

“Tratado General de 1936.—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.

“... Los Estados Unidos de América continuarán manteniendo el Canal de Panamá para fomento y uso del comercio interoceánico, y *los dos Gobiernos* declaran su voluntad de cooperar, en cuanto les sea factible, al propósito de asegurar el goce pleno y perpetuo de los beneficios de todo orden que el

Canal debe proporcionar a las naciones que hicieron posible su construcción, así como también a todas las naciones interesadas en el comercio universal”.

(Subraya el autor, porque esta simple frase, junto con la interpretación jurídica de otros textos vigentes, sin duda le han servido al actual Gobierno panameño para rebatir a míster John Foster Dulles. En lo transcrito, que se refiere a *las dos naciones* más directamente interesadas en la ruta interoceánica, y al “goce pleno y perpetuo de sus beneficios”, advertirán los lectores hasta dónde se equivoca el Secretario de Estado de Eisenhower, cuando le niega a Panamá todo derecho en el Canal, incluso el de soberanía en su propio territorio.)

• • •

Se reconoció también en el mismo Tratado de 1936, tras una larga pelea, la razón que tenía Panamá de reclamar sus anualidades en dólares oro, y cómo estaba en lo justo al *devolver* su cheque en dólares papel al Tesoro norteamericano. Y así, por diferencia de cambios, los tres cuartos de uno por ciento se fueron un poco más arriba, al concertarse la suma de 430,000.00 dólares, en lugar de los 250,000.00 anuales que se habían fijado, en 1903, a la nación dueña del territorio.

Además de esa disposición económica (artículo VII), a la que se le dio vigencia “comenzando con la anualidad pagadera en 1934”, encontraremos en la nueva Convención otras reformas, también de índole financiera, tributaria o comercial, que aclaran, subrogan o interperatan, en beneficio de Panamá, diversas cláusulas inadmisibles del Tratado de 1903.

Canal debe proporcionar a las naciones que hicieron posible su construcción, así como también a todas las naciones interesadas en el comercio universal”.

(Subraya el autor, porque esta simple frase, junto con la interpretación jurídica de otros textos vigentes, sin duda le han servido al actual Gobierno panameño para rebatir a mister John Foster Dulles. En lo transcrito, que se refiere a *las dos naciones* más directamente interesadas en la ruta interoceánica, y al “goce pleno y perpetuo de sus beneficios”, advertirán los lectores hasta dónde se equivoca el Secretario de Estado de Eisenhower, cuando le niega a Panamá todo derecho en el Canal, incluso el de soberanía en su propio territorio.)

* * *

Se reconoció también en el mismo Tratado de 1936, tras una larga pelea, la razón que tenía Panamá de reclamar sus anualidades en dólares oro, y cómo estaba en lo justo al *devolver* su cheque en dólares papel al Tesoro norteamericano. Y así, por diferencia de cambios, los tres cuartos de uno por ciento se fueron un poco más arriba, al concertarse la suma de 430,000.00 dólares, en lugar de los 250,000.00 anuales que se habían fijado, en 1903, a la nación dueña del territorio.

Además de esa disposición económica (artículo VII), a la que se le dio vigencia “comenzando con la anualidad pagadera en 1934”, encontraremos en la nueva Convención otras reformas, también de índole financiera, tributaria o comercial, que aclaran, subrogan o interperatan, en beneficio de Panamá, diversas cláusulas inadmisibles del Tratado de 1903.

Simultáneamente se negociaba y fue suscrita en la misma fecha (2 de marzo de 1936), la Convención sobre la Carretera Transístmica, de enorme importancia para Panamá. El primer paso acordado fue suprimir a la Panama Railroad Company, su derecho exclusivo de construir caminos a través del Istmo.

Hacia cuanto estaba de su parte la buena vecindad del segundo Presidente Roosevelt, dignamente representado por míster Cordell Hull y hasta por Summer Welles. A su vez, en el curso de todas estas negociaciones, con altura y patriotismo, representaban al Presidente panameño Dr. don Harmodio Arias, los prestigiados juristas doctores don Ricardo J. Alfaro y don Narciso Garay.

* * *

Pero aún quedaban problemas difíciles por resolver, reclamos pendientes, serias dificultades originadas, entre otras cosas, por la discriminación en la Zona del Canal contra los panameños y demás empleados y obreros "locales".

Se hizo entonces una tercera revisión de los convenios anteriores, llegándose por fin a un nuevo Tratado, suscrito el 25 de enero de 1955 (no lo aprueba todavía el Congreso norteamericano), en el cual se regulan otra vez las relaciones entre Washington y Panamá.

Bien es verdad que no pudo reducir la concesión el Gobierno panameño, poniéndole un límite no mayor de 99 años, como en el contrato neogranadino con Bonaparte Wise, o como en el Canal de Suez; sin embargo, mientras soplan vientos más propicios —así es de desearlo y esperarlo—, firmó la Casa Blanca el compromiso de aumentar la anualidad a Dls. 1.930,000.00 contra cinco millones que

proponía Panamá, inmisericordemente succionada a cambio de los 430,000.00 balboas o dólares que ha estado recibiendo. En este nuevo Protocolo de 1955 se llegó, además, a los siguientes acuerdos:

El Gobierno de los Estados Unidos devuelve al Gobierno de Panamá tierras que ya no necesita, pero obtiene otras por 15 años en la región del río Hato, para entrenamiento militar.

Permite que Panamá cobre impuestos a empleados panameños y de otras nacionalidades en la empresa canalera, pero no a ciudadanos norteamericanos.

Garantiza "igualdad de salario y de oportunidades" a trabajadores "locales" y estadounidenses, pero esa cláusula —con la cual se daría fin a la discriminación, a la desigualdad de nóminas: *nómina oro*, *nómina plata*— no se cumple hasta la fecha, a pesar de las gestiones constantes de Panamá y de las promesas de Washington.

El Gobierno de los Estados Unidos, por último, se compromete a aceptar determinadas disposiciones en beneficio del comercio y de la economía panameñas, pero apenas se las ha puesto en vigencia muy relativa.

Y nada más, de momento, sobre la pequeña nación hermana, sino recordar, para no dejarla sola frente al poderío extranjero, que está en el corazón de nuestra América. Y que es deber de los hispanoamericanos, de los nietos de Bolívar, de Morazán, de Juárez, de Martí, defenderla y apoyarla con "trincheras de ideas", como diría el apóstol de la libertad de Cuba, "más poderosas que un escuadrón de acorazados".

Post Scriptum.—En su edición del 30 de abril de 1957, publica el diario panameño *La Hora* cifras sumamente interesantes, que coinciden con las estadísticas empleadas y comentadas en este libro. Es-

triba su importancia en que son datos oficiales, indiscutibles, pues proceden de un informe enviado por el Gobernador de la Zona del Canal, míster W. E. Potter, al Congreso de los Estados Unidos, en relación con el manejo y las finanzas de la empresa durante cinco años, desde abril de 1952 hasta el 31 de marzo de 1957.

Con el informe del Gobernador Potter a la vista, el costo de operación de la empresa interoceánica fue de 51.151,557.00 en este último quinquenio, lo que suma algo más de 10 millones por año, en contraste con 7.759,000.00 calculados por el profesor Padelford. De manera que ha subido el costo de operación, "a pesar de que las planillas de empleados, tanto de la Compañía del Canal como las del Gobierno de la Zona, han sido reducidas de 18,700 empleados que tenía en 1952, a 13,300 hasta el 31 de marzo de 1957, lo que representa una rebaja de 29 por ciento en el personal". (Informe citado.)

Es indudable que el aumento de erogaciones para la operación y mantenimiento de la obra obedece, no a mayores salarios puesto que se despidió a 5,400 empleados para equilibrar esa partida, sino al hecho de que además de los gastos propios de la Compañía, la empresa tiene que pagar también los muy crecidos del Gobierno de la Zona del Canal, según lo expresa míster Potter, sin que se especifique a cuánto ascienden los egresos de índole naval y militar.

En todo caso, por el aumento de tránsito a que en el mismo documento se refiere el Gobernador, el Gobierno de los Estados Unidos pudo retirar en esos cinco años, por concepto de intereses, 39.784,450.00 dólares, y 15 millones adicionales por pago de capital, en tanto que la República de Panamá recibió en total 2,150,000.00 balboas. Esto quiere decir que Panamá, hasta el 31 de marzo de 1957 a que se refiere la estadística de referencia, sólo ha estado percibiendo los 430,000.00 dólares anuales convenidos en 1936, y no la suma mayor del Tratado de 1955, todavía sin aprobar por el Congreso norteamericano. En otras palabras, sólo ha recibido el Estado ribereño *uno y nueve décimos por ciento* de los ingresos de 110 millones y fracción en estos cinco años, *contra noventa y ocho y un décimo por ciento* para el Tesoro norteamericano.

A este respecto míster Herbert Bonner, Presidente del Comité de Marina Mercante del Congreso de los Estados Unidos, expresó que "el Congreso debe actuar prontamente para llevar a cabo el Convenio de 1955 con Panamá". A su vez el Gobernador Potter, en su declaración ante la Cámara y en sus explicaciones al subcomité encabezado por el representante L. Kretzer, demócrata de Missouri, hizo ver que "el Tratado está en suspenso; y que aprobarlo es importante para mantener nuestras buenas relaciones con la República de Panamá, por lo que yo insisto en una inmediata aprobación". (Associated Press, Washington, 2 de mayo de 1957.)

IX

Después de Panamá, el ataque y la intervención en Nicaragua.

CON EL panorama que se ha ido presentando en lo que va de este largo estudio, ya tenemos datos suficientes para resumir, en breves páginas, lo que falta sobre las otras vías. Séame permitido explicar, al respecto, que deliberadamente le di pormenorizada amplitud al caso panameño, por tratarse del único Canal construido por el hombre en tierra americana; pero, además, por lo que esa obra significa de experiencia para futuras negociaciones, sobre todo si tomamos como pauta lo que justicieramente se resuelva en relación con Suez.

Mas ya es tiempo de reseñar, a grandes rasgos, la tragedia nicaragüense con su lamentable culminación, el Tratado Bryan-Chamorro de 1914. Este ilícito Convenio, en realidad, es una réplica empeorada del suscrito con Panamá en 1903, no obstante lo que se había dicho acerca de rutas canaleras "para beneficio de la humanidad", neutrales, con carácter universal, desmanteladas de cañones y de fortalezas. Y a pesar, por añadidura, del famoso Tratado Clayton-Bulwer de 1850.

Pero no voy a repetir en este trabajo apuntes y opiniones que ya he publicado en numerosos estu-

dios sobre la materia, ni lo que han escrito eminentes juristas de diversas nacionalidades, incluso insospechables legisladores norteamericanos.

Vale la pena leer entre estos últimos —y así sentirán pena nuestros “quislings” criollos—, al ilustre Senador Borah, cuyo extraordinario discurso sobre la política de Washington en Nicaragua (*Congressional Record*, 13 de enero de 1927), es uno de los más formidables documentos que se hayan presentado en la alta Cámara de los Estados Unidos.

Tocante al “mutuo renunciamento” Clayton-Bulwer, que se refería muy especialmente a Nicaragua, en donde ya vimos que los ingleses habían tomado posiciones estratégicas, me parece indispensable aclarar que el Destino Manifiesto norteamericano logró a la postre salir airoso de la Gran Bretaña. En efecto, todo era cuestión de transacciones entre las dos potencias. Londres se hacía a un lado, si Washington cerraba los ojos en lo concerniente a Belice. ¡Y los cerró!

Las cosas se arreglaron muy fácilmente, merced a una interpretación o aclaración al Tratado de 1850. En este segundo y flamante Protocolo, firmado el 17 de octubre de 1856 y conocido por Tratado Dallas-Clarendon, el Secretario de Estado del Presidente Pierce, míster Marcy, estuvo de acuerdo en que Inglaterra se quedara con Belice, aumentado con mayor extensión de territorio caribe.

¡Que se quedara, en cifras concretas, no con los 6,000 kilómetros cuadrados de la concesión española, simplemente *usufructuaria*, sino con los 22,270 que ya se habían adjudicado *en propiedad* los súbditos de Su Majestad Británica, o sea desde el río Hondo hasta el Sarstún!

Eso explica, entre otras muchas razones de ín-

dole semejante, por qué Washington se abstiene de votar en Conferencias Panamericanas, cuando llega el momento de enfrentarse al coloniaje europeo en nuestra América.

Podrá alegarse con razón que el Protocolo Dallas-Clarendon, en derecho y por razones distintas, no se llegó a perfeccionar. Pero *de hecho*, en lo que atañe a Belice, ya se dijo que Washington cerró los ojos para tener manos libres en la ruta canalera, en lo que sí estuvieron muy de acuerdo los ingleses.

En conceptos textuales del Primer Ministro Disraeli y de la prensa oficial londinense de aquellos años —una vez garantizado y triplicado el territorio de Belice—, “la expansión yanqui era no sólo necesaria, sino benéfica para el Imperio Británico” . . . “La América Central, poblada y explotada por anglosajones, valdría diez veces más de lo que ahora vale” . . . “No podemos tener interés en apoyar (contra Estados Unidos) a los miserables y débiles gobiernos de la América Española”. (Carlos Pereyra: *El mito de Monroe.*)



Con este criterio, conforme se afianzaba irremediabilmente el poderío norteamericano, hacía Londres cuanto estaba de su parte para entenderse con Washington.

Bien es cierto que durante la guerra de secesión, desde el principio hasta el fin, desde 1861 hasta 1865 en que terminó, los ingleses respaldaron a los confederados del sur contra los industriales del norte. Pero ya victoriosos los norteamericanos, se esforzaron sin tregua los políticos de Downing Street por retratarse con su vigoroso pariente consanguíneo, de tal manera que la raza anglosajona dominara al mundo.

Y así, cada uno en su zona de influencia, le dio Inglaterra pábulo al Destino Manifiesto de los Estados Unidos en sus cercanos países de la América Latina, a partir sobre todo de la guerra contra España en 1898.

No hay modo de olvidar en relación con esta guerra y con este *año clave* para el imperialismo norteamericano —a propósito de la tesis inglesa sobre libre tránsito en el Canal de Suez—, que el Gobierno Británico, “protector” en esa época de la nación egipcia, “cerró dicho Canal de Suez a la escuadra española que se dirigía a las Filipinas”, las cuales cayeron de ese modo en poder de Norteamérica. (Luis Araquistain: *La Escena Mundial*.—“Excelsior”, México, D. F., 29 de septiembre de 1956.)

Estos antecedentes, a pesar de algunas reticencias de la Corona de ultramar, explican la razón del primer Tratado Hay-Pauncefote, de 5 de febrero de 1900, que suscribieron en Washington el Secretario de Estado, John Hay, y Lord Pauncefote de Preston, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Su Majestad Británica, que lo era todavía la muy avisada Reina doña Victoria. Pero a la sagacidad de la soberana inglesa, que mantenía en vigor el Tratado Clayton-Bulwer de 1850, la invitación “a las otras potencias” para que se adhirieran al Convenio canalero, y la cláusula que prohibía construir fortificaciones que dominaran el Canal en proyecto o las aguas adyacentes, contestó el Senado norteamericano con varias enmiendas, en las cuales se afianzaba su Destino Manifiesto.

Rechazadas por la Gran Bretaña las modificaciones estadounidenses, nos encontramos entonces —muerta ya la Reina Victoria, bajo el reinado de Eduardo VII— con el segundo Tratado Hay-Paun-

cefote, en el que Washington obtuvo las ventajas que deseaba. Fue suscrito el 18 de noviembre de 1901; y un mes después, el 18 de diciembre, con prisa inusitada, se canjeaban en la capital norteamericana las ratificaciones. En el artículo I se abrogó el Convenio de 1850; se suprimió la cláusula de invitación a las demás potencias; y por lo que toca a neutralidad, aunque acogiéndose a las reglas de la Convención de Constantinopla de 1888, "los Estados Unidos estarán en libertad de mantener, a lo largo del Canal, la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de la ley". Así reza, en síntesis, lo que substancialmente aprobaron los dos gobiernos anglosajones:

"Deseosas las altas partes contratantes de facilitar la construcción de un canal entre el Atlántico y el Pacífico, por cualquiera de las rutas practicables, y para remover cualquier obstáculo que pudiera surgir del Convenio de 19 de abril de 1850, comúnmente llamado Tratado Clayton-Bulwer, a efecto de que dicho Canal sea construído bajo los auspicios del Gobierno de Estados Unidos, se conviene en que Estados Unidos lo lleve a cabo, sea directamente y a su propio costo, o por donación o préstamo de dinero a individuos o compañías, o adquiriendo bonos o acciones, por lo que sólo aquel Gobierno gozará de los derechos inherentes a esa construcción, así como el derecho exclusivo de mantener, regular y administrar el referido Canal".

Hasta dónde y por quién estaba Inglaterra autorizada para disponer de los istmos o estrechos hispanoamericanos de Tehuantepec, Nicaragua y Panamá, y para ofrecérselos graciosamente a Washington, es cosa tan extraordinaria, que no podrían

contestar a la pregunta sino los dos imperialismos confabulados.

Nosotros, entretanto, vemos el hecho real y concreto, a saber: dominio sin cortapisas de la ruta panameña por los Estados Unidos, en primer término; y a poco andar de nuestra luminosa vigésima centuria, dominio también, sin cortapisas, de la probable o improbable ruta por el río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua.

X

Diversos Tratados y contratos sobre comunicación interoceánica, a través de territorio nicaragüense.

NO ME parece necesario detallar minuciosamente en este trabajo, porque no haría más que repetirme, los convenios y contratos que las autoridades nicaragüenses celebraron, a lo largo del siglo XIX, con el Gobierno o con empresarios norteamericanos para construir el Canal. Sea suficiente enumerarlos, ya que sobre el particular hay abundancia de literatura, a la cual yo mismo he contribuido con lo que se intituló precisamente *El Canal de Nicaragua*, que forma la segunda parte de *Rompiendo Cadenas*. He aquí los más importantes, en los que se condicionaba el derecho de tránsito:

Protocolo firmado el 21 de junio de 1849 (administración del general Zacarías Taylor) por el Encargado de Negocios en Managua, Elijah Hise, comprometiéndose Washington a "garantizar" la independencia del país. No fue posible perfeccionarlo, afortunadamente, en este caso por temor a un serio conflicto con Inglaterra.

Contrato con la empresa de Cornelius Vanderbilt, The American Atlantic and Pacific Ship Canal Company (capital privado), que logró, aunque con escalas, hacer servicio de transporte interoceánico.

Pudieron aprovecharlo millares de norteamericanos —lo mismo que en Panamá— durante la fiebre del oro.

Este contrato fue anulado (18 de febrero de 1856) por el filibustero William Walker, quien otorgó la concesión a sus protectores Morgan y Garrison. Los nuevos empresarios, a causa de la guerra nacional de Centroamérica unida contra la invasión esclavista, fracasaron rotundamente y arruinaron lo que ya estaba construído.

Tratado de Amistad, Comercio y Navegación Cass-Irisarri, suscrito en Washington (noviembre de 1858) en condiciones onerosas para Nicaragua. Gobernaba en los Estados Unidos el famoso esclavizador James Buchanan, de ingrata memoria para México y Centroamérica.

Contra la presión de Buchanan se levantaron los hombres más preclaros de Nicaragua y Costa Rica, entre ellos don Juan Rafael Mora —el gran gobernante costarricense que se le había enfrentado a Walker— y el grupo nicaragüense de don Tomás Martínez, quien acababa de asumir la presidencia de la República. Con Martínez en el poder se evitó el perfeccionamiento del Tratado, que Irisarri no tuvo escrúpulo en firmar. Igual suerte corrió un Convenio posterior, el Ayón-Dickinson, suscrito el 21 de junio de 1867. (Administración de Andrew Johnson.)

Tratado Frelinghuisen-Zavala. (Diciembre de 1884: administración del Presidente norteamericano Chester A. Arthur). El Canal sería propiedad de las dos partes contratantes. Lo retiró la Casa Blanca del conocimiento del Senado, por considerar que semejante *alianza perpetua*, con una nación extran-

jera, se oponía a la política tradicional de los Estados Unidos.

Contrato de 1887 con A. G. Menocal y socios, capitalistas norteamericanos. La empresa se incorporó en 1889 con el nombre de The Maritime Canal Company of Nicaragua. Empezó sus trabajos, pero por falta de fondos se terminaron en 1893. Los accionistas, infructuosamente porque ya estaba de por medio Bunnau Varilla, hicieron todo lo posible, en casi dos lustros siguientes, por traspasar sus derechos a los Estados Unidos.

Protocolo Hay-Corea, firmado en Washington el 1º de diciembre de 1900. Adviértase que ya estamos en la etapa francamente imperialista, después de la guerra de 1898 contra España. En su mensaje de ese mismo año había declarado el Presidente McKinley: "La construcción del Canal interoceánico es más que nunca indispensable a las comunicaciones rápidas entre nuestras costas del Oeste y del Oriente. La seguridad nacional de Estados Unidos exige que esta obra sea dominada por nosotros".

