

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



EL CANAL DE PANAMA Y LAS
RELACIONES INTERNACIONALES
AMERICANAS

TESIS

Que para obtener el Título de
LICENCIADO EN DERECHO

presenta:

NICOLAS CAMARILLO AYALA

MEXICO 1981



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROLOGO

La historia de las relaciones entre Estados Unidos y Panamá ha sido permanentemente tensa. La causa de esa tensión ha sido el Canal de Panamá; y en particular, los intereses y expectativas de cada uno de los países respecto a aquél.

En siete décadas de relaciones conflictivas entre ambos países ha correspondido a Panamá soportar la peor parte; sufrir las consecuencias de poseer un recurso natural muy preciado, su posición geográfica transistmica; pero, al carecer de recursos económicos, políticos y militares para explotar su posición geográfica privilegiada, tuvo que compartirla en condiciones muy desventajosas con Estados Unidos, Nación poseedora de los recursos de que carecía Panamá.

La historia de las relaciones entre los dos países, lejos de haber sido cordiales, como era de esperarse entre dos Naciones que comparten la explotación de un recurso, ha sido conflictiva; y en este sentido Panamá ha soportado las consecuencias de enfrentarse, como Nación débil, a una Nación tan poderosa como lo son Estados Unidos a todo lo largo del siglo xx.

El punto de partida formal del conflicto entre Panamá y Estados Unidos lo encontramos en la Convención del Canal de 1903; esto es, en el tratado Canalero suscrito entre ambos países en noviembre de aquel año y por el cual Panamá hace una serie de concesiones a Estados Unidos sobre una porción de su territorio. Es un tratado en el cual se estipulan varios términos que claramente denotan condiciones de injusticia para Panamá, así como términos muy favorables para Estados Unidos. En el tratado de 1903 podemos advertir la subsistencia de los "tratados injustos" que tanto emplearon las potencias coloniales europeas en sus relaciones con los países de Asia, durante la segunda mitad del siglo xx.

La Convención del Canal de 1903 fue suscrita por Panamá en condiciones muy particulares; unos pocos días después de que se había obtenido la independencia de Colombia. Fue negociado en Washington por un ciudadano Francés que representaba a la naciente República, y además a la compañía Francesa que antes, había fracasado en las obras para la construcción de una vía interoceánica. Este primer tratado prácticamente no fue negociado sino impuesto a Panamá. La Nueva República pagaba así el precio de su independencia, y del respaldo que Estados Unidos le dieron para que la obtuviera.

Durante poco más de siete décadas de relaciones entre los dos países ha sido constante el esfuerzo panameño por obtener mejores condiciones en sus relaciones con Estados Unidos respecto al Canal. Esto ha significado la sucesión consecutiva de procesos negociadores. Algunos, muy pocos, cul-

minaron en tratados que si bien no modificaban en lo sustancial la Convención de 1903, aportaron enmiendas que satisfacían los intereses momentáneos de los gobernantes panameños. Otros fueron declaraciones y enmiendas que se referían a puntos específicos y sin una importancia trascendental. Otros procesos negociadores terminaron en el fracaso. El esfuerzo panameño para negociar un nuevo tratado ha sido permanente, pese a que el tratado original fue concertado "a perpetuidad". En este contexto es que se circunscribe el proceso de negociación actual.

Los objetivos esgrimidos por los gobernantes y negociadores panameños en cuanto a un nuevo tratado estuvieron íntimamente vinculados a sus propios intereses particulares; esto es, a aquellos que convenían a una oligarquía de comerciantes, y en menor medida de terratenientes del interior, vinculados a las actividades económicas de la vía de tránsito interoceánico. Esta circunstancia motivaba que los reclamos del gobierno panameño estuvieran dirigidos a pedir mayores ventajas económicas de la actividad que Estados Unidos llevaban a cabo a través del Canal y la zona aledaña; no se plantearon reclamaciones tendientes a exigir el reconocimiento de aspectos más sustanciales para el futuro de la Nación, tales como el reconocimiento efectivo de la soberanía panameña sobre el territorio concedido a Estados Unidos, o el ejercicio de las leyes de Panamá en el territorio de la zona, o el simbólico reclamo de que la Bandera panameña ondeara en los mástiles de la zona del Canal y de los buques de tránsito. Cuando estos reclamos fueron hechos, por lo general, debido a presiones populares, el gobierno panameño se satisfizo con concesiones económicas. Esta actitud en las posiciones negociadoras panameñas va a cambiar después de 1968, con lo cual el proceso negociador actual para un nuevo tratado va a diferir en términos cualitativamente distintos de procesos anteriores.

La característica general que advertimos en la posición panameña después de 1968 es que se busca una solución definitiva a la cuestión del Canal; se busca un tratado totalmente nuevo, que elimine al de 1903 y los términos de injusticia que éste contiene para Panamá. El gobierno panameño busca ahora reivindicar los derechos que corresponden a su Nación como soberanos del territorio que ocupa la zona del Canal. Esta posición decidida del gobierno de Panamá ha sido llevada adelante a través de una estrategia diplomática también más decidida.

Los gobernantes y negociadores panameños han recurrido a medidas de presión ante los negociadores norteamericanos a través de la movilización de la opinión pública internacional en su favor. Los resultados de esa acción han sido positivos, aunque no definitivos, en la consolidación de las posiciones panameñas sobre la mesa de negociaciones. Panamá ha sabido complementar en el actual proceso la tradicional diplomacia bilateral, en que el balance del poder de negociación norteamericano ha sido siempre mayor, con una diplomacia basada en el respaldo de gran número de países, aumentando así el poder de negociación panameño.

La negociación de un nuevo tratado está influida por numerosos factores que se manifiestan a nivel interno en cada uno de los países involucrados. El proceso de negociación se ve afectado por elementos de orden económico,

político, militar y otros; incluso psicológicos. Al tratar de definir las características que tales elementos asumen en Panamá y en Estados Unidos nos aproximaremos a una comprensión más clara del proceso negociador referente a un canal sobre el nivel del mar.

En fin, el problema del Canal de Panamá se ha estado perfilando como el más explosivo conflicto latinoamericano de este siglo. Los anhelos panameños de soberanía, integridad territorial, usufructo de su principal recurso natural a su posición geográfica y autosugestión, vienen articulándose de muy diversas maneras, desde el momento mismo repito, en que se ratifica el oprobioso tratado de 1903).

Estados Unidos obstinados en mantener su hegemonía militar, política y económica en el Continente Americano, dilatan su renuncia al dominio del canal, el desmantelamiento de las bases militares ilegales que existen en la zona y en la entrega a Panamá del ejercicio pleno de su soberanía.

Los Panameños, con justa razón comienzan a expresar su impaciencia. En cualquier momento podrían darse brotes de violencia, mucho más sangrientos que los de 1959 y 1964; al mismo tiempo que el actual gobierno de Panamá negocia un nuevo tratado del canal a nivel con Estados Unidos.

Pero todo parece indicar que los intereses de ambos países se tornan cada vez más irreconciliables.

El Canal de Panamá pretende dar una visión integral del conflicto y, en este sentido, busca la solidaridad internacional para con la causa panameña, ya que América Latina vive actualmente un despertar de los viejos sueños dogmáticos que crearon su universo político.

Despertar violento al reconocer que, durante el sueño, sus pueblos han quedado despojados y hambrientos y obligados a enfrentarse a las estructuras que siguen creado las condiciones. El tomar conciencia de esta situación de violencia hará que surja el nuevo hombre y se cree una "Nueva Política", en la que las nuevas generaciones ya están trabajando.

CAPITULO PRIMERO

LA COMUNICACION INTEROCEANICA Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO DE LA ENTIDAD NACIONAL PANAMEÑA

I.—LA DOMINACION HISPANICA EN EL ISTMO:

A.—El Istmo de Panamá (Balboa precursor del paso transistmico).

Colón salió de España en su primer viaje el 3 de Agosto de 1492 bajo la presunción de que navegando con la proa puesta hacia Occidente, dando la vuelta al mundo habría de llegar a las posesiones del GRAN KHAN, cuya riqueza, ponderada por Marco Polo constituía la codicia de los Europeos.

A bordo de tres bajeles, "La Santa Maria", "La Pinta" y "La Niña", preparadas para la mayor aventura del siglo en el Puerto de Palos, un puñado de hombres hispanos se dejó arrastrar por las fantasías del visionario hacia mares ignotos hasta entonces, nunca surcados por el hombre.

No es de admirar cuando los Reyes Católicos, Doña Isabel de Castilla y Don Fernando de Aragón, expusieron sus nada abundantes caudales en aventura tan temeraria.

"Si la América no hubiese existido, declara Castelar, Dios la hubiera puesto en el camino de Colón para premiar su Fé".

Pero la América existía y el descubridor la vió surgir de los mares en la aurora del 12 de Octubre de 1492 para prosperidad del reino que le ayudó en su aventura, más al mismo tiempo para frustrar sus anhelos de llegar a la meta propuesta: Las Indias Orientales.

En su cuarto y último viaje (1502-1504) pisó el Istmo de Panamá, la zona americana predestinada a abrir el paso al Oriente vislumbrado por el visionario. Pero éste no sospechó que el suelo hollado por su planta habría, cuatro siglos más tarde, de temblar con el desgarramiento de su corteza para dar paso a las naves del Universo bajo el lema generoso de: "Pro Mundi Beneficio". (1)

(1) Sostiene Humboldt: que mucho antes a su muerte y diez años antes de la expedición de Balboa, conocía Colón la existencia del mar del sur y sabía, además, su proximidad a las costas Orientales de Veraguas lleváronle a tal descubrimiento, no combinaciones hipotéticas sobre la configuración del Asia Oriental sino testimonios precisos recogidos de labios de los indígenas en el cuarto viaje que hizo desde el 11 de mayo de 1502 al 7 de noviembre de 1504, según los informes de los naturales comentados por Colón en su CARTA RARISIMA del 7 de julio de 1053. (*Cuadros de la Naturaleza*, Madrid, 1876).

Fue Vasco Núñez de Balboa quien, explorando el territorio diez años después (1513), tuvo la intuición del futuro grandioso del Istmo al hallar a pocas jornadas de las costas Caribeñas las riberas del Gran Océano. La imaginación se complace, dice Washington Irving, en figurarse lo que pasó por la mente, así del descubridor como de sus compañeros de expedición a quienes había dejado tras de sí a cierta distancia y a quienes llamó enseguida para que compartiesen con él el placer y la gloria de tan grandioso descubrimiento.

Era aquel el Gran Océano Indico, salpicado de preciosas islas abundantes en oro, piedras preciosas, las especies más buscadas y cuyas olas iban a expirar en las lejanas costas donde se levantan las espléndidas Ciudades de Oriente y sus riquísimos mercados?

¿O era sólo un vasto mar solitario y circunscripto por Continentes salvajes y desconocidos, no atravesado por buque alguno que no fuere la piragua del indio?

O era, en fin, un Océano que bañaba las costas de otras Naciones populosas y civilizadas, aunque de civilización diferente de la Europea, con costumbres y leyes propias, con sus ciencias, sus artes, su religión, su modo de ser especial comunicándose entre sí por medio de, el haciendo un comercio recíproco con sus respectivas islas y continentes y sumergidas en total ignorancia del que hubiese otro hemisferio del que eran en absoluto independientes?

Tres años después Balboa, arrojando dificultades indescriptibles, anudificando vidas, allanando los obstáculos, hizo transportar de las distantes riberas del Atlántico, a través de las cordilleras y llanuras istmeñas, el material para las primeras naves hispánicas que habrían de surcar el Océano Pacífico.

Balboa con su proeza señaló al Istmo de Panamá como el paso seguro de los hajeles del uno al otro mar.

En 1827 Goethe, el gran poeta alemán, comentando las exploraciones de Humboldt en esta garganta americana, con espíritu profético anunciaba: Hay una cosa cierta en todo esto: si por un corte en el Istmo pudiera conseguirse que buques de todas clases y tamaños pudiesen pasar libremente del Golfo de México al Océano Pacífico y viceversa, los resultados que de ello se derivarían para la raza humana en su totalidad, así civilizada como incivilizada todavía, serían incalculables. Yo, por mi parte me sentiría muy sorprendido si los Estados Unidos desaprovechasen la oportunidad de ser ellos los que hiciesen la obra.

Es de suponerse que esta Nación joven, con su tendencia tan decidida de marchar hacia el Oeste, dentro de 30 a 40 años habrá de tomar posesión de los vastos territorios que se extienden del otro lado de las Montañas Rocosas. Es además de preverse que en toda esa larga Costa del Pacífico, favorecida por la naturaleza con tantos y tan espaciosos y seguros puertos, se desolviera un inmenso comercio con la India Oriental y con China.

En tal caso, no sólo sería de desearse, sino que casi habría de ello una verdadera necesidad, que los buques así mercantes como de guerra pudiesen

apresurar la conexión entre las Costas del antiguo y el nuevo Continente. Repito, por lo tanto, que es enteramente indispensable para los Estados Unidos, efectuar un pasaje marítimo del Golfo de México al Océano Pacífico, y estoy cierto que lo efectuará. (2)

B. — La idea de la comunicación interoceánica de la época colonial.

Desde que Núñez de Balboa explorara el Istmo de Panamá de Océano a Océano y demostrara la posibilidad de abrir un paso al través para establecer la comunicación entre ambas costas, aventureros y conquistadores, navegantes, colonizadores, y científicos han recorrido su territorio, y presumido o juzgado que esta garganta de tierra, contra la opinión que se atribuye a uno de los monarcas Hispánicos de que "el hombre no debe separar lo que Dios unió", era el lugar predestinado para el paso Universal Interoceánico. Ya Herrera en sus "Décadas" lo había indicado: "Por allí (el Istmo de Panamá), se va estrechando la tierra y se van acercando los dos mares, el uno al otro".

La aventura del descubridor del Mar del Sur, que puso de manifiesto la factibilidad de la comunicación terrestre, fue la iniciación de una serie de trabajos de exploración por el territorio del Istmo, llamado "CASTILLA DEL ORO" y luego "TIERRA FIRME".

Pedrarias Dávila, el verdugo del Genial Jerezano que fuera el primero en realizar la hazaña de conducir del Atlántico al Pacífico navios desarmados que él hiciera construir en Acla, recibió orden de la Corte, según el Archivo de Indias, de "Fundar tres o cuatro asentos en las partes que parecieran más provechosas, en el Golfo de Urabá para atravesar y hollar la tierra de una parte a otra".

En acatamiento a esta autorización, Pedrarias fundó en 1519 la ciudad de Panamá en el Pacífico que debía ser terminal de la ruta en proyecto.

Con trabajo de Ciclopes, entre florestas, vírgenes, ríos, pantanos, abismos, y montañas, según describe el historiador Pedro Martyr se construyó la primera ruta que puso en contacto el Océano Pacífico con el Atlántico, tan amplia y segura que podía dar paso a carruajes".

Por entonces Andrés Niño recibió autorización para explorar mil leguas de la Costa del Mar del Sur en busca del estrecho.

Gil González Dávila (pariente de Pedrarias), comandó la expedición usando los mismos barcos que con igual propósito construyera Balboa, llamados "El Sancristóbal" y "La Santa María de la Buena Esperanza", y llegó en ellos a Nicaragua donde adquirió noticias de la comunicación del lago del mismo nombre con el Mar del Sur por el "Desaguadero" y con el Caribe por el río San Juan.

En 1520 Alvaro de Saavedra Cerón, primo de Hernán Cortés y que con Balboa explorara el Istmo, interesado desde 1517 en el secreto del estrecho, habló ya de cortar el territorio y trazó los primeros planos para la obra.

(2) Conversaciones de Goethe con Eckermann y Sout, 21 de febrero de 1829.

Bajo el gobierno de Don Pedro de los Ríos (1527), sucesor de Pedrerías, el Capitán Hernando de la Serna junto con el piloto Pablo Corzo, recibió el encargo de estudiar "Con cuidado las condiciones del Río Chagres; qué saltos y qué raudales había en el curso de éste; la profundidad de sus aguas, si era a propósito para navegar en barcos y con canoas; el flujo y reflujo del mar en la entrada y si cerca de éste había puerto seguro y lugar acomodado para edificar un pueblo".

Los comisionados exploraron el Río, que en 1502 cuando fue descubierta por Colón en su cuarto y último viaje al Nuevo Mundo, denominó éste: "Río de los Lagartos" y lo navegaron desde el interior hasta su desembocadura,

Al mismo tiempo que esta exploración se efectuaba, Alvaro de Quijo hacia por el sur igual cosa en el Río Grande con intención de descubrir el paso entre ambas vías fluviales y establecer la ruta para el gran comercio a través del Istmo, en pos del monopolio mercante entre España y las Indias Orientales.

Aunque el éxito no coronó el empeño porque el segundo río no presentaba perspectivas halagadoras de una utilidad completa, la exploración del Chagres reveló que, mediante una navegación en mucho trecho podía reducirse bastante la distancia, prestando así gran utilidad al tráfico que luego sobrevino con el descubrimiento del Perú.

Los informes reunidos por la expedición de La Serna sirvieron a la Corte para ordenar más tarde a Antonio de La Gama, sucesor de De los Ríos, que viese el modo de hallar un camino mejor que el existente al nombre de Dios, para facilitar el comercio con Panamá.

En 1528, mejor conocida la configuración de la América, el navegante portugués Antonio de Galvo y el español Francisco López de Gómara, indicaban la conveniencia de que se abriera un canal por los istmos de Tehuantepec, Nicaragua, Panamá ó el Darién Meridional, cuya ejecución le propusieron a Carlos V. Este proyecto coincidía con el parecer de Hernán Cortés, que hacía ver la necesidad de la reunión de los dos mares.

Desde entonces la apertura del Canal Interoceánico fue una obsesión y el mismo Carlos V acarició el pensamiento de la obra inducido por Gaspar de Espinosa quien en carta de 20 de octubre de 1533 decía al Soberano: "Los indios de la provincia del Perú son gentes muy diestras en hacer y abrir caminos, podrían hacerse acequias de agua del Chagres hasta el Mar del Sur y, que se navegase,

Tal idea mereció el apoyo real, como se ve en el texto del mensaje, que desde Toledo envió el año siguiente al gobernador de tierra firme, Francisco de Barrionuevo, en el cual el Soberano manifestaba: "Sabido que el río Chagres se puede navegar en carabelas cuatro ó cinco leguas y tres ó cuatro en barcas y habiendo canal desde allí hasta el Mar del Sur, podría navegarse de un mar a otro, juntándose la del sur con dicho río, vos mando que tomándo personas expertas, veáis qué forma podría darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares".

En insistiendo en la idea, por Real Cédula de 20 de febrero de 1534, ordenaba al propio gobernador hacer los debidos estudios del Canal de manera que pudiera saberse qué forma y orden se podría dar para abrir la tierra para juntar el Mar del Sur con dicho río.

Pascual de Andagoya, juzgado idóneo en empresas de esta clase, fué comisionado en 1534 para hacer la exploración del área por donde se construiría el canal que sugería el Emperador. Pero Andagoya, desilusionó con su informe al Soberano asegurando que no había ningún Estado bastante poderoso para tamaña empresa, lo cual convenció al Monarca.

Como resultado de este interés, el Gobernador Barrionuevo pudo hacer expedito el camino transistmico, vía cruces, que por tantos años fue el puerto fluvial sobre el Chagres usado en el comercio de Sur América con la Metrópoli.

Pero ya, desde el año anterior, en Cédula de 20 de febrero de 1534 se había recomendado al Gobernador del istmo que viese la forma y orden que se podría usar para abrir la tierra y que se juntase al Mar del Sur con el río Chagres, de manera que hubiese navegación. Termina la cédula pidiendo presupuesto de dinero, jornales, etc. Barrionuevo dió un informe adverso al proyecto porque de realizarse sería abrir la puerta a los portugueses y aún a los franceses.

El sucesor de Carlos V, Felipe II, al principio de su reinado sintió interés por la obra de la comunicación transistmica, y envió a tierra firme dos ingenieros flamencos quienes previo estudio científico, consideraron factible la apertura del Canal por el Darién. Mas la Casa de Contratación de Sevilla, so pretexto de los daños, pérdidas de nave y gente, oro y plata, las muertes, las miserias y penalidades de la tierra, consiguió que el Consejo de Indias hiciese desviar de Panamá la atención del Rey, lo cual la ponía a salvo de rivalidades comerciales que ya se iniciaban contra España, usando el paso interoceánico de la gobernación de Panamá.

Para justificar esta política de egoísmo comercial, penetrado Felipe II de la conveniencia de sostenerla, lanzó entonces su célebre sentencia: "El hombre no debe separar lo que Dios unió" y no se trató más de tal proyecto bajo su reinado.

El Arzobispo de Panamá, Doctor Rojas y Arrieta, relata este suceso que ocurrió bajo el gobierno del Señor Cámara (1614-1624). "Durante su administración episcopal, dice, tuvo lugar la primera tentativa de canalización del istmo por el Golfo de San Miguel y siguiendo el curso del río Tuira, aguas arriba hasta donde fuese navegable por las naves que, en aquella época surcaban los mares, los que hicieron el estudio topográfico de esta parte del istmo fueron ingenieros holandeses, quienes rindieron su informe a la Audiencia y, ésta, al Rey, la cosa pareció fácil y muy practicable atendiendo al corto trayecto de tierra que habría habido que excavar y al poco calado de las naves, que entonces se usaban. En todo caso, la empresa no habría sido imposible para España que bien pudo haberse llevado a efecto si consideraciones políticas no se hubiesen opuesto al proyecto. El Consejo de Indias, a cuyo estudio se sometió, estuvo por la negativa, alegando que la unión de los dos Océanos constituía un peligro para el reino, que la seguridad y el poderío de España

en América se verían expuestos por el canal; y que de ninguna manera convenía, al menos por entonces, pensar en eso.

El Rey Felipe II, por otra parte, no veía mucha necesidad de canalizar el Istmo y si, la de conservar sus Colonias en el Nuevo Mundo.

Pero no faltaban empresarios resueltos a acometer la empresa, los que indujeron a Felipe III a ordenar al Gobernador Diego Fernández de Velasco (1616-1619) que hiciere efectuar exploraciones por el Golfo de San Miguel y por el río Tuira, en el Darién.

Había quedado la idea como resultado de los estudios de Ingenieros flamencos bajo el reinado precedente, de que la obra era factible. Pero nuevamente el Consejo de Indias interpuso su influencia y justificando su actitud con razones de que el comercio de naves de otras naciones por el Canal ponía en peligro el poderío y seguridad de España, hizo desistir al Monarca de su proyecto, y aun más, obtuvo de él un decreto por el cual conminaba con la pena de muerte a quien intentase construir el Canal Interoceánico.