Washington, por consiguiente, quería dominio pleno y derechos soberanos en Nicaragua —o en cualquiera de las otras rutas—, en lo que no estaba de acuerdo el régimen del general José Santos Zelaya. Entonces se estipuló en dicho Convenio que, "cuando el Gobierno de los Estados Unidos estuviere autorizado por la ley para proceder en firme, se definiría acerca de la propiedad y control de la ruta interoceánica".

Y para definir la situación se concluyó un nuevo Protocolo en 1901, el Sánchez-Merry, en cuyas cláusulas se establecía que el Canal centroamericano, "como el de Suez", estaría sujeto a determi-

nadas disposiciones antibélicas. “No se le podrá bloquear . . . No se ejercerán en él derechos de guerra ni se cometerán actos de hostilidad . . . La soberanía de Nicaragua y las leyes de la República tendrán pleno vigor en el distrito del Canal . . . Sólo Nicaragua podrá establecer aduanas en los puertos y en todos los puntos que crea conveniente a lo largo de la ruta canalera, para el cobro de derechos de las mercaderías que se consuman en la zona arrendada, o que se importen o exporten de la República”.

XI

De qué manera se llega al Tratado Bryan-Chamorro de 1914, nulo de toda nulidad.

ANTE LA actitud de Zelaya y las ofertas de Bunau Varilla, se resolvió Washington por la ruta panameña, en la forma que ya tuvimos oportunidad de revisar. Entonces pudo creerse que con la construcción del Canal en aquel Istmo, ya no habría riesgos mayores para las demás repúblicas centroamericanas.

Sin embargo, se le presentaron nuevas embajadas y se le hicieron gratos ofrecimientos en idioma inglés al Ejecutivo nicaragüense, porque ahora se trataba de "proteger debidamente el Canal de Panamá", cuyos trabajos avanzaban con asombrosa rapidez. Y la única manera de protegerlo era tener también el dominio, a todo trance, de la ruta para un futuro Canal estratégico a través de Nicaragua.

Pero no quiso ceder Zelaya ante los designios del poderío anglosajón. ¿Consecuencias? Empezó a funcionar la propaganda en los diarios norteamericanos. Se le señalaba como a feroz tirano, cargo ciertamente justo pero que a Washington no le interesaba, como jamás le ha interesado la existencia de dictaduras en el trópico caribe, sino para servirse de ellas.

Se le acusaba, además, y así el Departamento de Estado podía impresionar a la opinión pública norteamericana, de peligrosos arreglos secretos con las autoridades japonesas, como ahora se le acusaría de ser instrumento de los rusos bolcheviques. Hasta que en 1909, preparado ya el ambiente, estalló la guerra civil en contra suya.

Acorazados, "blue jackets" y marinos estadounidenses apoyaron sin embozo a los jefes nativos —*the native chiefs*— en servicio del amo extranjero, abriéndose paso desde entonces la era bochornosa del entreguismo y de las intervenciones en la nación hermana.

¡Y con en el entreguismo, para empezar, el Tratado canalero Weitzel-Chamorro (8 de febrero de 1913), respuesto el 5 de agosto de 1914 por la monstruosidad ética y jurídica que conocemos con el nombre de Tratado Bryan-Chamorro, bajo la administración, ni más ni menos, del profesor Presidente Woodrow Wilson! Veamos lo substantivo de ese Convenio.

En el artículo primero el Gobierno pupilo de Nicaragua "cede a perpetuidad, al Gobierno de los Estados Unidos, libres de todo impuesto u otra carga pública, los derechos exclusivos de propiedad necesarios y convenientes para la construcción, operación y mantenimiento de un Canal interoceánico por la vía del río San Juan y el gran Lago de Nicaragua, o por cualquiera otra ruta del territorio nicaragüense".

En el artículo segundo Nicaragua da en arriendo a Estados Unidos las Islas del Maíz, en el Mar Caribe, durante 99 años; y le concede, por igual término de 99 años, renovable a opción norteamericana, "el derecho de establecer, operar y mantener una base naval en el Golfo de Fonseca".

Queda expresamente convenido por las altas partes contratantes, que el territorio arrendado y la base naval “estarán sujetos, exclusivamente, a las leyes y soberanía de los Estados Unidos, durante el período del arriendo y de la concesión, y de su renovación o renovaciones”.

En el artículo tercero se establece el pago de tres millones de dólares, para ser aplicados por Nicaragua —previa aprobación del Secretario de Estado norteamericano o la persona que lo represente— “en el pago de su deuda u otros fines de interés público”.

Como Brown Brothers y Seligman and Company manejaban desde Nueva York las finanzas del infortunado país, y a precio vil habían adquirido cédulas, bonos y otros valores nicaragüenses depreciados, a sus arcas fueron a dar los tres millones, con excepción de la sexta parte, Dls. 500,000, que en pequeñas partidas se remitieron a Managua para el pago de empleados públicos.



Esta es, en síntesis, la historia de un Tratado nulo de toda nulidad, según lo calificaron y lo siguen calificando internacionalistas de mundial renombre, jurisconsultos insobornables, intelectuales de las dos Américas, miembros del propio Senado estadounidense como King, Wheeler, Cummins, Kenyon, La Follete, Norris, McCumber, etc., sin olvidar al ilustre senador Borah, quien en su ya citado discurso del 13 de enero de 1927, al plantear todos los abusos cometidos por Washington en Nicaragua, hizo ver que “el Tratado Bryan-Chamorro es un quebrantamiento incalificable de los más elementales principios de decencia internacional”.

¿Y por qué es nulo en derecho este Tratado, de comprobada ilegalidad e ilicitud, según sentenció también la Corte de Justicia Centroamericana? Porque el llamado Gobierno de Nicaragua no sólo negoció la soberanía nicaragüense, sino también propiedad territorial de Costa Rica, El Salvador y Honduras. Acudieron entonces los países perjudicados ante aquel Alto Tribunal, que se había creado en 1907 bajo el patrocinio de México y del propio Gobierno de los Estados Unidos. La Corte falló por mayoría de cuatro votos contra el del magistrado nicaragüense, sentando que con el Pacto Bryan-Chamorro fueron violados:

a).—El Tratado Cañas-Jerez entre Costa Rica y Nicaragua, de 15 de abril de 1858. (Se refiere a los legítimos derechos de Costa Rica en el río San Juan y en las bahías de San Juan del Norte y de Salinas.)

b).—El Laudo Cleveland de 22 de marzo de 1888, que declara ser válido el Tratado de Límites Cañas-Jerez.

c).—El Tratado General de Paz y Amistad de 20 de diciembre de 1907.

d).—Los derechos legítimos de El Salvador y Honduras en el Golfo de Fonseca.

e).—La Constitución de Nicaragua, que declara inalienables la integridad territorial y la soberanía de la República.

(Sentencias jurídicamente intachables y aleccionadoras, dictadas el 30 de septiembre de 1916 y el 9 de marzo de 1917.)

Así procedió la Corte de Justicia Centroamericana de acuerdo con la ley, pero el fallo aún no se cumple. ¿Habrà manera de que alguna vez, con inteligencia y decisión, triunfe el derecho de los débiles sobre la fuerza de los poderosos?

XII

Esta obra es propiedad del
SINDI-LIBR

*Presión y amenazas de Washington
para quedarse con Tehuantepec y la
Baja California.*

HA SIDO larga esta historia de nuestras vías interoceánicas, relación a la que algo se agregó además sobre el Canal de Suez. Pero no hubo más remedio que traer a la vista cifras y convenios, pues me pareció indispensable presentar a los lectores el cuadro completo de un problema que hoy toma caracteres mundiales. Sólo así podrá destacarse y apreciarse en su justo mérito la actuación de México, documental y objetivamente reseñada por el acucioso investigador Agustín Cue Cánovas, en su libro sobre Juárez y el Tratado McLane-Ocampo.

No voy a repetir lo que está escrito en las 260 páginas del volumen, cuyo texto simplemente me conduce a unas cuantas preguntas y conclusiones, sobre sucesos que todavía se prestan a polémica, no obstante haber transcurrido una centuria de entonces a la fecha.

Y esas preguntas no podrían hacerse, ni sería posible llegar a conclusiones cuerdas, sino tomando como punto de comparación lo sucedido en Panamá y en Nicaragua, frente a los mismos peligros, amenazas y presiones de que México fue víctima

inmisericordemente, pero en condición aún más difícil por su vecindad con la gran potencia anglosajona y por las ventajas que tenía Tehuantepec, para los esclavistas del sur, sobre las otras dos gargantas.

Se dijo antes de sucesos que todavía se prestan a polémica. ¿Polémica sobre qué, si la nación mexicana logró salvar para sus hijos el Istmo tehuano, único de los tres pasos intermarítimos de nuestra América que no cayó en poder de los Estados Unidos?

¿Polémica sobre la *debilidad* de don Benito Juárez —para no usar los términos inconcebibles que emplean sus adversarios—, por haber permitido la negociación del Tratado McLane-Ocampo?

¿Pero es que se habría librado México de que un Canal extranjero lo dividiera en dos partes, mer-mándole sus atributos soberanos y su integridad territorial, si Juárez, Ocampo y los hombres de la Reforma hubieran suscrito en realidad un convenio como el que deseaban los Estados Unidos?

No. El proceso de una etapa realmente crítica para la República Mexicana, que va de 1846 hasta el triunfo de Lincoln, en 1861, y que habría de seguir al cabo de pocos meses con la invasión francesa, no puede juzgarse sino con un alto espíritu de admiración y de justicia para los varones ejemplares que salvaron a su patria del dominio extranjero. Y para alcanazar ese alto espíritu de justicia, es indispensable tener en la memoria, como lo escribí al principio de este trabajo, que de los *antecedentes* del Tratado McLane-Ocampo no hay forma de acusar a la limpia figura del Benemérito de las Américas, licenciado don Benito Juárez.

Escribí también de qué manera, mediante un notable *quite* diplomático, enfrentó México al Go-

bierno de Washington con el de Londres, cuando en el Tratado de Paz de Guadalupe Hidalgo pretendía el Gobierno norteamericano asegurarse para siempre el paso por Tehuantepec. El *quite* consistió, voy a repetirlo, en explicarle al Comisionado Trist que "el Gobierno de la República había concedido ese privilegio a un empresario particular, el cual lo enajenó con autorización del mismo Gobierno a súbditos ingleses".

Detalladamente anoté igualmente lo que sucedió con dicha concesión, otorgada por el Presidente López de Santa Anna, en marzo de 1842, a su funesto favorito y hábil empresario sin noción de patria, don José de Garay. Esa primera concesión para abrir una vía interoceánica a través de Tehuantepec, sería fatal para México desde que cayó en poder de firmas norteamericanas.

En efecto, traspasada a súbditos ingleses en 1847, fue adquirida en 1848 por ciudadanos influyentes de los Estados Unidos. Y con el dichoso contrato en la mano, a pesar de su caducidad después de varias prórrogas, el Gobierno de Washington no cesó de presionar y amenazar a México constantemente, del modo en que suelen hacerlo los gobiernos materialmente fuertes con los que no tienen más escudo que el derecho.

Ocho años después del contrato con de Garay, el 22 de junio de 1850, queriendo apaciguar al potente vecino que insistía en darle validez a lo que había prescrito, suscribió México un Protocolo con Estados Unidos sobre protección en la ruta por Tehuantepec a cualquier empresa o individuo, sus empleados y trabajadores, sin referirse precisamente a de Garay. Y si el Gobierno mexicano "no pudiese prestar por sí solo dicha protección, los Estados

Unidos del Norte lo auxiliarán con fuerzas militares de mar o tierra para hacerla efectiva”.

Esta es la esencia del artículo segundo, aunque no sin algunas limitaciones como las del artículo cuarto, a saber: “Los Estados Unidos del Norte prestarán este auxilio en el solo caso de que para ello sean requeridos por el Gobierno mexicano . . . El auxilio se prestará en el modo y términos y por sólo el tiempo que el requerente señale”.

No satisfecho el régimen esclavista de Washington con algunas cláusulas de este Protocolo, sobre todo el artículo décimo relativo a la soberanía plena de México, pidió reformas inaceptables, que rechazaba rotundamente la nación mexicana. Pero insistía y presionaba la Casa Blanca por conducto del Embajador Letcher, haciendo saber que si México desechaba las proposiciones norteamericanas, “Estados Unidos protegería a sus compatriotas —dueños del famoso contrato de 1842—, conforme a lo que estimara justo y según lo reclamaran los acontecimientos posteriores”.

Se celebró entonces otro Convenio, fechado el 25 de enero de 1851, pero el 8 de abril de 1852 lo rechazó el Congreso mexicano por unanimidad, con excepción de un voto, en medio de muy fuertes ataques de los periódicos al Destino Manifiesto de los Estados Unidos y al Presidente Fillmore.

* * *

De Garay, entretanto, y sus consocios de la empresa que se había formado en Nueva Orleans, hacían una intensa campaña en la Federación anglosajona contra México, al que seguía Washington amenazando incluso con la intervención armada, “para

hacer que se respetaran los derechos de sus ciudadanos”.

Así lo expresaba sin ambages el Presidente Fillmore al Presidente Arista, en carta del 19 de marzo de ese año 52, a la que supo y quiso contestar en admirable forma el gobernante mexicano con fecha 15 de abril. Todo esto dio motivo a un tempestuoso debate en el Senado norteamericano, habiendo propuesto varios senadores “la ruptura de relaciones entre ambos países, como paso previo a la declaración de guerra”.

Grande era la indignación de los senadores esclavistas norteamericanos porque el Congreso de México, además de rechazar el Tratado de 1851, anuló definitivamente la concesión de 1842 a de Garay, traspasada a la Compañía de Nueva Orleans. Y expidió un sabio y patriótico decreto, por añadidura, fechado el 14 de mayo de 1852, días antes de clausurar su período de sesiones, estableciendo los términos a los cuales se debería ajustar el Gobierno “para, abrir por canal, camino de hierro o carretera, una vía de comunicación entre ambos mares por el Istmo de Tehuantepec”.

Bien vale la pena que las generaciones de hoy se empapen del contenido de ese decreto, en el cual se defiende a todo trance la soberanía mexicana, y se señala una pauta que ahora mismo —a propósito de lo que ocurre con el Canal de Suez— podría servirle de base a la nación azteca para ofrecerle al mundo su gran Canal interoceánico.

* * *

He aquí, *ad litteram*, los términos de ese Decreto, según la versión del maestro don Miguel A. Quintana (su ya citado libro inédito: *Tehuantepec*,

Nicaragua y Panamá), no sin advertir que los dos artículos y las bases de tan importante documento obedecieron a la iniciativa del gran patriota que fue don Mariano Arista, y de su eminente Ministro de Relaciones Exteriores, don José Fernando Ramírez. Dice así:

“Mariano Arista, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a los habitantes de la República, sabed: Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

“Art. 1^o—El Gobierno celebrará una contrata, o promoverá la formación de una compañía de nacionales, que serán preferidos en ambos casos, de extranjeros, o bien de unos y otros, para abrir por canal, camino de hierro o carretera, una vía de comunicación entre los mares Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec. El Gobierno no podrá ejecutar el convenio que hiciere, sin que antes haya sido aprobado por el Congreso general.

“Art. 2^o—El Gobierno, para hacer uso de la facultad que le concede el artículo anterior, se sujetará a las bases siguientes:

“1^a—Que la contrata que celebre no tenga cláusula que pueda favorecer, por los derechos que conceda, reclamaciones de los gobiernos extranjeros contra la República, ni menoscabar en nada el pleno y expedito ejercicio de su soberanía en el expresado Istmo de Tehuantepec.

“2^a—Que para dispensar a la empresa la más eficaz y constante protección, sea uno de los socios.

“3^a—Que la comunicación interoceánica por el Istmo será libre y franca para todas las naciones del globo.

“4^a—Que para hacer estables y perpetuos los beneficios de la comunicación, negocie con las po-

tencias ligadas con la República por tratados, el reconocimiento expreso de neutralidad del paso por el Istmo, en caso de guerra.

“Mariano Yañez, Presidente de la Cámara de Diputados.—Babriel Sagazeta, Presidente del Senado.—Francisco Enciso, Diputado secretario.—Gerónimo Elizondo, Senador secretario.

“Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.—Palacio del Gobierno Nacional en México, a 14 de Mayo de 1852.—Mariano Arista.—A D. José F. Ramírez”.

* * *

En las turbulentas sesiones del Senado de Washington, afortunadamente, a los Mason y a los Brooke que clamaban por la guerra, contestaron en forma que no debe olvidarse, defendiendo la justicia y la razón de México, políticos tan eminentes como John P. Hale, senador por New Hampshire. No sólo se oponía míster Hale al ultimátum de guerra, sino que consideraba como una indignidad las *sanciones económicas* propuestas por Fillmore y su Secretario de Estado Webster, en el sentido de retener el pago de las sumas que aún se debían a México a cuenta del Tratado de Paz de Guadalupe Hidalgo.

“Esto es amenazar a México —decía el senador Hale—, en primer lugar con la guerra; y en caso de que esa amenaza no surta efecto, agregar que no pagaremos lo que por un Tratado solemne estamos obligados a satisfacer” . . . “México no tiene más defensa que la justicia de su causa, y la magnanimidad con que un pueblo poderoso debe tratar siempre al que lo es menos”.

En forma parecida se pronunciaron el exsenador Benton de Missouri, por medio de una carta

pública a sus electores, el senador Seward que condenaba a los cazacontratos de Nueva Orleans y ponía en evidencia la política equivocada de la Casa Blanca, así como otros legisladores conscientes de su responsabilidad, con lo cual pudo evitarse un nuevo asalto semejante al de 1846.

Pero si en 1852 se lograron deshacer en Washington los designios bélicos de Estados Unidos contra México, no fue posible en cambio ponerle coto al caos político entre los propios mexicanos. A fines de ese mismo año, por el Plan del Hospicio de Guadalajara, se desconocía al Gobierno constitucional del íntegro patriota don Mariano Arista, quien con tanta decisión como su ilustre antecesor don José Joaquín de Herrera, había podido enfrentarse al Destino Manifiesto de los Estados Unidos. No era otro el fin de ese Plan que traer a Santa Anna desde Colombia, en donde estaba refugiado, para que ocupara una vez más la presidencia.

En los primeros días de 1853 tuvo que renunciar a su alta investidura el señor Arista, tomando el camino del destierro. Lo sucedió don Juan Bautista Ceballos de manera tan interina, que apenas le cupo el honor de gobernar cinco semanas; pero con tiempo bastante para proponer a Washington un nuevo Tratado sobre Tehuantepec (enero 6), disolver el Congreso (enero 20) y celebrar un contrato con la Compañía Mixta de A. G. Sloo y asociados (febrero 5), dos días antes de dejar el mando.

El nuevo Tratado méxiconorteamericano, tan innecesariamente propuesto, ya no pudo firmarse bajo la administración del licenciado Ceballos, sino durante el régimen —igualmente *provisionalísimo* y desde luego santanista— del general Manuel María Lombardini. Este militar, en efecto, al recibir la

presidencia el 7 de febrero, no tenía otra misión que cuidar el orden y esperar la llegada de Su Alteza Serenísima, para poner en su pecho la banda con el águila. Y así lo hizo el 20 de abril, fecha en que entró Santa Anna en México y se instaló sin dilación, por undécima y última vez, en su bien conocido despacho del Palacio Nacional.

Es entonces cuando Washington procura sacar leoninas ventajas de la situación, reforma el Tratado de Paz de Guadalupe Hidalgo, se queda con La Mesilla y obtiene, por fin, derechos de "protección" y de tránsito en el Istmo de Tehuantepec.

XIII

Significación y consecuencias del Tratado de la Mesilla firmado por López de Santa Anna.

RETIRADO de México el Embajador Letcher, quien fue substituído por místico Alfred Conkling desde fines de 1852, a éste le tocó en suerte negociar el Protocolo que había propuesto el licenciado Ceballos. Lleva fecha 21 de marzo de 1853, administración fugaz de Lombardini, según se dijo antes.

En sus cláusulas esenciales México y Estados Unidos, conjuntamente, garantizarían el contrato de Sloo, dando su respaldo y protección a la empresa, sus propiedades y personas, así como a la neutralidad del Istmo. Pero, y esto es lo grave, México se obligaba a "otorgar el permiso necesario para el paso por la ruta de tropas de Estados Unidos, cuando éstos lo juzgaran conveniente, para que aquéllas pudieran trasladarse de una parte del territorio norteamericano a otra opuesta del Continente". (Texto de Cue Cánovas.)

Por haber ofrecido Conkling la protección estadounidense al contrato de Sloo y no al de Garay; por no haberse amoldado a las instrucciones de Washington para tratar, además del paso por Tehuantepec, un reajuste de fronteras o reacomodo

expansionista, incluyendo La Mesilla; o porque acaso la interinidad de Lombardini y la rapidez con que ratificó el Tratado, no convencieran a las autoridades norteamericanas sobre su aspecto legal, el hecho concreto es que no lo aprobaron, optando antes bien por remover a Conkling de su puesto en mayo de 1853.

En su lugar fue nombrado el general James Gadsden, con instrucciones de modificar los límites establecidos en el Tratado de Guadalupe Hidalgo; de adquirir, en otras palabras, nuevos territorios, y de ofrecer por ellos hasta 50 millones de dólares: Baja California, el norte de Chihuahua, parte de Tamaulipas, Nuevo León, Sonora y Sinaloa, sin olvidar, por supuesto, el paso por Tehuantepec, que meses antes se le había concedido a Conkling.

Ya tenemos al general Gadsden en México, presionando, amenazando, entendiéndose a la postre con Santa Anna, hasta que se suscribe el Tratado de La Mesilla el 30 de diciembre de ese mismo año (1853), siendo Presidente de los Estados Unidos míster Franklin Pierce. Tan lamentable Convenio —pudo ser peor si se aceptan los 50 millones— fue confirmado y ratificado por Santa Anna el 31 de mayo de 1854, y por el Presidente Pierce el 29 de junio, quedando definitivamente perfeccionado con el canje de ratificaciones el 20 de julio de 1854.

* * *

Ya vimos que en Guadalupe Hidalgo México pudo salvar siquiera el Istmo de Tehuantepec, por cuyo dominio ofrecía el Gobierno de Polk hasta 15 millones de dólares; es decir, una suma igual —o mayor— a la que pagó por la mitad del territorio

mexicano, con algo más de dos millones de kilómetros cuadrados.

¡Mayor, porque al final de cuentas Washington dedujo 3 millones por reclamos de ciudadanos norteamericanos, bajando entonces la compensación a 12 millones de dólares por la mitad de la República! ¡¡Seis pesos "*american currency*", como dicen en inglés, por cada kilómetro cuadrado de patria mexicana!! (Texto ya citado de don Miguel A. Quintana.)

Pero ya hemos visto también que con tan grande y dolorosa mutilación no quedaron satisfechos los esclavistas del Presidente Polk, ni los de Fillmore, ni los de Pierce, ni los que después seguirían gobernando en Washington. Les urgía mayor expansión territorial y el paso libre por Tehuantepec. De ahí las amenazas, las terribles presiones y los Tratados a los cuales se ha venido haciendo referencia, que culminaron con el de La Mesilla.

Alegaban los estadounidenses, para quedarse con ese territorio, que la frontera meridional de Nuevo México estaba mal trazada; que pertenecía a los Estados Unidos, por haberse cometido errores al señalar los límites; que, por otra parte, les era indispensable para construir un ferrocarril, etc., etc. Y manos a la obra, fuerzas de Nuevo México empezaron a movilizarse para avanzar sobre Chihuahua.

En esas condiciones transó Santa Anna, aceptando para su desgracia 6 millones de dólares, más 3 por el derecho de vía en Tehuantepec, según unos autores; 10 millones en total según otros, que como en 1848 también resultarían mermados.

Lo peor, sin embargo, no fue la venta de La Mesilla —habría sido preferible que la tomaran sin indemnización—, sino el artículo VIII del Tratado

correspondiente, en el cual Santa Anna concedió derecho de tránsito a "los efectos del Gobierno de los Estados Unidos y sus ciudadanos, libres de los derechos de aduana u otros impuestos por el Gobierno de México". Y aprovechando, ahora sí, el contrato de Sloo del 5 de febrero de 1853, para no tener como único pretexto de intervención el de Garay, reafirmó Washington prerrogativas como éstas, que ya figuraban en el Protocolo de Lombardini:

"Los dos gobiernos celebrarán un arreglo para el pronto tránsito de tropas y municiones de los Estados Unidos, que este Gobierno tenga ocasión de enviar de una parte de su territorio a otra, situadas en lados opuestos del Continente. Y habiendo convenido el Gobierno Mexicano en proteger con todo su poder la construcción, conservación y seguridad de la obra, los Estados Unidos de su parte podrán impartirle su protección, siempre que fuere apoyado y arreglado en el Derecho de Gentes".

Tan favorables resultaron las condiciones del Tratado de La Mesilla para los estadounidenses, que su centenario se conmemoró jubilosamente en el país de nuestra buena vecindad. Y para que la fecha del singular evento se grabara, por lo menos en los cuadernos de los filatelistas, se decretó la emisión, en diversos tamaños y valores, de varias series de timbres postales norteamericanos.

* * *

En los contratos y en los Tratados anteriores, que se substancian finalmente en el del 30 de diciembre de 1853, con la firma y con el sello de Santa Anna, ya están a la vista los antecedentes con los que tuvieron que enfrentarse, en situaciones trá-

gicas para su patria, Comonfort, Juárez, Ocampo, los liberales pues de la Revolución de Ayutla, de la Constitución de 1857, de la Guerra de Tres Años.

La concesión de Garay, en primer término, fue el instrumento de que se valieron los esclavistas del otro lado del Bravo para presionar insistentemente a la nación mexicana. Y a partir de la fecha en que se perfeccionó el Tratado de La Mesilla, ya tuvo Washington como arma contundente el artículo VIII de tan peligroso Convenio, para blandirlo con toda su fuerza, para amenazar y clamar por "derechos legalmente adquiridos", cuyo cumplimiento México no podía eludir sin exponerse a graves consecuencias.

Con ese artículo VIII a favor de los Estados Unidos, sobre todo cuando ocupó la Casa Blanca míster James Buchanan (1857-1861), tan furibundo expansionista como lo había sido el Presidente Polk, la situación llegó a ser sumamente grave para México.

Míster John Forsyth, sucesor del general Gadsden como representante diplomático de la Federación anglosajona, primero ante el Gobierno constitucional y liberal de Comonfort (1857), después ante el régimen conservador del general Félix Zuloaga (1858), insistió en la adquisición de territorio mexicano y en la urgencia de "complementar" lo relativo a Tehuantepec.

De hecho y de derecho entonces, al tratar Forsyth con el Gobierno inconstitucional surgido del Plan de Tacubaya, Washington estaba reconociendo al general Zuloaga como gobernante legítimo de México, con instrucciones precisas del Secretario de Estado míster Cass.

Lo mismo hacían Francia, Inglaterra y las demás naciones europeas, mientras el Presidente cons-

titucional de la República por ministerio de la ley, el zapoteca benemérito licenciado don Benito Juárez, empezaba su peregrinación de ciudad en ciudad y de pueblo en pueblo, hasta la costa del Pacífico; y del puerto de Manzanillo a Panamá; y de ahí a Colón y a Cuba; y de Cuba por fin a Veracruz, en donde logró establecer a la postre, el 4 de mayo de 1858, siempre con la ley en la mano, la sede del Gobierno constitucional.

Porque al final de cuentas no pudo Washington entenderse con el régimen de la reacción, que tenía puestos sus ojos en las cortes europeas, resolvió Buchanan llamar a Forsyth, quien regresó a su patria en octubre de 1858. Y así llegamos a los primeros días de enero de 1859, en plena guerra de Tres Años, cuando desembarca en Veracruz un enviado especial de Buchanan, míster William Churchwell. Pero ya no se dirige el diplomático a la capital, que seguía en poder de Zuloaga —substituído después por el caudillo de las derechas don Miguel Miramón—, sino precisamente a Veracruz y ante el Gobierno liberal de don Benito Juárez.

Menos de dos meses, del 19 de enero al 8 de marzo de 1859, estaría míster Churchwell en Veracruz. De sus gestiones, así como de sus informes a Washington, da noticia detallada Cue Cánovas en el capítulo XXI de su libro. A Juárez lo consideraba “como político tímido y desconfiado, pero severo e incorruptible”. De don Melchor Ocampo decía que era “un caballero de gran inteligencia natural, de dotes y erudición respetables, inflexible en sus determinaciones, magnánimo y, como Juárez, incorruptible”. En cuanto a don Miguel Lerdo de Tejada, “tenía las cualidades brillantes de los otros dos, era tan puro como ellos, pero más práctico y realista”.

En las conversaciones de Churchwell con el Presidente y sus Ministros, les expresaba “la cordial simpatía del Gobierno norteamericano” por su causa, y la mejor disposición de “proporcionarle cualquier ayuda moral”. Pero . . . , naturalmente, a cambio de la Baja California y de todo lo que había concedido Santa Anna en el artículo VIII del Tratado de la Mesilla.

Tocante a derechos de tránsito en el noroeste del país, con la protección de ambos gobiernos, se presentaba como *antecedente* el Tratado de Amistad y Comercio del 5 de abril de 1831 (artículo 32), por el cual había pactado don Lucas Alamán lo relativo a esa cuestión entre Estados Unidos y México. (Administración de Andrew Jackson y del general Anastasio Bustamante, respectivamente.)

¡La Santidad de los Tratados! Y para que se les cumpliera y respetara, y para que los residentes norteamericanos y sus bienes estuviesen bien protegidos, en su anterior mensaje al Congreso (6 de diciembre de 1858), decía cosas como éstas el esclavista Buchanan:

“Recomiendo al Congreso que expida una ley por la cual se autorice al Presidente a emplear la fuerza militar suficiente para entrar en México, con objeto de obtener una indemnización para lo pasado y seguridad para el futuro”.

Agregaba, por supuesto, que siendo imposible que México pagara en efectivo por falta de recursos, era evidente que sólo podría responder con tierras a las reclamaciones norteamericanas, como en 1848.

Este era el gobernante anglosajón, a cuyos agentes diplomáticos tendrían que enfrentarse los hombres de la Reforma. Y para que no quepa duda

sobre su calidad de discípulo aventajado de Polk, a principios de ese mismo año (enero 7), mientras los filibusteros de William Walker hacían de las suyas en Centroamérica, y no obstante que ya los Estados Unidos dominaban la garganta neogranadina, llegó mister Buchanan al extremo de exponer al Congreso "la necesidad de ocupar militarmente los tres istmos americanos".

XIV

Consideraciones sobre el Tratado Mc Lane-Ocampo y sobre la actitud de Juárez.

CUMPLIDA su misión regresó Churchwell a los Estados Unidos, hecho ya el nombramiento del hábil abogado que tomaría su puesto: míster Robert Milligan McLane, quien desembarcó el 1º de abril en Veracruz. Quedaba a su discreción reconocer oficialmente al Gobierno liberal, siempre que México respetara lo que se dijo antes que las grandes potencias, en sus negocios con naciones débiles, imponen y califican como "santidad de los Tratados".

Al efecto, tres días después de su arribo, míster McLane entregó a don Melchor Ocampo un memorándum (4 de abril de 1859), en el cual bien puede afirmarse que Washington quiso fijar condiciones para el reconocimiento. En su larga nota, el nuevo enviado norteamericano hacía referencia a un simple borrador o minuta de Protocolo, acerca de cuyos términos el señor Churchwell había escrito, con muchas esperanzas, al Presidente Buchanan.

Dicho bosquejo de probable arreglo méxiconor- teamericano era muy "prometedor" para los Estados Unidos, según lo han escrito y vuelto a proclamar algunos santos grandes de la reacción. Pero la ver-

dad, en resumidas cuentas, es que “no implicó obligaciones definidas ningunas para el Gobierno liberal”, puesto que sólo se podía considerar como una agenda para estudiarse y discutirse, con diversos puntos entre los cuales figuraba el viejo problema de los tránsitos y el de la Baja California.

Y que ello es así, que no hubo por consiguiente compromiso ninguno de don Benito Juárez ni de su Secretario de Relaciones Exteriores a cambio del reconocimiento, se puede advertir en la respuesta de Ocampo a McLane, escrita y fechada pocas horas después, el 5 de abril, en la que el régimen constitucional no se compromete sino a “terminar amistosa y lealmente los puntos pendientes entre México y los Estados Unidos, de manera que resulten en bien y en ventajas mutuas de ambos países”. (Manning: *Diplomatic Correspondence*. — Volumen ix, página 1043.—Cita de Cue Cánovas.)

A pesar de una contestación tan abstracta, tan poco halagadora para la ambición y urgencia de los esclavistas, como la del señor Ocampo, dispuso McLane reanudar las relaciones diplomáticas de los Estados Unidos con la República Mexicana, reconociendo desde luego al régimen de Juárez, “por ser más liberal” que sus adversarios (Sic).

Lo cierto, sin embargo, es que sólo en esa forma, de gobierno a gobierno, sobre bases firmes desde el punto de vista jurídico, podía dar principio el señor McLane a su difícil gestión diplomática, cuyos resultados repercutirían en la siguiente elección presidencial norteamericana, como Cue Cánovas lo explica con muy buenas razones.

El reconocimiento de Juárez, por otra parte, haría recordar a las monarquías europeas una famosa Doctrina de Monroe, inútil y contraproducente tra-

tándose de apoyar o defender a Hispanoamérica, pero con la cual Buchanan creía evitar que fuerzas del viejo mundo, aliadas de los conservadores, se entrasen en territorio mexicano, dominaran la ruta interoceánica, se colocaran a su retaguardia como poderes hostiles, y le desbaratasen a la postre a Washington sus planes de expansión.

Pero dejando ya interpretaciones más o menos lógicas, que saltan a la vista de quienes tengan por costumbre ahondar objetivamente en el hecho histórico, vamos de lleno a lo concreto; a la realidad misma; a lo que se pactó, ya conocidos los *antecedentes*; en suma, a la propia esencia del Tratado McLane-Ocampo.

* * *

Estábamos en abril de 1859 en que llegó Mc Lane. Van pasando los meses. Discusiones, propuestas, contrapropuestas. Sigue la Guerra de Tres Años. Los conservadores, posesionados de la capital, son dueños asimismo de las más fuertes plazas del país. Una tras otra van ganando sus batallas. El clero, la aristocracia, el señorío feudal, las naciones extranjeras, son sus aliados más adictos.

Los liberales, en cambio, carecen de armas. No tienen elementos para mantener tan prolongada resistencia. Están aislados en sus relaciones internacionales. Barcos de guerra ingleses y franceses los amagan frente a Veracruz, en el propio reducto de su Gobierno. La Gran Bretaña, a cuenta de viejas deudas, percibe allí mismo gran parte del ingreso de aduanas. Y Washington, por añadidura, ante la *terquedad* del indio Juárez, no obstante que atacan y acechan a Veracruz los ejércitos de Miramón, ad-

vierte que tendrá que intervenir para proteger a los ciudadanos norteamericanos.

En tan terribles condiciones, romper con la única gran potencia que lo ha reconocido, y en la que pronto sin duda cambiará el sistema de gobierno; oponerse rotundamente a sus designios; provocar entonces su intervención armada; agravar así el peligro inminente que corre la República, con flotas y marinos europeos a la vista, que sólo esperan una orden para echar pie a tierra, hubiera sido llevar a México al aniquilamiento, al caos, al suicidio, a una serie interminables de humillaciones.

¿Qué hace Juárez? Proceder con cautela. Ganar tiempo. Pegarse más que nunca a la Constitución. Ampararse en la Ley. Conseguir alguna vez que la inteligencia valga tanto, por lo menos, como la riqueza y la fuerza de los poderosos. Don Melchor Ocampo, sagaz, brillante, patriota, incorruptible, atiende con sus mejores galas a míster McLane: lo trae y lo lleva para que no se desespere. ¿Pero qué quiere, al fin, el poderío de Washington?

Las instrucciones del Presidente Buchanan a su plenipotenciario son claras y precisas. Un tratado satisfactorio de comercio y límites. Derecho de vía a través de las regiones del norte de México y del Istmo de Tehuantepec, semejante al de 1846 con la Nueva Granada. Poder pleno a los Estados Unidos para desembarcar tropas y "hacer esos tránsitos seguros". Y *de ser posible*, lo cual indica que no había tal compromiso en el antes referido borrador o minuta de Protocolo, "cesión de la provincia de la Baja California, cubriendo por aquellas concesiones y esta cesión la suma de diez millones de dólares".

Juárez, generalmente sereno, introvertido, impasible, arruga el ceño cuando se le recuerdan y reclaman los derechos de vía. Ocampo explica la situación a McLane, discute, revisa viejos papeles. McLane insiste: lee con énfasis el artículo 32 del Tratado de Amistad y Comercio de 1831, firmado por don Lucas Alamán. Y lleva en la mano el Tratado de la Mesilla, suscrito y perfeccionado por Santa Anna en 1853.

Allí donde no hay *antecedentes*, se muestra Juárez inflexible: “¡Ni una pulgada de territorio!” Pero allí donde hay concesiones previas, en mala hora otorgadas y ajustadas a derecho, busca la manera de mejorar lo que Gobiernos anteriores habían comprometido. ¿Qué dice el Tratado de 1853 (artículo VIII) en relación con Tehuantepec? Ya lo hemos visto:

“Derecho de tránsito a los efectos del Gobierno de los Estados Unidos y sus ciudadanos”, libres de tributos por parte de México... “Pronto tránsito de tropas y municiones de los Estados Unidos”, los que podrán impartirle su protección a la ruta interoceánica, “siempre que fuere apoyado y arreglado en el Derecho de Gentes”.

Se trata de una concesión ilimitada, sin término fijo; en otras palabras, a perpetuidad, lo que quiere McLane que se haga constar expresamente en el nuevo Convenio, que para Washington sólo es un “complemento” del aprobado por Santa Anna.

Aceptan Juárez y Ocampo, siempre que también se haga constar expresamente lo que no exigió el régimen santanista, a saber: “Se reserva siempre para sí la República Mexicana el *derecho de soberanía*, que al presente tiene sobre todos los tránsitos que se mencionan en este Tratado”.

O sea que Juárez no transa sino a condición de que México mantenga su soberanía, tanto en Tehuantepec como en los pasos del Norte. Y en lo que atañe a soberanía, es regla aceptada por los tratadistas que un Estado soberano, *por el hecho mismo de ser soberano*, puede limitar la durabilidad y las demás condiciones en que pueda haber contratado, de acuerdo con determinadas circunstancias.

Explica sobre el particular don Justo Sierra: "... Todas las concesiones del Tratado están modificadas, *neutralizadas*, pudiera decirse, por esta cláusula terminante y sin ambages del artículo 7º (se refiere a lo ya transcrito) . . . El derecho de soberanía no sólo es libertad de hacer, es libertad de hacer *solo*; no sólo es una acción, es una exclusión; y México, siempre que lo juzgara conveniente podría, en virtud de su soberanía, hacer temporal lo perpetuo y volver nulo lo pactado: tal es el rigor interpretativo de la cláusula". (Justo Sierra: *Juárez, su obra y su tiempo*.—Universidad Nacional Autónoma de México, 1948.)

Resuelto así lo del tránsito de personas y de mercancías, sin discriminación de nacionalidad —pues también se incluyen efectos, mercancías y ciudadanos de "cualquier país extranjero"—, vendrá lo relativo al paso de tropas y municiones norteamericanas, y a la protección que los Estados Unidos podrán impartirle a la ruta interoceánica, "siempre que fuere apoyado y arreglado en el Derecho de Gentes".

Juárez quiere concretar esa elástica abstracción del Derecho de Gentes, aceptada por Santa Anna. Prefiere ceñirse al texto de los Protocolos que se habían discutido durante las administraciones de don José Joaquín de Herrera y de don Mariano

Arista, en el sentido de que Washington prestara su auxilio militar, sólo en el caso de que sea requerido por el Gobierno mexicano, "y en el modo y términos y por sólo el tiempo que el requerente señale".

Con ese criterio, pero con una redacción tan clara que no pueda prestarse a sinuosas interpretaciones de una parte contratante en perjuicio de la otra, se da forma al artículo II, por el que ambas Repúblicas protegerán y garantizarán la neutralidad del Istmo, así como al artículo V. De acuerdo con su texto, corresponde a México el empleo de la fuerza necesaria "para seguridad y protección de personas y de bienes en las precitadas rutas". Únicamente si dejare de hacerlo, y con el consentimiento o a petición del Gobierno Mexicano, podrá cooperar con su fuerza el de los Estados Unidos, "para éste y no otro objeto; y cuando en la opinión del Gobierno de México cese la necesidad, dicha fuerza será inmediatamente retirada".

Si se comparan estas cláusulas con el artículo VIII del Tratado de la Mesilla, en el cual la "protección" por Estados Unidos sólo estaría sujeta al "Derecho de Gentes", podrá advertirse cómo lucharían Juárez y Ocampo para frenar y concretar los derechos otorgados en 1853 al Gobierno de Washington. Y cómo lucharían, igualmente, para evitar el párrafo final del citado artículo V, que autoriza el empleo de fuerzas norteamericanas, sin previo consentimiento, en caso excepcional de emergencia.

Logró México, por lo menos, que al texto se agregara esta obligación de los Estados Unidos: "Se retirarán dichas fuerzas cuando cese la necesidad de emplearlas". En esa forma se limita y restringe lo que firmó Santa Anna, lo mismo que cualquier in-

tento de intervenir desafortadamente, según las amenazas de Buchanan.