En 1698 el clérigo Guillermo Patterson, el fundador del Banco de Inglaterra, anhelando para su país el dominio de los mares con la visual de la comunicación interoceánica, estableció una Colonia de Escoceses junto a la Bahía de Caledonia (Puerto Escocés) en la Costa de San Blas, exploró la región limítrofe del istmo hacia Colombia, e informó a Guillermo III de Inglaterra la posibilidad de abrir por allí un canal intermarino que hiciera del Istmo de Panamá "el Centro Comercial del Mundo". "Quien posea el Istmo, observaba Patterson, asegurará las llaves del Universo, capacitando a sus poseedores para dar leyes a ambos mares y para ser árbitros del comercio del mundo". Proposición que ya antes, por despecho con Felipe II, de cuyos dominios desertara (1578), su secretario Antonio Pérez, hiciera a la Reina Isabel de Inglaterra en el siglo precedente.

Desgraciadamente el parlamento Inglés, por rivalidades regionales hostilizó a los escoceses hasta lograr prohibir la obra colonizadora y hacer fracasar el proyecto del Clérigo aventurero.

Durante casi todo el siglo siguiente la cuestión del paso de los mares quedó olvidada, salvo los estudios hechos en sus postrimerias (1780) por Galisteo, en Nicaragua, y que trajo como consecuencia el que el gobierno Inglés se apoderara de dicho lago; y las proposiciones del piloto vizcaíno Goyeneche quien ideó abrirlo por la bahía del Cupica al río Napipi, afluente del Atrato, con lo que creía fácil el paso entre los dos Océanos. La sección a romper tiene sólo cinco ó seis leguas de extensión.

A los ingleses propuso el precursor de la independencia americana, Francisco de Miranda (Venezolano) en 1787, en la persona del Premier William Pitt, que arrebatase a la Corona Española el Istmo de Panamá y abrirse el Canal. Pero Pitt, embargada su atención con las guerras Napoleónicas, no tomó en consideración la insinuación del patriota suramericano, que no por ser favorable, no se arredró por este fracaso el revolucionario insistió en su proyecto una y otra vez.

Hubo un caballero quiteño Don Manuel Gijón y León, proponente de un proyecto del Canal desde Panamá por el Chagrés. Don Manuel Josef de Ayala, eminente jurisconsulto panameño, Secretario de la "Real Sociedad Matritense", ante la cual propuso el Señor Gijón su proyecto, se opuso a él basándose en que "no conseguiría aún la décima parte del dinero que se necesitaba". (Memoria de la Sociedad, tomo III).

En 1785, un ingeniero Francés, Defer de la Nouerre propuso al Conde de Aranda, Embajador de Carlos III en París, un plan para dividir el Istmo, "para facilitar la explotación de las selvas que bordean las costas del Perú, fomentar el comercio de México y del Perú con Cartagena, Cuba y Santo Domingo; hacer del Chagrés y Panamá emporios del comercio del sur y del norte".

Transmitida al año siguiente la proposición a la Corte de España, el consejo de ministros opinó que el proyecto de Defer había sido objeto de investigación por los españoles "sin necesidad de las luces de los extranjeros". Que "el mismo Consejo de Indias a fines del siglo pasado y principios de éste, ha ventilado este punto muy de propósito, pero siempre se ha tenido por impracticable y no conviene su ejecución".

En los primeros años del siglo XIX, el Barón de Humboldt, efectuó como se tiene dicho, detenidas exploraciones por toda América y llamó su atención la posibilidad de hacer canalizaciones por diversos puntos, entre los que anotó un canal desde Panamá hasta Cruces, término navegable del río Chagrés y otra en el río Darién, desde esta bahía hasta la de Cupica, aprovechando el curso de los ríos Napipi, como lo planeara Goyeneche, cuyo proyecto ya se indicó antes.

Y refiere Humboldt en su obra "Viajes a las Regiones Equinoxiales de América", que en 1788 el cura de Nóvita, Villa del Chocó, tuvo la idea de unir el río Atrato que desemboca en el Atlántico, con el San Juan de Charambira, que desagua en el Pacífico, para cuyo efecto, empleando a sus feligreses, hizo excavar y remover un barranco, que había entre los ríos Quibó, afluente del Atrato y San Juan, barranco que bañaba ambos ríos en los días de crecidas. Por él construyó un canal por cuyo cauce en la época de grandes lluvias eran transportadas de una costa a otra pequeñas embarcaciones cargadas de cacao; con lo cual el religioso tuvo la gloria de poner el primero en comunicación fluvial los dos océanos.

Las Cortes Españolas aprobaron en 1814 una ley que disponía la construcción de un canal por el Istmo de Panamá que las circunstancias hicieron letra muerta. Ya para esta fecha comenzaban a sentirse las primeras convulsiones de la agitación revolucionaria que conmovió el Continente Americano.

Desde Argentina a México se revelaba la intención de sacudir el yugo colonial y por doquiera se hacían presentes los síntomas de la magna epopeya libertaria.

España, por otra parte, sufría el colapso de su lucha patriótica que llevaba a cabo en esta época el heroico pueblo contra el sojuzgamiento a que lo hizo someter Napoleón.

En 1830 llegó a Santa Fe de Bogotá la noticia de que en Francia se for-
maba una empresa para las aguas del Rey de Holanda Guillermo I para
construir la excavación del Canal por Nicaragua.

En efecto, desde que Humboldt después de sus viajes de exploración
y estudio por las Américas, hubo hecho pública la posibilidad de abrir la vía
del Istmo de Panamá.

II.—LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y LA COMUNICACION

INTEROCEANICA

El general Bolívar, el General Santander y el general Gaitán
habían como una de las cuestiones de mayor importancia el Canal inter-
oceánico. Los ministros de Colombia Gaitán y Bolívar.

A.—Diversos Intentos Para Abrir el Canal por el Istmo de Panamá.

Organizada la República de Nueva Granada, quien primero propuso
acometer la empresa de abrir el canal por el istmo fue el General Juan D'even-
reuz, Irlandés combatiente por la causa patriótica al frente de la legión Irlan-
desa y ex-Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Colombia
ante las Cortes de Rusia, Dinamarca, Suecia y Noruega, pero la cámara
legislativa no resolvió nada sobre su solicitud para la obra.

Á Bolívar, el gran Vidente de América, cuya visual acerca del Istmo
había señalado su importancia extraordinaria desde 1815 en su magistral
CARTA DE JAMAICA, juzgando este territorio como asiento indiscutible
de la Capital de la tierra, no podría escapar que el medio más propicio de
hacer converger el interés del mundo hacia él era abriendo el canal que
pusiera en rápido contacto las cinco partes del globo. "Esta magnífica posi-
ción entre dos mares podrá ser con el tiempo el emporio del Universo; decía
sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán lazos comerciales
de Europa, América y Asia".

Tan pronto como Bolívar fue investido por el Congreso Colonial con
poderes dictatoriales, envió un agente a proponer un plan del Canal Inter-
oceánico a los comerciantes y capitalistas de Londres, siendo el objeto real
estimular la formal recomendación de la nueva República por conducto de
los poderes comerciales de Europa.

Hubo rechazos y demoras, finalmente se logró interesar a algunos capi-
talistas británicos (conviniendo en suministrar los fondos necesarios para
el éxito de la empresa, siempre que la absoluta neutralidad del canal fuese
garantizada por alguna potencia marítima capaz de mantenerla. Esto no
pudo obtenerse y así fracasó el proyecto".

Lejos de sentirse desanimado Bolívar continuó acariciando la idea de la
comunicación de los mares por el Istmo.

También dos años después, por recomendaciones de Humboldt, comisionó
a los ingenieros John A. Lloyd (inglés) y Maurice Falmark, capitán de navío
(sueco), al servicio de Colombia, para que hicieran los estudios de la ruta
istmica. Indicaron éstos un canal a nivel entre la Bahía de Limón en el Atlán-
tico y un puerto en el Pacífico entre Panamá y Chorrera, señalando dichos
científicos un siglo antes, la trayectoria actual del Canal de Panamá.

En 1830 llegó a Santa Fé de Bogotá la noticia de que en Europa se formaba una empresa bajo los auspicios del Rey de Holanda, Guillermo I, para acometer la excavación del Canal por Nicaragua.

En efecto, desde que Humboldt, después de sus viajes de exploración y estudio por las Américas, hubo hecho pública la posibilidad de abrir la vía transistmica, se despertó el interés del monarca Holandés enviando en 1826 al general Querwer al Congreso Bolivariano de Panamá, donde habría de tratarse como una de las cuestiones de mayor importancia, el Canal Inter-oceánico de América. Por insinuación del Delegado, Guillermo I auspició la organización de una Compañía holandesa para la excavación del Canal Centroamericano.

Considerando Nueva Granada que esta obra afectaba derechos que tenía reservados sobre la Costa de Mosquitos, elevó su protesta ante la Cancillería de Centro América.

Los puntos básicos de la concesión, autorizada por el Congreso Centro Americano el 21 de Septiembre de 1830, que le fue hecha a la Compañía holandesa, son:

1.—El Canal deberá abrirse en las mismas condiciones para todas las Naciones en tiempo de paz con la América Central, pero los barcos armados no podrán pasar sin consentimiento expreso y este consentimiento en ningún caso podrá darse a un barco de un país que estuviera en guerra con otro.

2.—El impuesto de tránsito será regularizado por el gobierno y los contratistas conjuntamente, pero siempre de tal manera que diera al canal una ventaja decisiva sobre la ruta del Cabo de Hornos.

3.—Con respecto a la navegación y al comercio, Holanda deberá quedar en igualdad de condiciones con los Estados Unidos.

La energética actitud de Nueva Granada, hizo a la Cancillería Centroamericana que si la proyectada comunicación intermarina por las bocas del río San Juan se trataba de llevar a cabo, el Gobierno de la Nueva Granada se opondrá a ello valiéndose de cuantos medios le permita el Derecho Internacional. (Después de la revolución belga, los holandeses trataron de revivir el proyecto del Canal Nicaragüense y esto dió motivo al Senado Nortamericano para pasar en marzo de 1855 una resolución por la cual se instaba al Presidente la que negociara con cualquiera compañía que quisiera construir un Canal Americano y que asegurara libertad e igualdad de derechos de navegación para todas las Naciones).

En 1835 el Presidente General Francisco de Paula Santander por mediación de su Secretario de Relaciones Exteriores, Doctor Lino de Pombo, pasó con fecha 25 de abril una nota a la Cámara de Representantes para darle cuenta de la propuesta hecha ante su despacho por el súbdito Francés, Barón Carlos de Thierny para la construcción de un Canal a través del Istmo de Panamá, creyó conveniente el Presidente de la Cámara, dar en común a los representantes panameños el estudio de la proposición por ser asunto que incumbía mayormente al Istmo y ellos hallaron excelente la idea de la

comunicación interoceánica o pero, dice el historiador Arboleda, se pronunciaron contra la apertura de un Canal que fuese fácilmente navegable de uno a otro por buques de mayor calado. Creían que con esto peligraría la integridad nacional y Panamá no obtendría beneficio, pues quedaría de mero espectador del tránsito, como el Cabo de Buena Esperanza. Se decidieron por un canal fluvial para buques menores y acompañaron a su informe un proyecto de ley que concedía al Barón de Thierry el privilegio que solicitaba con la restricción anotada" (Gustavo Arboleda-Historia Contemporánea de Colombia, tomo I)

El Barón fue favorecido con el privilegio por el Congreso de ese año. Según las bases de la concesión contenidas en la ley de 29 de mayo de 1835, aprobada por la Legislatura el 27 del mismo mes, el cual debía construirse utilizando los cauces del río Chagres y del río Grande y las aguas de la Bahía de Limón.

Según el artículo 9o. "las fortificaciones que a juicio del Poder Ejecutivo deban levantarse para la protección y defensa del Canal y la artillería con que hayan de dotarse dichas fortificaciones, serán costeadas por el Barón de Thierry y los gastos de las guarniciones de tropas, que serán granadinas; satisfacerán a la República por dicho empresario.

El uso del Canal quedaba prohibido para los buques y ciudadanos que estuviesen en guerra con Nueva Granada. La obra había de comenzar dos años después de otorgado el privilegio y ser terminada tres años más tarde. El privilegio duraba 50 años y durante él, el empresario tenía el derecho exclusivo de la navegación.

El gobierno se comprometía a no otorgar permiso para abrir otro Canal dentro de 20 leguas marítimas a uno y a otro lado del que el empresario haría, ni a permitir que se construyese Ferrocarril dentro de una legua de la misma línea antes de los dos años de apertura del Canal (Artículo Quinto).

Este contrato concedía a Nueva Granada múltiples ventajas pero Panamá no tuvo en él privilegio alguno.

Transcurrieron los dos años de plazo señalados para el comienzo de las obras y el 29 de mayo de 1838 expiró el término de la concesión sin haber hecho nada todavía.

El 7 de junio se presenta en Chagres Joly de Sablá (apoderado de Thierry), acompañado de los ingenieros Morell y Bicapé con algunos instrumentos para dar principio a los trabajos, pero se lo impide el Gobernador de Panamá, en vista de la caducidad anotada.

Sablá apela a Bogotá, pero el Ejecutivo Nacional por resolución de 22 de noviembre de 1837 declara caducado el privilegio. Mientras tanto, en los Estados Unidos se había reavivado el interés por la Comunicación Interoceánica.

Fue motivo para este nuevo interés la ley Granadina de 25 de mayo de 1834 antes citada, expedida por el Presidente Santander y a iniciativa de la Municipalidad y la Provincia de Panamá, dando facultades al Presi-

dente para contratar, bajo la garantía del privilegio, la apertura de un camino de ruedas (carretera o ferrocarril), en el Istmo de Panamá, que el mismo no ha

En compensación a la obra se concedía a los concesionarios el goce de los derechos de peaje que cobrasen por el uso del camino en un lapso no menor de diez años, ni mayor de 50, de acuerdo con la tarifa decretada por el Congreso.

Ala empresa se le reconocía la propiedad de 20,000 fanegadas de tierras baldías en el Istmo siempre que procediese a cultivarlas a más tardar un año después de otorgada la concesión. En esos baldíos se podrían establecer poblaciones de extranjeros, sin que pagasen contribuciones sobre las fincas rurales y sus frutos, en 20 años, ni pudiesen ser llamados al Servicio Militar sino en el caso de invasión extranjera.

Es enviado a Panamá a fines de 1835 el Ingeniero y Coronel Charles Bidle, para estudiar la posibilidad de trazar y construir la comunicación Inter-oceánica por el Istmo.

Después de hacer un estudio circunstanciado sobre el terreno, Bidle se trasladó a Bogotá, donde hizo la solicitud de una concesión, pero extendiéndole, a más de la comunicación entre los dos mares y a un derecho de navegación del Chagres por vapor, a la apertura de un camino ribereño al Océano Atlántico, desde Cartagena a Boca del Toro, teniendo favorable acogida en la representación Nacional.

El proyecto tuvo un caluroso defensor en el Doctor Francisco Soto, (Precursor de la Independencia del Istmo), quien impugnó la creencia de que la Nueva Granada estaba en condiciones de acometer por su cuenta la construcción del Canal.

Al referirse a los temores abrigados de que si se otorgaba la concesión, los elementos extranjeros fomentarian la Independencia del Istmo, pronunció los proféticos juicios: Una conducta fraternal y franca con los habitantes del Istmo es la única que puede hacer eternamente duradera la unión de aquellos habitantes con la Nueva Granada. Desengañémonos, los hombres, así como los pueblos, no pueden resistir al imperio de la Naturaleza; y supongámonos que por la naturaleza el Istmo de Panamá está llamado a ser independiente, pues esta independencia habrá de lograrse ya antes, ya después, más tarde o más temprano, de aquí a un siglo o de aquí a diez años; pero es seguro que si la Nueva Granada, a la que pertenecen los Istmos, con gusto suyo, no adoptase aquellas medidas de confianza y fraternidad, es claro, repito, que el Gobierno de la Nueva Granada anticiparía lo que habria de suceder con el transcurso de muchos años y entonces el Istmo vendria a ser independiente de la Nueva Granada por aquellos medios como lo hemos sido, nosotros de España, declarando la guerra a muerte.

Aunque el Congreso concedió el privilegio al Coronel Bidle, el Presidente Santander, atendiendo al criterio de los consejos de Estado y Gobierno, objetó la ley por considerar que implicaba un peligro para la integridad nacional en lo futuro.

Una Nueva Compañía de Granadinos se organizó en 1836, para construir la Comunicación Interocéánica, quienes el 6 de junio del mismo año obtienen del Congreso el privilegio para hacer la ruta de mar a mar sea carretera o ferrocarril.

El Congreso por ley de 29 de mayo de 1838 amplía el privilegio por un plazo de 50 años más o menos, al cabo de los cuales la obra que podría ser también un canal, pasaría a dominio de la Nación.

La falta de capitales en el país hizo que la Compañía dejase de ser netamente Nacional siendo aceptado como socio el Coronel Bidle, pero no se logra nada positivo con esta asociación ya que ni el Gobierno ni los banqueros americanos quisieron aceptar la actuación del Ingeniero estadounidense. La muerte viene a poner un alto a la proyectada empresa, porque Bidle muere en Filadelfia en diciembre de 1838, cuando hacía esfuerzos por conseguir de los Financistas de su Patria, los fondos con que llevar a cabo la obra.

La Compañía Granadina al no encontrar apoyo financiero en Estados Unidos, se asocia con Salomón y Cia, que tenía interés en ella.

En 1842 por ley del 1.º de julio, el Congreso autoriza al Gobierno para declarar caduco el privilegio para la construcción del Canal y abrir nueva licitación.

Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Holanda y España fueron instados a hacer propuestas teniendo como base la Universalidad de la vía para el comercio por medio de una neutralidad garantizada, los derechos de soberanía en el territorio por parte de Nueva Granada.

Salomón y Cia., tenedores de las tres cuartas partes en los derechos adquiridos por la Compañía Granadina protestaron y aunque se usó la vía diplomática, en apoyo de este reclamo (los concesionarios alegaban que la revolución de 1840 había impedido emprender las obras, la caducidad quedó vigente).

Interesado en el problema de la Comunicación Interocéánica, el Gobierno de Francia, envía al Istmo en 1843, una misión científica compuesta de los ingenieros Napoleón Garella y Santiago Courtines, quienes en dos viajes que hicieron al Istmo, por comisión ambas del Gobierno Francés lo exploraron. Según sus estudios podía abrirse un canal que tuviera 35 esclusas y un túnel de 9 kilómetros de largo y 50 metros de alto.

El hecho de especificarse en los planos de dichos ingenieros que los montes más bajos del Istmo tienen 120 metros de elevación, cuando era creencia general que en esta garganta había una depresión tan considerable, que la mayor alcanzaba sólo 11 metros de altura, fue motivo de desengaño y se desistió de la empresa.

Inglaterra, por su parte, comisiona a John A. Lloyd (que 20 años antes había explorado el Istmo por encargo del Libertador Bolívar y había suministrado a su gobierno los planos que levantó por cuenta del de Colombia,

para hacer un estudio de la vía) quien recomienda la línea entre Bahía Limón junto a la isla Manzanillo, en el Atlántico, y un punto cercano a Panamá.

Pero el Gobierno Británico, como el Francés, no pareció inclinado a emprender con fondos de su erario la obra en las condiciones de mantener la soberanía de la Nueva Granada sobre el territorio del Canal.

El Ministro de Estados Unidos ante la Corte de Saint James, por su parte, manifiesta, en contrario de la opinión de un fuerte sector del pueblo norteamericano que por la prensa pedía desde 1840 al Presidente Van Buren y al Congreso que interviniesen oficialmente en la empresa de la comunicación interoceánica, que era de lo más improbable que su gobierno tomara parte en la obra no sólo por el principio general de su política de no invertir caudales nacionales fuera de su territorio de la Unión, sino porque el Partido Demócrata negaba al gobierno el derecho a emprender obras nuevas y aún a conservar las antiguas, alegando que debían ser de cuenta y riesgo de los respectivos Estados.

Entre 1851 a 1860 hay varios intentos por abrir vías interoceánicas ya fuese por el Atrato o por el Darién pero ninguna llega a cristalizar.

Durante una década el Istmo fué objeto del mayor interés de los científicos de Francia, Inglaterra y Estados Unidos, que sentían la atracción del difícil problema del Canal, pero sus empeños no llegaron a más que a hacer estudios teóricos.

En 1864 se organiza en París una "Sociedad Internacional del Canal Colombiano" compuesta por ciudadanos Franceses y Colombianos. Esta sociedad recomendó a los ingenieros Mongel Bey y Lucien de Puydt la exploración del Darién y por mediación del último presentó proposiciones para abrir dicho Canal, sin túneles ni esclusas, para buques de alto bordo.

Al reunirse en 1871 en Amberes, Bélgica, el Congreso de Ciencias Geofísicas, se trató de la conveniencia de un canal por el Istmo americano y el General Heine del ejército de Estados Unidos, presenta un proyecto de los exploradores Franceses Gogorsa y Lacharme.

En 1875, ese mismo Congreso se reúne en París, Francia y en sus sesiones se aprobó la resolución siguiente:

"El Congreso expresa su deseo de que los gobiernos interesados en la apertura de un Canal Interoceánico, prosigan sus estudios con la mayor actividad posible y se empeñen en los trazados que presenten las mejores facilidades de acceso y de circulación".

Al clausurarse el Congreso se formaron en París dos empresas: "La Sociedad para el Estudio de un Canal Interoceánico", bajo la presidencia del Almirante De la Roncière de Noury y la "Société Civile", constituida por el General Etienne Tur y Lucien Napoleon Bonaparte Wyse".

La "Société Civile" firma con el gobierno de Colombia (como se denominaba ya Nueva Granada) el 26 de mayo de 1876, un convenio para emprender estudios y exploraciones en Panamá, al sur de una línea recta imaginaria, trazada de Cabo Tiburón a la Punta de Garachiné.

En noviembre de ese año, llega al Istmo, una comisión de 19 miembros dirigida por Lucien Bonaparte Wyse, que entra por el Golfo de San Miguel y recorre el río Atrato, el río Tuira y el río Caquirri, viniendo al otro lado

Luego hizo estudios desde las influencias del Aputi y Chaputi con el Tuira, hasta las cercanías de Puerto Acandí.

Estos trabajos fueron presentados a la Academia de Ciencias de París y la "Societé Civile" decide enviar una segunda expedición al mando del mismo Wyse, la cual llega a Panamá el 29 de noviembre de 1877 e inmediatamente procedió a explorar el istmo de San Blas, después de haber recorrido el Bayano y el Mamoni.

Los reconocimientos de estas expediciones cubrieron por entero la región del Darién y a más de completar y revisar las exploraciones americanas al mando de Selfridge, de la marina norteamericana, hechas en 1870 a 1873, fueron por objeto comprobar la posibilidad o imposibilidad de un canal a nivel, con túnel de 8 a 10 millas entre el río Nercalegua y el río Mamoni.