Son artículos dolorosos, no cabe duda, que en situación normal, con la ciudadanía firmemente unida, con la República forjada —como logró forjarse después de la victoria sobre los ejércitos franceses—, Juárez no hubiera siquiera discutido. Pero en condiciones como las que ya el lector conoce, y tratándose como se trataba de Convenios anteriores, jurídicamente perfeccionados, sería impropio inculpar al Gobierno liberal por haber conseguido rescatar lo más que pudo de la soberanía en peligro.

El Tratado McLane-Ocampo, para mejor comprensión, no era un Convenio original de Juárez, sino una herencia de pasadas administraciones, como los Tratados de Panamá, posteriores al de Bunau Varilla, no son sino la herencia de lo que fatal y desgraciadamente se aprobó en 1903. ¿Habría manera de censurar y no de aplaudir a los gobernantes panameños, que con grandes esfuerzos han logrado subrogar artículos que humillaban a su patria, obtener condiciones más equitativas en la ruta canalera, mejorar, en fin, la situación de su pequeño país, frente a la gran potencia norteamericana?

Pero hay algo más, que hace ver cómo Juárez buscaba la manera de ganar tiempo, muy bien enterado de lo que ocurría en Estados Unidos, gracias a su Ministro don José María Mata; y de qué modo se empeñaba en desconcertar al señor McLane, proponiéndole cláusulas tan inaceptables para los Estados Unidos, como las que figuran en la Convención adjunta al Tratado.

En resumen, *reciprocidad de intervención*, que Cue Cánovas sintetiza en dos puntos: 1º—Obligación de un Gobierno de recurrir al otro, para conservar el orden y la seguridad en el territorio de la República donde se produjeran desorden y discordia. 2º—Extensión del privilegio militar a la protección de la frontera entre ambos países, a base de cooperación y de reciprocidad entre las partes contratantes.

Además, y por añadidura, entre los once artículos del Tratado, sin hacer aquí referencia a los que pudieran considerarse como secundarios, tenemos el octavo, que establece un convenio de libre intercambio comercial de diversas mercancías, anotadas en “lista que se anexa”. Más adelante se hará constar que “como compensación por las rentas a que renuncia México”, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en pagarle cuatro millones de dólares, de los cuales dos serán retenidos para indemnizar, por daños y perjuicios, a ciudadanos norteamericanos.

O sea que el régimen juarista, no obstante su notoria penuria, su urgencia de comprar armas, su necesidad de abonar algo siquiera a cuenta de sueldos atrasados, no aceptó suma ninguna por los pasos del Norte ni menos aún por el de Tehuantepec, que consideraba indispensable abrir al intercambio entre naciones vecinas o lejanas, y que mantenía expresamente bajo los indiscutibles derechos soberanos de la República.

Lo poco que se percibiera —si se percibía, porque era dudoso que lo aceptara Washington—, sólo podría ser en concepto de rentas aduanales que México dejaba de cobrar, al suprimir impuestos, ya vimos que sobre bases de reciprocidad, a determina-

das manufacturas y productos de los Estados Unidos.

¡Ningún compromiso financiero, entonces, que pudiera crear *derechos efectivos* al Gobierno de Washington en la ruta interoceánica! ¡Ningún nuevo desmembramiento del territorio nacional, por muchas amenazas y propuestas que se hicieran, ni en la Baja California, ni en Tehuantepec, ni a lo largo de las vías de tránsito en el Norte!

* * *

No se atrevió McLane a firmar. Tras cinco largos meses de negociaciones, prefirió discutir personalmente todo el problema con Buchanan y el Secretario de Estado, habiendo salido para Washington el 2 de septiembre. Regresó al cabo de 96 días, con instrucciones de aceptar lo único que se había logrado, sin duda que con fines electorales para la futura campaña presidencial en Norteamérica.

Desembarcó, pues, el 7 de diciembre de 1859, y el 14 del mismo mes y año ya lo tenemos suscribiendo el Tratado que lleva su nombre y el de don Melchor Ocampo, el famoso documento que tantas tergiversaciones y tan venenosos ataques ha tenido que sufrir.

Puesto a discusión en el Senado norteamericano, después de muy largos, movidos e interesantes debates, se le rechazó definitivamente el 31 de mayo de 1860. A varios senadores, los más agresivos, no les pareció aceptable el simple paso a través del Istmo de Tehuantepec, con soberanía plena de México. Otros juzgaron que el convenio de libre intercambio comercial, en pugna con la política proteccionista de los Estados Unidos, provocaría una

serie de conflictos con países extranjeros, cuyos gobiernos tratarían de acogerse a la cláusula de la nación más favorecida, con grave perjuicio para el fisco estadounidense. A otros más, en fin, no les satisfizo el derecho mexicano de intervención en los Estados Unidos, por razones obvias.

Las razones obvias se podrían reducir a una sola: la crisis entre esclavistas y antiesclavistas. En esas circunstancias prevaleció la votación de los Estados del norte, no por defenderle a México su soberanía, como suelen afirmar los adversarios de Juárez y de la Reforma, sino porque temían favorecer a los esclavistas del sur, cuando ya estaba en el ambiente la guerra de secesión.

Lo esencial, en todo caso, es que el Senado estadounidense negó su asentimiento al Tratado Mc Lane-Ocampo, no por favorecer a México ni cosa parecida. En última instancia, haciendo a un lado lo de esclavismo y antiesclavismo, el rechazo obedeció a que el artículo VIII del Tratado de la Mesilla, suscrito por Santa Anna y ratificado por los dos Gobiernos, era más eficaz y expedito que el nuevo Convenio firmado por Robert Milligan McLane y don Melchor Ocampo.

Victoria final de México sobre el peligro de Tehuantepec, al derogarse en 1937 la herencia de Santa Anna.

VENDRÍA después la elección de Lincoln y lo que ya no tenía remedio: la sangrienta guerra de secesión norteamericana, desde 1861 hasta 1865. Se explicó en páginas anteriores que tan pavorosa hecatombe —con más muertos, en cinco años, que los que tuvo la América Latina en todas sus llamadas revoluciones del siglo XIX—, a nuestros vecinos los dejó aplastados. Pero también vimos que su aplastamiento fue nuestro respiro, al menos en forma relativa mientras rehacían su gran poder, hasta la nueva etapa francamente imperialista que da otra vez comienzo en 1898.

Juárez entretanto, sacando fuerzas de flaqueza, tuvo que enfrentarse a los ejércitos invasores de Napoleón III, desde 1862 hasta el 19 de junio de 1867, en que cayó ajusticiado Maximiliano de Habsburgo en el Cerro de las Campanas.

Como en la Guerra de Tres Años, el inmortal zapoteca, ahora combatido por extranjeros y conservadores aliados, muy poco podía esperar de los Estados Unidos. No debe olvidarse que esclavistas y antiesclavistas estaban empeñados en su tremenda guerra intestina; y que, de todos modos, an-

tes y después de la contienda, Washington ponía toda clase de dificultades para que unas pocas armas, compradas con gran sacrificio en Nueva York, pudieran enviarse a México. (Justo Sierra: libro citado.)

Algo, desde luego, mucho tal vez se pudo haber obtenido, para aliviar de tantos quebrantos e indigencias al Gobierno liberal, pero a cambio de condiciones inadmisibles; entre ellas, como obsesión que parecía incurable, algunas cesiones territoriales. Sobre el particular es elocuente la carta de Juárez a su Ministro en Washington, don Matías Romero, fechada en Chihuahua el 26 de enero de 1865. Por haberla transcrito completa en otros trabajos, y porque también Cue Cánovas se refiere a ella, sea suficiente reproducir aquí sólo tres párrafos, que dan idea muy clara del pensamiento irreducible de Juárez, y de lo que todavía esperaban adquirir de México, no ciertamente Lincoln, pero sí determinados políticos y empresarios expansionistas de la escuela de Polk y de Buchanan. Le decía don Benito al señor Romero:

“Por su carta del 14 de noviembre ppdo. y por las comunicaciones oficiales, que remite al Ministerio, quedo impuesto de que las cosas han cambiado en ésa de un modo favorable a nuestra causa, lo que celebro mucho, pues estaba yo muy inquieto por las noticias que corrían, de que ese Gobierno estaba dispuesto a reconocer el imperio de Maximiliano. Así tendremos a lo menos una cooperación negativa de esa República, pues en cuanto a un auxilio positivo que pudiera darnos, lo juzgo muy remoto y sumamente difícil.

“... La idea que tienen algunos, según me dice usted, de que ofrezcamos parte del territorio nacio-

nal para obtener el auxilio indicado, es no sólo antinacional, sino perjudicial a nuestra causa. La Nación, por el órgano legítimo de sus representantes, ha manifestado de un modo expreso y terminante, que no es su voluntad que se hipoteque o enajene su territorio.

“... Que el enemigo nos venza y nos robe, si tal es nuestro destino; pero nosotros no debemos legalizar ese atentado, entregándole voluntariamente lo que nos exige por la fuerza. Si la Francia, los Estados Unidos o cualquiera otra nación se apodera de algún punto de nuestro territorio, y por nuestra debilidad no podemos arrojarlo de él, dejemos siquiera vivo nuestro derecho para que las generaciones que nos sucedan lo recobren. Malo sería dejarnos desarmar por una fuerza superior, pero sería pésimo desarmar a nuestros hijos privándolos de un buen derecho, que más valientes, más patriotas y sufridos que nosotros, lo harían valer y sabrían reivindicarlo algún día...”

• • •

Terminadas las dos guerras: la de Estados Unidos con el triunfo de Lincoln sobre los esclavistas, y la de invasión francesa en México con el triunfo de Juárez sobre Napoleón III, entramos en la etapa ya mencionada, hasta McKinley y la guerra estadounidense contra España en 1898.

Durante ese período de 33 años, México, que había podido vencer a los ejércitos por entonces más aguerridos de la tierra, ya no era un país *conquistable*, al que podían amagar y humillar impunemente las naciones extranjeras.

Había forjado su nacionalidad, como se dijo antes, gracias a la resistencia extraordinaria de su pueblo, a la decisión del Presidente Juárez, al gran espíritu de los hombres de la Reforma. Tenía ya un profundo sentido de patria. Había empezado, con grandes amarguras, con mucho sacrificio y mucha sangre, su difícil marcha hacia un porvenir mejor.

La República Mexicana, en resumen, supo aprovechar ese paréntesis de relativa calma imperialista. Celebró todavía algunos contratos con empresarios del exterior, a los que ya no hay manera de referirse en este estudio, para realizar la comunicación interoceánica. Pero en última instancia —y así lo expresé en la segunda edición de *Rompiendo Cadenas*— queda lo siguiente como verdad definitiva:

“México pudo darle cima a la construcción del ferrocarril a través del Istmo de Tehuantepec *por cuenta propia*, con el producto de empréstitos aprobados en decreto legislativo del 30 de mayo de 1882, y en virtud de contratos con diversas firmas —entre ellas la de S. Pearson & Son Ltd., de Londres—, que no sólo terminaron la vía férrea al iniciarse el nuevo siglo, inaugurándose en 1906, sino que construyeron o acondicionaron los puertos terminales de Salina Cruz y Coatzacoalcos, *sin que tuviera la República que enajenar su territorio a potencias extranjeras*”.

Sin embargo, seguía suspendida sobre México la amenaza del artículo VIII del Tratado de la Mesa, que en cualquier momento y con apoyo, verbigracia, en lo que hoy se conoce por *solidaridad continental americana*, podrían esgrimir a su favor gobiernos inescrupulosos de la gran potencia anglosajona.

Mas hubo otro paréntesis realmente extraordi-

nario (1933-1945), para establecer o incrementar relaciones amistosas entre los Estados Unidos y las naciones del sur: el de la *buena vecindad* del ilustre Presidente norteamericano, míster Franklin Delano Roosevelt. Y hubo al mismo tiempo un visionario y decidido gobernante de la nación azteca, el señor general Lázaro Cárdenas, quien supo darse cuenta de circunstancias tan propicias para poner fin a la herencia de Santa Anna.

El inolvidable patriota y diplomático doctor don Francisco Castillo Nájera (e.p.d.), Embajador de México en Washington, y el no menos eminente y comprensivo Secretario de Estado míster Cordell Hull, con fecha 13 de abril de 1937, firmaron el Tratado derogatorio, la liquidación final del riesgo a que había estado expuesta la legendaria tierra mexicana.

Entró en vigor tan feliz Convenio el 21 de diciembre del mismo año, habiéndose publicado el decreto de promulgación en el *Diario Oficial* de México, el 9 de febrero de 1938.

Así se explica la razón de este acápite, y lo que se afirma en las primeras páginas del presente trabajo respecto a la *victoria de México sobre el peligro de Tehuantepec*.

¡Y pocas semanas después, el 18 de marzo, una nueva batalla, un nuevo triunfo, un nuevo paso en firme hacia el afianzamiento de la soberanía y de la independencia mexicanas, con el histórico decreto de la expropiación petrolera!

CONCLUSIONES

Termino estos comentarios el 13 de octubre de 1956, precisamente cuando el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobaba seis puntos básicos para resolver, no con las fuerzas mancomunadas de Francia y de la Gran Bretaña, no con la guerra sino con la razón y la justicia, la crisis del Canal de Suez. Son dichos puntos, sintetizados:

Libertad de navegación en el Canal para todas las naciones.

Respeto a la soberanía egipcia.

El funcionamiento del Canal estará completamente desligado de la política de todos los países, por su neutralidad y universalidad.

Determinación de las tarifas, que fijarán de común acuerdo el Egipto y los usuarios de la empresa.

Empleo de una parte justa de los ingresos en obras de mejoramiento.

Y resolución por arbitraje de las disputas entre Egipto y la antigua Compañía Universal del Canal de Suez (CUCS).

Se mantiene así la tesis de principios y mediados del siglo XIX, en relación con vías marítimas artificiales, a saber: Derecho de tránsito para todas las naciones. Pago de una cuota adecuada. Derechos soberanos del país dueño del territorio. Neutralización, para evitar que las rutas canaleras, bajo el

dominio exclusivo de un solo gran imperio, fortificadas y convertidas en objetivos militares, pudiesen ser blanco de acciones bélicas. Servicio, en suma, para provecho de todos los pueblos de la tierra.

Se oponían las dos grandes potencias que más se han beneficiado económicamente con el Canal de Suez; 35 millones de libras en 1955, equivalentes a más de 100 millones de dólares por concepto de ingresos; se oponían Inglaterra y Francia a la nacionalización. Y amenazaron al Egipto con sus acorazados, con sus aviones de bombardeo, con la movilización espectacular de sus ejércitos. Pero la probable unidad del mundo árabe, y el temor que sintieron los occidentales de quedarse sin petróleo, fueron factores determinantes para que amainara la tormenta.*

Ya no hay tiempo ni espacio para entrar aquí en detalles sobre lo que significan las finanzas, los fantásticos dividendos, el valor 22 veces multiplicado de las acciones de la CUCS. Baste decir que era uno de los más productivos negocios de la época contemporánea. Y será bueno recordar que todos sus bienes, de acuerdo con la concesión de Lesseps, deberían pasar íntegramente al Gobierno egipcio en 1868.

El haberse anticipado doce años provocó el conflicto, porque Londres y París insistían en una

* Será necesario recordar que estos comentarios se escribieron en octubre de 1956, cuando ya Egipto había aceptado los seis puntos básicos de las Naciones Unidas. Sin embargo, al cabo de pocos días, el 4 de noviembre, sobrevino el ataque conjunto de Inglaterra y de Francia sobre Suez, con el respaldo de Israel en otros flancos. Severa fue la crítica mundial para los atacantes, obligados por la ONU a retrarse de sus posiciones, lo que provocó en enero siguiente la caída del Primer Ministro Británico. ¿Lograrán las Naciones Unidas que los métodos civilizados alguna vez imperen en el mundo? (N. del A., mayo de 1957.)

larga prórroga, fácil de obtener "más adelante" con algún Farouk pupilo.

La decisión del actual régimen egipcio, al que incluso se presionaba económicamente negándole medios para determinadas grandes obras, si no concedía la prórroga —con perjuicio de un país cuyo pueblo vive en ancestral miseria—; el golpe "preventivo" del Presidente Nasser, en pocas palabras, dio al traste con los planes de un nueva concesión que maduraban aquellas dos potencias.

* * *

Tan peligrosa situación como la de Egipto ya no podrá sufrirla México, con su Istmo de Tehuantepec completamente libre, bajo su dominio pleno, esperando que los mexicanos mismos abran a la humanidad su gran ruta interoceánica, con sus propios ahorros, con sus técnicos, con su esfuerzo, con lo que han podido demostrar que son capaces de hacer en obras monumentales de ingeniería.

Mediante la participación de inversionistas privados, como negocio de seguras utilidades; y con el Gobierno de principal accionista, al que respaldarían los bien dotados organismos internacionales de crédito, tratándose como se trata de una gran obra reproductiva, haría ver esta nación al mundo que ya no somos ni queremos ser colonias. Y observarían con estupor los países extranjeros el paso adelante de nuestra América Española.

Por lo que se refiere a Panamá, ya saben los lectores de su tragedia y de su rebeldía. Y tocante a Nicaragua, ya conocen el *status* de su probable o improbable Canal. Los Estados Unidos se hicieron de esos pasos mediante tremendas presiones diplo-

máticas, detrás de las cuales estuvo el empleo de la fuerza armada contra la soberanía de Colombia —que hoy es soberanía panameña—, y contra la infortunada tierra nicaragüense, víctima de tantas desventuras.

Pero el caso panameño tiene otro aspecto que no deben olvidar los pueblos hermanos de la América Latina. Su Canal está rodeado de fortificaciones, convertida la Zona en un inmenso cuartel, en objetivo militar de primer orden, blanco seguro de cualquier adversario que podría arrasar, según el derecho de guerra —¡derecho bárbaro!—, no sólo con la obra misma, sino de remate, con el pueblo panameño y con los países vecinos, si allí se dejase caer la bomba atómica.

Habrá que evitar ese peligro, acaso mediante un acuerdo internacional que condene como crimen de lesa humanidad cualquier ataque a las vías interoceánicas. Y que las grandes potencias se comprometan a respetarlo y a cumplirlo.

No pide mucho Centroamérica, Estado ribereño de dos rutas canaleras. ¡Lo que han establecido para el Canal de Suez las Naciones Unidas! ¡Lo que se pactó en Convenios honorables durante el siglo XIX! ¡Incluso la esencia del Tratado Clayton-Bulwer de 1850! ¡Y lo que soñó Bolívar, con nuestras vías interoceánicas al servicio del género humano!

No se trata, por consiguiente, de sentar soluciones irrealizables, sino de acogerse al derecho para no ser víctimas propiciatorias del crimen de la guerra, para liberar lo propio con inteligente diplomacia, y seguir hacia adelante.

Entonces sí podríamos exclamar con el Libertador: “Esta magnífica posición entre los dos grandes mares podrá ser, con el tiempo, el emporio del uni-

verso. Sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia, y traerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo. Acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra, como pretendió Constantino que fuese Bizancio la del antiguo hemisferio”.

SEGUNDA PARTE *

MESA REDONDA SOBRE LOS
CANALES INTERNACIONALES

(Universidad de Panamá: 25 a 29 de marzo de 1957)

* *Cuadernos Americanos*. Año XVI N° 3. México, D. F., mayo-junio de 1957.

I

Repercusión de la crisis del Canal de Suez en nuestros Istmos.

ERA de suponer que la crisis de Suez se reflejara en Panamá, puesto que su Canal ocupa el segundo lugar entre las grandes rutas interoceánicas artificiales de la época contemporánea; y por tratarse, en ambos casos, de un *status* jurídico tan semejante, que la suerte del uno está íntimamente ligada a la del otro estrecho.

El problema tomó un cariz de suma importancia para la nación panameña, cuando no se la invitó a la Conferencia de Londres; y cuando el Secretario de Estado de los Estados Unidos, míster John Foster Dulles, declaró que se trataba de un caso en absoluto diferente al del Canal egipcio, en virtud de que el Gobierno norteamericano *ejerce plena soberanía* sobre la Zona del Canal de Panamá.

La reacción no se hizo esperar en la pequeña república hermana, cuya Cancillería reiteradamente expresó su desacuerdo con la tesis del vocero oficial de Washington. Pero la situación vino a ser realmente interesante, desde el punto de vista jurídico, cuando el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con fecha 13 de octubre de 1956, después de nueve semanas de discusiones y de negociaciones a partir de la nacionalización del Canal egipcio (26

de julio anterior), aprobó una fórmula de avenimiento con la que no sólo estuvo de acuerdo el Presidente Nasser, sino que mereció además la aprobación de la Asamblea, sin excluir a las grandes potencias interesadas en la empresa de Suez.

A los seis puntos esenciales de esa fórmula de avenimiento bien podría acogerse Panamá, con sus derechos indiscutibles de soberano territorial o Estado ribereño. Porque las Naciones Unidas, no obstante su lentitud y sus tropiezos por la enormidad de los intereses encontrados que estaban en juego, le ofrecía en realidad al mundo una substanciación universalizada del *jus gentium*, una pauta futura de Derecho Internacional en materia de vías interoceánicas.

Incluso a México podría servirle el criterio jurídico de las Naciones Unidas si abriera su Canal propio por Tehuantepec, neutralizado pero no internacionalizado, porque ponerse al amparo de varias potencias sería peor que al de una sola; universalizado para el tránsito de todos los buques y de todas las banderas, pero nacional en su estatuto de jurisdicción soberana; con financiación doméstica o exterior, pero sometidos los inversionistas a las leyes mexicanas.

Y a Nicaragua, desde luego, también la ampararía el *jus gentium* referido, si alguna vez tuviese gobernantes conscientes de su responsabilidad histórica; intelectual y moralmente capaces de limpiar tanta maleza; al servicio de su país y no de intereses extranjeros; esforzados y decididos a emplear todas las armas del derecho, hasta conseguir que se respete el fallo de la Corte de Justicia Centroamericana, cuyos magistrados condenaron como ilegal e ilícito el Tratado canalero Bryan-Chamorro de 1914.

Desgraciadamente, a los 22 días de haberse aprobado los seis puntos básicos de las Naciones Unidas: —libre navegación para todos los países; soberanía del Estado ribereño (Egipto); neutralidad; determinación de tarifas entre el Estado ribereño y los usuarios; reserva de una parte de los ingresos para obras de mejoramiento; resolución por arbitraje de las disputas entre Egipto y la Compañía Universal del Canal de Suez—; a los 22 días, el 4 de noviembre de 1956, sobrevino el bien preparado ataque de Israel, Inglaterra y Francia sobre territorio egipcio, con los consiguientes bombardeos de Port Said y la obstrucción y cierre inevitable del Canal.

¿Será necesario recordar que Inglaterra y Francia, signatarias de la Convención de Constantino-
pla de 1888, fueron las dos grandes potencias europeas que más se empeñaron en la celebración y perfeccionamiento de ese Tratado multilateral? ¿Y que con sus aviones y sus bombas incendiarias estaban destruyendo su propia obra, la material y la jurídica?

Pero el mundo de nuestros días, el hombre de la calle, el ser humano de dos postguerras aleccionadoras, con una nueva conciencia de su destino, alzó su voz contra los agresores simultáneos en diversas latitudes del viejo Continente: los agresores de Egipto y los agresores de Hungría. Y esa voz, ese clamor de protesta repercutió en las Naciones Unidas, hasta que con el respaldo poderoso de la opinión mundial se puso fin, por lo menos, a la invasión del territorio egipcio. Acaso sea bueno señalar que en la propia Inglaterra se combatió enérgicamente al Gobierno de Anthony Eden, hasta su posterior derrocamiento (9 de enero de 1957).

Se volvió entonces a las negociaciones, a los sis-

temas civilizados, a rehacer la pauta jurídica del 13 de octubre de 1956, francamente apoyada por el Gobierno norteamericano tratándose de Egipto y del Canal de Suez, pero no en lo que se refiere a la ruta panameña ni a la soberanía de Panamá, Estado ribereño, soberano territorial, con derechos indiscutibles en su zona canalera.

En esas condiciones, no con ánimo hostil hacia el poderío anglosajón que fue capaz de realizar la extraordinaria, la maravillosa obra de ingeniería y de progreso que es el Canal de Panamá; no para hablar de cosas imposibles ni de proyectos irrealizables; no para sugerir ingénuo o demagógicamente la expropiación de la ruta panameña, ni hablar siquiera de internacionalizarla, según lo han aconsejado personajes norteamericanos de tanto viso como el ex Presidente Truman; pero sí con el empeño de recabar opiniones, de orientar con ellas, de exponer la situación del pequeño país, de reclamar equidad al poderoso, dispuso la Universidad de Panamá reunir la mesa redonda sobre Canales Internacionales, que trato aquí de comentar en la mejor forma posible.

• • •

Entre los participantes de este cónclave universitario figuraron autoridades tan renombradas en la materia, por sus libros, por sus ensayos o por su actuación en la vida pública latinoamericana, como los ex Presidentes de la propia República de Panamá, doctores don Ricardo J. Alfaro y don Harmodio Arias; el ex Canciller Dr. Octavio Fábrega y el actual Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Aquilino Boyd, quien tuvo a su cargo el discurso de fondo en la sesión inaugural; el Dr. Francisco García Ama-

dor, de la Universidad de La Habana, miembro de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas; el Lic. Raúl Cervantes Ahumada, catedrático de Derecho Marítimo en la Universidad Nacional Autónoma de México; el Dr. César Quintero, catedrático de la Universidad de Panamá; el Dr. Ernesto Barros Jarpa, catedrático de la Universidad de Chile, ex Ministro de Relaciones Exteriores de su país; el Lic. Fabio Fournier, Director de la Facultad de Derecho de Costa Rica; el Dr. Carlos Alvarado García, catedrático de la Universidad Nacional de Honduras; el Lic. Carlos García Bauer, profesor en la Universidad de San Carlos de Guatemala ex Delegado de su país en las Naciones Unidas; el Dr. Hernán Zelaya, de la Universidad de Nicaragua; el Dr. Diógenes Arosemena, Director de los Cursos Panameños de Temporada, a cuyo impulso pudo organizarse la mesa redonda; y el Dr. Felipe Juan Escobar, representante del Colegio de Abogados de Panamá, sin contar a numerosos observadores extranjeros y a delegados de diversas instituciones culturales y científicas, quienes podían tomar parte en los debates formulando sus preguntas, o haciendo aclaraciones por escrito.

Este fue el grupo de maestros hispanoamericanos, de historiadores o de jurisconsultos, que abordó en sus varios aspectos el problema de las vías interoceánicas mundiales; y que con el respaldo y la doctrina de insignes tratadistas, cuyo criterio sirvió de guía en la orientación de los debates, pudo sentar como premisa que hay derechos inalienables del Estado ribereño, *del soberano territorial*, reconocidos implícitamente en los propios Tratados canaleños y en el estatuto jurídico de las vías de comunicación interoceánica.

Amplio fue el temario; autorizados por su preparación los concurrentes; de gran altura las intervenciones; y ejemplar el camino elegido por los universitarios panameños para estudiar a fondo, conocer y dar a conocer su problema fundamental, en forma comparativa con las demás rutas internacionales, naturales o construídas por el hombre: Kiel, Corinto, Suez, Gibraltar, Magallanes, el Bósforo, en donde bajo determinadas condiciones se ha de mantener en vigor la vieja tesis de la libertad de los mares.



Hace ya muchos años, precisamente en conferencias y discusiones de mesa redonda celebradas en el Paraninfo de la Universidad Nacional de México, durante el mes de julio de 1929, sostuve yo la urgencia de que se planteara la realidad latinoamericana, en sus diversos aspectos, al amparo de los claustros universitarios, ajenos a la demagogia o al interés de los políticos, y al disimulo, perjudicial a veces, de los diplomáticos. Y me tocó la honra, en sesión presidida por el eminente internacionalista Lic. don Isidro Fabela, de presentar a la consideración de profesores y estudiantes problemas centroamericanos de tanta trascendencia como el del Canal interoceánico, las concesiones bananeras y el llamado inversionismo extranjero.

En trabajos anteriores y posteriores, recopilados en la primera edición de *Rompiendo Cadenas* (CIADE, México, D. F., 1933), sostenía yo la misma tesis, haciendo un constante llamamiento a la cooperación universitaria, a la fuerza intelectual del Continente, "para evitar el sacrificio de cinco pueblos". Y me refería también a Panamá, con su Tra-

tado Bunnau-Varilla (a la sazón todavía no revisado), y a Nicaragua con su Tratado Bryan-Chamorro.

Al cabo de más de un cuarto de siglo he tenido el privilegio de decir las mismas cosas en el Parainfo de la Universidad panameña, que nos está señalando rumbos a los hispanoamericanos. Ese es el camino, y vale la pena repetirlo: estudiar a fondo, conocer y dar a conocer los problemas fundamentales de nuestra América, como el medio más eficaz de que a la postre se resuelvan inteligente y adecuadamente. No con cañones, sino con ideas. No con la fuerza del cuartel, sino con el pensamiento de la Universidad. No con la sangre ni con la violencia, sino con la civilización.

II

Neutralidad y universalidad.

ANTE LO imposible de resumir en unas pocas cuartillas lo que se expuso sabiamente en cinco noches memorables de mesa redonda, tras cinco días fructuosos de investigación, compulsión de documentos y estudio de estadísticas, tanto o más elocuentes que las palabras, séame permitido repasar, siquiera a grandes rasgos, lo que atañe a neutralidad y universalidad de los Canales de Suez y Panamá, para concluir después con lo relativo a soberanía y al aspecto económico, que sólo podrá resolverse practicando lo que el actual Presidente de los Estados Unidos, míster Dwight D. Eisenhower, ha tenido a bien bautizar con el nombre de *política del buen socio*.

Tenemos, pues, que en el Tratado Hay-Bunnau Varilla de 1903, celebrado entre los Gobiernos de Washington y Panamá, se establece que el Canal estará abierto a la navegación en los términos y de conformidad con las estipulaciones de la Convención Hay-Pauncefote de 1901. Y en esta Convención, por la cual se abrogó el Tratado Clayton-Bulwer de 1850, tanto la Gran Bretaña como los Estados Unidos acogen y suscriben, como norma de derecho, diversas estipulaciones de la Convención de Constantinopla de 1888.

Algunas de dichas reglas, incorporadas en el artículo III del Tratado Hay-Pauncefote, y aceptadas tácitamente en el artículo XVIII del Bunnau-Vari-lla, se podrían sintetizar en esta forma:

1.—El Canal será libre y abierto a la navegación por buques mercantes y de guerra de todos los países, en condiciones de entera igualdad.

2.—Jamás será bloqueado el Canal, ni dentro de él se ejercerá ningún acto de guerra ni se cometerá ningún acto de hostilidad.

3.—Ningún buque de guerra perteneciente a nación beligerante se aprovisionará ni pertrechará en el Canal, excepto en caso y cantidad estrictamente necesarios.

4.—Ningún beligerante podrá embarcar ni desembarcar tropas, municiones ni materiales de guerra en el Canal, excepto en caso de obstáculo accidental en el tráfico. (Ha de ser tránsito.—N. del A.)

5.—Todas estas disposiciones se aplicarán a aguas adyacentes al Canal, por un radio de tres millas marítimas en cada extremo. Los buques de los beligerantes no podrán permanecer en dichas aguas más de 24 horas seguidas cada vez, excepto en caso de situación precaria. Pero un buque beligerante no podrá partir hasta pasadas 24 horas de la partida del buque contrario.

6.—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 gozarán de completa inmunidad de ataque o daño por parte de los beligerantes.

Además, en la Introducción al citado artículo III del Convenio Hay Pauncefote, se hace constar expresamente que los Estados Unidos —me parece

necesario repetirlo y entrecomillar— adoptan las reglas anteriores como base para la neutralización del Canal, por ser “en substancia las mismas de la Convención de Constantinopla, firmada el 28 de octubre de 1888 para la libre navegación del Canal de Suez”.

Tocante al artículo XVIII del Tratado Bunnau-Varilla, así reza textualmente en relación con las estipulaciones enunciadas: “El Canal una vez construido, y sus entradas, serán neutrales a perpetuidad, y estarán abiertos a la navegación en las condiciones establecidas en la Sección I del Artículo III del Tratado celebrado entre los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, el 18 de noviembre de 1901, y de conformidad con las demás estipulaciones del mismo”.

* * *

Bien se advertirá, por consiguiente, que no cabe duda acerca de la similitud de los Tratados canaleiros que se refieren a Suez y a Panamá, en el aspecto de neutralidad y universalidad. Veamos ahora otros puntos también de pronunciada analogía, estudiados y sintetizados por una autoridad en la materia, que con su presencia en el presidium dio realce a la mesa redonda: el notable jurisconsulto, escritor y ex Presidente panameño, doctor don Harmodio Arias. En su documentado volumen *El Canal de Panamá* (Editora Panamá América, S. A., 1957), hace las siguientes anotaciones sobre similitud:

I.—Tanto el de Suez como el de Panamá constituyen estrechos artificiales, que comunican dos mares en condiciones geográficas idénticas.

II.—Cada canal queda enteramente dentro del territorio de una sola nación.

III.—Las dos naciones —a saber, Panamá y Egipto *bajo cuyas soberanías* (subrayo) *se encuentran los canales*— carecían de recursos financieros para la empresa, y eran demasiado débiles para protegerla una vez terminada.

IV.—Los dos canales presentan en común el hecho de haberse buscado y obtenido capital extranjero para llevar a feliz término la construcción.

V.—De efectuarse una investigación sobre las respectivas historias de estas comunicaciones marítimas artificiales, quedarían al descubierto hechos de impresionante parecido. (Cita a continuación el doctor Arias algunos de esos hechos, en los que salta a la vista la preocupación de ambos países en lo referente al futuro de sus respectivos canales.)

VI.—Ambas vías son sin duda alguna de capital importancia para el comercio internacional, toda vez que reducen en miles de millas algunas de las rutas marítimas existentes.

VII.—Los dos canales pueden convertirse en puntos estratégicos de gran valor. De un lado, el Canal de Suez es de vital importancia para la Gran Bretaña . . . Del otro lado, el Canal de Panamá tiene un valor similar para los Estados Unidos.

VIII.—Otra marcada semejanza la constituye la importancia política que cada canal puede lograr. (En resumen, los Estados Unidos, al tener en sus manos la llave del tránsito interoceánico en nuestro Continente, fortalecen su política de hegemonía, “que no es otra cosa que una amplificación de la Doctrina de Monroe . . . De igual suerte, la Gran Bretaña tiene intereses similares en Suez”.)

IX.—En cada caso se han buscado garantías y se han suscrito convenciones, que tienen como fi-

nalidad reglamentar el tránsito a través de dichos canales.

X.—Por último, puede agregarse que a objeto de reconciliar los diversos y encontrados intereses relativos al tránsito por los canales, se sostiene la idea de que la neutralización es aplicable a estas rutas.

En realidad, el doctor Arias agota el tema de la neutralidad y de la universalidad de las vías interoceánicas, de acuerdo con los Tratados que inserta y comenta en su valioso libro; y basándose en el propio texto de los Convenios a que se ha hecho referencia, demuestra que su patria, como Estado ribereño, conserva su soberanía sobre la Zona del Canal.

Igual criterio ha mantenido siempre en sus brillantes trabajos y alegatos jurídicos otro internacionalista y ex Presidente de la República, el doctor don Ricardo J. Alfaro, quien ya vimos que asistió a la mesa redonda y presidió algunas de las sesiones. Y en la misma forma se han pronunciado historiadores y estadistas como el doctor don Eusebio A. Morales, el doctor don Narciso Garay, el doctor Víctor F. Goytia, el doctor y ex Canciller Octavio Fábrega, el ilustre historiador Ernesto J. Castellero, en libros, discursos y ensayos realmente orientadores.

III

*Opinión de la Academia Panameña
de Derecho Internacional.*

Pero en relación con el tema concreto de la soberanía, bien vale la pena tomar nota de un notable estudio de la Academia Panameña de Derecho Internacional, fechado en enero de 1957, y que ilustró de manera clara y concisa a los componentes de la mesa redonda. Después de analizar el problema jurídico del Canal egipcio, el contrato de concesión a Lesseps, la Convención de Constantinopla y la nacionalización efectuada por el Presidente Nasser, entran de lleno los juristas de la Academia en el caso de Panamá, relacionándolo desde luego con el de Suez. Revisemos siquiera los párrafos finales:

“Ante todo, es preciso apuntar que ambos canales son rutas marítimas artificiales que presentan un interés mundial, y que han sido construídas enteramente en territorios que no pertenecen al Estado ni a la empresa que las construyó. El soberano territorial del Canal de Suez es la República de Egipto, y el del Canal de Panamá lo es la República de Panamá.

“Sin embargo, como quiera que el Departamento de Estado de los Estados Unidos, de tiempo en tiempo sorprende al mundo con afirmaciones erró-

neas sobre el *status* jurídico de la Zona atravesada por el Canal de Panamá, es importante citar textualmente a este respecto el Preámbulo del Tratado Hay-Bunnau Varilla de 18 de noviembre de 1903. Dice así:

“Deseando los Estados Unidos 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; . . . 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”.

“De modo, pues, que en el propio texto de la Convención de 1903, y nada menos que en el Preámbulo; es decir, donde se señala el objeto del Contrato Internacional y sus proyecciones generales, el mismo Gobierno norteamericano proclama que la soberanía de la Zona del Canal reside efectivamente en la República de Panamá, concepto éste del Preámbulo que está confirmado por el resto del Tratado”.

Se refieren a continuación los jurisconsultos académicos a un nuevo instrumento de derecho, el de 1936, derogatorio del Convenio Bunnau Varilla de 1903, durante la buena vecindad del segundo Presidente Roosevelt. He aquí sus palabras:

“En el Tratado de 1936 ello (nuestra soberanía) se puso de nuevo en evidencia, al establecerse en el artículo I que las estipulaciones de la Convención de 1903 tienen en mira el uso de las tierras y aguas de la Zona del Canal “para los fines de eficiente mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal y de sus obras auxiliares”; y en el ordinal 6º del artículo III de dicho Tratado

se hace referencia a la Zona del Canal, calificándola de "territorio de la República de Panamá bajo jurisdicción de los Estados Unidos de América..."

En párrafos subsiguientes anota la Academia cómo el Tratado de 1903 es en su esencia, lo mismo que el de Suez, un contrato de concesión de servicio público internacional, "para la obra de construcción y mantenimiento de los canales" exclusivamente, a cuyo fin se ofrecen nuevas analogías fundamentales entre Panamá y Egipto. Sin embargo, también existen ciertas diferencias, "especialmente en lo que concierne a los beneficios del Canal". Así las apuntan los tratadistas de tan ilustre instituto:

"En efecto, Egipto siempre recibió sumas más de acuerdo con un concepto justo de los beneficios de todo orden, que la obra del Canal debía reportar al soberano territorial. Baste recordar el Convenio de 7 de marzo de 1949, celebrado entre el Gobierno egipcio y la Compañía del Canal de Suez, por el cual se otorga a Egipto el 7% de las *entradas brutas* de la Compañía.

"La República de Panamá, en cambio, no ha obtenido nunca de los Estados Unidos de América una compensación justa ni adecuada. La modesta anualidad que se abonó a Panamá hasta 1956, equivalía a la misma suma que el concesionario tenía que pagar por la concesión del ferrocarril, o sea que no abonaba suma alguna.

"El aumento logrado recientemente, está todavía muy lejos de representar una compensación que se ajuste a la equidad, máxime si se tiene en cuenta que el Canal, manejado y explotado por los Estados Unidos de América, ha venido a convertirse en un negocio que le produce utilidades muy considerables".

A los argumentos sobre soberanía que acabo de transcribir podrían agregarse otras opiniones, expuestas en la mesa redonda con gran erudición, y con respaldo jurídico de prestigiadas autoridades extranjeras en Derecho Internacional.

Pero como reconstruir lo que allí se dijo tomaría la extensión completa de un volumen, sea suficiente agregar que hasta un insospechable jurista norteamericano, Presidente por añadidura de la Corte Suprema de los Estados Unidos y ex Presidente de la República, míster William Howard Taft, sostuvo en el Senado de su patria que "los términos del Tratado reservan a Panamá la soberanía de la Zona". (Cita del doctor don Ricardo J. Alfaro en su ensayo, *Medio siglo de relaciones entre Panamá y los Estados Unidos*.—Panamá, 1953.)

Sin duda se basaba míster Taft en el artículo III del Tratado de 1903, donde se establece que los Estados Unidos "ejercerían sus derechos como si fueran soberanos en el territorio de la Zona".

La expresión "como si fueran soberanos", y el pago de renta por el uso de tierras y aguas para un fin determinado, indican con absoluta claridad que el Gobierno norteamericano, desde el punto de vista jurídico, no tiene derechos de soberanía en el suelo panameño ocupado por el Canal. Goza únicamente de jurisdicción en su carácter de arrendatario, de contratista, de concesionario para un servicio público internacional.

IV

Sobre el trato económico.

DEFINIDOS a mi entender los puntos de soberanía, universalidad, neutralidad y demás aspectos del *jus gentium* sobre vías interoceánicas, según aparecen en los Tratados que sirvieron de base para la construcción, uso y mantenimiento de la ruta panameña, no restaría sino agregar unas pocas frases en relación con el problema económico, al que ya hizo referencia la Academia Panameña de Derecho Internacional.

Para los académicos, según acabamos de leerlo, el Estado panameño no ha recibido nunca una compensación equitativa del Gobierno norteamericano, a pesar de las substanciosas utilidades que produce el Canal. Razón tienen que les sobra, y no de acuerdo con estadísticas de fuente dudosa, sino con cifras de técnicos en guarismos, de contadores precisamente estadounidenses, cuyos laboriosos trabajos he tenido oportunidad de dar a conocer en páginas ya impresas.