El 26 de mayo de 1876, mientras los anteriores estudios se hacían, la Secretaría de Relaciones Exteriores Colombiana, celebró con un representante del General Turr un contrato que no tuvo efecto, pero sobre las estipulaciones de éste, el 23 de mayo de 1878, el General Eustorgio Salgar, que estaba al frente de la Cancillería y el Señor Bonaparte Wyse convinieron en los términos de un contrato para la construcción de un Canal Interoceánico.

Como resultado de esta concesión, nuevos estudios se hicieron en el Istmo hasta localizar la futura vía entre los Valles del Chagres, del río Obispo y el río Grande, con salida al Atlántico por la bahía de Limón y al Pacífico entre los cerros Ancón y Gavilán.

Este contrato que Wyse traspasó a la Compañía Universal del Canal Interoceánico, organizada y dirigida por el Conde Ferdinand de Lesseps, considerado el primer empresario de Europa que había dado feliz término al Canal de Suez, es aprobado por el Congreso Colombiano por la ley 28 del mismo año, prorrogado por la ley 107 de 1890, por la ley 91 de 1892, por un contrato adicional de 4 de abril de 1893, y por el Decreto legislativo de 23 de abril de 1900.

Como compensación a los derechos y demás garantías que se le otorgaban al concesionario, éste reconocía a la República de Colombia un 5% sobre el producto de la empresa, suma que amortizaría en el 1% cada 30 años hasta el término de la concesión que era por 99 años, la participación del gobierno no había de ser en ningún caso inferior a la suma de 250,000 dólares anuales que el ferrocarril de Panamá estaba pagando.

B.—Lucha Diplomática Entre Estados Unidos y la Gran Bretaña por

Obtener el Control de las Rutas Interoceánicas.

El Gobierno de los Estados Unidos durante casi toda la Centuria pasada, si bien manifestó su preocupación por la comunicación Interoceánica de Amé-

rica no demostró interés por acometer inmediatamente la obra, sino simplemente un anhelo meramente teórico. Había visto con mayor o menor beneplácito la iniciativa particular de sus ciudadanos en la empresa canalera y hasta inició, como se ha visto alguna acción directa con tal propósito.

Sus presidentes hicieron, de vez en cuando, en mensajes al Congreso, en discursos, manifestaciones que revelaban que la gran Nación, aunque sin intención de proceder a realizar los proyectos, estaban ojo avizor sobre ellos, pronta a hacer valer sus derechos naturales de protectora oficiosa e interesada de la América allende el río Grande Mexicano.

Mientras no existió un inmediato y positivo peligro de que una potencia Europea quisiera construir el Canal, los Estados Unidos se mantuvieron alejados de la empresa, hacia la cual no los llevaba por entonces imperativo alguno y no fué de propia iniciativa, sino para corresponder a solicitud espontánea del gobierno Granadino (Colombia), que en 1846 se celebró el tratado Bidlack-Mallarino en el que figuraba la cláusula 35 por la cual éste país delegó en manos del primero "la protección del Istmo" y la facultad de garantizar sobre él la soberanía de Nueva Granada "a cambio de recíproca garantía por parte de ésta para ciudadanos americanos, de derecho de tránsito en iguales condiciones que los ciudadanos granadinos".

Esta renuncia de derechos a la protección del territorio más codiciado del globo y tal privilegio sin precedentes en favor del país más interesado en el control del lugar por donde parecía prácticamente factible la sonada comunicación acuática de los dos océanos, a pesar de que era la mayor preferencia que se podía dispensar a una potencia, no fueron acogidos con entusiasmo por los Estados Unidos. Antes por el contrario, el artículo 35 halló un ambiente hostil que por poco hace fracasar la aprobación de todo el convenio de 1846.

Nadie comprendió más vivamente que yo, decía Polk, el peligro de alianzas embarazosas con cualquier Nación extranjera. Ha llegado a ser una máxima de nuestra política, consagrada por los hombres más venerados y sancionados por la voz unánime del pueblo americano, que debemos evitar aquellas alianzas. Por consiguiente, si las circunstancias peculiares del caso presente no disminuyen o destruyen la fuerza de esta objeción, no debemos aceptar la estipulación, cualesquiera que sean sus ventajas.

Y caso extraño, tuvo la Nación cecionaria que realizar una campaña en el país favorecido para que se diera paso a la estipulación.

Encargado de conseguirlo fue una eminente figura histórica de Colombia que alcanzó por sus merecimientos, las más altas posiciones de su Patria, el General Pedro Alcántara Herrán, Ministro de Nueva Granada en Washington, quien se apuntó ese triunfo diplomático trabajando ante el Congreso Americano y los políticos, en un ambiente refractario al tratado cuya aprobación rechazaban los estadistas, por las obligaciones que imponía el mencionado artículo 35.

Para Nueva Granada que se consideraba impotente para defender ella sola el Istmo contra la codicia de las grandes potencias, sobre todo, de Gran Bretaña que no perdía ocasión para intentar hacerlo suyo: "Traer alrede-

dor, del Istmo, la vigorosa y diáfana voluntad de una poderosa democracia gigantesca y bienhechora y la tranquila soberanía de los pueblos conforme un dogma práctico, era, según el Doctor Manuel Ancizar, Secretario de Relaciones Exteriores, salvar el Istmo."

El tratado de 1846 fue aprobado por los congresos de los países signatarios y las ratificaciones canjeadas en Washington el 10 de junio de 1848.

Este tratado, contra el parecer de la cancillería de Bogotá que se imaginó iba a despertar una reacción en favor de "la neutralidad permanente del paso interoceánico" ofrecida por las potencias europeas para ponerse en igualdad de derechos con los Estados Unidos, provocó más bien las protestas de aquellas, especialmente de Inglaterra que consideró desde entonces que los Estados Unidos habían obtenido una ventaja en cuanto a derechos sobre el punto de mayor facilidad para la construcción del futuro Canal.

Quedaba a la ambición del Foreign Office británico expedita todavía la ruta Centro Americana, de importancia secundaria y a ella dirigió su acción.

Tenia como punto de apoyo de su actividad la posesión indiscutible ya, de Belice y Honduras Británica y los famosos Reyes Mosquitos, la más burda y risible farsa con que quiso la poderosa Albión, encubrir su propósito firme e inquebrantable de obtener una posición ventajosa en la senda de la comunicación de los océanos en el Continente Americano.

Para contrarrestar el empeño de los ingleses, violatorio de su renoubrada "Doctrina Monroe" que había conquistado ya el apoyo moral del pueblo americano.

La Cancillería de Washington quiso parar la coartada Británica y propuso a Nicaragua, por mediación de su enviado especial Mr. Elijah Hise, un tratado de mutuas concesiones a cambio del privilegio en favor de los Estados Unidos para la construcción del Canal. Este paso audaz de la diplomacia norteamericana provoca la medida que con ello se propuso alcanzar; un advenimiento denominado tratado Clayton-Bulwer, por el cual se comprometieron:

I.—A no obtener ni un gobierno ni otro, privilegio para sí exclusivamente sobre el Canal, ni a construir fortificaciones para protegerlo, ni a recabar ventajas comerciales o de navegación en provecho de sus ciudadanos con exclusión de los del otro país.

II.—A dejar exentos del bloqueo, detención o captura, en su tránsito por el canal, los buques de las Naciones contratantes.

III.—A impartir apoyo a los individuos que emprendan la construcción del Canal contra las Naciones injustas que tiendan a enviar su conclusión.

IV.—Hacer valer su influencia para facilitar la construcción del Canal y la consecución en sus bocas de sendos puertos libres.

V.—A garantizar la neutralidad de la vía para mantenerla abierta y proteger los intereses de los constructores siempre y cuando haya paridad de derechos para ambas.

VI.—A invitar a las demás Naciones a participar en iguales circunstancias en la protección del Canal y a billonar cualquier tropiezo para la falta de realización de la obra.

VII.—A darle protección igualmente a cualquier otra empresa de comunicación interoceánica, sea por canal, ferrocarril, etc., que se realice por Tehuantepec, Panamá o cualquiera de los istmos americanos, siempre que las condiciones de tráfico sean aprobadas por ambos gobiernos.

Fue este tratado para los norteamericanos, lo que el de 1846 para la Nueva Granada. Al principio ambos satisficieron su objetivo: en el caso de los Estados Unidos con el de 1850, porque quedaron equiparados en derechos sobre la proyectada ruta interoceánica con la Gran Bretaña, que fingía tenerlos y sobretodo, porque ponía de patente ante el Mundo su firme propósito de no dejarlos monopolizar por potencia alguna de la tierra; y en el caso de la Nueva Granada con el de 1846, porque aseguraba (aparentemente, como se vio luego), la posesión del istmo que estuvo en peligro de ser arrebatado por Inglaterra.

Para ambas Naciones, los convenios en cuestión fueron en realidad, una traba inoportuna que limitó su libertad y estuvo a punto de estancar su progreso, la aprobación de este tratado fue fuertemente criticada por algunos eminentes personajes norteamericanos, entre otras cosas decían que Bulwer llevó el protectorado a un buen mercado, donde encontró en Clayton un buen comprador, el tratado le da una vuelta a la Doctrina Monroe y la enfrenta contra nosotros en vez de enfrentarla contra los gobiernos europeos.

Pero también había defensores en el tratado, ya que estos encontraban ventajoso el tratado, porque tenía a debilitar los derechos territoriales de Inglaterra en América; ya esta potencia poseía una concesión en una sección donde había probabilidades de construir el Canal y dominaba el terminal Atlántico de esa vía.

Los Estados Unidos no estaban en condiciones de arrojarlos de allí, sino diplomáticamente, o sea por las buenas. Por tanto, el hecho de que Gran Bretaña aceptase a éstos como copartícipes de esa concesión, era ya un triunfo y una ventaja.

Los resultados en uno y en otro caso difieren notablemente: los Estados Unidos, más y más poderosos con el transcurso de los años, al cabo de medio siglo supieron aprovechar el momento psicológico y deshacerse de la traba que significaba la alianza tan buscada 50 años atrás. Nueva Granada (Colombia), halló en la interpretación interesada, dada por el gobierno Norteamericano del artículo 35, el dogal opresor que menoscabó su soberanía en el istmo con frecuentes intervenciones militares, relajando así el concepto de dominio que por razón natural debía ejercer y que los istmeños desconocieron un día basados en esta como renuncia que implicaba el citado artículo.

Pero Estados Unidos sigue adelante, quiso afianzar sus posesiones en cada una de las probables rutas por las cuales se podría construir el Canal.

En 1857 Nicaragua le otorga, por el tratado Ayon-Dickson, ilimitado derecho de tránsito a cambio de su defensa y protección al Canal en proyecto.

En 1860 esta misma Nación negocia otro tratado con Inglaterra, la cuál concedió derechos de tránsito a cambio de proteger y mantener la neutralidad de la vía, si Nicaragua lo pedía.

De esta manera, la Gran Bretaña se ponía en igualdad de posición en Centroamérica con los Norteamericanos.

El artículo VI del tratado Angloamericano de 1850 contiene esta invitación: "Las partes contratantes se comprometen a invitar a los demás Estados, con quienes una o ambas Naciones tengan relaciones de amistad, para que celebren con ellas convenios semejantes a éste a fin de que todos los demás Estados, tengan participación en la honra y conveniencia de cooperar a un trabajo de general interés e importancia como el Canal de que se trata". España, Francia e Italia se asociaron a los propósitos de las dos potencias suscribiendo a su turno sendos tratados con el gobierno Nicaragüense, así: España, el 25 de julio de 1850; Francia, el 11 de abril de 1859, e Italia, el 6 de marzo de 1868.

El tratado Clayton-Bulwer, fue trascendental y de suma importancia para la posterior conducta de las Naciones signatarias.

Como se ha hecho notar, que ninguno de los gobiernos establecería jamás un control exclusivo sobre el canal ni levantaría defensas militares a lo largo de él, ni ocuparía, fortificaría, colonizaría o dominaría en forma alguna a Nicaragua, Costa Rica u otra sección de la América Central (artículo I).

De esta manera Inglaterra hace renuncia de su carácter de dominadora absoluta en el litoral Atlántico del Continente.

Mediante esta estipulación, tanto Estados Unidos como Nueva Granada ven alejada mientras el tratado subsistiese, la amenaza siempre pendiente y siempre temida, de la intervención armada de Gran Bretaña en el Istmo de Panamá.

Con el distanciamiento de Inglaterra, también se aleja el temor que alguna otra Nación Europea, interviniere, en América Central, porque sería tanto como atentar contra las garantías de neutralidad dadas por el convenio entre las dos potencias signatarias, lo curioso es que, habiendo los Estados Unidos alcanzado en forma tan fácil la asociación con su temido rival, que le reconoció paridad de deberes sobre la zona dominada por ella, considerán luego, que habían cedido mucho al no exigir mayores ventajas y sus políticos se impusieron el deber de alcanzar la reforma del tratado.

Esta aspiración se hizo cada vez más creciente durante el medio siglo que transcurrió hasta 1900.

C.—Los Franceses Emprenden la Construcción del Canal de Panamá.

En 1876 una Sociedad Anónima, a base de capitales Franceses y, bajo la presidencia del General Etienne Turr, hizo que Lucien Napoleón Bonaparte Wyse y Armando Reclús trazaron las primeras líneas para dicho Canal.

Otros proyectos también son considerados aparte de los antes mencionados para cortar la América por Panamá, Nicaragua o México, presentados en

París, al congreso de 1879 organizado por el Conde Fernando de Lesseps.
De diez proyectos que se ofrecieron a aquella eminente Asamblea, se
seleccionado el presentado por los franceses Wyse y Reclus.

Pero los proyectos más importantes fueron los primeros cuatro que son:

- 1.—Tehuantepec (México), de 28 Kms. con 140 esclusas.
- 2.—Rivas (Nicaragua y Costa Rica) de 292 Kms. con 21 esclusas.
- 3.—Panamá de 72 Kms. con 25 esclusas de Panamá a Colón, vía Chagres.
- 4.—Panamá de 73 Kms. a nivel con o sin túnel de la bahía de Limón a la de Panamá, vía Chagres y Río Grande. (que fue el escogido).

En 4 de estos proyectos colaboró el ingeniero panameño Pedro J. Sosa.
Fue escogido el cuarto proyecto por congresistas.

La Resolución de adopción del proyecto Wyse-Reclus decía: "En el sentir
del Jurado Internacional, es posible la construcción de un Canal Interocéa-
nico de Nivel uniforme, tan aperecible a los intereses del comercio y de la
navegación; y que el Canal marítimo, para corresponder a las facilidades de
acceso y utilidad, indispensables en una vía de esta clase, debe partir del
Golfo de Limón a la bahía de Panamá".

Adoptados sus planes y estudios para el Canal, Wyse traspasa por dos
millones de dólares, la concesión que había obtenido en 1878 del gobierno de
Colombia para excavar en el Estado de Panamá la ansiada comunicación,
es el nuevo concesionario una Sociedad Organizada llamada "Compañía"
Universal del Canal Interocéanico, presidada por el propio Lesseps.

Al fin iba cumplirse la profecía del Libertador Bolívar, enunciada en
su famosa Carta de Jamaica en 1815, en la cual decía:

"El Istmo entre los dos mares, podrá ser con el tiempo el emporio del
universo, sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán lazos
comerciales de América y Asia y traerán a tan feliz región, los tributos de
las cuatro parte del globo. Acaso solo allí podrá fijarse algún día la capital
de la tierra, como pretendió Constantino que fuese Bizancio la Capital del
Antiguo Hemisferio".

Mientras tanto, Lesseps orlaba su venerable cabeza encanecida, por los
lauros justamente ganados de Suez cuyo canal abrió, con el mayor de los
éxitos.

Esta obra le dio fama y un inmenso crédito y atrajo hacia su persona
el respeto y la veneración no sólo de Francia, sino del mundo entero. Por
ello mereció ocupar un sillón entre los inmortales de la Academia Francesa
y que Gambetta le denominase, al hacer su elogio en el Parlamento, "El Gran
Francés".

En 1879 lanza la primera suscripción de acciones para la apertura del
Canal de Panamá, esta resulta un auténtico fracaso, ya que se le echaba
en cara que no conocía el istmo americano cuyo clima tenía fama de ser
mortífero.

Este fracaso de las acciones no desanima al Conde y emprende el viaje a Panamá con parte de su familia.

El 30 de diciembre de ese mismo año, el trasatlántico "Lafayette", arriba a las costas panameñas trayendo a bordo al empresario, su esposa y tres de sus hijos (uno de los cuales, Fernanda del Canal, preciosa criatura de 7 años, inauguraría la excavación de la gran vía), a Bonaparte Wyse, Armando Reclús y al Ingeniero Panameño Pedro J. Sosa, autores del trazado, éstos tres últimos, del canal que se iba a construir.

El Istmo de uno a otro confín vibró de entusiasmo al conocer, por la visita de los franceses, los preludios de la prosperidad que sobrevendría al terruño con la próxima apertura del Canal Interoceánico.

Los días que pasó la comisión en Panamá, examinando la ruta fueron de fiesta también. Pero la gran fecha fue la del 10. de enero de 1880, encargada por Lesseps para inaugurar el comienzo de las obras, en homenaje a Don Dámaso Cervera, quien tomaba posesión ese día, del cargo de Presidente del Estado.

La ceremonia de posesión precedió a la de inauguración y ésta tuvo lugar en el terreno de "La Boca", junto al estuario del río Grande que debía ser uno de los extremos del Canal.

En medio del silencio y la expectación de más de tres mil personas; la pequeña Fernanda del Canal toma de manos de su padre la simbólica pala y con ella dio un tajo en la tierra istmeña. Fue la primera palada, la que marcó definitivamente el lugar por donde se construiría la más importante senda comercial del mundo.

Así se definió el triunfo de Panamá sobre México, Nicaragua y la misma Colombia que con su ruta del Atrato disputó al Istmo el privilegio del Canal. Lesseps volvió satisfecho a Francia para impulsar su empresa.

Al volver Lesseps a Francia y lanzar una suscripción de 60 millones de francos, fue suscrita por el doble en tres días, ahora sí lo habían aceptado rotundamente.

La "Compañía Universal del Canal Interoceánico", que había calculado el costo de la obra en algo más de 600 millones de francos, era poseedora de mil doscientos millones ya.

Toda Francia concurre con entusiasmo, con delirio, a secundar la empresa de su idolo de aquellos días, el hombre que osaba reformar la obra perfecta de Dios, uniendo los dos Océanos y separando los continentes que el Creador había dejado desunidos o enlazados, de acuerdo con su divina sabiduría.

No fueron capitalistas los suscriptores del empréstito, sino el pueblo, agricultores, mozos de cordel, modistillas, granjeros, camareros, sirvientas, etc., corrieron a colocar sus ahorros en el brillante negocio de Panamá.

El 20 de enero de 1882 se da comienzo a los trabajos, bajo pésima administración y una casi total desorientación, empezando por los presupuestos que quedaron a enorme distancia de lo que la práctica demostró.

La imprevisión y mala fe son la característica en esta desgraciada empresa, en Europa se compraban artefactos e instrumentos de labor sin precisar su utilidad.

Maquinaria costosísima y en número exagerado eran enviadas a Panamá (locomotora que se descarrilaba, dice un testigo presencial, se dejaba abandonada, lo usual era colocar otra nueva). A un país tropical como Panamá se trajeron 10,000 palas para nieve, se importaban aparatos adaptables a las locomotoras para despejar el hielo de la vía férrea. (Una tonelada de picos abandonados y oxidados recogieron en 1903 los norteamericanos a lo largo de la zanja). Los empréstitos habían venido sucediéndose, cubiertos con menor entusiasmo cada vez.

Suicidios, fugas, prisiones, etc., fueron el epílogo de aquella magna empresa.

Cuando esta hecatombe financiera y moral se abatía sobre Francia, el Senado de los Estados Unidos aprobaba la siguiente proposición: "Se resuelve por el Senado y la Cámara de Representantes, reunidos en Congreso que el Gobierno de los Estados Unidos vería con seria inquietud y desaprobación toda conexión de un gobierno europeo cualquiera con la construcción o la administración de un Canal Marítimo al través del Istmo del Darién o al través de la América Central; y consideraría tal conexión o administración como contraria a los derechos legítimos y a los intereses de los Estados Unidos.

Se excita al Presidente a que comuniqué la expresión de estas consideraciones del Gobierno de los Estados Unidos a los Gobiernos de los diversos países de Europa.

El Tribunal del Sena nombró un liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá.

La persona escogida fue M. José Brunet que supo cumplir su cometido con prudencia y habilidad.

Una comisión es enviada a Panamá por el liquidador, quienes después de estudios detenidos dan su informe.

1.—El Canal de Panamá es practicable por el sistema de esclusas, con un capital de 900 millones, si se establece orden y economía en los gastos.

2.—El arreglo de la vía, conforme el plan recomendado puede hacerse en 8 años.

El propio liquidador nombra su apoderado a Lucien Napoleon Wyse ante el gobierno de Colombia a fin de obtener una prórroga por 10 años para terminar la obra y ponerla al servicio público.

En virtud de esta prórroga, se organiza la "Compañía Nueva del Canal de Panamá", que logra colocar en bancos de París setenta millones de francos para la continuación de la obra. Con esa suma mantuvo los trabajos por un decenio más, pero sin lograr que el público francés, decepcionado

por el primer desastre, quisiera arriesgar su capital en una empresa que para él vino a significar robo, crímenes, escándalo e inmoralidad.

Próximo a terminar el plazo de la primera prórroga que con fecha 10 de diciembre de 1890, mediante contrato suscrito, concediera el gobierno, como se ha visto, la Compañía Nueva del Canal de Panamá, sustituta de la anterior, en 1900 pide nueva prórroga que habría de finalizar el 31 de octubre de 1910.

El primer término se iba a vencer en 1904, año en que debía comenzar el canal a prestar servicios. La no terminación del Canal para el año citado significaba para la empresa constructora una pérdida de doscientos sesenta y siete millones de dólares que se habían invertido en la excavación de 59'747,483 mts.³ de tierra.

Al caducar el contrato, con excepción de los bienes muebles, los concesionarios perdían en favor de Colombia, edificios, materiales, obras y mejoras del canal, lo mismo que la vía férrea.

Colombia a partir de esa fecha quedaría dueña absoluta de la concesión, la que podía entonces, negociar a su arbitrio.

En un esfuerzo por salvarse de la enorme pérdida, la compañía propone al gobierno Colombiano una extensión de la prórroga, lo que les daría tiempo, no para terminar la obra (lo que se veía imposible) sino para negociarla con quienes creyeran que la podrían llevar a feliz término o sea los Estados Unidos de Norteamérica, intención claro no revelada pero que el tiempo se encargó de ponerlo de manifiesto.