Quisiera no caer en constantes repeticiones, al exponer aquí otra vez el mismo tema. Saltaré entonces los cálculos de construcción de la obra, su costo de mantenimiento, su tonelaje transportado, sus ingresos, egresos, depreciaciones, etc., para recordar

únicamente que la fallida, la multiquebrada Compañía francesa, recibió 40 millones de dólares por su traspaso a Washington de la concesión neogranadina. Panamá, en cambio, el Estado ribereño, el país dueño del territorio, sólo tendría derecho a lo que ya estaba percibiendo Colombia por el ferrocarril interoceánico: a 250 mil dólares anuales, más la cantidad inicial de 10 millones.

Con estas sumas a la vista y un lápiz en la mano —¡y ofrecí no repetir lo que tengo dado a la estampa!—, me puse a sacar cuentas. ¿Conclusión? ¡Más de un siglo, 120 años necesitarían los gobiernos panameños para reunir, para redondear junto con los 10 millones adelantados, una cantidad igual a la que pudo hacer efectiva en pocos meses, *por los restos de su bancarrota*, la Compañía extranjera que había puesto sus valores y sus esperanzas en manos de Bunnau-Varilla.

Cotejé además el promedio de ganancias netas durante buen número de años, a partir por lo menos de 1938, pudiendo comprobar por ajuste de tarifas y de tonelajes, que llegaban a 30 millones de dólares anuales, en números redondos; siempre, por supuesto, que no se carguen al manejo de la ruta canalera las enormes erogaciones en fuerzas militares y navales norteamericanas, que forman capítulo aparte, capítulo de guerra, y que no pueden ni deben contabilizarse en el negocio.

Y volví a sacar cuentas. ¿Resultado? Treinta millones de dólares contra un cuarto de millón. Es decir, 0.75%. O lo que es lo mismo, ¡¡tres cuartos de uno por ciento para la nación panameña, y más del noventa y nueve por ciento para el Tesoro norteamericano!!

Todo eso explica el clamor constante de la pequeña república en demanda de equidad, de un trato económico menos injusto, de condiciones humanas que pongan fin a la discriminación racial y de salarios en la Zona; y por qué en 1926, no obstante la crisis tremenda que sufría el país, la Asamblea Nacional rechazó por unanimidad un nuevo Tratado inaceptable, que ni moral ni materialmente aliviaba la situación de la ciudadanía; y por qué, en fin, han persistido los panameños en su lucha incesante por obtener una revisión de lo que innoblemente contrataron, en 1903, John Hay y Felipe Bunnau Varilla.

Hasta que llegamos a la época de la buena vecindad con el segundo Presidente Roosevelt, y a la nueva Convención suscrita el 2 de marzo de 1936. Desapareció el artículo I del Tratado original, ofensivo para Panamá —como lo era para Cuba la Enmienda Platt—, en el que los Estados Unidos garantizaban la independencia de la República. Y en el aspecto económico, apoyándose el país débil en el derecho, ciñéndose a la cláusula del pago en oro y no en papel moneda depreciado, se hizo un ajuste por el cual convino Washington en girar 430 mil dólares anuales al erario panameño.

Pero faltaba y falta mucho para satisfacer las legítimas aspiraciones económicas, jurídicas, antidiscriminatorias, incluso comerciales del Estado ribereño. El derecho de revisión al que se acogió en 1936, podría servirle en lo futuro. Y con ese derecho que ha mantenido incólume, pudo reclamar un aumento en 1955, mediante el Pacto de caballeros Remón-Eisenhower —todavía en *suspense*—, que hace llegar la anualidad a 1.930,000.00 dólares. (Tratado Fábrega-Chapin.)

Algo entonces se ha logrado para enfrentarse a lo que consideran los tratadistas *lesión enorme, lesión enormísima*, o aprovechamiento excesivo de una parte en perjuicio de la otra. Y es de esperar que obtengan los panameños la equidad y la justicia a que son acreedores, de acuerdo con las nuevas corrientes que mueven al mundo.

¿Acaso Venezuela y los países del Medio Oriente no han llegado a la fórmula del 50-50, sobre las ganancias netas del petróleo?

¿Y qué sería el 50 por ciento; qué serían quince, o veinte, o treinta millones de dólares conforme aumenten los ingresos del Canal, al quedar totalmente amortizado; que significaría esa suma para la nación más poderosa de la tierra, con un presupuesto de 75 mil millones de dólares anuales, si allí prevaleciera otra vez la política de buena vecindad, reforzada con la del *buen socio* que pregona mister Eisenhower?

* * *

No creo necesario insistir en este tema, que sostuve con fe y optimismo en la mesa redonda de la Universidad de Panamá, organizada como ya se dijo por el Dr. Diógenes Arosemena, director de los cursos que denominan allá de temporada. Baste decir que Panamá cumplirá su destino, si con la interpretación jurídica de sus propios Tratados y por el *jus gentium* canalero que proclaman las Naciones Unidas, está a salvo su soberanía, como lo expresó claramente en la sesión inaugural el doctor Aquilino Boyd, Ministro de Relaciones Exteriores. Y si logra, por añadidura, que lo del *buen socio* lime asperezas y se convierta en realidad.

Porque no debemos olvidar que el estaño pudo

haberle dado prosperidad a Bolivia, y el cobre y el salitre a Chile, y los bananos a Centroamérica, y el petróleo y los metales preciosos a diversos países latinoamericanos; pero que en el caso panameño su riqueza esencial, el bien supremo que le ha concedido la naturaleza es su ruta interoceánica. Por eso la tesis de los mejores hombres de la tierra del Libertador: "Sembrar el petróleo", debe aplicarse a Panamá: "Sembrar el Canal".

Es decir, transformarlo en sembradíos fecundos, en irrigación, en industrias nacionales, en escuelas, en salubridad pública, en viviendas adecuadas para el campesino y el obrero, en regaderas y piscinas para el calor del trópico, en un alto nivel humano, espiritual y material, que haga de la vida, a la sombra de la gran empresa, una bendición de Dios.

Así sea, en nombre de Bolívar, de Henry Clay, del sabio Valle, de Morazán, de Martí, de Franklin Delano Roosevelt, de la solidaridad continental americana.

TERCERA PARTE *

PRINCIPALES TRATADOS DE TRANSITO, O PARA
LA CONSTRUCCION Y EL MANEJO DE VIAS
INTEROCEANICAS EN TERRITORIO AMERICANO

* No se incluyen en esta sección sino los Tratados internacionales de mayor importancia, que llegaron a perfeccionar las partes contratantes con el canje de ratificaciones. Se excluyen, por consiguiente, los Protocolos canaleros que no fueron aprobados por una u otra de las naciones interesadas. Tampoco sería posible reunir en este corto apéndice los contratos o concesiones otorgadas, por unos y otros gobiernos, a empresas de capital privado.— V. S.

TRATADO MALLARINO-BIDLACK DE 1846

*Entre la Nueva Granada y los Estados Unidos de América,
celebrado en Bogotá el 12 de diciembre de 1846.*

Esta obra es propiedad del
SIRDI - UCR

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

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

.
.
.

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

1º Para mejor inteligencia de los artículos precedentes, han estipulado y estipulan las altas partes contratantes: que

los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos disfrutarán en los puertos de la Nueva Granada, incluso los de la parte del territorio granadino generalmente 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 a comercio y navegación, de que ahora gocen y en lo sucesivo gozaren los ciudadanos granadinos, sus buques y mercancías; y que esta igualdad de favores se hará extensiva a los pasajeros, correspondencia y mercancías de los Estados Unidos que transiten a través de dicho territorio de un mar a otro. El Gobierno de la Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan o en lo sucesivo puedan abrirse, estará franco y expedito para los ciudadanos y el Gobierno de los Estados Unidos, y para el transporte de cualesquiera artículos, productos, manufacturas o mercancías de lícito comercio, pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos; que cualesquiera de estos productos, manufacturas o mercancías pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos, que pasen en cualquiera dirección de un mar al otro, con el objeto de exportarse a cualquier otro país extranjero, no estarán sujetos a derecho alguno de importación; y si lo hubieren pagado, deberá reembolsarse al verificarse la exportación; y que los ciudadanos de los Estados Unidos, al pasar así por el dicho Istmo, no estarán sujetos a otros derechos, peajes o impuestos de cualquiera clase, sino aquellos a que estuvieren sujetos los ciudadanos naturales. Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos IV, V y VI de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizan de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio.

2º El presente Tratado permanecerá en plena fuerza y vigor por el término de veinte años, contados desde el día

del canje de las ratificaciones; y desde el mismo día cesará de tener efecto el Tratado concluído entre Colombia y los Estados Unidos el 3 de Octubre de 1824, no obstante lo dispuesto en el primer punto de su artículo 31.

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

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

5º Si desgraciadamente alguno de los artículos contenidos en el presente Tratado fueren en alguna otra manera violados o infringidos, se estipula expresamente: que ninguna de las dos partes contratantes ordenará o autorizará actos algunos de represalia, ni declarará la guerra contra la otra por queja de injurias o perjuicios hasta que la parte que se considere ofendida haya previamente presentado a la otra una exposición de dichos perjuicios o injurias, apoyada con pruebas competentes, exigiendo justicia y satisfacción, y esto haya sido negado con violación de las leyes y del Derecho internacional.

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

Artículo XXXVI. El presente Tratado de paz, amistad, comercio y navegación será aprobado y ratificado por el Presidente de la República de la Nueva Granada con acuerdo y consentimiento del Congreso de la misma; y por el Presidente de los Estados Unidos de América, con acuerdo y consentimiento del Senado de los mismos; y las ratifica-

ciones serán canjeadas en la ciudad de Washington dentro de los dieciocho meses contados desde el día de la firma, o antes, si fuere posible.

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

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

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

(El canje de ratificaciones se hizo en Washington el 10 de junio de 1848.)

TRATADO CLAYTON-BULWER DE 1850

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

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

ARTICULO I

Los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña declaran por el presente que ni el uno ni el otro obtendrá ni sostendrá jamás para sí mismo ningún predominio exclusivo sobre dicho Canal, y convienen en que ni el uno ni el otro construirá ni mantendrá jamás fortificaciones que lo dominen, o que estén en sus inmediaciones, ni tampoco

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

ARTICULO II

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

ARTICULO III

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

ARTICULO IV

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

ARTICULO V

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

Sin embargo, los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, al acordar su protección a la construcción de dicho Canal, y garantizar su neutralidad después de concluído, declaran que esta protección y garantía se conceden condicionalmente y que pueden ser retiradas por ambos Gobiernos o por cualquiera de ellos, si ambos o uno juzgare que las personas o compañías empresarias o directoras adoptan o establecen reglamentos respecto del tráfico, que estén en pugna con el espíritu y la intención de esta Convención, sea haciendo discriminaciones indebidas a favor del comercio de una de las partes contratantes con perjuicio de la otra, o sea imponiendo exacciones opresivas o derechos exorbitantes sobre pasajeros, buques, efectos, artefactos, mercancías u otros artículos.

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

ARTICULO VI

Las partes contratantes se comprometen a invitar a los demás Estados, con quienes una o ambas tengan relaciones de amistad, para que celebren con ellas convenios seme-

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

Las partes contratantes convienen asimismo en que cada una interpondrá sus buenos oficios cuando sea requerida por la otra, para ayudarla y cooperar con ella a la negociación de los Tratados antes mencionados; y si surgiere alguna diferencia en cuanto al derecho o propiedad sobre el territorio a través del cual debe pasar al Canal, entre los Estados de la América Central, y si tal diferencia impidiere o dificultare de alguna manera la construcción de dicho Canal, el Gobierno de los Estados Unidos y el de la Gran Bretaña interpondrán sus buenos oficios para poner término a tal diferencia, del modo más adecuado para promover los intereses de dicho Canal y vigorizar los lazos de amistad y alianza que unen a las partes contratantes.

ARTICULO VII

Siendo de desear que se comience cuanto antes la construcción de dicho Canal, el Gobierno de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña convienen en apoyar y alentar a la persona o compañía que primero ofrezca comenzarlo, y demuestre tener el capital necesario y el consentimiento de las autoridades locales, y ofrezca proceder sobre principios que estén en armonía con el espíritu e intención de este Convenio; y si alguna persona o compañía hubiere ya celebrado un contrato para la construcción de una Canal como el que se especifica en este Convenio con algún Estado por cuyo territorio pase dicho Canal, contrato cuyas estipulaciones no sean justamente objetables por ninguna de las partes que celebren este Tratado; y si tal persona o compañía hubiere hecho preparativos y gastado tiempo, dinero y trabajo en fe de dicho contrato, se conviene por el pre-

sente que tal persona o compañía tendrán antelación sobre cualquiera otra persona, personas o compañía en el derecho a la protección de los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, y se concederá un año desde la notificación de esta Convención para que dicha persona o compañía concluya sus arreglos preliminares, y presente pruebas de estar suscrito el capital suficiente para llevar a cabo la obra de que se trata; y es entendido que si a la expiración del plazo antedicho tal persona o compañía no hubiere principiado ni llevado adelante la empresa, los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña quedarán con libertad de dar su protección a otra persona o compañía que esté en aptitud de comenzar y llevar adelante la construcción de dicho Canal.

ARTICULO VIII

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

ARTICULO IX

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

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

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

(L.S.) *John M. Clayton.*

(L.S.) *Henry Lytton Bulwer.*

(Canjeado en Washington, el 11 de junio de 1850).

TRATADO DE LIMITES LLAMADO DE LA MESILLA

Entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América. Celebrado el 30 de diciembre de 1853. Lo ratificó el Presidente López de Santa Anna el 31 de mayo de 1854, habiendo sido aprobado y confirmado en Washington el 29 de junio de ese mismo año.

Antonio López de Santa Anna, Benemérito de la Patria, General de División, Gran Maestre de la Nacional y Distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Carlos III, y Presidente de la República Mexicana, a todos los que la presente vieren, sabed:

Que habiéndose concluído y firmado en esta Capital, el día treinta de diciembre del año próximo pasado de mil ochocientos cincuenta y tres, un Tratado entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América por medio de Plenipotenciarios de ambos Gobiernos, autorizados debida y respectivamente a su efecto, cuyo Tratado, con las modificaciones posteriormente acordadas en él por ambas Partes, es en la forma y tenor siguientes:

En el nombre de Dios Todopoderoso. La República Mexicana y los Estados Unidos de América, deseando remover toda causa de desacuerdo que pudiera influir en algún modo en contra de la mejor amistad y correspondencia entre ambos países, y especialmente por lo respectivo a los verdaderos límites que deben fijarse, cuando no obstante lo pactado en el Tratado de Guadalupe Hidalgo en el año de 1848, aún se han suscitado algunas interpretaciones encontradas que pudieran ser ocasión de cuestiones de grande trascendencia; para evitarlas y afirmar y corroborar más la paz que felizmente reina entre ambas Repú-

blicas, el Presidente de México ha nombrado a este fin con el carácter de Plenipotenciario ad-hoc al Excelentísimo Sr. don Manuel Diez de Bonilla, Caballero Gran Cruz de la Nacional y distinguida Orden de Guadalupe y Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores, y a los señores don José Salazar Ilarregui y General don Mariano Monterde, como Comisarios peritos investidos de plenos poderes para esta negociación; y el Presidente de los Estados Unidos a Su Excelencia el Sr. Santiago Gadsden, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los mismos Estados Unidos cerca del Gobierno Mexicano; quienes habiéndose comunicado sus respectivos Plenos Poderes y hallándose en buena y debida forma, han convenido en los Artículos siguientes:

.....

.....

.....

Artículo VIII.—Habiendo autorizado el Gobierno Mexicano, en 5 de febrero de 1853, la pronta construcción de un camino de madera y de un ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec, para asegurar de una manera estable los beneficios de dicha vía de comunicación a las personas y mercancías de los ciudadanos de México y de los Estados Unidos, se estipula que ninguno de los dos Gobiernos pondrá obstáculo alguno al tránsito de personas y mercancías de ambas naciones y que, en ningún tiempo, se impondrán cargas por el tránsito de personas y propiedades de ciudadanos de los Estados Unidos, mayores que las que se impongan a las personas y propiedades de otras naciones extranjeras, ni ningún interés en dicha vía de comunicación o en sus productos se transferirá a un Gobierno extranjero.

Los Estados Unidos tendrán derecho de transportar por el Istmo, por medio de sus agentes y en valijas cerradas, las malas de los Estados Unidos que no han de distribuirse en la extensión de la línea de comunicación; y también los efectos del Gobierno de los Estados Unidos y sus ciudadanos que sólo vayan de tránsito y no para distribuirse en el Istmo, estarán libres de los derechos de Aduana u otros impuestos por el Gobierno Mexicano. No se exigirá a las personas que atraviesen el Istmo y no permanezcan en el país, pasaportes ni cartas de seguridad.

Cuando se concluya la construcción del ferrocarril, el Gobierno Mexicano conviene en abrir un puerto de entrada además del de Veracruz, en donde termine dicho ferrocarril en el Golfo de México, o cerca de este punto.

Los dos Gobiernos celebrarán un arreglo para el pronto tránsito de tropas y municiones de los Estados Unidos, que este Gobierno tenga ocasión de enviar de una parte de su territorio a otra, situadas en lados opuestos del Continente.

Habiendo convenido el Gobierno Mexicano en proteger con todo su poder la construcción, conservación y seguridad de la obra, los Estados Unidos de su parte podrán impartirle su protección, siempre que fuere apoyado y arreglado en el Derecho de Gentes.

Artículo IX.—Este Tratado será ratificado y las ratificaciones respectivas canjeadas en la ciudad de Washington, en el preciso término de seis meses, o antes si fuere posible, contando este término desde su fecha.

En fé de lo cual nosotros, los Plenipotenciarios de las Partes Contratantes, lo hemos firmado y sellado en México, el día treinta de Diciembre del año de Nuestro Señor mil ochocientos cincuenta y tres, trigésimo tercero de la Independencia de la República Mexicana y septuagésimo octavo de la de los Estados Unidos.

(L.S.) *Manuel Diez de Bonilla.*
(L.S.) *José Salazar Ilarregui.*
(L.S.) *J. Mariano Monterde.*
(L.S.) *James Gadsden.*

Por tanto, visto y examinado dicho Tratado, en uso de las facultades que la Nación se ha servido conferirme, lo acepto, ratifico y confirmo, y prometo en nombre de la República Mexicana cumplirlo y observarlo, y hacer que se cumpla y observe.

Dado en el Palacio Nacional de México, firmado de mi mano, autorizado con el Gran Sello de la Nación y refrendado por el Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores, a los treinta y un días del mes de Mayo del año del Señor mil ochocientos cincuenta y cuatro, trigésimo cuarto de la Independencia de la República Mexicana.

(fdo.) *Antonio López de Santa Anna.*
(fdo.) *Manuel Diez de Bonilla.*

Y habiendo sido igualmente aprobado, confirmado y ratificado el presente Tratado por Su Excelencia el Presidente de los Estados Unidos de América, en la ciudad de Washington, el día veintinueve de Junio del presente año, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional de México, a veinte de Julio de mil ochocientos cincuenta y cuatro.

Antonio López de Santa Anna.

CONVENCION DE CONSTANTINOPLA

Se refiere a la universalidad, neutralidad y libre navegación del Canal Marítimo de Suez. Fue firmada el 29 de octubre de 1888.

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

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

ARTICULO I

El Canal Marítimo de Suez estará siempre abierto y será libre, tanto en tiempo de paz como en tiempo de gue-

rra, para todos los navíos de comercio o de guerra, sin distinción de banderas.

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

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

ARTICULO II

Las altas partes contratantes, reconociendo que el Canal de Agua Dulce es indispensable para el Canal Marítimo, toman nota de los compromisos de Su Alteza el Khedive con la Compañía Universal del Canal de Suez en lo que concierne al Canal de Agua Dulce, compromisos que están estipulados en la Convención que lleva fecha del 28 de marzo de 1863, que contiene una exposición y cuatro artículos. Se comprometen a no obstaculizar, en forma alguna, la seguridad de ese Canal y sus ramales, la operación de los cuales no quedará expuesta a ninguna tentativa de obstrucción.

ARTICULO III

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

ARTICULO IV

Permaneciendo abierto el Canal Marítimo como pasaje libre en tiempo de guerra, aún para los barcos de guerra de beligerantes, conforme a los términos del Artículo 1 del presente Tratado, las altas partes contratantes convienen en que ningún derecho de guerra, acto de hostilidad o que tenga por objeto obstruir la libre navegación del canal, será cometido en el canal ni en sus partes de acceso, así como dentro de un radio de tres millas marítimas alrededor de esos puertos, aun cuando el Imperio Otomano sea uno de los poderes beligerantes.

Los navíos de guerra beligerantes no podrán reavituillarse ni hacer almacenajes a bordo, en el canal y sus puertos de acceso, excepto hasta donde pueda serles estricta-

mente necesario. El tránsito de los antedichos navíos por el canal se efectuará con el menor retardo posible, de acuerdo con las reglas vigentes, y sin más intermisión que la resultante de las necesidades del servicio.