Para acceder a los apremios de la compañía y obrando de buena fe, el gobierno colombiano, en cuyo interés estaba que el canal se construyera por una compañía privada, resolvió enviar a Francia un comisionado, quien después de un examen hecho en Panamá, de la situación de la obra del Canal y observaciones tomadas en Washington donde la cuestión del Canal comenzaba a agitarse apasionando a la atención pública, se entendería con los Directores de la obra en París y acordaría un medio apropiado para conceder la prórroga si lo crecía conveniente.

A su llegada a París la misión halló desde el comienzo una impresión poco grata; la falta de recursos de la compañía para terminar la obra y todo el interés de sus Directores convergía a atraer el Capital norteamericano para que la prosiguiera, ofreciendo la concesión por 109'000,000.00. Pero este traspaso no podía efectuarse si la prórroga no se obtenía.

Y sucedió que mientras la comisión, en titánica lucha contra la resistencia calculista de los Directores en París, hacía medio año que Colombia ardía en la más larga, sangrienta y ruinosa guerra civil.

El liberalismo se había levantado y desde octubre de 1899, el espíritu de la revolución se había apoderado del país.

Para combatirla, el gobierno necesitaba recursos y no hallándolos por otra vía, decretó por sí y ante sí la prórroga, aceptando por ella sólo cinco millones de francos.

El apoderado de la compañía Sr. Mancini hizo entrega al gobierno a los 90 días de plazo a partir del 26 de abril, fecha de la firma del contrato del millón de dólares exigido.

La razón que el gobierno tuvo para conceder la prórroga fue la urgente necesidad del millón de dólares que se le dio en compensación para el restablecimiento del orden público. Esa operación le produjo a la República de Colombia una suma relativamente pequeña, pero para la compañía fue de gran importancia, porque le ha permitido obtener del gobierno de los Estados Unidos la oferta de 40,000,000.00 por sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones y por el Ferrocarril de Panamá.

La República no habría recibido todos esos valores a la expiración del término del privilegio, que había de ser en 1904, pero sí una porción muy considerable de ellos, representados en la parte construida del Canal, en numerosos edificios y en lo que en general se llaman instalaciones.

D.—Acuerdo Angloamericano sobre las Rutas Interoceánicas.

Muchos factores determinaron a los Estados Unidos a tomar la gerencia oficial en los proyectos constructores de la vía interoceánica, sea por Panamá o Centroamérica, de uno de cuyos países Nicaragua, por donde era probable que pasara el Canal, había obtenido desde 1867 por el tratado Ayón-Dickson, el privilegio necesario.

Fueron móviles para tal determinación su expansionamiento territorial hacia la Costa del Pacífico donde nuevas áreas vinieron a integrar la unión.

Allí adquieren las extensas comarcas que luego formaron los Nuevos Estados, a saber: California, Nevada, Arizona, Nuevo México, Colorado, Wyoming y parte de Utah, en 1848, por el tratado Guadalupe Hidalgo; Oregon, Washington, Idaho, y parte de Montana, en 1846, por el tratado Anglo-Americano de ese año; El Valle de Mesilla en 1854 por compra a México; Alaska en 1867 adquirido de Rusia, por el tratado Stockl-Seward.

Más las posesiones insulares conquistadas en Asia, así: Hawái, Filipinas y Guam, en 1898 y Tutulla en 1899 y por último los derechos comerciales que les otorgó China, cuyo mercado garantizaba colocación segura a los productos de su industria.

No era menos decisivo para el gobierno norteamericano el hecho de haber sido suspendidas las obras del Canal por los Franceses, con lo cual la esperanza de tener en breve término la vía, quedó desvanecida.

La Nueva Compañía Francesa sucedánea de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, estaba prácticamente fracasada como ya lo vimos antes, sus dirigentes conscientes de la imposibilidad de terminar la obra del Canal de Panamá, tomaban a empeño vender sus acciones desvalorizadas hasta el mínimo para salvar una parte siquiera del capital invertido.

Para el ojo avizor de los Estados Unidos, no escapaba esta situación y el momento le pareció propicio para entrar en acción y realizar sus viejos anhelos de poseer la ansiada vía.

Un obstáculo se oponía a este propósito. Estaba ligado a su rival, Gran Bretaña, por un convenio cuya rescisión era imprescindible.

El tratado Clayton-Bulwer estipulaba que las dos Naciones participaran por igual en la construcción y el dominio del Canal, sea cual fuere de ellas quien lo construyese.

Este compromiso que medio siglo atrás parecía necesario y políticamente conveniente para la Nación Norteamericana, constituía ya un estorbo que su gobierno aspiraba remover.

Na había comparación entre las condiciones de mediados del siglo XIX, con las del siglo XX. Se había operado un cambio radical en los intereses del comercio y de la política del pueblo norteamericano.

En 1881 a Mr. Blaine, Secretario de Estado, le parecía inconveniente la perpetuidad de un pacto que desconocía el derecho de Estados Unidos a la prioridad en el Continente Americano, la prohibición sobre fortificaciones del Canal, daba a Inglaterra (en su opinión), visible preeminencia, por la superioridad naval de esa potencia, contra la cual no podían los Estados Unidos usar de los recursos de sus fuerzas en defensa del Canal.

El surgimiento de intereses de otras potencias europeas en Centroamérica (no comprometidas por el pacto Clayton-Bulwer), hacía peligrosa la situación norteamericana ya que éstos estaban impedidos hasta de reclamar los derechos y privilegios alcanzados de Colombia antes del convenio de 1850.

Por otra parte se había tenido en mente que Inglaterra aportara su capital para la apertura del Canal, cosa que no se había hecho y Estados Unidos estaban en capacidad de afrontar solo la obra.

Por todas estas razones Mr. Blaine propuso reformas al tratado Clayton-Bulwer que envolvían un control político en asociación de la Nación por donde se construyese el Canal, de esta vía y el derecho a fortificarla para asegurar su posesión.

A estas insinuaciones, la cancillería Inglesa puso en juego las evasivas que pudo, pero la presión que se ejerció sobre el Foreign Office británico fue de tal naturaleza incontenible, que ésta oficina creyó prudente ceder.

Desistir a la revisión del tratado de 1850 hubiera sido malquistarse con la Nación Norteamericana cuya alianza en esos tiempos convenía a la poderosa Gran Bretaña.

En 1900, su Majestad Eduardo VII, soberano de la Gran Bretaña, delega en su embajador en los Estados Unidos, Lord Julian Pauncefoot de Preston, funciones de plenipotenciario para negociar con Washington un convenio que por no contener la amplitud de derechos que los políticos creyeron del caso exigir para la defensa por su gobierno de la futura vía interoceánica, enmendó el senado norteamericano.

Los tres puntos de la enmienda legislativa fueron: El tratado Clayton-Bulwer queda derogado; supresión de la cláusula por la cual se invitaba a

otras Naciones, al adherirse al mismo convenio y excepción en favor de los Estados Unidos de la aplicación de las reglas que gobiernan el uso del Canal.

La principal enmienda o reserva introducida al tratado, como se ve, consiste en declarar la facultad que tienen los Estados Unidos para aplicar las medidas que juzguen necesarias para asegurar con sus propias fuerzas la defensa del Canal y la conservación del orden público. Entendiéndose como necesario para dicha defensa la fortificación del Canal.

Como pasó el término para el canje de los protocolos y no se efectuó este trámite, se consideró improbadó el tratado.

Pero esto vino a ser meramente una dilación momentánea y sin consecuencias del acuerdo, la réplica con que el Foreign Office Inglés objetó la enmienda senatorial norteamericana, no consiguió variar el criterio del Congreso que consideró como un derecho y un deber de su gobierno proveer con sus fuerzas a la defensa del Canal, que construyera con su dinero.

A fines de ese mismo año Inglaterra depuso su actitud y el 18 de noviembre de 1901 se firma el segundo tratado Hay-Pauncetote, contentivo de cuatro artículos sustanciales:

Por el 1ro. se declaró la subrogación del tratado Clayton-Bulwer de 1850,

Por el 2do. se conviene en que el Canal sea construído por el gobierno de los Estados Unidos, con sus propios fondos, o con empréstitos nacionales, por suscripciones a acciones, etc., conservando el derecho a reglamentar su uso o administrar la empresa.

Por el 3ro. se declara la neutralidad del Canal y la adopción de las reglas acordadas para la navegación del Canal de Suez a saber:

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, en lo que respecta a condiciones o tarifas de tráfico ni de otra clase. Esas condiciones y tarifas serán justas y equitativas.

II.—El Canal jamás será bloqueado, 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 fuera de la ley.

III.—Ningún buque de guerra perteneciente a Nación beligerante se aprovisionará ni pertrechará en el canal, excepto en caso y cantidad estrictamente necesarios y el tránsito de dichos buques 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.

IV.—Ningún beligerante podrá embarcar ni desembarcar tropas, municiones ni material de guerra en el canal, excepto en casos de obstáculo acci-

dental 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 de cada extremo. Buques de beligerantes no podrán permanecer en dichas aguas más de 24 horas seguidas en 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 24 horas de partida del buque contrario.

VI. — Los establecimientos, edificios, talleres y todas las obras necesarias para la construcción, mantenimiento y operación del canal serán considerados como parte del mismo para los propósitos de este tratado y en tiempo de guerra, como en tiempo de paz, gozarán de completa inmunidad de ataque o daño por parte de ocupantes y de actos que pudieran dañar su utilidad como parte del Canal.

Por el artículo 4to. se acuerda que los cambios de soberanía en el territorio por donde cruce el canal, no afectarán los principios generales de neutralización del mismo.

Removido el obstáculo del tratado Clayton-Bulwer y descartada Inglaterra como rival, no quedaba a la nación norteamericana otro impedimento que la Compañía Francesa, concesionaria del Canal de Panamá.

Por otra parte ya era un hecho que ésta compañía estaba económicamente imposibilitada para terminar la obra. Para salvar algo del capital invertido, sus directores optaron por gestionar la cesión del privilegio y la obra a Estados Unidos por la suma de \$109,141,500.00 a base de inventario, representados en la maquinaria y lo excavado, pero el gobierno norteamericano sólo ofrece \$40,000,000.00.

Simultáneamente con las diligencias que hacía la Compañía Francesa para traspasar la concesión, la República de Colombia acredita en Washington como representante diplomático al Señor Tomás Herrán con el propósito de hacer que Estados Unidos desistiera de la ruta por Nicaragua y se decidiera por Panamá, (hubo que luchar contra un acentuado prejuicio de elementos norteamericanos que preferían la ruta por Nicaragua pero tanto el Doctor Martínez Silva como Herrán obran con gran táctica coronando su lucha con el éxito). Preparado así el campo en los Estados Unidos (labor que en máximo grado se debió al ministro, Doctor Martínez Silva, iniciador de las negociaciones entre los gobiernos de Colombia y Estados Unidos) pudo el 31 de marzo de 1902 presentar en forma de memorándum, las bases de un tratado, quedando concluido éste el 18 de noviembre del año en curso.

Esta pieza de 28 cláusulas es aprobada por el Senado de Estados Unidos a petición del Presidente Roosevelt el 17 de marzo de 1902. (1)

El Jefe del Ejecutivo Colombiano envía el tratado Herrán-Hay al Congreso para su aprobación, pero éste no es bien recibido por los senadores.

(1) Castillero Ernesto J. *Historia de la Comunicación Interocéánica*. pp. 192, 103, 104, 105, 106 y 107. Panamá, Panamá.

lo impugnaron en el primer debate sin mirar los males que con tal medida ocasionaban a la nación en general y en particular al Departamento de Panamá, dueño de la garganta de tierra por donde se construía el Canal.

La principal razón alegada era que el tratado Herrán-Hay estaba violando de inconstitucionalidad porque cedía a un gobierno extraño jurisdicción judicial y política en un sector del territorio Nacional.

Los legisladores no tomaron en cuenta lo que había dicho Martínez Silva en la culminación de las negociaciones del tratado Herrán-Hay: "Nada de sentimentalismos, si queremos el canal del Panamá es necesario hacer concesiones a los Estados Unidos, si por un sentimiento patriótico exagerado queremos hacer algunas concesiones territoriales, ellos harán el canal por sobre nosotros".

Los legisladores no tomaron en cuenta lo que había dicho Martínez Silva en la culminación de las negociaciones del tratado Herrán-Hay: "Nada de sentimentalismos, si queremos el canal del Panamá es necesario hacer concesiones a los Estados Unidos, si por un sentimiento patriótico exagerado queremos hacer algunas concesiones territoriales, ellos harán el canal por sobre nosotros".

Los legisladores no tomaron en cuenta lo que había dicho Martínez Silva en la culminación de las negociaciones del tratado Herrán-Hay: "Nada de sentimentalismos, si queremos el canal del Panamá es necesario hacer concesiones a los Estados Unidos, si por un sentimiento patriótico exagerado queremos hacer algunas concesiones territoriales, ellos harán el canal por sobre nosotros".

Los legisladores no tomaron en cuenta lo que había dicho Martínez Silva en la culminación de las negociaciones del tratado Herrán-Hay: "Nada de sentimentalismos, si queremos el canal del Panamá es necesario hacer concesiones a los Estados Unidos, si por un sentimiento patriótico exagerado queremos hacer algunas concesiones territoriales, ellos harán el canal por sobre nosotros".

Los legisladores no tomaron en cuenta lo que había dicho Martínez Silva en la culminación de las negociaciones del tratado Herrán-Hay: "Nada de sentimentalismos, si queremos el canal del Panamá es necesario hacer concesiones a los Estados Unidos, si por un sentimiento patriótico exagerado queremos hacer algunas concesiones territoriales, ellos harán el canal por sobre nosotros".

Los legisladores no tomaron en cuenta lo que había dicho Martínez Silva en la culminación de las negociaciones del tratado Herrán-Hay: "Nada de sentimentalismos, si queremos el canal del Panamá es necesario hacer concesiones a los Estados Unidos, si por un sentimiento patriótico exagerado queremos hacer algunas concesiones territoriales, ellos harán el canal por sobre nosotros".

Los legisladores no tomaron en cuenta lo que había dicho Martínez Silva en la culminación de las negociaciones del tratado Herrán-Hay: "Nada de sentimentalismos, si queremos el canal del Panamá es necesario hacer concesiones a los Estados Unidos, si por un sentimiento patriótico exagerado queremos hacer algunas concesiones territoriales, ellos harán el canal por sobre nosotros".

"Al separarnos de nuestros hermanos de Colombia, lo hacemos sin rencor y sin alegría, como un hijo que se separa del hogar paterno, el pueblo istmeño al adoptar la vía que ha escogido, lo ha hecho con dolor, pero en cumplimiento de supremos e imperiosos deberes; el de su propia conservación y el de trabajar por su propio bienestar. Entramos, pues, a formar entre las Naciones libres del Mundo, considerando a Colombia como Nación Hermana, con la cual estaremos siempre que las circunstancias lo demanden y por cuya prosperidad hacemos votos". (Manifiesto, junta de Gobierno Provisional).

El Gobierno de los Estados Unidos es notificado por el representante consular en Panamá y por el agente de la revolución en Washington, de la creación de la República de Panamá, con cuya medida vio ese país asegurada la continuación del Canal que el Senado de Colombia le había esquivado. Los istmeños, con el resultado feliz de su revolución veían por su parte cumplirse sus anhelos de que el Canal se construyese por su territorio mediante un tratado con la Nación que podía y estaba más interesada que ninguna otra en la obra. El paso dado por los panameños, si doloroso por los vínculos seculares que ligaban al Istmo con Colombia, obedeció, a una necesidad apremiante.

Si se le cerraban aquí las puertas a Estados Unidos para construir por su territorio la comunicación Interoceánica, en Nicaragua, en cambio, se las abrían de par en par.

A los panameños cuyos intereses vitales se jugaron con detrimento suyo en el Senado Colombiano de 1903, no quedaba ya otro camino que el de asumir la soberanía de su territorio.

El 18 de noviembre de 1903 se firma en Washigton el tratado del Canal, el cual es ratificado por la Junta de Gobierno de Panamá el 2 de diciembre y por el Senado de Estados Unidos el 23 de febrero de 1904.

El pueblo de Panamá, sin considerar perfecto el Convenio Herrán-Hay, aprueba comprometer la ejecución del Canal en las condiciones estipuladas en ese documento. A cambio de la garantía de mantener la Independencia de la República de Panamá y del pago de diez millones de pesos oro por la concesión de las Zona para la construcción del Canal, más una renta anual de \$250,000.00 por el uso de la misma, a que se comprometieron los Estados Unidos, exigieron éstos y les otorgó el Señor Bunau Varilla muchos derechos que han sido luego para Panamá, fuente de graves desventajas.

A continuación hacemos una comparación entre los tratados Herrán-Hay y Hay-Bunau Varilla:

TRATADO HERRAN-HAY

- 1.—Concesión por periodos renovables de 100 años.
- 2.—Zona de 10 Km o sean 6 millas de ancho más o menos.
- 3.—El uso y ocupación de las islas de Perico, Naos, Culebra y Flamenco, se ceden sin estar incluidas en la Zona.
- 4.—Expropiación de tierras y propiedades para el Canal sin limitación, en lo que respecta al avalúo de los valores, de acuerdo con las reglas generales de la ley Colombiana para su aplicación.
- 5.—Jurisdicción sanitaria y de política por medio de una comisión mixta.
- 6.—Jurisdicción judicial en la Zona del Canal, por medio de tribunales mixtos de funcionarios del país.
- 7.—Acueducto gratuito al cabo de 50 años, sin otra condición que el pago de una renta de agua razonable durante ese periodo.
- 8.—Concesión de aguas fuera de la zona, pero dentro del límite de 15 millas del Canal.
- 9.—Derechos y privilegios conferidos, sin afectar la soberanía de Colombia, sobre el territorio dentro de cuyos límites se ejercerían esos derechos.

B.—Tentativas Fracasadas de Colombia Para Recuperar la Soberanía Sobre el Istmo.

Sabido por Colombia la medida adoptada por el Istmo, de no seguir formando parte de la Unidad Nacional a la cual estuvo adherida por 82 años, desde el 28 de noviembre de 1821 en que voluntariamente entró a hacer parte de la gran Colombia después de obtener por sí solo la Independencia del dominio Español, un grito de dolor y de protesta recorrió el ámbito de la República.

TRATADO HAY-BUNAU

- ### VARILLA:
- 1.—Concesión a perpetuidad.
 - 2.—Zona de 10 millas de ancho.
 - 3.—Se cede como parte de la zona de uso, ocupación y control de las islas Perico, Naos, Culebra y Flamenco.
 - 4.—Expropiación de tierras y propiedades para el Canal, con limitaciones de avalúo a las bases de los valores de 1903.
 - 5.—Jurisdicción sanitaria absoluta por las autoridades americanas.
 - 6.—Jurisdicción judicial y policía en la Zona exclusivamente por autoridades norteamericanas.
 - 7.—Acueducto libre al cabo de 50 años, pero a base de que en ese periodo se pague su costo más un interés de 2%.
 - 8.—Concesión ilimitada de tierras y aguas auxiliares dentro de la jurisdicción de la República.
 - 9.—Derechos, poder y autoridad concedidos a los Estados Unidos en forma que afectala soberanía de la República.

El gobierno general adopta medidas bélicas para someter por la fuerza al "rebelde Departamento" y se ordena la invasión del istmo por las tropas Nacionales. Pero antes de poner en práctica esta disposición, acordó dar autoridad amplia al jefe de la expedición punitiva, general Rafael Reyes, para tratar por las vías diplomáticas la reconciliación de los panameños con la Madre Patria.

En tanto, en los círculos políticos y sociales del Departamento de Bolívar, afin por su situación junto al mar, con el Istmo de Panamá, cuyo contacto estrecho mantuvo siempre vinculados sus negocios e íntimamente relacionados los elementos sociales, la noticia de la desmembración de Panamá causó profunda conmoción.

Para dicho Departamento el Istmo era, más que una sección de la República, un amigo de íntima relación que se alejaba y por eso elementos destacados de Barranquilla y Cartagena se unen para no escatimar esfuerzo en pro de la armonía nacional, rota la tarde del 3 de noviembre de 1903.

Una delegación conjunta de ambas ciudades es seleccionada para trasladarse a Panamá y ponerse a habla con los dirigentes de la Nueva República, en un esfuerzo de armonización general.

La delegación llega al Puerto de Colón a bordo de un vapor alemán el 15 de noviembre. Simultáneamente otra delegación, designada por el propio Departamento de Bolívar, es enviada a Estados Unidos con igual objeto, en espera de que mediante sus gestiones el Departamento de Estado intervenga en alguna forma para que el Istmo retorne al seno de la patria Colombiana.

Invitada la junta de Gobierno Provisional de Panamá a enviar sus delegados para conferenciar con los Colombianos, haciéndolo el 16, designado para las negociaciones como principal al Señor Tomás Arias miembros de la junta, al Doctor Eusebio A. Morales, Ministro de Gobierno y Don C. C. Arosamena.

El 17 en la mañana a bordo del acorazado norteamericano "Mayflower", buque insignia del Contra-Almirante Cohan, que el 15 había llegado al Istmo trayendo al Vice-Almirante Walker, Presidente de la comisión Istmica, comisionado para recibir de los Franceses la obra del Canal, y al primer Cónsul de Estados Unidos acreditado en la Nueva República, Señor H. A. Godger, tuvo lugar la conferencia entre ambas naciones, de lo tratado allí se levanta acta y entre lo más sobresaliente está la contestación del Señor Tomás Arias respecto a la separación de Panamá: "El pueblo y el Gobierno de Colombia no habían apreciado con justicia la actual situación de Panamá, habiéndose considerado el movimiento asombroso por lo unánime y espontáneo, no hay un solo istmeño que no lo haya secundado, por lo tanto, esa es la decisión de los pueblos del Istmo, organizados ya en República Independiente y libre, reconocida por Estados Unidos, Francia e Italia".

Los Señores Arosamena y Morales manifestaron sus opiniones sobre las causas que habían dado lugar a la separación del Istmo, una de las cuales habían sido la falta absoluta de hombres de Estado en los Consejos del Go-

bierno de Bogotá y así concluyó la conferencia que se firmó por todos los presentes.

Convencidos los comisionados Colombianos de que la resolución de los istmeños al dar el paso de su emancipación era final y no pareciéndoles posible obtener una reconsideración de lo hecho por los medios pacíficos iniciados, deciden regresar a su país esa misma tarde.

El 19 de noviembre, ancla en la bahía de Limón, el vapor "Canadá", trayendo una segunda comisión Colombiana, esta vez nombrada por el Gobierno Nacional y en esta ocasión también acepta la conferencia la Junta de Gobierno Provisional, que fue invitada por telegrama, pero al igual que la primera conferencia, fracasa ésta otra que tuvo lugar en el vapor "Canadá", negándose Panamá a regresar al seno de Colombia.

Después de este otro intento infructuoso, las relaciones Oficiales entre la República de Colombia y su antiguo Departamento de Panamá quedaron rotas y ésta conquistó poco a poco su posición de país libre en el consorcio de las Naciones del Mundo.

C.—La República de Panamá es Recibida en la Sociedad de Naciones.

Natural espectáculo causó en el mundo la noticia del nacimiento de una Nueva Nación en América. Con todo, no hubo la sorpresa que pudiera creerse porque este paso a que llegó el istmo, parecía cosa que se esperaba y cuyo anuncio venía siendo un secreto a voces de la prensa Francesa y Norteamericana y de los políticos que seguían de cerca los acontecimientos internos de Colombia.

Los diarios de París y Nueva York, predecían la emancipación, o anunciaban la actitud a observar de los partidarios del Canal por uno de los dos países interesados en él. Y lo que todos veían y hasta esperaban, los únicos que no esperaron ni vieron fueron los altos funcionarios del Gobierno de Bogotá.

De aquí que, cuando el 4 de noviembre de 1903 el cable anunció por toda la tierra la Independencia de Panamá, este anuncio no causó sorpresa, las viejas Naciones recibieron sin dificultad y sin repugnancia a la nueva hermana política.

El primer país en tender la mano de amigo fue Estados Unidos, "Los Estados Unidos no han tomado ni tomarán parte ninguna en cuestión de revoluciones internas en el Estado de Panamá ni en ninguno de los Estados de Colombia, pero mantendrán perfecta neutralidad en cuanto a tales controversias domésticas; más, sin embargo, estaremos listos para proteger el comercio de tránsito a través del istmo contra invasiones, domésticas o extranjeras, perturbadoras de la paz del Estado de Panamá".

Quien ofreció más grave condición para el reconocimiento fue Inglaterra, Pretendió su representante en Washington obligar al gobierno de Panamá a pagar parte de la deuda exterior que con ella tenía Colombia, por los empréstitos hechos a aquella confederación en la época de la Independencia, a lo cual

se plegó el ministro de Panamá en Estados Unidos, Bunau Varilla, en declaración formulada el 25 de noviembre de 1903 la imprudente declaración de Bunau Varilla (como casi todos sus procederes cuando estuvo encargado de la representación panameña en Washington) trajo para Panamá incidentes desagradables con los tenedores de bonos de la deuda Inglesa, quienes se creyeron autorizados por ella para dar un zarpaço a los diez millones por la concesión del Canal y a la renta anual de la Zona.

El 27 de abril de 1904, dichos tenedores se reunieron en Londres y dictaron la siguiente resolución, enviada al Presidente de Panamá: Esta reunión general de los tenedores de Bonos correspondientes a la Deuda Externa de la República de Colombia hace constar su derecho de pedir al Gobierno de Panamá que asuma una parte justa y equitativa de la Deuda Externa de Colombia, basada sobre la suma de dinero que ese gobierno recibirá de los Estados Unidos por motivo de la concesión para la apertura del Canal".

El Gobierno de Panamá por intermedio de la Secretaría de Hacienda, rechazó todas las exigencias antes dichas y el asunto quedó pendiente de arreglo, porque éste no podía ser a base de un entendimiento directo con los tenedores, sino por intermedio del Gobierno de Colombia y teniendo en cuenta, no la mayor o menor renta de Panamá, sino la proporción Per-Cápita de su población a la fecha de la Independencia, que es la fórmula que se estila en estos casos.

Un año después de su emancipación, no había en el Globo Nación alguna, salvo la propia Colombia, con la cual la República de Panamá no estuviese en relaciones Oficiales y en la tercera Conferencia Panamericana reunida en Río de Janeiro, el representante panameño Don José Domingo de Obaldia, tomó asiento, a pesar del descontento de la Delegación Colombiana.

Después que cuando el 3 de noviembre de 1903 el cable anunció por toda la zona la Independencia de Panamá, este anuncio no causó sorpresa. Los Estados Unidos recibieron con dificultad y sin repugnancia a la nueva República.

El primer país en tratar la causa de nuestro Libertador, los Estados Unidos no pudo hacerlo ni cuando se levantó la cuestión de revocación de la independencia de Panamá ni en el momento de los tratados de amistad que se celebraron entre Panamá y Estados Unidos, como si Panamá fuera una provincia de Colombia. El primer país que reconoció a Panamá como una República independiente fue el Perú. El primer país que reconoció a Panamá como una República independiente fue el Perú. El primer país que reconoció a Panamá como una República independiente fue el Perú.

El primer país que reconoció a Panamá como una República independiente fue el Perú. El primer país que reconoció a Panamá como una República independiente fue el Perú. El primer país que reconoció a Panamá como una República independiente fue el Perú.

El primer vapor de guerra que hizo uso del canal fue el cañonero de la escuadra peruana "Teniente Robínson", que atravesó el Atlántico al Pacífico, al día siguiente de la inauguración Oficial o sea el 10 de agosto de 1914 y el primer vapor de carga que recorre su ruta del Pacífico al Atlántico es el "Platares".

IV.—EL CANAL DE PANAMA. LLAVE DEL PACIFICO SU IMPORTANCIA POLITICA Y COMERCIAL

Asegurados los derechos que consideraron necesario exigir para dar comienzo a los trabajos, tanto por parte de la Panamá que les otorgó la concesión como por parte de la Compañía Francesa que les vendió, como se ha dicho ya, por 40 millones de dólares la opción que tenía asegurada de Colombia para la segunda prórroga, o sea hasta 1910, junto con las obras, edificios, materiales, planos, estudios, etc., los Estados Unidos entran inmediatamente en posesión del Canal de Panamá en construcción y en mayo de 1904 inician los trabajos para terminarlo.

Empezando por modificar los planos de los Ingenieros Franceses quienes aspiraban a hacer un canal a nivel, para adoptar una vía con esclusas.

De los 59,389,240 m³ removidos por los Franceses a un costo de \$25,389,240, utilizan los norteamericanos 22,866,250 únicamente debido a las transformaciones apuntadas y con el objeto de dar fin a la gigantesca obra en el término calculado, tuvieron que poner a trabajar, junto con las modernas maquinarias hasta 45,000 obreros.

Sólo así fue posible la excavación de 258,160,106 m³ que fue preciso extraer de la zanja para que pudiese prestar el canal un servicio eficiente.

Los esfuerzos norteamericanos, gracias a la hábil dirección del ingeniero en jefe de las obras, Coronel George Washington Goethals, se ven coronadas con el éxito cuando el 26 de septiembre de 1913 transitó de un mar a otro el primer vaporcito de servicio, "Gatun" y quedando coronada a satisfacción cuando el primer barco mercante, "Cristóbal" de 9,000 toneladas pudo efectuar la misma travesía el 3 de agosto de 1914.

Se dispone entonces hacer la inauguración oficial de la gran ruta, para lo cual se señala el 15 de agosto de 1914. Llévose a cabo el acto mediante un viaje de las altas autoridades de la zona y de la República de Panamá, a lo largo de su curso desde el Atlántico hasta el Pacífico, a bordo del vapor "Ancón" de 10,000 toneladas, el cual logra hacer la travesía en 9 horas de extremo a extremo. Cuando la nave entró a la primera esclusa una ovación autonó el espacio en honor al genial constructor del Canal.

Peró la inauguración solemne fue diferida para cuando terminase la gran guerra mundial, en la cual se vieron comprometidos los Estados Unidos,

Viene a tener lugar la ceremonia el 12 de julio del 1920, siendo Presidente de Estados Unidos Woodrow Wilson y de Panamá Belisario Porrás, (en su segundo periodo de mando).

El primer vapor de guerra que hizo uso del canal fue el cañonero de la escuadra peruana "Teniente Rodríguez", que atravesó del Atlántico al Pacífico, al día siguiente de la inauguración Oficial o sea el 16 de agosto de 1914 y el primer vapor de carga que recorre su ruta, del Pacífico al Atlántico, es el "Pleiades".

La primera nave de importancia que navegaba bajo matrícula panameña que atravesó la ruta transistimica fue el motoyelero "Belen Quijada" de 1,143 toneladas que hace la trayectoria del Pacífico al Atlántico en 1920,

El costo del Canal, con las modernas dotaciones que posee, fue para Estados Unidos de 539 millones de dólares, incluyendo la compra de la concesión a la compañía Francesa, la compensación a la República de Panamá, las inversiones en la construcción y los intereses de las sumas retiradas de la Tesorería Nacional.

Si se suma a la anterior cantidad la inversión de los Franceses en la construcción que fué de 398 millones, el Canal de Panamá puede decirse costó alrededor de 937 millones de dólares. En la construcción propiamente fueron invertidos por los Franceses 275 millones y por los norteamericanos 388 millones o sea 663 millones en total, la diferencia representa las dilapidaciones de los primeros y las obras superfluas y auxiliares de los segundos.

Si al costo monetario anterior se agrega el de las víctimas humanas, que fue de 22,000 muertos en el periodo Francés y de 6,283 durante el norteamericano, puede afirmarse que la maravillosa obra istmeña ha exigido de la humanidad un sacrificio imponderable. Cuán lejos estaban, viendo estos datos hoy, de realizar la portentosa obra los soñadores que la proyectaron en los siglos XVII y XVIII. Los grandes mercados del mundo han recibido los mayores beneficios con esta ruta. La costa occidental norteamericana se ha visto acercada en medio camino a Europa y la Oriental, de la misma manera al Asia. Australia está hoy menos distante del viejo mundo tomando la vía de Panamá que siguiendo la de Suez.

Un barco que salía de Nueva York para cualquier puerto del Pacífico, a través del Estrecho de Magallanes, sólo entraba en aguas de este Océano cuando había recorrido 6,890 millas y hoy, tomando la vía del Canal de Panamá, tiene que recorrer apenas 1,930 millas, a su vez, entre una y otra ruta, un navío de procedencia europea, de El Havre, de la Coruña, Hamburgo o de Plymouth, para los puertos occidentales de América, se economiza no menos de 2,000 millas mediante el servicio del Canal.

La vía Panameña ha acercado el lejano Oriente a los grandes puertos Atlánticos de Estados Unidos, más de lo que están los centros comerciales de Europa por el Canal de Suez. Así Sidney, en Australia, que dista de Plymouth por Suez, 11,200 millas por Panamá, dista de Nueva York 9,851 y Wellington en Nueva Zelandia, está 2,000 millas más cerca de Nueva York que de cualquier puerto del viejo Mundo. Entre Yokohama, en Japón y Nueva York o Europa, los barcos tienen que navegar 900 millas menos para llegar al primer puerto que a cualquiera de los europeos. De los países del litoral Pacífico de América meridional, han acortado enormemente las distancias

mediante el canal de Panamá, para ponerse en contacto con los grandes centros productores americanos situados en la costa Oriental de Norteamérica y viceversa, los del Atlántico con los mercados de California, Nuevo México, Oregón, Alaska, etcétera.

De que el laudable esfuerzo norteamericano para abrir por Panamá la comunicación interoceánica ha sido de valor inapreciable para el comercio mundial.

Dada la naturaleza y situación del Istmo de Panamá y del Canal que lo atraviesa, los intereses del comercio mundial y de las relaciones internacionales de todos los pueblos, están ligados tan íntimamente y de manera tan durable a la existencia del canal, cualesquiera que sean los cambios que puedan sobrevenir en la soberanía política, la propiedad y la explotación del mismo, que resulta de aquí para cualquiera que ejerza derechos en él, restricciones y obligaciones jurídicas. Los Estados Unidos han admitido y han deducido importantes consecuencias. Deberían, por lo tanto, admitir como derecho respecto de sí mismos, lo que hacen valer desde este punto de vista de los demás. Sobre todo para el comercio norteamericano, como se puede observar, el Canal de Panamá ha sido fuente de la mayor economía.

Por otra parte la situación social del Istmo en la época inmediata a la secesión justifica ampliamente la determinación de sus habitantes. El cuadro que presentaba el Departamento de Panamá no podía ser más pavoroso y desconsolador, una población escasa, diseminada, falta de comunicaciones fáciles y rápidas, cifra pavorosa de analfabetismo, pueblos empobrecidos y desangrados por la reciente guerra civil el comercio estancado, las industrias destruidas, los campos arrasados, educación primaria languideciente y escuálida, secundaria en pañales, la profesional inexistente; sin puentes, caminos, escuelas, edificios públicos sin facilidades urbanas, con normas de vida que dejaban mucho que desear, tal era el estado desconsolador del Istmo en 1903.

Por eso para el Istmo de Panamá, indudablemente, la independencia fue impuesta por la necesidad, pues sin esta determinación no hubiera habido el sorprendente y rápido progreso del Istmo después de su emancipación, al aumento de su riqueza, y el desarrollo de sus finanzas, la valorización de la tierra, la cultura de popular propaganda en todas sus manifestaciones, la sanidad difundida, las numerosísimas vías de comunicación, el incremento de las industrias, el bienestar familiar, todo lo cual es resultado del cambio de régimen administrativo del Departamento en República, amén de haberse hecho posible la construcción del canal, justifican el doloroso, pero necesario paso dado por los panameños en la tarde del 3 de noviembre de 1905.

El mundo debe a la República de Panamá el disfrutar de la incomparable obra orgullo de la ciencia moderna, pues al lograr su secular aspiración a una autonomía absoluta, hizo posible la terminación, que parecía definitivamente o por muchos años suspendida por la negativa de Colombia a aprobar el tratado Herrán-Hay, de esa maravilla que es orgullo del cerebro humano.

Y en efecto, bajo el influjo de la gran ruta panameña, los puertos de ambas costas Colombianas han desenvuelto el mágico ovillo de su prosperidad, mediante un activo e intenso comercio que a la vez incrementa la producción del país, lleva hacia él los capitales extranjeros que desarrollan la riqueza. Era un delito de lesa patriotismo, más aún, de lesa humanidad, privar al mundo de los beneficios del Canal Interoceánico!

Excelsa profecía fué aquella del prelado español quien hace cuatro siglos justos, escribió al Emperador Carlos V, aquel clarovidente consejo sobre la importancia Universal de la ruta panameña: "Si este paso se remedia, no hay necesidad de buscar otro estrecho porque V. M. será señor de un tan gran mundo, como el que en esta Mar del Sur se descubre, e espera se descubrirá, e tenerlo todo como Debajo de Llave" (1).

Por otra parte la situación social del Istmo en la época inmediatamente anterior a la independencia, la determinación de sus habitantes. El cambio que presenció el Departamento de Panamá no podía ser más favorable y desconsolador: una población escasa, disminuida falta de comunicaciones, falta de capitales, falta de manufacturas, muchos empobrecidos y desahucados por la recesión, falta el comercio extranjero, las industrias, destruidas los campos agrícolas, educación primaria languidescente y escasa, carencia de profesionales, la profesional inexistente sin puertas, carencia de edificios públicos sin facilidades urbanas, con normas de vida que dejaban mucho que desear, tal era el estado desconsolador del Istmo en 1901.

Por eso para el Istmo de Panamá, indubablemente la independencia fue importante por la necesidad, pues sin esta determinación no hubiera habido el empobrecimiento y rápido progreso del Istmo después de su emancipación con el aumento de su riqueza y el desarrollo de sus finanzas, la colonización de la zona, la cultura de población propiamente en todas sus manifestaciones, el aumento de las comunicaciones y el incremento del comercio, el cambio de la estructura económica, también tal es el resultado del cambio de régimen administrativo del Departamento en República, según de haberse podido el comercio del Canal, también el desarrollo del comercio por el Istmo por los puentes en la zona del Istmo de Panamá en 1901.

El cambio de régimen de Panamá en 1901, también fue importante por la necesidad, pues sin esta determinación no hubiera habido el empobrecimiento y rápido progreso del Istmo después de su emancipación con el aumento de su riqueza y el desarrollo de sus finanzas, la colonización de la zona, la cultura de población propiamente en todas sus manifestaciones, el aumento de las comunicaciones y el incremento del comercio, el cambio de la estructura económica, también tal es el resultado del cambio de régimen administrativo del Departamento en República, según de haberse podido el comercio del Canal, también el desarrollo del comercio por el Istmo por los puentes en la zona del Istmo de Panamá en 1901.

(1) Carta de Fray Tomás de Berlanga para el soberano español, de fecha 22 de febrero de 1535. (Archivo de Indias).

CAPITULO SEGUNDO

EL CANAL DE PANAMA Y SU ESTUDIO EN

EL DERECHO INTERNACIONAL

V.—LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA Y

EL CANAL DE PANAMA

A.—Actitud Original de los E. U. A. en la Cuestión Canalerá.

Poco tiempo después de asegurada la independencia, América Central muestra interés en la construcción de una vía interoceánica. En 1823 Manuel Antonio de la Cerda lleva el asunto ante el Congreso Federal, pero no se le toma en cuenta hasta dos años después, cuando José A. Cañas dirige una nota al Señor Clay, entonces secretario de Estado, señalándole la conveniencia que tendría para Estados Unidos unir los Océanos Atlántico y Pacífico por medio de un canal a través del país que él representaba. Resultaría provechoso conseguir la participación de dicho país en la obra, no sólo por la importancia de la misma sino por las ventajas grandes derivadas de la construcción de un canal interoceánico por medio de un tratado en virtud del cual podría asegurarse su posesión a perpetuidad por parte de los dos países.

Pocos meses antes Estados Unidos había recibido una invitación para hacerse representar en el Congreso de Panamá de 1826, en el cual los delegados discutirían asuntos de interés común para las Naciones Americanas.

En las instrucciones del Congreso a los representantes norteamericanos aparece por primera vez una declaración sobre la política de los Estados Unidos en relación con el Canal. "Un Canal para navegar del Atlántico al Pacífico, constituiría un asunto digno de la consideración del Congreso, de ser logrado interesaría en menor o mayor grado a todo el mundo, pero los mayores beneficios serían para América".

Sin embargo, en el Congreso no se opinó respecto a las medidas que debían tomarse en caso de guerra para asegurar a todas las Naciones el uso y el Tránsito por el Canal.

Es posible que en aquella época Estados Unidos hubieran aceptado cualquier entendimiento con países interesados y así habría asegurado la neutralización del canal, en caso de que el proyecto adquiriera forma práctica.

Años después, el Rey de Holanda tiene interés en los asuntos hispano-americanos, por lo que envía al Congreso de Panamá un representante a que representara ese interés en el proyecto del Canal. A su regreso a Holanda

logra organizar una compañía, bajo la dirección del Rey para la construcción de un Canal a través de Nicaragua, suscribiéndose un contrato con esta República, en el cual se dispone que el Canal se abriría en los mismos términos para todas las Naciones en paz con América Central. "Sin embargo, los barcos armados no podrán utilizarlo sin consentimiento previo, el que nunca se otorgará a Nación alguna en estado de guerra".

El Gobierno debe usar su influencia para que todas las potencias marítimas reconozcan la neutralización del Canal, así como la de los Océanos hasta cierta distancia de las terminales de la vía. Esto parecía ajustarse al punto de vista de Estados Unidos, si es que ya tenían en esa época política definida sobre la cuestión canalera.

El proyecto holandés, no obtuvo éxito, la Revolución Belga estalla y la separación posterior de Bélgica pone punto final al proyecto.

El interés mostrado por Estados Unidos en el proyecto que sobre el canal había propuesto Holanda, dan nuevas esperanzas a Nicaragua, en donde se pensó que aquel país había adelantado gestiones ante Holanda para lograr un acuerdo en vista de la importancia del proyecto. Por esa razón, la Confederación Centroamericana, toma medidas y, por intermedio de su Congreso Federal, formula a Estados Unidos, la generosa proposición de concederle la prioridad del derecho para la construcción del Canal.

En respuesta a esta generosidad, el 3 de marzo de 1835, el Senado norteamericano aprueba la resolución que reafirmaba la política original:

"Solicítase respetuosamente" (dice Clay) "al Presidente de Estados Unidos, que considere la conveniencia de iniciar negociaciones con los gobiernos de otros países y en especial con los de América Central y Nueva Granada (Colombia), para proteger a individuos y compañías, que emprendan trabajos tendientes a abrir una vía de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico por medio de un canal interoceánico a través del istmo que une a Norte y Sudamérica, en virtud de tales estipulaciones de tratados que se firmen con dichos países y conseguir a perpetuidad la libertad e igualdad de derechos de todas las Naciones, a la navegación en dicho Canal".

El Presidente Jackson nombra a Charles Bidle para efectuar las investigaciones sobre el particular. Y en mensaje de 9 de enero de 1837, el Presidente informa sobre las actividades de la Misión, manifestando que no había probabilidad de iniciar la construcción del Canal de inmediato y "por lo tanto, no considero necesario entrar en negociaciones con gobiernos extranjeros a ese respecto".

Al año siguiente el mismo tema se discute otra vez en el Congreso. "Es evidente que si la proyectada comunicación interoceánica es posible, la Nación podrá dominar legalmente el más rico comercio mundial o imponer a otras naciones los términos bajo los cuales puedan éstas gozar en parte de sus beneficios".

A pesar de los términos sugestivos del informe, el nuevo Presidente Van Buren sólo envía otro agente a la América Central, quien no juzgó

aconsejable iniciar trabajos en ese momento debido a la desorganización y el hervor revolucionario en que se encontraba el país.

No es de sorprenderse la apatía mostrada por Estados Unidos en esa época, Van Buren, quien profesaba las mismas convicciones políticas de Jackson, sigue su misma política canalera. Estados Unidos no deseaba otra cosa que lograr el uso del canal una vez construido, bajo las mismas condiciones que el resto del mundo.

El propio gobierno actuó con suma lentitud al favorecer la idea de la construcción de la obra. En realidad, la política de la Secretaría de Estado fue, con la prudente limitación que ya señalamos, del tipo del Laissez-Faire, tanto por la circunstancia de que no parecía haber una demanda muy marcada para que la empresa fuera iniciada por el Estado aunque éste se limitara a estimular a las empresas privadas como por el hecho de que la potencialidad relativa de Estados Unidos no era suficiente para que los políticos adoptaran un plan de política exterior más amplio que causara molestias al gobierno.

Pero la posesión de vastos territorios en el Pacífico, el descubrimiento de ricas minas de oro en California y la ausencia de medios directos de comunicación dan nuevo impulso al proyecto del Canal.

El Presidente Polk da instrucciones a su representante en México, para ofrecer el doble de la indemnización en caso de que México aceptara garantizar a Estados Unidos el derecho exclusivo de tránsito a través del Istmo de Tehuantepec. Pero México no accede al privilegio solicitado.

En 1846, el Encargado de Negocios de Estados Unidos en Bogotá, suscribe un tratado de Paz, Amistad, Navegación y Comercio con Nueva Granada.

En este tratado aparece una cláusula en la que se estipula que esta República "Garantiza al gobierno de 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 gobierno de Estados Unidos", y "los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a Nueva Granada, la perfecta neutralidad del Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar, garantizando de la misma manera, los derechos de soberanía y propiedad que Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio".