Su permanencia en Puerto Said y en el fondeadero de Suez no excederá de veinticuatro horas, excepto en caso de accidente. En tal caso estarán obligados a zarpar tan pronto como le sea posible. Un intervalo de veinticuatro horas habrá de transcurrir siempre entre el zarpe o salida de un barco beligerante desde uno de los puertos de acceso y la partida de un barco perteneciente a la potencia hostil.

ARTICULO V

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

ARTICULO VI

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

ARTICULO VII

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

Este derecho no podrán ejercerlo los beligerantes.

ARTICULO VIII

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

En caso de cualquier evento que amenace la seguridad del libre paso por el canal, se reunirán a convocatoria de

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

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

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

ARTICULO IX

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

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

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

ARTICULO X

De manera similar las disposiciones de los artículos IV, V, VII y VIII no serán obstáculo para las medidas que S. M. el Sultán y S. A. el Khedive en nombre de S. M. Im-

perial y dentro de los límites concedidos por el Firmán, pueda creer necesario tomar para asegurar con sus propias fuerzas la defensa de Egipto y el mantenimiento del orden público.

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

Es entendido, del mismo modo, que las disposiciones de los cuatro artículos antes mencionados no ocasionarán, en ningún caso, obstáculo alguno para las medidas que el gobierno imperial otomano pueda creer necesario tomar con el fin de asegurarse, con sus propias fuerzas, la defensa de sus otras posesiones situadas en la costa oriental del Mar Rojo.

ARTICULO XI

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

ARTICULO XII

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

ARTICULO XIII

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

ARTICULO XIV

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

ARTICULO XV

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

ARTICULO XVI

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

ARTICULO XVII

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

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

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

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

TRATADO HAY-PAUNCEFOTE DE 1901

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

Los Estados Unidos de América y Su Majestad Eduardo VII, Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, etc., etc., deseando facilitar la construcción de un canal para buques que una los océanos Atlántico y Pacífico por la vía que consideren más conveniente, y a ese fin remover cualquier obstáculo que pudiese surgir del Convenio de 19 de abril de 1850, comúnmente llamado Tratado Clayton-Bulwer para la construcción de dicho Canal, bajo las auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, sin menoscabo del "principio general" de neutralización establecido en el artículo 89 de aquel Convenio, han nombrado como Plenipotenciarios al efecto:

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

ARTICULO I

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

ARTICULO II

Se conviene en que el Canal puede 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.

ARTICULO III

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

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

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

III. Ningún buque de guerra perteneciente a nación beligerante se aprovisionará ni 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 a las mismas reglas que los buques de guerra beligerantes.

IV. Ningún beligerante podrá embarcar ni desembarcar tropas, municiones y materiales de guerra en el Canal, excepto en caso de obstáculo accidental en el tráfico, y en

tal caso el tránsito se reasumirá con la mayor prontitud posible.

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

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

ARTICULO IV

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

ARTICULO V

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

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

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

(fdo.) *John Hay.*
(fdo.) *Pauncefote.*

(Canjeado en Washington el 18 de Diciembre de 1901.)

tal caso el tránsito se reasumirá con la mayor prontitud posible.

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

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

ARTICULO IV

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

ARTICULO V

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

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

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

(fdo.) *John Hay.*

(fdo.) *Pauncefote.*

(Canjeado en Washington el 18 de Diciembre de 1901.)

TRATADO HAY-BUNNAU VARILLA DE 1903

Entre Panamá y los Estados Unidos de América, suscrito en Washington el 18 de noviembre de 1903

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 Bunnau 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:

ARTICULO I

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

ARTICULO II

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

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

ARTICULO III

La República de Panamá concede a los Estados Unidos en la zona mencionada y descrita en el artículo II de este Convenio y dentro de los límites de todas las tierras y aguas auxiliares mencionadas y descritas en el citado artículo II, todos los derechos, poder y autoridad que los Estados Unidos poseerían y 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.

ARTICULO IV

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

ARTICULO V

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

ARTICULO VI

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

ARTICULO VII

La República de Panamá concede a los Estados Unidos dentro de los límites de las ciudades de Panamá y Colón y sus bahías adyacentes y dentro del territorio adyacente a ellas, el derecho de adquirir por compra o en ejercicio 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 las contribuciones de agua y de albañales que sean suficientes para proveer al pago de los intereses y a la amortización del capital invertido en esas obras en un período de cincuenta años, y a la expiración de ese período de cincuenta años el sistema de albañales y el acueducto vendrán a ser de propiedad de las ciudades de Panamá y Colón respectivamente, y el uso del agua será libre para los habitantes de Panamá y Colón, salvo la contribución 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.

ARTICULO VIII

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

ARTICULO IX

Los Estados Unidos respecto de los puertos en ambas entradas del Canal y sus aguas, y la República de Panamá respecto de las ciudades de Panamá y Colón, convienen en que ellos serán libres en todo tiempo, de modo que en ellos no se impondrán ni cobrarán peajes aduaneros, derechos

de tonelaje, faros, muellaje, pilotaje, o cuarentena ni ninguna otra contribución o impuestos sobre las naves que usen el Canal o pasen por él o que pertenezcan a los Estados Unidos o sean empleadas por éstos, directa o indirectamente, en la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal principal u obras auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves, con excepción de peajes y cargas que puedan ser establecidos por los Estados Unidos por el uso del Canal u otras obras, y con excepción de los impuestos y contribuciones establecidos por la República de Panamá sobre las mercaderías introducidas para su uso y consumo en el resto de la República de Panamá, y sobre las naves que toquen en los puertos de Colón y Panamá sin pasar por el Canal.

El Gobierno de la República de Panamá tendrá el derecho de establecer en esos puertos y en las ciudades de Panamá y Colón los edificios y resguardos que sean necesarios para la recaudación de impuestos sobre las importaciones destinadas o 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, almacenar y trasbordar cargas, ya sean en tránsito, ya sean destinadas al servicio del Canal o de otras obras relacionadas con éste.

ARTICULO X

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

ARTICULO XI

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

ARTICULO XII

El Gobierno de la 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.

ARTICULO XIII

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

ARTICULO XIV

Como precio o compensación de los derechos, poderes y privilegios otorgados por este Convenio por la República de Panamá a los Estados Unidos, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares (\$ 10.000.000) en moneda de oro de los Estados Unidos al efectuarse el canje de las ratificaciones de este Convenio, y también una anualidad durante la vida de este Convenio de doscientos cincuenta mil dólares (\$ 250.000) en la misma moneda de oro, comenzando nueve años después de la fecha arriba expresada.

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

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

ARTICULO XV

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

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

ARTICULO XVI

Los dos Gobiernos tomarán las medidas necesarias, mediante arreglos futuros, para la persecución, captura, prisión, detención y entrega a las autoridades de la República

de Panamá, dentro de la mencionada Zona y tierras auxiliares, de las personas acusadas de haber cometido crímenes, delitos o faltas fuera de la citada Zona y para la persecución, captura, prisión, detención y entrega a las autoridades de los Estados Unidos, fuera de la mencionada Zona, de las personas acusadas de haber cometido crímenes, delitos y faltas dentro de dicha Zona y tierras auxiliares.

ARTICULO XVII

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

ARTICULO XVIII

El Canal una vez construído, y sus entradas, serán neutrales a perpetuidad y estarán abiertos a la navegación en las condiciones establecidas en la Sección 1ª del artículo III del Tratado celebrado entre los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, el 18 de noviembre de 1901 y de conformidad con las demás estipulaciones del mismo.

ARTICULO XIX

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

ARTICULO XX

Si en virtud de cualquier tratado vigente que se relacione con el territorio del Istmo de Panamá y cuyas obli-

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

ARTICULO XXI

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

ARTICULO XXII

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

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

ARTICULO XXIII

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

ARTICULO XXIV

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

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

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

ARTICULO XXV

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

ARTICULO XXVI

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

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

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

P. Bunnau Varilla.
(Hay un sello.)

John Hay.
(Hay un sello.)

TRATADO BRYAN-CHAMORRO

Entre los Estados Unidos de América y la República de Nicaragua. Fue firmado en Washington el 5 de agosto de 1914, y aprobado sin dilación por el Poder Legislativo nicaragüense. Lo ratificó el Senado norteamericano el 18 de febrero de 1916.

Esta obra es propiedad del
SIBDI - UCR

“El Gobierno de Nicaragua y el Gobierno de los Estados Unidos de América, estando animados del deseo de fortalecer su antigua y cordial amistad por medio de la más sincera cooperación para todos los objetos de su mutua ventaja e interés; y de proveer para la posible y futura construcción de un canal interoceánico por la vía del río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua, o por cualquiera otra ruta sobre el territorio de Nicaragua, cuando quiera que el Gobierno de los Estados Unidos juzgue la construcción de dicho canal conducente a los intereses de ambos países, y el Gobierno de Nicaragua, deseando facilitar de todos los modos posibles el feliz mantenimiento y operación del Canal de Panamá, ambos Gobiernos han resuelto celebrar una convención para estos fines, y, en consecuencia, han nombrado como sus respectivos Plenipotenciarios:

El Presidente de Nicaragua, al general Emiliano Chamorro, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Nicaragua en los Estados Unidos; y,

El Presidente de los Estados Unidos de América, al Honorable William Jennings Bryan, Secretario de Estado.

Quienes, habiendo exhibido sus respectivos plenos poderes, encontrados en buena fé y debida forma, han convenido y celebrado los siguientes artículos:

1º El Gobierno de Nicaragua concede a perpetuidad y para siempre al Gobierno de los Estados Unidos, libres en

todo tiempo de toda tasa o cualquier otro impuesto público, los derechos exclusivos y propietarios necesarios y convenientes para la construcción, operación y mantenimiento de un canal interoceánico, por la vía del río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua, o por cualquiera otra ruta sobre el territorio de Nicaragua, debiéndose convenir por ambos Gobiernos los detalles de los términos en que dicho canal se construya, opere y mantenga, cuando el Gobierno de los Estados Unidos notifique al Gobierno de Nicaragua su deseo o intención de construirlo.

2º Para facilitar la protección del Canal de Panamá y los derechos propietarios concedidos al Gobierno de los Estados Unidos en el artículo anterior, y también para poner a los Estados Unidos en condiciones de tomar cualquier medida necesaria para los fines considerados aquí, el Gobierno de Nicaragua por la presente arrienda por un término de noventa y nueve años (99) al Gobierno de los Estados Unidos, las islas en el mar Caribe conocidas con el nombre de Great Corn Island y Little Corn Island; y el Gobierno de Nicaragua concede además al Gobierno de los Estados Unidos por igual término de noventa y nueve años el derecho de establecer, operar y mantener una base naval en cualquier lugar del territorio de Nicaragua bañado por el Golfo de Fonseca que el Gobierno de los Estados Unidos elija. El Gobierno de los Estados Unidos tendrá la opción de renovar por otro término de noventa y nueve (99) años los anteriores arriendos y concesiones al expirar sus respectivos términos. Expresamente queda convenido que el territorio arrendado y la base naval que se mantenga por la mencionada concesión, estarán sujetos exclusivamente a las leyes y soberanía de los Estados Unidos durante el período del arriendo y de la concesión, y el de su renovación o renovaciones.

3º En consideración de las anteriores estipulaciones y para los propósitos considerados en esta convención, y con el objeto de reducir la deuda actual de Nicaragua, el Gobierno de los Estados Unidos, en la fecha del canje de ratificaciones de esta convención pagará a favor de la República de Nicaragua la suma de tres millones (\$3.000.000.00) de pesos oro acuñado de los Estados Unidos, del actual peso y pureza, que se depositarán a la orden

del Gobierno de Nicaragua en el banco o bancos o corporaciones bancarias que designe el Gobierno de los Estados Unidos, para ser aplicados por Nicaragua en el pago de su deuda u otros fines de interés público que promuevan el bienestar de Nicaragua, en la manera en que sea convenido por las dos altas partes contratantes: todos los dichos desembolsos deberán hacerse por órdenes libradas por el Ministro de Hacienda de la República de Nicaragua y aprobadas por el Secretario de Estado de los Estados Unidos o por la persona que él designe.

4º Esta convención será ratificada por las altas partes contratantes de acuerdo con sus leyes respectivas, y las ratificaciones se canjearán en Washington, tan pronto como sea posible.

En fe de lo cual, nosotros los respectivos Plenipotenciarios firmamos y sellamos.

Hecho en duplicado en los idiomas español e inglés, a los cinco días del mes de Agosto de mil novecientos catorce.

(L.S.) *Emiliano Chamorro.*

(L.S.) *William Jennings Bryan.*

TRATADO GENERAL DE 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 del mismo año, y ratificado por el Senado norteamericano 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 Plenipotenciarios:

El Presidente de la República de Panamá:

A los Excelentísimos señores doctor Ricardo J. Alfaro, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en los Estados Unidos, y doctor Narciso Garay, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Panamá en misión especial; y el Presidente de los Estados Unidos de América:

Al señor Cordell Hull, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América y al señor Sumner 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:

ARTICULO 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 naciones que hicieron posible su construcción, así como también a todas las naciones interesadas en el comercio universal.

ARTICULO 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 ello los Estados Unidos de América renuncian por el presente artículo a la concesión que le hizo a perpetuidad la República de Panamá, del uso, ocupación y control de tierras y aguas, además de las que ahora están bajo la jurisdicción de los Estados Unidos de América fuera de la

zona descrita en el artículo II de la mencionada Convención, que fueran necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección de dicha empresa.

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

ARTICULO III

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICULO IV

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

Panamá, siempre que las mercancías sean destinadas al uso y beneficio exclusivo de esas personas.

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

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

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

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

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

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

Para asegurar el ejercicio efectivo de los derechos reco-

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

ARTICULO VI

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

El parágrafo tercero del artículo VII de la Convención de 18 de noviembre de 1903, queda abrogado.

ARTICULO VII

Comenzando con la anualidad pagadera en 1934 los pagos de acuerdo con el artículo XIV de la Convención de 18 de noviembre de 1903, celebrada entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, serán de cuatrocientos treinta mil balboas (B/430,000.000) según el convenio incorporado en canje de notas de esta fecha. Los Estados Unidos de América pueden cumplir su obligación con respecto a cualquiera de dichos pagos mediante el pago en cualquier moneda, siempre que la cantidad que se pague sea el equivalente de cuatrocientos treinta mil balboas (B/430,000.000) definidos como queda expresado.

ARTICULO VIII

Con el fin de que la ciudad de Colón pueda disfrutar de un medio directo de comunicación por tierra, bajo ju-

jurisdicción panameña, con el resto del territorio bajo jurisdicción de la República de Panamá, los Estados Unidos de América transfieren a la República de Panamá jurisdicción sobre un corredor cuyos límites exactos serán convenidos y demarcados por los dos Gobiernos, de acuerdo con la descripción siguiente:

a) El término del corredor en Colón empalma con el extremo Sur de la mitad Este del Paseo del Centenario en la Calle 16 de Colón; de allí el corredor sigue en dirección general Sur, paralela a la Carretera Bolívar y al Este de la ribera de Folks River, doblando la esquina Nordeste de Silver City; de allí en dirección Sudeste y paralela en general al camino que va a France Field y Fort Randolph hasta cruzar el mencionado camino como a mil doscientos pies al Este de la Derivación Este; de allí en una dirección general Nordeste hasta la línea Este del límite de la Zona del Canal cerca de la esquina Sudeste de la Reserva de Fort Randolph al Sudoeste de Cativá. El trazado aproximado del corredor es el que muestra el mapa anexo a este Tratado, firmado por los Plenipotenciarios de los dos países y denominado "Anexo A".

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

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

Los cruces de corrientes y desagües en los caminos que se construyan sobre el corredor no restringirán el paso de

las aguas a menos de la capacidad de las corrientes y desagües existentes.

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

Los Estados Unidos de América 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 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.

ARTICULO 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 gobiernos, de acuerdo con la descripción siguiente:

Una faja de tierra de 200 pies de ancho, que se extiende 62.5 pies de la línea central de la Carretera Madden sobre su límite Este y 137.5 pies de la línea central de la Carretera Madden sobre su límite Oeste, y que contiene un área de 105.8 acres o 42.81 hectáreas, como se indica en el plano que se acompaña a este Tratado, firmado por los Plenipotenciarios de los dos países y marcado "Anexo B".

Comenzando en la intersección de la línea central localizada sobre la Carretera Madden con la línea limítrofe de

cinco millas entre la Zona del Canal y la República de Panamá, estando situado este punto al Norte $39^{\circ} 20'$ Oeste se sigue en una distancia de 168.04 pies a lo largo de la línea del mencionado límite desde el monumento limítrofe número 65, siendo la posición geodésica de dicho monumento número 65 la de $9^{\circ} 07'$ de latitud Norte más 3,948.88 pies y $79^{\circ} 37'$ de longitud, más 1,174.6 pies;

de allí al Norte $43^{\circ} 10'$ Este en una distancia de 541.1 pies al monumento 324, más 06.65 pies;

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

de allí al Norte $32^{\circ} 45'$ Este en una distancia de 656.8 pies al monumento 334, más 10.7 pies;

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

de allí al Norte $19^{\circ} 05'$ Este en una distancia de 1,135.70 pies al monumento 350, más 01.95 pies;

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

de allí al Norte $32^{\circ} 58'$ Oeste en una distancia de 536.0 pies al monumento 362, más 88.7 pies;

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

de allí al Norte $10^{\circ} 14'$ Oeste en una distancia de 314.5 pies al monumento 368, más 30.5 pies;

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

de allí al Norte $19^{\circ} 10'$ Oeste en una distancia de 4,250.1 pies al monumento 412, más 59.3 pies;

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

de allí al Norte $16^{\circ} 52'$ Este en una distancia de 1,664.3 pies al monumento 436 más 44.3 pies;

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

de allí al Norte $13^{\circ} 01'$ Oeste en una distancia de 543.8 pies al monumento 447, más 85.8 pies;

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

de allí al Norte $25^{\circ} 31'$ Este en una distancia de 1492.2 pies al monumento 470 más 48.7 pies;

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

de allí al Norte $65^{\circ} 55'$ Este en una distancia de 218.8 pies al monumento 481, más 38.5 pies;

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

de allí al Norte $30^{\circ} 12'$ Este en una distancia de 476.6 pies al monumento 490, más 64.5 pies;

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

de allí al Norte $13^{\circ} 44'$ Este en una distancia de 1.639.9 pies al monumento 510, más 33.8 pies;

de allí siguiendo una curva de 5° hacia la izquierda en una distancia de 832.3 pies, al monumento 518, más 66.1 pies;

de allí al Norte $27^{\circ} 53'$ Oeste en una distancia de 483.9 pies al monumento 523, más 50.0 pies;

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

de allí al Norte $9^{\circ} 41'$ Este en una distancia de 1.697.6 pies al monumento 545, más 17.2 pies;

de allí siguiendo una curva de 10° hacia la izquierda en una distancia de 451 pies hasta el monumento 549, más 68.9 pies; que es el punto marcado Punto Z en el mapa arriba mencionado denominado "Anexo B".

(Todos los rumbos se refieren al verdadero meridiano).

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

Los cruces de corrientes y desagües de todos los caminos que se construyan sobre el corredor no restringirán el

paso de las aguas a menos de la capacidad de las corrientes y desagües existentes.

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

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

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

ARTICULO 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.

ARTICULO XII

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

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

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

(fdo.) *R. J. Alfaro* (sello)

(fdo.) *Narciso Garay* (sello)

(fdo.) *Cordell Hull* (sello)

(fdo.) *Sumner Welles* (sello)

TRATADO HULL-CASTILLO NAJERA

*Entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, por el que se deroga el artículo octavo del Tratado de Límites de 1853, conocido con el nombre de Tratado de La Mesilla.**

LAZARO CARDENAS

Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos,
a sus habitantes, sabed:

Que el trece de abril de mil novecientos treinta y siete se concluyó y firmó en la ciudad de Washington, D. C., por Plenipotenciarios debidamente acreditados, un Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, por el cual se deroga el Artículo Octavo del Tratado de Límites celebrado entre los mismos países, en la ciudad de México, el treinta de diciembre de 1853; siendo el texto, en español y en inglés, y la forma de dicho Tratado, los siguientes:

Los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y de los Estados Unidos de América, deseosos de manifestar el respeto mutuo e inquebrantable que tienen por su independencia; deseosos, además, de hacer desaparecer todos los obstáculos que pueden oponerse a las buenas relaciones que entre ellos felizmente existen; y, considerando que el Artículo octavo del Tratado de Límites que celebraron en la ciudad de México el treinta de diciembre de mil ocho-

* La derogatoria fue suscrita el 13 de abril de 1937; aprobada en México por la Cámara de Senadores, el 28 de octubre del mismo año; efectuado el canje de ratificaciones en la ciudad de Washington el 21 de diciembre, y hecha la publicación en el Diario Oficial de México el 9 de febrero de 1938.

cientos cincuenta y tres fue concertado en vista de un determinado estado de cosas que ha desaparecido, han convenido en celebrar un Tratado en el que se declara derogado dicho artículo octavo, y para el efecto, han nombrado como sus Plenipotenciarios:

El Presidente de los Estados Unidos Mexicanos al Sr. Francisco Castillo Nájera, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos en los Estados Unidos de América; y

El Presidente de los Estados Unidos de América al Sr. Cordell Hull, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América.