Fue este el primer tratado suscrito por Estados Unidos en que se menciona el tránsito a través del Istmo. Además, el tratado contiene una estipulación de protección de estos hacia otro país, no se compaginaba con su política tradicional que marca una nueva era en la historia diplomática de Estados Unidos, considerada siempre como la piedra angular de las relaciones internacionales norteamericanas.

La garantía de neutralidad del Istmo de Panamá y la garantía de soberanía de Nueva Granada sobre este sector de su territorio, llevarían a Estados Unidos, a inmiscuirse en problemas extranjeros.

Polk sabía perfectamente bien que esto era así, pero al mismo tiempo, percibía la importancia de tan arriesgadas medidas si es que se deseaba facilitar a la Nación, medios de comunicación con las recién adquiridas regiones del Pacífico.

Para los propósitos del presente trabajo es de suma importancia considerar la interpretación del Presidente Polk acerca del grado en que Estados Unidos garantizaba esa neutralidad. "Al concertar los acuerdos mutuos del artículo 35 de ese tratado, ni el gobierno de Nueva Granada ni el de Estados Unidos tienen puntos de vista limitados ni exclusivos, el objetivo final es asegurar a todas las Naciones el libre e igual derecho de tránsito a través del Istmo. Si Estados Unidos como el más importante país americano fuera el primero en ofrecer esta garantía, no podría dudarse que Gran Bretaña y Francia hagan las mismas concesiones, cualesquiera de los dos gobiernos aceptaría el ofrecimiento para asegurar a todas las Naciones, las ventajas de esta vía que la garantía de las grandes potencias comerciales de que el Istmo habría de ser territorio neutral, los intereses mundiales en juego son tan importantes que la seguridad de esta vía de comunicación entre los dos océanos, no puede estar sujeta a las contingencias de guerras y revoluciones que puedan surgir entre las distintas Naciones".

Se ve, pues, que Polk mantuvo firmemente el punto de vista de que la ruta debía estar abierta a todas las Naciones y que las grandes potencias comerciales debían garantizar el uso de la misma por medio de un acuerdo sobre neutralidad. Estados Unidos no aspiraba (y en realidad no podían aspirar) a gozar del control unilateral de la ruta.

Estados Unidos era sincero al expresar este punto de vista durante la época a que hacemos mención, aunque ya se vislumbraba su ambición territorial, no se decidió a intetar la obtención del control único y exclusivo de tan importante vía de tránsito.

Por otra parte, las potencias Europeas no habrían tomado medida alguna definitiva de competencia. De vez en cuando demostraban interés puramente especulativo, en proyectos para la construcción de un canal a través del Istmo americano.

Como testimonio fehaciente de la sinceridad de Estados Unidos al asegurar que el tránsito sería libre para todos, en comunicación de 14 de diciembre de 1849, el Secretario de Estado solicita al Ministro Norteamericano en Londres, colaborar con el Ministro de Nueva Granada para obtener del Gobierno Británico una garantía de la neutralidad del Istmo de Panamá, igual a la contenida en el tratado entre Estados Unidos y Nueva Granada. Aquellos no buscaban ventaja alguna al firmar el tratado, en caso de que el canal se abriera a través de esa porción territorial, toda vez que era evidente, que si una de las potencias europeas aceptaba la responsabilidad de garantizar la neutralidad, al mismo tiempo reclamaria las respectivas ventajas concedidas a Estados Unidos.

El Señor Herrán, Ministro Plenipotenciario en Washington, solicita la ayuda norteamericana en virtud de la disposición del tratado de 1846. "Pro-

teger, contra todo riesgo y garantizará cualquier costo la seguridad del tránsito a través del Istmo de Panamá", es la consigna de Estados Unidos. El Señor Herrán no conforme con la ayuda que da Estados Unidos, trató de llegar a un acuerdo con Gran Bretaña y Francia para determinar si estaban dispuestos a colaborar en una ocupación conjunta con Estados Unidos al Istmo de Panamá.

Los Gobiernos de ambas Naciones no encuentran el objeto para una ocupación, decidiendo que sea la misma Colombia que resuelva sus problemas.

Esta invitación de Estados Unidos a las potencias europeas para efectuar una ocupación conjunta en el Nuevo Mundo constituyó una violación tan clara de la Doctrina Monroe, por la cual toda la América Latina había tenido gran respeto y confianza, que México, cuya independencia estaba en peligro por la coalición de Gran Bretaña, Francia y España, protestó por tan injustificada medida, considerándola una violación a la dignidad de la América Hispánica.

Posteriormente se solicita a Estados Unidos su intervención (si era necesario) para impedir el paso de tropas y municiones de guerra a España a través del Istmo con el fin de continuar la guerra con el Perú.

Después de exponer los hechos anteriores, es innecesario dedicar más espacio a la cuestión del alcance de la "Neutralización" otorgada al Istmo conforme al tratado de 1846. De acuerdo con el criterio de Estados Unidos, esto equivalía a cierta clase de protección por medio de la cual se aseguraba la libertad del tránsito a los no beligerantes. Durante este periodo inicial en la historia de la neutralización, aun no se había aclarado el significado exacto del término, como se aplica ahora a las vías de tránsito del mundo, existiendo manifestaciones que demostraban en cierto modo el alcance del concepto.

El derecho que regula las relaciones entre los beligerantes no había alcanzado un desarrollo satisfactorio de donde se tenía que la simple cercanía de los beligerantes a una zona sobre la cual se debía mantener una vía de comunicación era por sí sola suficiente para obstaculizar el libre tránsito. Agreguese a ello la extraña interpretación resultante del significado diferente del término cuando se aplicaba a lugares neutralizados sobre los cuales no había la intención de asegurar un tránsito libre.

Se ha visto que la política de Estados Unidos favorecía la construcción de un Canal por empresas privadas, libres de todo control político, no demandaban ventajas especiales que, en igualdad de circunstancias, no fueran acordadas a otras Naciones.

Esta actitud se debió, por una parte, al hecho de que en esta época, Estados Unidos no había alcanzado el grado de desarrollo que los llevase a iniciar proyectos con que se hiriese la susceptibilidad de las grandes potencias y por la otra, a que difícilmente existía necesidad alguna de formular una política Nacional más elaborada y agresiva.

Objeto de la Proposición. Formulada por los Estados Unidos de América en el Torno al Control del Canal.

Hace 75 años, Estados Unidos y Panamá firmaron un tratado que daba el derecho a los Norteamericanos de construir un canal a través de Panamá para dar el histórico paso de unir los océanos Atlántico y Pacífico.

La construcción del Canal fue una de las más grandes proezas de Ingeniería de la historia, aunque inmenso en cuanto a concepto y construcción, el canal es relativamente simple en cuanto a diseño y en su operación ha sido confiable y eficiente. Nosotros los norteamericanos nos sentimos justos y profundamente orgullosos de este gran logro comentó el Presidente de Estados Unidos James Carter.

El Canal también ha sido una fuente de orgullo y beneficio para el pueblo de Panamá, pero también una causa de cierto continuo descontento, porque como es administrada una faja de 16 kilómetros de ancho de un territorio que corre a través del mismo corazón de su país y porque consideran injustas las condiciones originales del acuerdo (el pueblo panameño jamás ha estado satisfecho con el tratado). Dicho tratado fue redactado en Estados Unidos y no fué firmado por ningún panameño, el propio Secretario de Estado norteamericano que firmó el tratado original dijo que era "sumamente ventajoso para Estados Unidos y no tanto para Panamá".

En 1964 el Presidente Lyndon B. Johnson, después de consultar con los ex-Presidentes Truman y Eisenhower, se comprometió a la labor de concertar un nuevo tratado con la República de Panamá; y después de 14 años de negociaciones, se logra firmar un acuerdo que es equitativo (según Estados Unidos) y beneficioso para ambas Naciones.

Al largo de las negociaciones, llegaron a la conclusión de que el canal estuviera siempre abierto, neutral y disponible para los barcos de todas las Naciones, a que en tiempos de necesidad o emergencia, los barcos norteamericanos tuvieran el derecho de pasar a la cabeza de línea para atravesar el canal, en condiciones de prioridad; al igual que sus fuerzas militares tuvieran el derecho permanente de defender el canal si éste llegara a estar en peligro, (los nuevos tratados satisfacen estos nuevos requisitos).

Hay dos tratados, uno que cubre el resto de este siglo y el otro que garantiza la seguridad, el funcionamiento permanente y la neutralidad del canal después del año 1999, cuando Panamá asumirá su administración.

Durante el resto de este siglo, el canal será manejado por medio de una junta directiva de nueve miembros, cinco norteamericanos y cuatro panameños. Dentro de la actual zona del canal, Estados Unidos tendrá el derecho a seleccionar cualesquiera terrenos y aguas que sus fuerzas militares y civiles necesiten para mantener, manejar y defender el canal.

Alrededor del 75% de los que actualmente cuidan y manejan el Canal son panameños; durante los próximos 22 años, mientras sea administrado el canal conjuntamente, ese porcentaje aumentará; los norteamericanos que tra-

bajan, el canal continuarán disfrutando de derechos de empleo, ascenso y jubilación; los que estarán cuidadosamente protegidos.

Ambas Naciones compartirán de los derechos pagados por los embarcadores que usen el canal; al igual que en el pasado, el canal deberá continuar siendo económicamente autosuficiente.

Los tratados son respaldados decididamente por el ex-Presidente, Gerald Ford y por los ex-Secretarios de Estado Dean Rusk y Henry Kissinger; tienen el apoyo de los dirigentes profesionales y de los negocios y, especialmente, por los que reconocen los beneficios que trae aparejada la política de "buena voluntad" y el comercio con otras Naciones de este hemisferio. Son apoyados por el dirigente de la mayoría del Senado, Robert Byrd y por el dirigente de la minoría republicana, Howard Baker y abrumadoramente respaldados por la comisión de Relaciones Exteriores del Senado.

Y los tratados son apoyados con entusiasmo por todos los miembros del Estado Mayor Conjunto, el General George Brown, el Presidente; el General Bernard Rogers, Jefe del Estado Mayor del Ejército; el Almirante James Holloway, Jefe de Operaciones Navales; el General David Jones, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea y el General Lewis Wilson, Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina; todos los hombres responsables cuya profesión es la defensa de la Nación y la conservación de la misma.

Los tratados cuentan también con el respaldo abrumador de toda Latinoamérica, pero cómo es posible predecir, tienen oposición en el exterior de algunos países que no sienten amistad hacia Estados Unidos y que verían con agrado el desorden en Panamá y el trastorno de los nexos políticos, económicos y militares con las Naciones de Centroamérica, Sudamérica y el Caribe.

Estados Unidos quiere a toda costa que los nuevos tratados sobre el Canal de Panamá sean aprobados cuanto antes por las dos Naciones; porque tiene sus razones y la más importante que esgrime es que éstos (los tratados) satisfacen los más elevados intereses de Estados Unidos y habrán de fortalecer su posición en el mundo. Sus intereses de seguridad tendrán el más fuerte apoyo, se mejorarán sus oportunidades de comercio; demostrando que como país poderoso y grande, puede tratar equitativa y honorablemente con una Nación más pequeña pero orgullosa y soberana. Honrando su compromiso para con aquellos dedicados al comercio mundial, de que el Canal de Panamá permanecerá abierto y disponible para el uso de sus barcos (a un precio razonable) tanto ahora como en el futuro.

Este acuerdo con Panamá es algo que deseamos porque sabemos que es justo, esta no es simplemente la manera más segura de proteger y salvar el canal, es el acto de fuerza positiva de un pueblo que aún tiene, confianza en sí mismo, aún se mantiene creativo, aún sigue siendo poderoso.

Esta nueva asociación se puede convertir en una fuente de orgullo nacional y auto respeto, de la misma manera que se sintió hace 75 años al construir el canal; es el espíritu con que actuamos, lo que es tan importante.

Theodore Roosevelt, que fué Presidente cuando Estados Unidos construyó el Canal, vió la historia misma como una fuerza, y la historia de nuestro tiempo y los cambios que ha traído no se hubiera perdido para él.

Sabia, que el cambio era inevitable y necesario. El cambio es progreso, el verdadero conservador presenta su faz al futuro", afirmó una vez.

Pero si Roosevelt apoyara los tratados, sería principalmente porque vería la decisión como una que demostraría la clase de gran Nación que deseamos ser.

No podemos evitar enfrentarnos a grandes cuestiones", afirmaba Roosevelt. "Todo lo que podemos determinar por nosotros mismos, es si las enfrentamos bien o mal".

El Canal de Panamá es una expresión vasta y heroica de ese viejo deseo de terminar las divisiones y juntar de nuevo a los pueblos, esto es lo que pretenden los tratados.

Podemos sentir lo que Roosevelt denominó "el impulso hacia cosas más nobles, que es el signo de un pueblo grande y generoso".

En esta decisión histórica, el estaría con nosotros, en nuestro orgullo de ser un pueblo grande y generoso, con el poderio Nacional y la sabiduría para hacer lo que es correcto para nosotros y justo para los otros.

B. El Canal Interoceánico y la Doctrina MONROE.

Los diferentes rumbos que ha seguido la política de Estados Unidos en lo que concierne a la vía interoceánica, ha sido trazada hasta sus orígenes, trataré de resumir los principios generales precisando (si es posible) las tendencias que han servido de fundamento a esa política; aun cuando con tales principios no podamos derivar conclusiones jurídicas en lo concerniente a la posición del canal, es indudable que servirán para dar luz sobre la interpretación de los acuerdos internacionales que rigen el Status de las vías acuáticas como todos los demás argumentos análogos que puedan hacerse valer al respecto.

Es importante destacar desde ahora el hecho de que los principios expuestos en la Doctrina Monroe se supone que descansan, según el punto de vista de algunos autores norteamericanos, en el derecho a la propia defensa (derecho no subordinado a ningún otro y cuya esfera de influencia no puede ser limitada por norma alguna).

Quienes sostienen esta tesis, parecen haber notado sólo la intención original del Presidente Monroe de evitar que las potencias que formaban la Santa Alianza devolvieran a España las Colonias que había perdido en el Nuevo Mundo. Fue bajo estas circunstancias que él declaró que cualquier intento en este sentido sería peligroso para la paz y la seguridad de Estados Unidos.

Yale la pena citar las palabras de una autoridad norteamericana en cuanto a la Doctrina Monroe. En la obra de Wheaton, intitulada *Elements of International Law* (1), el señor Dana dice lo siguiente: "Como un resumen de la materia, parece que podrían tomarse las siguientes posiciones:

(1) Wheaton, *Elements of International Law*. Edición de Dana (Boston, 1866).

1.—Las Declaraciones sobre las cuales el Señor Monroe consultó al Señor Jefferson y a su propio Gabinete, se relacionaban con la intervención de las potencias europeas en los asuntos de los Estados Americanos.

2.—El tipo de intervención contra el que se pronunció, era el que puede efectuarse con el objeto de controlar los asuntos políticos o extender a este hemisferio, el sistema que funciona en Europa por medio del cual, las Grandes Potencias controlan los asuntos de otros Estados Europeos.

3.—Las declaraciones no implican curso alguno de conducta que deba seguirse en caso de que ocurran dichas intervenciones, sino que sólo mencionan que serán consideradas como peligrosas para nuestra paz y seguridad y como la manifestación de una disposición no amistosa hacia Estados Unidos, la cual sería imposible mirar con indiferencia, dejando que la Nación actúe en todo momento conforme lo requieran su política o sus obligaciones.

4.—Las declaraciones constituyen sólo el punto de vista de la administración de 1823 y no ha adquirido fuerza legal alguna.

5.—Sobre la materia a que se refieren las declaraciones, Estados Unidos nunca ha efectuado alianza ni ha prometido hacerla con otro Estado Americano.

6.—La Declaración relativa a la no colonización, fué materia distinta de la intervención Europea en los Estados Americanos y se relacionaba con la adquisición de títulos de soberanía por parte de cualquier potencia Europea en virtud de colonizaciones nuevas, originales o posteriores.

Cualesquiera que hubiesen sido los motivos políticos para oponerse a dichas colonizaciones, el principio del Derecho Internacional sobre el cual se fundamentaba; era que el Continente debía ser considerado como dentro del marco de ocupación y jurisdicción de naciones, independientes y civilizadas.

Pareciera que la idea original no fuera la de evitar por completo la influencia europea en América, toda vez que, si ese hubiera sido el caso no hubiera sido posible conseguir el cordial asentamiento de Inglaterra a este principio. Es Canning, Primer Ministro Inglés en ese entonces, quien intentó por primera vez, impedir la adopción de la política propuesta por las potencias aliadas ya que veía que los esfuerzos de la Santa Alianza constituirían un golpe de muerte a los comerciantes británicos, quienes en esa época se encontraban especulando ventajosamente con las jóvenes Repúblicas.

Inglaterra había sido invitada por las potencias, para que se uniera a ellas a objeto de tomar medidas a favor de España, pero Canning, en lugar de dar una respuesta inmediata, informa sobre el asunto al representante de Estados Unidos en la Corte de Saint. James sugiriéndole al mismo tiempo, que los dos gobiernos debían unirse para defender la libertad de los Estados Hispanoamericanos mediante la emisión de una clara y enérgica declaración conjunta sobre su política.

Una considerable demora ocurre en la transmisión de esta proposición a la Secretaría de Estado y, por lo tanto, Canning, disgustado de no haber podido conseguir la declaración norteamericana, decide actuar por sí mismo haciendo saber al Príncipe Polignac, Embajador de Francia en Londres, la

determinación del Gobierno Británico de oponerse a la intervención de la Santa Alianza en Hispanoamérica.

Fue sólo después de haber formulado Inglaterra la declaración de su política al respecto que se hace pública la famosa declaración en el mensaje de Monroe. Al leer el mensaje del Presidente, es natural suponer que las potencias empeñadas en defender a España, se percataran de la determinación inglesa en torno a este asunto de donde se hace más efectiva la doctrina aludida.

Pero el otro principio que contenía el mensaje, relativo al impedimento de toda futura colonización por parte de cualquier potencia europea, nunca había sido discutido entre Inglaterra y Estados Unidos.

Su origen se debe a las exorbitantes reclamaciones de Rusia para apropiarse de vastas extensiones de tierra y mar cerca de Alaska. Este aspecto de la declaración, no fué recibido favorablemente en Inglaterra. Por lo tanto, en realidad, las declaraciones de Monroe sólo aspiraban a impedir que el gobierno monárquico se extendiese al Nuevo Mundo y a declarar que el Continente Americano, no debía ser considerado como sujeto a colonización futura por cualquier potencia europea, es natural suponer que la extensión de los dominios europeos en América pondría en peligro la paz y seguridad de Estados Unidos. Por lo tanto, es correcto asegurar desde este punto de vista que la doctrina constituía un principio de defensa propia; pero si la misma declaración se hubiera aplicado al estado de cosas existentes en ese entonces, se habría dado un significado amplio e indebido a la intención original de sus términos.

Nadie puede tratar de sugerir que no existía el peligro potencial contra la seguridad de las instituciones de Estados Unidos cuando se anunció la doctrina.

Las doctrinas difieren cuando se intenta aplicar la misma doctrina al caso del tratado de Colombia negociado en 1846, ya se señaló anteriormente que la clausura en virtud de la cual Estados Unidos prometía garantizar la neutralidad del Istmo de Panamá y la soberanía Colombiana sobre designios abrigados en ese entonces de Gran Bretaña sobre esa parte del territorio.

Si esta cláusula tuvo su origen en la posibilidad de la intervención británica en esa cintura de América, por qué debía Estados Unidos años más tarde tratar de conseguir esa misma intervención de Gran Bretaña y Francia? Por qué debía este país intentar obtener ese privilegio en lugar de evitarlo mediante la manifestación precisa de su política?

Desde cierto punto de vista el tratado Clayton-Bulwer puede ser considerado como una reafirmación de los principios contenidos en la Doctrina Monroe, toda vez que intentaba contrarrestar el progreso británico en América Central. Cabe destacar que con esto el tratado en realidad legalizaba la intervención británica a la vez que concedía a Estados Unidos un interés especial de la cuestión Canalera. Aparentemente la idea había sido, no sólo desviar la intervención europea sino al mismo tiempo conceder a Estados Unidos el derecho a intervenir.

Evidentemente Estados Unidos ya había ido más allá o por lo menos habían ampliado el significado del principio de la propia defensa.

Ya el país se encontraba bajo las trabas impuestas por el tratado Clayton-Bulwer, en virtud de las cuales, el Canal debía ser libre para todos y su neutralidad garantizada por las potencias marítimas.

¿Qué peligro podía resultar de aquí para la paz y seguridad norteamericana? ¿Acaso podía esta garantía, en modo alguno, abrir el camino para una futura colonización o para implantar "sistemas europeos" de gobierno en el Nuevo Mundo?

Es probable que en opinión de algunos existiera cierta posibilidad de que ocurriera una infiltración gradual de la influencia europea en asuntos americanos si se permitía a estas potencias, obtener en el Nuevo Mundo ventajas similares a aquéllas de que Estados Unidos podía gozar.

Pero aún en la esfera restringida de la Doctrina Monroe (que es la que estamos examinando), es, decir, en su relación a la cuestión, Canalera, muchos son los otros casos de intervención que se han perpetrado bajo el manto de una doctrina que ostensiblemente tenía como objeto impedir la propia intervención. Resulta fácil enumerar casos que demuestran el hecho mencionado.

Como cuando el Señor Fvarts intenta impedir que Colombia cumpliera con el acuerdo celebrado con la Compañía Francesa para la construcción del Canal de Panamá; simplemente porque la empresa no estaba en manos norteamericanas.

El Señor Blaine, como ya se vió, sigue una política muy agresiva; a objeto de protestar contra la proyectada política de Colombia de que el Canal debía ser neutral para todas las potencias marítimas; formulando entonces su propia interpretación de la Doctrina Monroe; pensó que cualquier garantía de esa índole por parte de las potencias europeas pondría en peligro la seguridad de la Unión toda vez que (en su concepto), durante cualquier guerra en que Estados Unidos pudiera ser parte, el paso de buques armados de un país hostil a través del Canal no sería más aceptable que la utilización de las líneas férreas norteamericanas por los beligerantes, de donde concluye, diciendo que debe insistirse en tomar "todas las precauciones necesarias contra la posibilidad de que en cualquier momento el tránsito a través del Istmo pueda ser aprovechado en contra de los intereses norteamericanos".

Los ejemplos de la política de Estados Unidos traídos aquí, no parecen ser suficientes para establecer o invalidar la afirmación de que la Doctrina Monroe es sólo la aplicación del derecho de propia defensa.

En Europa prevalece la opinión de que la doctrina no es una medida de defensa, sino más bien un instrumento para conseguir el engrandecimiento de Estados Unidos; el hecho es que los intereses de las personas y los países afectados por la controversia son divergentes y, por lo tanto, es difícil llegar a un acuerdo sobre la materia.

Desde el limitado punto de vista de esta investigación, no sería difícil colegir, que la Doctrina Monroe se ha venido empleando en varias ocasiones para justificar medidas que no han tenido nada que ver con la eliminación de la intervención europea en el Continente Americano, sino que en realidad ha tenido un sólido sostén en el pueblo que le ha atribuido cierta santidad o le ha dispensado reverencia tradicional.

Conscientes de estos sentimientos, los políticos norteamericanos han hecho (a veces) que la Doctrina Monroe sirva a sus propósitos en los partidos políticos, por lo que durante algunas administraciones y con los consiguientes cambios de opinión, ésta ha sido utilizada como medida defensiva y usada en otras para justificar toda clase de agresiones.

Las ampliaciones de la Doctrina Monroe ya mencionadas, junto con otros puntos del famoso mensaje, están íntimamente ligadas a un factor de gran importancia que no debe perderse de vista, toda vez que explica la velación (si es que existe), entre ellos y la política original de Estados Unidos, la extraordinaria e inherente flexibilidad o elasticidad de la doctrina es tal, que ha permitido y continúa permitiendo que el gobierno la use en diferentes circunstancias, manteniéndose al ritmo de los enormes y prodigiosos adelantos de la Nación.

Esta peculiaridad de la doctrina concede al gobierno ventajas importantes, pues no es necesario mantenerla si en la opinión de la administración resulta desfavorable a los intereses de Estados Unidos o, en casos dudosos, es sencillamente difícil hacerla cumplir.

Debe tenerse presente que la Doctrina Monroe no es parte del Derecho Internacional, es simplemente la expresión de la política que Estados Unidos ha de seguir en ciertas circunstancias. Es cierto que las Repúblicas Latinoamericanas han aceptado y hasta han sentido gran reverencia por ella, pero sólo cuando se les aplica en su sentido original.

Es natural que estas ampliaciones de la Doctrina, que tienden a colocar a Estados Unidos en una especie de posición patrocinadora con respecto a los demás Estados Latinoamericanos, deban ser miradas con gran recelo.

Estos han sospechado intensamente de la hegemonía que ha resultado de la Doctrina. Pero aún esa parte original de la Doctrina que cuenta con la apropiación de todo el Continente Americano, no puede llamarse a sí misma parte del Derecho Internacional. Un Estado no puede emitir reglas para las relaciones internacionales a menos que todos los demás miembros de la familia de Naciones las acepten.

VI.—STATUS JURIDICO DEL CANAL DE PANAMA

A.—Neutralización.

El artículo xxxiv del tratado sobre el actual Canal de Panamá, en su primera cláusula, dice: "La República de Panamá declara la neutralidad del Canal de Panamá".

Así mismo, el proyecto del tratado sobre el Canal a nivel en la primera cláusula de su artículo xi, dice: "La República de Panamá declara la neutralidad del Canal a nivel del mar".

Por su parte, el tratado sobre bases militares de Estados Unidos en territorio panameño se denomina "tratado concerniente a la Defensa del Canal de Panamá y de su neutralidad".

Antes de examinar estas y otras cláusulas de los tratados sobre la llamada neutralidad del Canal de Panamá, es indicado precisar el concepto de neutra-

lidad y a su vez, distinguirlo de otros afines que el Derecho Internacional consagra.

Procede ahora determinar cuál es la situación jurídica de un Estado o una Zona (territo-rio) en una guerra determinada.

CONCEPTO DE NEUTRALIDAD. La neutralidad es una clásica institución del Derecho Internacional.

Consiste en el Derecho que tiene todo Estado de no participar en una guerra internacional, manteniendo una conducta de imparcialidad hacia los beligerantes.

Del Estado que hace uso de tal derecho se dice que es Neutral con respecto a una guerra determinada. Por tanto, un Estado sólo puede ser neutral cuando hay guerra. De ahí que al concluir ésta, termina la condición de neutral del cualquier Estado que la haya adoptado. No puede haber, pues Estados neutrales en tiempo de paz.

Sin embargo, en algunos tratados y en otros instrumentos y textos jurídicos se habla a veces de neutralidad Permanente e incluso Perpetua.

Tales expresiones, un tanto impropias, aluden a una figura jurídica distinta de la neutralidad Ordinaria. En realidad, se refiere a otra institución del Derecho Internacional, o sea, la Neutralización, que se pasa a examinar.

CONCEPTO DE NEUTRALIZACION

A diferencia de la neutralidad de un Estado, que es una condición pasajera del mismo, pues depende de la duración de una guerra determinada. La Neutralización es un STATUS permanente, cuya continuidad no guarda relación con la existencia de una guerra específica; además, la neutralidad sólo puede ser asumida por Estados o entes de Derecho Internacional, los cuales la asumen libremente e igual libremente pueden abandonarla.

En cambio, la neutralización no tiene que referirse necesariamente a un Estado o ente Internacional, ya que también es aplicable a una zona terrestre, acuática o aérea de uno o más Estados e, incluso, a individuos, más aún, según la mayoría de los autores, la auténtica neutralización a diferencia de la neutralidad), no puede ser una manifestación unilateral de voluntad de un Estado, sino producto de un acuerdo de voluntades de varios Estados, ya se trate de la neutralización de un Estado o de una porción o zona de uno o más Estados.

Por consiguiente, una región, un territorio, un río, un estrecho o un Canal no pueden, en puridad técnica, ser neutrales, pero sí neutralizados.

Porque para declararse neutrales, tendran que hacerlo por sí mismos al ocurrir una guerra, lo cual es imposible toda vez que no son personas de Derecho Internacional.

En cambio, el Estado o los Estados dode se halle una región, un territorio, un río, un estrecho o un Canal, pueden acordar con otros, la neutralización de cualesquiera de estos casos.

SENTIDO Y ALCANCE DE LA NEUTRALIZACIÓN

Procede ahora determinar cuál es la situación jurídica de un Estado o de una Costa (región zona o vía geográfica) neutralizados, es decir, qué es preciso puntualizar en que consiste la neutralización o lo que también ha dado en llamarse neutralidad permanente o perpetua, a fin de distinguirla de la ordinaria que es circunstancial y transitoria.

Pues bien, la neutralización consiste en lo siguiente:

A).—Si se trata de un Estado, es la obligación por parte de éste, de no entrar en ninguna guerra y por tanto, de no celebrar alianzas ni pactos militares con ningún Estado.

Por su parte, los demás Estados deben respetar ese Status de neutralidad permanente del Estado neutralizado, no atacándolo, ni usando su territorio, ya sea en tiempo de guerra o de paz, para ninguna actividad o finalidad actual o potencialmente bélicas.

B).—Si se trata de una zona geográfica (terrestre, acuática, aérea, espacial, etc.), su neutralización significa que esa zona está sustraída de todo acto bélico. Es decir, que no puede ser convertida en teatro de guerra en caso de un conflicto bélico y que, en tiempo de paz, no puede ser tratada por ningún Estado como zona militar, o sea destinada a la preparación de actos bélicos.

CASOS DE ESTADOS NEUTRALIZADOS

El ejemplo clásico de un Estado neutralizado es Suiza. Su neutralización fue acordada por medio del tratado de Viena de 1815 y ha sido respetada a través de todas las guerras, que se han desencadenado en Europa desde entonces.

Otro caso es el Estado del Vaticano, su neutralización fue pactada en el tratado de Letrán, concertado en 1921 entre la Santa Sede e Italia.

Un caso mucho más reciente es el de Austria, este Estado proclamó su "Neutralidad Perpetua" por ley constitucional de Octubre de 1955 "a fin de mantener su independencia externa y la inviolabilidad de su territorio y de defenderlas por todos los medios a su alcance". Para ello (según dicha declaración) Austria "no participará en ninguna alianza militar ni permitirá "Bases Militares Extranjeras". Esta declaración unilateral fue enseguida complementada por un tratado multilateral de neutralización de dicho país, suscrito por los Estados Unidos, la Unión Soviética, Gran Bretaña y Francia.

CASOS DE REGIONES Y VIAS NEUTRALIZADAS

Entre los casos de regiones, Zonas y vías que han sido neutralizadas, tenemos el del Mar Negro (Tratado de Paris de 1856); el del Estrecho de Magallanes (Tratado Argentino-Chileno de 1881); el del Canal de Suez (Tratado de Constantinopla de 1888) y el del Canal de Panamá (Tratado Anglo-Norteamericano de 1850 y de 1901 y el Tratado Panameño-Norteamericano de septiembre 7 de 1977).

REQUISITOS DE NEUTRALIZACION:

La neutralidad Ordinaria, como ya se vio, es un acto libre y Unilateral (declarado ó tácito) por el cual un Estado se abstiene de participar en una guerra determinada y asume una política de imparcialidad con respecto a los beligerantes. Estos, a su vez, adquieren ciertas obligaciones con respecto al Estado neutral, a pesar de que no son parte en la producción del acto de neutralidad. Terminada la guerra, se extingue la condición de neutral que, con respecto a ella, cualesquier Estado haya asumido.

La neutralización o neutralidad permanente es, en cambio, un Status establecido por el Estado o para una zona geográfica.

Uno de los problemas que surgen a este respecto, es el de si un Estado puede unilateralmente declararse neutralizado o declarar neutralizada una parte de su territorio. Desde luego, puede hacerlo, ya que ninguna norma o práctica de Derecho Internacional lo impide.

Así, tenemos el caso reciente de Austria que, como se ha visto declaró su "Neutralidad Perpetua" (Neutralización) por una ley constitucional.

Sin embargo dicho Status, como también se acaba de ver, fue perfeccionado por un tratado Internacional concertado entre cuatro potencias, especial, aunque contrapuestamente, interesadas con respecto al Estado Austriaco.

Pero por otra parte, tenemos el caso de Turquía y de Colombia, en el siglo pasado, proclamaron unilateralmente la "Neutralidad Perpetua" de la parte de sus territorios por donde, años más tarde, habrían de ser construidos, respectivamente, los Canales de Suez y de Panamá.

En realidad, lo que se discute es el valor jurídico, frente a los demás Estados, de una declaratoria unilateral de neutralización, ya que muchos autores consideran que ella no obliga a los demás Estados a respetarla, ni obliga a mantenerla al propio Estado que la proclama.

También se ha discutido la efectividad jurídica de una declaratoria de neutralización efectuada por un tratado bilateral en que una de las partes es una potencia con sus inherentes pugnas y rivalidades, y la otra, un Estado que ha de ser, precisamente, el que se neutraliza o en cuyo territorio se ha de neutralizar una región o zona.

Consideran muchos autores, que la única neutralización realmente eficaz, es aquella concertada (con la participación del respectivo Estado), por un grupo de Estados poderosos y con especiales y contrapuestos intereses en cuanto al Estado o a la región objeto de la neutralización.

No cabe duda, desde luego, que la neutralización de un Estado o de un territorio, es la forma regular, eficaz y auténtica de neutralización.

Pero ello no significa que una declaratoria unilateral o bilateral de neutralización no tenga cierto valor jurídico y no entrene cierto deber de respeto, por parte de otros Estados que no hayan objetado claramente tal declaratoria.

No debe olvidarse que la neutralidad ordinaria y transitoria siempre es declarada unilateralmente y, sin embargo, obliga a todos los beligerantes con respecto al Estado Neutral, y a éste con respecto a aquellos.

Con todo, cabe repetir que la auténtica neutralización debe ser de carácter convencional y debe estar garantizada por los principales Estados relacionados con el Estado, vía o territorio objeto de la neutralización.

EFFECTOS DE LA NEUTRALIZACION

Los efectos de la neutralización de un Estado, difieren en cierto aspecto de los de una zona o vía geográfica. La finalidad principal de la neutralización de un Estado es la de que éste no entre en guerra; la de un territorio o vía, es la de que no sea un objeto bélico.

El complejo problema que surge en ambos casos, es el de la desmilitarización del Estado o de la zona neutralizados, es decir, surge el problema de si la neutralización entraña necesariamente desmilitarización.

En el caso de un Estado, su Status de neutralizado no le impide tener en su territorio ejército y emplazamientos militares propios, pero sí le impide tener en su territorio bases militares y ejércitos extranjeros. La misma regla general debe aplicarse, en principio con respecto a territorios, zonas o vías neutralizados.

Incluso, algunos autores han ido más lejos al afirmar textualmente que: "la idea de neutralización usualmente ha sido incompatible aún con el simple mantenimiento de fuerzas armadas y fortificaciones" (MOORE); que "de acuerdo con opiniones generalmente aceptadas, no debe hacer neutralización con fortificaciones y, viceversa, la construcción de fortificaciones destruye la neutralización" (HAINS).

Según la opinión de estos dos autorizados internacionalistas norteamericanos, ni siquiera el Estado ribereño podría fortificar una zona o vía neutralizadas en su territorio. El tratado de neutralización del Canal de Suez, ni qué en parte esta tesis, al prohibir, en su artículo XI "la construcción de fortificaciones permanentes".

Sin embargo, otros autores admiten, y justifican, la construcción de fortificaciones en una zona o vía neutralizadas, pero siempre, que tengan como finalidad exclusiva la preservación de la neutralidad de dicha zona o vía.

Todos los autores excluyen, pues, la posibilidad de que en una zona o vía neutralizadas se ejerza derecho alguno de guerra, o se realicen manobras militares orientadas exclusivamente a la defensa del Estado que las efectúa.

B.—Principios Generales que Afectan la Neutralización de las Vías Acuáticas.

Después del breve examen de la teoría de la neutralización será ventajoso discutir algunos principios generales aplicables a las vías artificiales de agua.

Ya se ha explicado en qué consiste la neutralización así como los propósitos para los cuales se utiliza y la manera de hacerla efectiva. Pero en lugar

de proceder de inmediato a aplicar los principios observados al de la ruta interoceánica, quizás resulte aconsejable considerar otros factores más concretos que están estrechamente vinculados al tema que nos ocupa y que pueden contribuir en gran medida a explicar la posición definitiva que debe asumirse respecto del Canal de Panamá.

Los problemas marítimos son de valor trascendental para todos los pueblos; si se consideran las mares desde el punto de vista de su uso como vías de comunicación entre los diferentes pueblos del globo, su gran importancia se destaca de inmediato.

Debe recordarse que el postulado de la libertad de los mares fue uno de los primeros principios reconocidos por el Derecho Internacional, no obstante el hecho de que la existencia de la comunidad internacional no se definió claramente durante los comienzos de esta ciencia. Los Canales Interoceánicos sirven al mismo propósito toda vez que ellos facilitan la comunicación esencial para las relaciones entre los diferentes miembros de la familia de las Naciones. Y dichas rutas no sólo tienen valor comercial sino que al mismo tiempo desempeñan un papel importante desde los puntos de vista de la política y de la estrategia militar y son por lo tanto, de gran valor en tiempos de paz como en tiempos de guerra.

No obstante, lo anterior sólo puede aplicarse a aquellas rutas marítimas que facilitan los medios de comunicación entre las diferentes naciones y que en tal virtud pueden calificarse como de interés general. Por lo tanto, aquellos canales artificiales que única o principalmente sirven al Estado a través del cual pasan, no pueden reclamar esa importancia internacional. Los primeros pueden, en última instancia, ser considerados como sujetos iguales sobre ellos. Los últimos, serían regidos por las leyes nacionales de la potencia correspondiente y estarían, por lo tanto, bajo el control exclusivo de la misma.

La gran importancia que tienen estos canales artificiales, ellos son el resultado de acontecimientos pasados y presentes durante siglos, el hombre se ha percatado de la necesidad de obtener medios de comunicación directos y rápidos; y aún cuando la necesidad de contar con medios de esta naturaleza se dejaron sentir antes, existían dificultades insalvables que impedían llevar a feliz término una empresa de esa índole.

Es, pues, debido a la novedad de la empresa que ha de tropezarse con tantas dificultades al tratar de fijar positivamente el status jurídico de dichas vías artificiales, de comunicación. Cuando se presenta un nuevo problema al que hay que buscarle solución, el ingenio del hombre se rige de inmediato por un proceso natural que lo lleva a buscar la relación que pueda existir entre los datos nuevos y algún otro problema ya resuelto. Así es que en el caso de los canales artificiales se ha tratado de establecer que existe una verdadera analogía entre ellos y los Estados naturales que unen dos mares y las aguas territoriales del Estado o Estados a través de los cuales se ha construido el Canal.

Algunos autores afirman que los Canales Interoceánicos vienen a ser, en virtud tanto de su propia naturaleza como de los propósitos para los cuales fueron construidos, partes integrantes del mar abierto, al igual que los Estre-

chos Naturales y, por lo tanto, deben estar siempre abiertos al paso de todos los navíos, es decir, que ellos nunca deben cerrarse a los buques que navegan con la bandera de un país beligerante. (1)

En contraposición a este punto de vista, se sostiene que la apertura de un canal en sí no elimina la nacionalidad del territorio a través del cual ha sido abierto; de lo que puede deducirse que las vías artificiales de agua no deben ser consideradas como Estrechos Naturales sino como aguas territoriales del Estado respectivo. (2)

Quizás sea oportuno mencionar aquí que las cuestiones de Analogía son extremadamente difíciles y es lógico que, si las características esenciales de la noción no han sido bien comprendidas, las deducciones correctas del argumento analógico contendrán conclusiones que se presten a malas interpretaciones si es que no resultan completamente erradas.

A nuestro juicio parece claro, que el hecho de que estos canales sean artificiales, es una característica importante y en consecuencia no hay verdadera analogía en los casos previamente mencionados.

Puede argüirse que dichos canales son partes de los territorios de sus respectivos Estados porque originalmente eran parte integrante de los mismos y sólo pueden existir en virtud del consentimiento y la aceptación del territorio en que están ubicados. Y ellos es así toda vez que, un Estado tiene el derecho de hacer con sus propiedades lo que considere adecuado y, por lo tanto, está en libertad de construir canales a través de su territorio y de que dichos canales estén bajo su dominio y reglamentación exclusiva de modo que no se permita a otros Estados gozar de las ventajas que pueden derivarse de la nueva ruta, excepción hecha de lo que prescriban convenciones especiales sobre el particular. Pero, de otro lado, debe tenerse presente que en el Derecho Internacional existen ciertos principios bien establecidos en lo que concierne a las vías mundiales, principios que tienden a indicar que, cuando se abre una ruta para propósitos internacionales, el Estado territorial a través del cual pasa y, del mismo modo, el de cualquier otro Estado que pueda tener un interés especial en la misma debe renunciar, hasta cierto punto, su jurisdicción sobre este territorio. La faja de tierra o de agua así afectada deja de estar en cierto modo, desde el punto de vista internacional, gobernada por la Ley Nacional de dicho Estado y pasa al campo del Derecho Internacional. De hecho, la ruta se convierte en Internacional porque está dedicada al uso de todas las naciones por virtud de su propósito internacional, resultado que siempre se debe a la posición especial del sitio en cuestión. Cuando éste es el caso puede pensarse por lo menos, teóricamente, si un Estado, al alterar las rutas mundiales, no está al mismo tiempo efectuando cambios materiales que pueden, potencialmente, acarrear cierto perjuicio en las relaciones con países.

Calvo, *Le Droit Internationale el Pratique*. p. 507.

gnol, *El Canal de Suez*, pp. 166 y siguientes.

Bajo estas circunstancias uno se siente inclinado a sugerir que un Estado no puede, sin el consentimiento de las otras partes interesadas, proceder a abrir un canal de comunicación toda vez que se podrían alterar los destinos de los otros Estados.

Pero los Estados dan su consentimiento en casos de esta naturaleza, siempre que dichos Canales hayan de regirse por el Derecho Internacional en atención a que de este modo puede existir la plena seguridad de que serian utilizados para beneficio de todas las partes interesadas. Esta doctrina constituiria únicamente la aplicación de la máxima jurídica *Sic Utere Tuo Ut Alienum Non Laedas* que a su vez se deriva de un principio de jurisprudencia general que indica que no es aconsejable hacer que un principio abstracto llegue siempre a sus resultados lógicos, cuando se trata de problemas prácticos (*Summum Jus Summa Injuria*).

La cuestión parece ser de indole especial y no puede, por lo tanto, ser resuelta a través de referencias o nociones de carácter general.

Lo posición jurídica de estos canales artificiales no pueden definirse por medio de la utilización de argumentos basados en analogías. La historia diplomática de los canales de Suez y de Panamá, ha dejado demostrado este hecho, las negociaciones, desacuerdos y dudas vienen a probar la exactitud de esta aseveración. Pero esto no significa que algunos principios generales del Derecho Internacional estén absolutamente fuera de lugar cuando se trata de determinar el status de las vías de agua.

Primordialmente, ésta es una materia que debe regirse por convenciones especiales, pero los principios a que se ha hecho referencia contribuyen en gran medida a resolver la cuestión.

Cabe señalar en relación a esta materia, que el Status definitivo que debe darse a las vías acuáticas de esta naturaleza no puede en modo alguno quedar faectado por el hecho de que el Canal sea construido por un gobierno o por una empresa privada. Es decir, la naturaleza pública o privada de la empresa no constituye razón alguna de indole material para determinar su posición en el Derecho Internacional.

Es el individuo quien percibe en primer término la necesidad o conveniencia de ayudar al desarrollo humano. Pero las actividades del Estado moderno son tan variadas y complejas y pueden trazarse a fuentes distantes tan difíciles que sería ócioso especular sobre ellas en este respecto. Cabe destacar, sin embargo, que las razones de orden económico o político pueden hacer que un Estado se encargue del desarrollo de una tarea especial sin que exista una diferencia verdadera en sus resultados cuando la materia se trata desde un punto de vista jurídico.

El Canal de Panamá, es bien sabido, fué construido por Estados Unidos como una empresa gubernamental, en vista de la consideración, generalmente aceptada de que el capital privado no podría obtener suficientes recursos para finalizar una obra de esa magnitud.

Otro punto que parece ser igualmente ineficaz cuando se trata de determinar la posición jurídica de una vía interoceánica es el hecho de que el canal

sea construido en territorio que no pertenezca a la Nación que lo construya. Si este hecho tiene importancia alguna desde el punto de vista (internacional) ello consistió en establecer que el interés general demostrado con referencia a la cuestión estatal, que ha despertado atracción en el exterior debido a que los recursos nacionales no eran suficientes para sufragar los gastos de la empresa que se proyectaba.

Cabe mencionar que los dos últimos puntos discutidos, es decir, el carácter gubernamental de la empresa y la viabilización de los proyectos en vuelo extranjero, pueden en algún modo afectar la historia política de la ruta, pero en lo que concierne a su posición jurídica no ofrecen indicio alguno, especialmente cuando existen acuerdos convencionales que definen su Status.

C.—Factores que Contribuyen a dar Status Internacional al Canal de Panamá.