Quienes, después de haberse mostrado sus respectivos Plenos Poderes, que fueron hallados en buena y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

ARTICULO I

Se deroga el artículo octavo del Tratado de Límites celebrado entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, en la ciudad de México, el treinta de diciembre de mil ochocientos cincuenta y tres.

ARTICULO II

El presente Tratado será ratificado por las Altas Partes Contratantes de acuerdo con sus procedimientos constitucionales, y las ratificaciones serán canjeadas, tan pronto como sea posible, en la ciudad de Washington, D. C.

El Tratado entrará en vigor el día en que se efectúe el canje de ratificaciones.

Hecho por duplicado, en español y en inglés, en la ciudad de Washington, D. C., el trece de abril de mil novecientos treinta y siete.

(L.S.) *F. Castillo Nájera.*

(L.S.) *Cordell Hull.*

Que el preinserto Tratado fue aprobado por la Cámara de Senadores de los Estados Unidos Mexicanos el veintiocho de octubre de mil novecientos treinta y siete, y ratificado por mí el nueve de noviembre del mismo año.

Que el veintiuno de diciembre, también del mismo año de mil novecientos treinta y siete, se efectuó en la ciudad de Washington, D. C., el canje de ratificaciones.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo octogésimo noveno de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su publicación y observancia, promulgo el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, a los once días del mes de enero de mil novecientos treinta y ocho.

Lázaro Cárdenas. (rúbrica)

El Secretario de Estado y del Despacho
de Relaciones Exteriores,

Eduardo Hay. (rúbrica)

Al ciudadano licenciado Ignacio García Téllez, Secretario de Gobernación.

Publicado en el *Diario Oficial*, el 9 de febrero de 1938.

Esta obra es propiedad del
SIBDI - UCR

TRATADO DE MUTUO CONSENTIMIENTO Y COOPERACION FABREGA-CHAPIN

*Entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América. Firmado en la capital panameña el 25 de enero de 1955.**

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

El Presidente de 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:

* En la misma fecha quedó también suscrito un "Memorándum de Entendimientos Acordados" sobre salarios, discriminación y otros extremos. Ambas Convenciones fueron debida y oportunamente aprobadas por la Asamblea Nacional de Panamá, pero no por el Congreso norteamericano. No se ha hecho, por consiguiente, el canje de ratificaciones, que pondría en vigor las estipulaciones de este Tratado, junto con las del Memorándum. (N. del A. mayo de 1957.)

ARTICULO I

Comenzando con la primera anualidad pagadera después del canje de las ratificaciones del presente Tratado, los pagos de acuerdo con el Artículo XIV de la Convención para la construcción de un Canal Marítimo, celebrada entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América el 18 de noviembre de 1903, tal como quedó modificado por el Artículo VII del Tratado General de Amistad y Cooperación firmado el 2 de marzo de 1936, serán de un millón novecientos treinta mil balboas (B/1,930,000) como los define el convenio incorporado en el Canje de Notas del 2 de marzo de 1936, entre los miembros de la Comisión Panameña del Tratado y el Secretario de Estado de los Estados Unidos de América. Los Estados Unidos de América pueden cumplir su obligación con respecto a cualquiera de dichos pagos mediante el pago en cualquier moneda, siempre que la cantidad que se pague sea el equivalente de un millón novecientos treinta mil Balboas (B/1,930,000) definidos como queda expresado.

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

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

ARTICULO II

1) No obstante lo estipulado en el Artículo X de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903 entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, los Estados Unidos de América convienen en que, con sujeción a las estipulaciones de los párrafos 2) y 3) del presente artículo, la República de Panamá puede establecer impuestos sobre las rentas (inclusive las obtenidas de fuentes dentro de la Zona del Canal) de todas las personas que estén empleadas en el servicio del Canal, del Ferrocarril u obras auxiliares, ya sea que residan dentro de la Zona del Canal o fuera de ella, excepto:

a) los miembros de las fuerzas armadas de los Estados Unidos de América;

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

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

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

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

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

ARTICULO 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 transistmica

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 refiera al establecimiento de carreteras dentro del territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá.

En vista del interés vital de los dos países en la protección efectiva del Canal, las Altas Partes Contratantes convienen además en que dicha abrogación queda sujeta al entendimiento de que ningún sistema de comunicación interoceánica dentro del territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá, por medio de ferrocarril o carretera podrá ser costeadado, 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.

ARTICULO IV

El segundo párrafo del Artículo VII de la Convención firmada el 18 de octubre 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.

ARTICULO V

Con sujeción a la expedición de la correspondiente ley o leyes por el Congreso, los Estados Unidos de América convienen en traspasar libre de costo a la República de

Panamá todo derecho, título e interés que los Estados Unidos de América o sus agencias tengan sobre ciertas tierras y mejoras ubicadas en territorio sujeto a la jurisdicción de la República de Panamá, en la oportunidad y forma en que los Estados Unidos de América determinen que ya no sean necesarias para el funcionamiento, mantenimiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá o sus obras auxiliares, o para otros fines que los Estados Unidos de América 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 Memorándum de Entendimientos Acordados que lleva la misma fecha de este Tratado, con sujeción a la expedición de la correspondiente ley o leyes por el Congreso. También convienen los Estados Unidos de América, con sujeción a la expedición de la correspondiente ley o leyes por el Congreso, en traspasar libres de costo a la República de Panamá todos sus derechos, títulos e intereses sobre las tierras y mejoras en el área conocida como PUNTA PAITILLA, y que al efectuarse ese traspaso los Estados Unidos de América renunciarán todo derecho, poder y autoridad concedidos sobre dicha área de conformidad con la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903. La República de Panamá conviene en mantener a salvo al Gobierno de los Estados Unidos de América de toda reclamación que pueda surgir, por razón del traspaso a la República de Panamá del área conocida como PUNTA PAITILLA.

ARTICULO VI

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

Se conviene en que los límites permanentes entre la ciudad de Colón (inclusive la Bahía de Colón, según se define en el Artículo VI de la Convención de Límites firmada el 2 de septiembre de 1914, y otras aguas adyacentes a las playas de Colón) y la Zona del Canal serán los siguientes:

(Se especifican a continuación, en siete largas páginas,

los mencionados linderos, medidas, posición geodésica, distancia con referencia a puntos determinados, meridiano, longitud, latitud, etc. Por no ser indispensables para la índole general de este trabajo, nos parece que pueden excluirse de esta transcripción. Sin embargo, para los técnicos en la materia, en este propio Artículo VI se establece que los linderos descritos son los que figuran en el plano de la Compañía del Canal de Panamá N^o 6117-22, titulado "Línea limítrofe entre la ciudad de Colón y la Zona del Canal", diciembre 23 de 1954.)

ARTICULO VII

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

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

ARTICULO VIII

a) La República de Panamá reservará exclusivamente para fines de maniobras y adiestramiento militares el área descrita en los mapas (números 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 (15) 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 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 construidas 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 suministros no retirados o de que no se haya dispuesto en otra forma según se estipula en este artículo.

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

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

ARTICULO IX

La República de Panamá renuncia el 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.

ARTICULO 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 podrán a su discreción, y no obstante cualquier estipulación contraria del Artículo VI de la Convención firmada el 18 de noviembre de 1903, prohibir o restringir el uso del tramo de la referida carretera comprendida entre Mount Hope, Zona del Canal, y el cruce de dicha carretera con la sección de la carretera transístmica que queda en la Zona del Canal, y a la cual se refiere la Convención sobre Carretera Transístmica entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, firmada el 2 de marzo de 1936, por autobuses o camiones que al tiempo de usar dicho tramo no estén dedicados exclusivamente a servir las instalaciones, obras o residentes de la Zona del Canal o al transporte de suministros para las mismas.

ARTICULO XI

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

ARTICULO XII

Los Estados Unidos de América convienen en que, a partir del 31 de diciembre de 1956, quedarán excluidas del privilegio de hacer compras en los comisariatos y en otros establecimientos de venta en la Zona del Canal, así como

del de hacer importaciones a la Zona del Canal, todas las personas que no sean ciudadanos de los Estados Unidos de América y que no residan realmente en la Zona del Canal, excepto los miembros de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América, aunque tales personas estén incluídas en las categorías de personas autorizadas para residir en dicha Zona, quedando entendido, sin embargo, que al personal de las agencias de los Estados Unidos de América se le permitirá, bajo restricciones adecuadas, la compra de artículos de escaso valor tales como comida servida, pastillas, goma de mascar, tabaco y artículos similares, cerca del lugar de su trabajo.

Los Estados Unidos de América convienen además en que, a partir del 31 de diciembre de 1956 y no obstante las estipulaciones del primer párrafo del Artículo IV del Tratado General firmado el 2 de marzo de 1936, el Gobierno de la República de Panamá podrá imponer derechos de importación y otros gravámenes a mercancías remitidas o consignadas a personas que no sean ciudadanos de los Estados Unidos de América, 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.

ARTICULO 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 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 Panamá, a los 25 días del mes de enero de 1955.

Por la República de Panamá:
(fdo.) *Octavio Fábrega*.

Por los Estados Unidos de América:
(fdo.) *Selden Chapin*.

BIBLIOGRAFIA

- Miguel A. Quintana*: Notas de su libro inédito TEHUANTEPEC, NICARAGUA Y PANAMA.
- William R. Manning*: DIPLOMATIC CORRESPONDENCE OF THE UNITED STATES (Inter American Affairs, 1831-1860, Washington, 1932).
- Salvador Mendieta*: LA ENFERMEDAD DE CENTROAMERICA. Tipografía Maucci, Barcelona, 1934.
- Ramón García Ruiz*: EL CANAL DE PANAMA. Biblioteca Enciclopédica Popular, Secretaría de Educación Pública. México, 1945.
- Agustín Cue Cánovas*: EL TRATADO McLANE-OCAMPO. Editorial América Nueva. México, D. F., 1956.
- José Luis Mendoza*: INGLATERRA Y SUS PACTOS SOBRE BELICE. Publicaciones de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Guatemala, 1942.
- Harmodio Arias*: EL CANAL DE PANAMA. (Un estudio en Derecho Internacional y Diplomacia). Editoria Panamá América, S. A. Panamá, 1957.
- Ernesto J. Castillero*: HISTORIA DE LA COMUNICACION INTER-OCEANICA. Panamá, 1939.
- Víctor F. Goytia*: LA FUNCION GEOGRAFICA DEL ISTMO. Editorial La Moderna, S. A. Panamá, 1947.
- Ricardo J. Alfaro*: MEDIO SIGLO DE RELACIONES ENTRE PANAMA Y LOS ESTADOS UNIDOS. Talleres de la Imprenta Nacional de Panamá, 1953, año del cincuentenario. Mismo autor: EL CONGRESO DE PANAMA. Imprenta Nacional, 1956.
- Narciso Garay*: LA NOVISIMA COMPAÑIA DEL CANAL DE PANAMA. Universidad de Panamá, 1953.
- Norman J. Padelford*: THE PANAMA CANAL IN PEACE AND WAR. The MacMillan Company. New York, 1943.
- Ernesto Castillero Pimentel*: PANAMA Y LOS ESTADOS UNIDOS. Editora Panamá América, S. A. Panamá, 1953.
- Juan Rivera Reyes*: LA REVISION DE LOS TRATADOS. Paul Brodard. París, 1929.
- Justo Sierra*: JUAREZ, SU OBRA Y SU TIEMPO. Universidad Nacional Autónoma de México, 1948.
- Gabriel Urcuyo Gallegos*: EL TRATADO BRYAN-CHAMORRO. México, D. F., 1949.
- Luis Araquistain*: LA ESCENA MUNDIAL. "Excelsior", México, D. F., 29 de septiembre de 1956.
- MEXICO, HISTORIA DE SU EVOLUCION CONSTRUCTIVA, por Félix F. Palavicini, con la colaboración de cincuenta especialistas. Distribuidora Editorial. México, D. F., 1945.
- LIBRO BLANCO DE GUATEMALA. (1ª serie I-IX). 1939.
- DECLARACION DE LA ACADEMIA PANAMEÑA DE DERECHO INTERNACIONAL SOBRE LOS CANALES DE SUEZ Y PANAMA, enero de 1957.
- Protocolos, Tratados, estadísticas, así como discursos, mensajes y declaraciones de diversos Presidentes, senadores y diputados norteamericanos, cuando la fuente no se cita en el texto, están respaldados con amplia bibliografía en varios libros del autor, principalmente en la segunda edición de ROMPIENDO CADENAS. Unión Democrática Centroamericana. México, 1951.

SUMARIO

PRIMERA PARTE

	PAGINAS
TEHUANTEPEC, NICARAGUA, PANAMA, A PROPOSITO DEL CANAL DE SUEZ	7 a 121
I.—De cómo la riqueza y la geografía de las naciones débiles, han servido al poderoso para desposeerlas y oprimirlas	9
II.—Hace más de cuatro siglos exploraba España los tres istmos americanos de comunicación interoceánica	13
III.—En donde al ritmo del siglo XIX se trae de nuevo a la vista el problema de los tres Canales	21
IV.—Notable <i>quite</i> diplomático, mediante el cual México enfrentó al Gobierno de Washington con el de Londres	29
V.—Trabajos intermarítimos simultáneos en Panamá y en el Canal de Suez	33
VI.—En qué forma, jurídicamente inaceptable, impuso Washington el Tratado Hay-Bunnau Varilla a la inerme nación panameña	45
VII.—Estadísticas necesarias para comprender y repetir, una vez más, que procedemos como Esaú	53
VIII.—En donde se subrogan cláusulas ofensivas para la República de Panamá	61
IX.—Después de Panamá, el ataque y la intervención en Nicaragua	67
X.—Diversos Tratados y contratos sobre comunicación interoceánica, a través de territorio nicaragüense...	73
XI.—De qué manera se llega al Tratado Bryan-Chamorro de 1914, nulo de toda nulidad	77
XII.—Presión y amenazas de Washington para quedarse con Tehuantepec y la Baja California	81

	PAGINAS
XIII.—Significación y consecuencias del Tratado de La Mesilla, firmado por López de Santa Anna	91
XIV.—Consideraciones sobre el Tratado McLane-Ocampo y sobre la actitud de Juárez	99
XV.—Victoria final de México sobre el peligro de Tehuantepec, al derogarse en 1937 la herencia de Santa Anna	111
CONCLUSIONES	117

SEGUNDA PARTE

MESA REDONDA SOBRE LOS CANALES INTERNACIONALES	123 a 147
I.—Repercusión de la crisis del Canal de Suez en nuestros Istmos	125
II.—Neutralidad y universalidad	133
III.—Opinión de la Academia Panameña de Derecho Internacional	139
IV.—Sobre el trato económico	143

TERCERA PARTE

PRINCIPALES TRATADOS DE TRANSITO, O PARA LA CONSTRUCCION Y EL MANEJO DE VIAS INTEROCEANICAS EN TERRITORIO AMERICANO	149 a 217
I.—Tratado Mallarino-Bidlack de 1846	151
II.—Tratado Clayton-Bulwer de 1850	155
III.—Tratado de Límites llamado de La Mesilla	161
IV.—Convención de Constantinopla de 1888	165
V.—Tratado Hay-Pauncefote de 1901	171
VI.—Tratado Hay-Bunnau Varilla de 1903	175
VII.—Tratado Bryan-Chamorro de 1914	187
VIII.—Tratado Hull-Castillo Nájera de 1937	205
VIII.—Tratado General Hull-Alfaro de 1936	191
IX.—Tratado Hull-Castillo Nájera de 1937	205
X.—Tratado Fábrega-Chapin de 1955	209
BIBLIOGRAFIA	218

VICENTE SAENZ

SUS PRINCIPALES LIBROS

- Traidores y Déspotas de Centroamérica.
Cartas a Morazán.
Norteamericanización de Centroamérica.
Rompiendo Cadenas.
España Heroica.
La Doctrina de Monroe frente a los nazis en América.
Guión de Historia Contemporánea.
Cosas y Hombres de Europa.
Opiniones y Comentarios de 1943.
Centroamérica en Pie.
Paralelismo de la paz y de la democracia.
Elogio de Francisco Morazán.
Actualidad de don Juan Montalvo.
Morelos y Bolívar.
Hispanoamérica contra el Coloniaje.¹
Auscultación Hispanoamericana.
Martí. (Raíz y Ala del Libertador de Cuba.)
América Hoy como Ayer.
Nuestras Vías Interoceánicas.



OTROS LIBROS, FOLLETOS Y ENSAYOS

- Actitud del Gobierno de Washington hacia las Repúblicas
Centroamericanas.¹
(*"Current History Magazine"*)
El Canal de Nicaragua.¹
Intervención de los Estados Unidos en Centroamérica.¹
(*"Current History Magazine"*)
España en sus gloriosas jornadas de julio y agosto de 1936.
El Resplandor de España.¹
Palabras del Presidente de la República Española.²
Literatura en Centroamérica.
(Revista "Nosotros", México, D. F.)

¹ Inglés y castellano.

² Castellano, inglés y francés.

OBLIGADA FE DE ERRATAS

Se tuvo en mira sacar esta edición completamente limpia de erratas, siquiera en los capítulos de letra grande, en donde más se advierten los gazapos y los gazapatones, para suplicio del autor.

Pero no obstante que seis ojos vigilaron la corrección de pruebas, ya no hubo manera de poner en su sitio letras cambiadas o mal puestas como las siguientes:

Página 64, línea 11: Doble m al que fue Subsecretario de Estado norteamericano, mister Welles, diciéndole *Summer*, como si fuese la versión del estío al español. Léase *Summer Welles*.

Página 65, línea 16: Dice *desiguldad* por *desigualdad*.

Página 75, línea 32: En lugar de *definir*, salió *dfinir*.

Página 87, línea 5: ¡Otra barbaridad! Al ilustre don *Gabriel Sagazeta* le cambiaron la G por B, resultándonos don *Babriel*.

Página 121, línea 4: A Bolívar, ni más ni menos, lo pusieron a decir *tribuitos*, en lugar de *tributos*.

Página 129, línea 14: Faltó una *coma* indispensable después de Guatemala.

Página 141, línea 12: Dice *benefícos* en lugar de *beneficios*.

Página 146, línea 14: Un *que* sin tilde, interrogativo, el cual debió aparecer muy bien tildado.

Página 166, línea 14: Donde dice 28 de marzo, léase 18 de marzo de 1863.

Página 205, línea 4 del subtítulo —¡¡hasta en un subtítulo!—: Donde dice con *al* nombre, léase con *el* nombre.

Y perdón por lo que todavía se nos haya podido escapar, cosa al parecer inevitable, sobre todo en la tercera parte con letra más pequeña.

SE ACABÓ DE IMPRIMIR ESTE LIBRO
EN LOS TALLERES DE DON MANUEL
CASAS, CALLE DE LERMA N^o 303,
EL DÍA 20 DE MAYO DE 1957.

Vicente Sáenz

AMERICA HOY COMO AYER

En México, \$ 10.00 M. N. En el exterior, Dls. 1.50

Harvey O'Connor

EL IMPERIO DEL PETROLEO

En México, precio de costo, \$ 20.00 M. N.

En el exterior, Dls. 3.00.

(Edición agotada.)

Vicente Sáenz

HISPANOAMERICA CONTRA EL
COLONIAJE

(Tercera edición, con notas adicionales y un epílogo sobre el Congreso de Panamá)

En México, \$ 12.00 M. N. En el exterior, Dls. 1.50

(Edición agotada.)

Ricardo Bogrand

PERFIL DE LA RAIZ

En México, \$ 8.00 M. N. En el exterior, Dls. 1.00

Guillermo Toriello

¿A DONDE VA GUATEMALA?

En México, \$ 8.00 M. N. En el exterior, Dls. 1.00

Agustín Cué Cánovas

EL TRATADO MC LANE-OCAMPO

En México, \$ 16.00 M. N. En el exterior, Dls. 1.50

(Edición agotada.)

Juan José Arévalo

FABULA DEL TIBURON Y LAS
SARDINAS

En México, \$ 16.00 M. N. En el exterior, Dls. 2.00

Vicente Sáenz

NUESTRAS VIAS INTEROCEANICAS

En México, \$ 16.00 M. N. En el exterior, Dls. 2.00

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:
LIBRERIA DE MANUEL PORRUA, S. A.
CINCO DE MAYO 49-6, MEXICO, D. F.
APARTADO POSTAL 8870. TEL. 10-26-34

En México:
\$ 16.00

MONEDA NACIONAL



En el exterior:
Dols. 2.00