Se ha insinuado, a pesar de que explícitamente no ha llegado a indicarse que la neutralización de ciertas regiones, cuando se considera, aparte de los acuerdos convencionales, depende principalmente de los siguientes hechos:

- 1.—De la posición Geográfica del lugar en cuestión.
- 2.—De su Historia.
- 3.—Del interés que el mundo en general pueda tener en ella.

Es obvio, sin embargo, que estas cuestiones planteadas individualmente, pueden estar vinculadas unas a otras, toda vez que una de ellas puede en su turno depender o ser el resultado de las otras, toda vez que una de ellas puede en su turno depender o ser el resultado de las otras. Así, pues, la posición geográfica de un sitio dado puede explicar su historia y el interés especial que la humanidad tenga en él y puede reflejarse el resultado de este interés en los acuerdos internacionales negociados por ciertos países.

1.—Posición Geográfica del Canal de Panamá.

Es bien sabido que se construyó en la faja de tierra más estrecha del Continente (menos de 50 millas de ancho), uniendo a Norte y Sudamérica. Dicha ruta desde que fue abierta al tráfico internacional ha tenido gran importancia tanto económica como política y estratégicamente.

No es el propósito entrar en una detallada y exacta descripción de cómo el Canal de Panamá ha logrado cambiar el centro de gravedad en lo que respecta a las rutas mundiales marítimas o cuáles son las ventajas que la vía artificial tiene y ha tenido sobre las rutas naturales o sobre el estado actual de las cosas.

Pero una cosa sí ha sido evidente: la ruta entre el Oriente y los países europeos en el Atlántico se acortó considerablemente; así Japón y Australia entre otros muchos que usan el Canal de Panamá, con regularidad tienen más fácil acceso a los puertos de la Costa Atlántica del Continente Americano.

Así pues el Canal de Panamá hace que la distancia marítima del viaje entre Oriente y Nueva York sea unas 3,400 millas más corta actualmente.

De igual manera existe una comunicación marítima mucho más rápida entre Europa y los Estados del Pacífico del Nuevo Mundo, así como entre éstos últimos y los del litoral Atlántico. A la vez han surgido variados problemas de índole comercial, políticos y estratégicos que la familia internacional siempre ha tratado de solucionarlos lo más equitativamente posibles para que nadie quede inconforme.

2.—Historia del Canal de Panamá.

No es necesario repetir en esta ocasión lo que ya se ha dicho, en torno a la política de Estados Unidos en lo que concierne a la cuestión Canalera.

A través de toda la historia de la comunicación transistmica en el Nuevo Mundo, se ha observado que el Estado en cuyo territorio quedó enclavado el Canal de Panamá, no ha pretendido hacer del Canal un monopolio. Ya que si esto puede acarrear ciertas ventajas, las desventajas y dificultades que traería consigo serían tan grandes que en verdad no resultaría conveniente siquiera intentarlo. Otras Naciones no han tardado en reconocer esta situación y es por ello que todos los acuerdos concernientes al Canal han mantenido una política de Neutralización.

Ya desde 1866, Nueva Granada (Colombia) aprueba una ley en virtud de la cual se declaraba la neutralidad perpetua de los puertos terminales del Canal y de sus aguas. En 1875 se aprueba otra ley con el mismo propósito.

En resumen, se puede decir que toda la historia de la comunicación interoceánica en el Nuevo Mundo, nos lleva inequívocamente a la conclusión de que el Canal de Panamá debe estar abierto a todas las Naciones del Mundo bajo los mismos términos que tienen Panamá y Estados Unidos. Esta opinión ha sido repetida no sólo por destacados hombres de Estado de Europa y de Latino América, sino también por casi todos los Presidentes y Secretarios de Estado Norteamericanos.

También recordemos como en un tiempo Estados Unidos quiso aplicar una política restringida en el Canal por otras potencias, de acuerdo con los deseos y para conveniencia primordial si no exclusiva de Estados Unidos, siendo esta última política el resultado de una agresiva e imperialista tendencia de Estados Unidos y que nunca fue aceptada por las demás potencias marítimas.

3.—Interés Internacional en el Canal de Panamá.

La importancia del Canal para el comercio marítimo y para quienes dependen de las vías de navegación para el transporte de sus importaciones y exportaciones, el Canal de Panamá se encuentra funcionando a toda su capacidad siendo el promedio diario de transporte aumentado día con día conforme la cantidad de petróleo y sus subproductos transportados por el canal se ha elevado.

El aumento también substancial del número y tamaño de los navios que utilizan el canal ha hecho necesaria una sucesión de programas a largo plazo para el mejoramiento de la vía de navegación acuática.

El promedio de tránsito por el Canal de Panamá se ha elevado muchísimo en los últimos años habiendo cierto equilibrio entre los intereses de Estados

Unidos que explotan el Canal y que ejercen a la vez jurisdicción sobre la Zona del Canal y los de las Naciones extranjeras que utilizan el mismo.

Los buques de bandera norteamericana son los principales usuarios del Canal representando una sexta parte del tonelaje neto, sobre los países que ocupan los ocho lugares en el mayor uso del canal que son: Noruega, Gran Bretaña, Alemania, Japón, Grecia, Holanda, Panamá y Suecia.

En tonelaje transportado, el petróleo continúa siendo la mercancía más importante transportada tanto por el Canal de Panamá, como por el de Suez y el de Kiel, y en tanto el petróleo y sus derivados mantengan su importancia decisiva para la economía Mundial, la ruta por la que son transportados será de interés para toda la Comunidad Internacional.

D.—Tratados que Establecen la Neutralización del Canal de Panamá.

Aclarados los conceptos de Neutralidad Ordinaria y de Neutralización o neutralidad Permanente, y vistos sus principales requisitos y efectos, procede examinar los tratados Internacionales en cuanto se refieren a la neutralización y a la llamada neutralidad del Canal de Panamá.

El primer tratado que estableció un principio general de neutralización de un posible Canal a través del Istmo Centroamericano fué el Tratado Clayton-Bulwer concertado entre Gran Bretaña y Estados Unidos en 1850, más de medio siglo antes de que Estados Unidos iniciara la construcción del Canal de Panamá.

Dicho convenio fué parcialmente subrogado por el tratado Hay-Pauncefote, celebrado entre las mismas potencias en 1901. La subrogación se refirió fundamentalmente a la prohibición (contenida en el primer tratado) de que Estados Unidos construyera por sí solo un Canal interoceánico a través del Istmo Centroamericano. De ahí que los principios generales de neutralización previstos en el tratado Clayton-Bulwer de 1850, no sólo no fueron expresamente ratificados y desarrollados por el mismo.

Cabe advertir que el referido tratado Hay-Pauncefote no habla de neutralidad, sino expresa y concretamente de neutralización.

Y en su artículo III enumera las bases de dicha neutralización que (agrega el mismo artículo) "en sustancia son las mismas incorporadas en la Convención de Constantinopla, firmada el 28 de octubre de 1888 para la libre navegación del Canal de Suez".

LA FORMULA DEL TRATADO HAY-BUNAU VARILLA

El tratado Hay-Bunau Varilla (impuesto por Estados Unidos a Panamá sólo dos años después de celebrado el tratado Hay-Pauncefote) se apartó del lenguaje preciso y técnico de éste e introdujo modalidades no previstas en el mismo. Así, no empleó los términos neutralización y neutralizado, sino que utilizó los vocablos neutralidad y neutral. Habló, sin embargo, de neutralidad y neutral a "perpetuidad" (o sea, neutralización) y expresa que dicho Status se ajustará a las estipulaciones del tratado Hay-Pauncefote de 1901.

712 Con todo, es sintomático que el gobierno de Estados Unidos al elaborar (unilateralmente) el tratado de 1903, rehuyera usar el término neutralización, consagrado en el tratado Hay-Pauncefote y que es el adecuado para designar la neutralidad permanente de un Estado y, con mayor razón, de una Zona y de un Canal Interoceánico.

Y mucho más sintomático es que Estados Unidos incluyera en el tratado que en 1903 impusieron a Panamá, el artículo xxiii que dice:

"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, Estados Unidos tendrá en todo tiempo y a su juicio, para usar su política y sus fuerzas terrestres y navales y para establecer fortificaciones con ese objeto,

La inclusión de este artículo en el tratado Hay-Bunau Varilla, contradice abiertamente la tesis sostenida, entre muchos otros, por los autores norteamericanos Moore y Hains, de que la neutralización excluye la fortificación. Quizá por esto el gobierno norteamericano prefirió usar en dicho tratado la palabra neutralidad, más elástica y ambigua; a pesar de que, como se ha visto, el tratado que acaba de concertar con Gran Bretaña lo obligaba a mantener y garantizar la neutralización (no la neutralidad) del Canal. Este detalle es característico del desprecio que ciertas potencias han tenido y siguen teniendo por sus obligaciones internacionales cuando éstas en alguna forma incomodan sus designios.

Sin duda, este cambio de términos (aparentemente inocente) fué para poder insertar mejor en el mismo instrumento la citada cláusula que les permite fortificar el canal y usar en él no sólo su policía, sino también sus fuerzas militares.

Con todo, el referido artículo xxiii del tratado de 1903, se ajusta a la tesis de quienes sostienen que en una zona o vía neutralizada pueden erigirse fortificaciones y usarse fuerzas militares con el fin exclusivo de asegurar la neutralización de dichas zonas o más".

Pero, no cabe duda de que el citado artículo contraviene las estipulaciones del tratado Hay-Pauncefote. A este respecto es esencial saber que el gobierno británico rechazó el primer proyecto del tratado Hay-Pauncefote, enmendado por el Senado de Estados Unidos, porque establecía que ninguna de las reglas relacionadas con la neutralización del Canal se aplicará a las medidas que Estados Unidos conceptúe necesarias para asegurar con sus propias fuerzas la defensa del Canal y para el mantenimiento del orden público.

El Gobierno británico objetó dicho proyecto, entre otras cosas, por considerar que semejante cláusula podría, como textualmente expresó el entonces Ministro británico de Asuntos Extranjeros "implicar una clara variación de los principios de neutralización".

Sin embargo, Estados Unidos no sólo introdujo la repudiada cláusula en el tratado Hay-Bunau Varilla sino que, incluso, lo han violado sistemáticamente excediéndose en el ejercicio de la actividad que ella les permite.

Pues, no obstante el sentido restringido de ellas se han permitido, por sí y antes de implantar en territorio panameño bases y fuerzas militares muy ajenas a la protección del Canal y de su neutralidad. Este punto conduce a otros de suma importancia para el principio de neutralidad permanente o neutralización del Canal de Panamá, se trata, por una parte, del concepto de Defensa y del de Protección; y por otra del de Bases Militares y del de fortificación.

PROTECCION Y DEFENSA El tratado Hay-Pauncefote ni la Convención del Canal Istmico (conocida como tratado Hay-Bunau-Varilla), usan en ningún caso el término Defensa. Es interesante anotar que este término figuraba en las enmiendas introducidas por el Senado Norteamericano al primer proyecto Hay-Pauncefote, rechazado por el gobierno británico.

Y, en cuanto a la Convención de 1903, ésta sólo usa las palabras Protección y Seguridad. Estos dos términos se refieren ante todo, a funciones de policía, especialmente tratándose de un servicio público Internacional, como lo es el Canal de Panamá. En cambio, el concepto de Defensa alude a lo Militar, a la Guerra y ello es tanto más así, después de la última conflagración mundial, en que los eufemismos diplomáticos han llevado a casi todos los Estados a llamar Ministerio o Departamento de Defensa a los que antes, con más exactitud y franqueza, llamaban Departamento o Ministerio de Guerra. La sujeción de una Zona o vía a un régimen de defensa, es decir, su militarización, es incuestionablemente incompatible con el Status de neutralización o neutralidad permanente. Por temor, sin duda, de que Gran Bretaña lo objetara, el gobierno de Estados Unidos no se atrevió a establecerlo en la Convención del Canal Istmico. Sin embargo, ahora lo ha introducido en los tratados, hasta el punto de que uno de éstos, como es sabido, lleva el título y paradójico nombre de Tratado Concerniente a la Defensa del Canal de Panamá y de su Neutralidad.

Y, en virtud del mismo, Panamá concede a Estados Unidos "sitio de defensa" esto es Bases Militares en territorio Panameño por tiempo indefinido, o en su defecto, por un periodo secular, igualmente inadmisibles.

Esto trae a colación el otro punto mencionado, el de los conceptos de fortificación y de bases militares.

FORTIFICACIONES Y BASES MILITARES

En cuanto al problema de las bases militares, es preciso también advertir que ni la Convención del Canal Istmico ni el tratado general de 1936 aluden a ellas. La Convención de 1903 sólo hablaba de la facultad de Estados Unidos para "establecer fortificaciones" para la "seguridad y protección del Canal". A este respecto, cabe indicar que Fortificación no es lo mismo que bases militares.

Las Fortificaciones son construcciones puramente defensivas; las bases, en cambio, pueden ser instalaciones defensivas y ofensivas. Y su índole

ofensiva se acentúa, generalmente, cuando un Estado las emplaza en territorios distantes del suyo.

A pesar del carácter eminentemente defensivo de las fortificaciones, muchas autoridades internacionales han sostenido, como se ha visto, que la construcción de fortificaciones en una zona neutralizada destruye su neutralización. Esta tesis, como también se ha visto, ha sido cuestionada por otros autores, quienes las admiten, pero con la condición de que tengan por objeto exclusivo garantizar y proteger la neutralización de la zona o vía respectivas.

Hay, pues, discrepancias de criterio en cuanto a la compatibilidad entre neutralización y fortificación destinada a asegurar aquélla. Pero, en cuanto a bases militares extranjeras, todas las autoridades reconocidas en la materia coinciden en que la presencia de éstas es incompatible con el status de neutralidad permanente de un Estado, de un territorio o de una vía geográfica. Por eso, el título del Tratado sobre "De Defensa del Canal y de su neutralidad" entraña, como dije, un absurdo jurídico y una falsedad política.

Esta realidad exige un examen de la "neutralidad" a la que aluden los tratados.

LA NEUTRALIDAD DE LOS TRATADOS

Cabe advertir, ante todo, que el tratado denominado "Tratado Concerniente a la Defensa del Canal de Panamá y de su Neutralidad", sólo contiene la palabra neutralidad en su título, pues, luego dicha palabra (y mucho más su concepto) brillan por su ausencia en el voluminoso instrumento por el cual Panamá otorga a Estados Unidos bases militares en territorio panameño por tiempo ya sea indefinido o perpetuo, o bien secular.

Esta omisión de toda referencia en dicho instrumento a la "neutralidad" que sirve de epígrafe al mismo es otro sarcasmo más a la pretendida "neutralidad" que el título (y sólo el título) del tratado dice defender.

Siendo ello así, es preciso ver qué entienden por neutralidad los dos proyectos más recientes, o sea, el referente al Canal de esclusas y el concerniente al futuro canal a nivel. Ya, al comienzo de este estudio, aparece lo que, respectivamente dicen los artículos xxxiv y xi, de dichos proyectos. En ambos, es Panamá, y sólo Panamá, la que, "decalara la neutralidad del Canal de Panamá".

Es evidente que los redactores norteamericanos de estos artículos volvieron a rehuir el uso del término neutralización que para este caso, es el correcto. Es, además, sintomático que esta vez no artibuyeran a dicha neutralidad el calificativo de permanente. Sin embargo, no cabe duda de que no pueden referirse a otra que ésta, ya que la neutralidad simple u ordinaria (la que un Estado declara unilateralmente al estallar una guerra) resulta inconcebible tratándose de un canal.

Esclarecido, así, este punto, procede ver en qué consiste la "neutralidad" que los negociadores norteamericanos han concebido para los días de vida que dan al actual canal y para toda la existencia del Canal a nivel.

El numeral (2) del artículo xxxiv del canal actual dice: "La República de Panamá y Estados Unidos convienen en que la neutralidad del Canal, así como la de sus entradas y aguas territoriales adyacentes a las mismas, serán mantenidas de acuerdo con los principios que han regido tal neutralidad desde que el canal fue abierto al tránsito Internacional. Puede notarse que a diferencia de la Convención de 1903, esta cláusula no dice que la neutralidad del Canal presente y del futuro Canal se ajustará a las estipulaciones del tratado Hay-Pauncefote, concertado con Gran Bretaña en 1901. La cláusula sólo alude a "los principios que han regido tal neutralidad desde que el canal fue abierto al tránsito Internacional".

Esto es, sin duda, una forma muy sutil que han utilizado los juristas norteamericanos para desligar a su país, con respecto a Panamá, de las obligaciones que le imponen las cláusulas del tratado Hay-Pauncefote, obligaciones que, por estar incluidas en la Convención del Canal Istmico rigen, aún en el caso de que el tratado Hay-Pauncefote hubiese dejado o dejara de existir.

El numeral (3) del mismo artículo del tratado establece más o menos las bases o reglas de esta incomprensible "neutralidad".

El Canal de Panamá así como sus entradas y aguas territoriales adyacentes a las mismas, estarán abiertas y libres a los buques de comercio y de guerra de todas las naciones, en términos de completa igualdad y sin discriminación alguna, con sujeción a:

- A) — El pago de los peajes y tasas aplicables;
- B) — El cumplimiento de las normas y reglamentos en vigencia (incluidas aquellas normas y reglamentos que puedan establecerse en tiempo de guerra u otra emergencia; y
- C) — La obligación de que los buques que usen el Canal de Panamá no cometan actos de hostilidad en el mismo o en sus entradas, o aguas territoriales adyacentes a dichas entradas.

Estas medidas están bien en lo que se refiere a la regulación del uso del Canal, con la salvedad de la contenida en la parte final del inciso (8) que confiere a la Administración del Canal poderes irrestrictos para fijar normas discrecionales "en tiempo de guerra u otra emergencia". Se trata, salvo esta última, de reglas de Universal aplicación a los usuarios de cualquier servicio público interno de un Estado y que con mayor razón, deben reconocerse a los usuarios de un servicio público Internacional como el Canal de Panamá.

Pero, distan mucho de ser normas definidoras ni aplicadoras de un régimen de neutralidad permanente o neutralización de una vía interoceánica, destinada a prestar un servicio a usuarios de todas partes del mundo.

Por otra parte, el numeral (4) del mismo artículo xxxiv del aludido tratado, establece una excepción discriminatoria en favor de "los buques, incluidos buques de guerra", de Estados Unidos; excepción incompatible, no ya con la neutralidad, sino con el principio mismo de igualdad de trato a todos los usuarios, inherentes a la prestación de cualquier servicio público.

Como es sabido la excepción se extiende también a los buques incluidos los de guerra que posea el Estado Panameño. Pero esto en cuanto a Panamá, no pasa de ser un privilegio susitorio, ya que el Estado Panameño no tiene buques, y mucho menos de guerra.

Además, la inclusión de Panamá en el disfrute de este privilegio, no lo convalida.

Pero hay algo más, el numeral (6) del mismo artículo parece dar carácter de perpetuidad al aludido privilegio en favor de los buques públicos y de guerra de Estados Unidos y de Panamá al establecer:

"La República de Panamá conviene en que, con posteridad a la terminación de este tratado, los principios estipulados en los numerales 2, 3 y 4 de este artículo se continuarán aplicando al Canal de Panamá"

Podría argüirse que la condición de perpetuidad que esta estipulación entraña, se justifica porque se trata de la neutralidad que, cuando equivale a neutralización, tiene carácter de permanente o perpetua. Pero los referidos numerales no consagran como hemos visto verdaderos principios de neutralidad sino medidas reguladoras de un servicio, y especialmente una excepción a dichas medidas (esto es, un privilegio), en beneficio real de Estados Unidos. Por tanto, lo que se está perpetuando es dicho privilegio y en todo caso, las aludidas medidas de servicio, pero no régimen alguno de neutralidad.

Además, los calificativos de permanente y de perpetua para distinguir la neutralidad (cuando equivale a neutralización) no significan que tal status sea eterno, sino que, mientras rija, no puede ser suspendido ni interrumpido bajo ningún pretexto.

Por último, el segundo período del mismo numeral (6) dice: "Cualquier declaración de neutralización hecha por Panamá para desarrollar la aplicación de tales principios será hecha de acuerdo con las normas del Derecho Internacional".

Vale la pena observar que, en este inciso o período, no se habla de neutralidad, sino de neutralización, al menos en el texto español (o sea, en inglés) se emplea el término Neutrality y no Neutralization. Por tanto, la introducción de este último vocablo en la versión española no pasa de ser una libertad literaria (sin trascendencia jurídica) que, sin duda, se tomó alguno de los traductores panameños o de los correctores de traducción del aludido tratado.

Dicho inciso o período parece reconocer a Panamá el derecho de hacer declaraciones futuras de neutralidad encaminadas a desarrollar los supuestos principios de neutralidad contenidos en los cuatro primeros numerales o cláusulas del artículo xxxiv del tratado sobre el Canal de Panamá.

Sin embargo, no se ve en qué podrían consistir esas hipotéticas declaraciones de neutralidad por parte de Panamá para desarrollar unas cláusulas que, como se ha indicado, no contiene verdaderos principios de neutralización del Canal y, mucho menos, de la República de Panamá.

Por otra parte, es muy discutible, como se ha visto, la efectividad jurídica de una declaratoria unilateral de neutralización, sobre todo, cuando se trata de un Estado políticamente débil, económicamente dependiente y jurídicamente maniataado por tratados hábilmente redactados e impuestos por una gran potencia imperialista.

En consecuencia, la "neutralidad" de que hablan los tratados no pasa de ser una ficción sin ningún valor práctico.

Y es que sólo un tratado multilateral de neutralización del canal, suscrito por los principales Estados del mundo, podría atribuir el Canal de Panamá el carácter de vía internacional neutralizada, sometida, desde luego, a la soberanía exclusiva del Estado territorial, pero destinada a prestar un servicio mundial en condiciones de igualdad e imparcialidad para todos y de seguridad y paz para el país donde dicha vía se encuentra.

Naturaleza Jurídica de los Canales Marítimos. Para establecer los derechos de un Estado sobre un territorio es necesario tener en cuenta el título jurídico que posee y por consecuencia, la naturaleza del dominio que ejerce. Todo Estado en virtud de su derecho dominical realiza actos de verdadera propiedad en toda la extensión de su territorio, ya sea éste terrestre o marítimo. Los Canales naturales o artificiales están sometidos al mismo régimen de propiedad, salvo las convenciones internacionales que se han celebrado.

Para unos autores, los canales artificiales, o sean los construidos por la mano del hombre, deben ser considerados como territorio terrestre y sujetos por lo tanto, a la soberanía exclusiva del Estado que los posee; y para otros publicistas deben ser considerados como territorio marítimo porque son parte integrante del mar o de los mares que ponen en comunicación.

Hay doctrinas que sostienen, por otra parte, que el Estado que establece un Estrecho o Canal artificial construye una servidumbre en su territorio.

Un canal interoceánico tiene desde su origen y por su origen, carácter local y para sus efectos carácter internacional, siendo necesario tener ambos en cuanto por lo que toca a su regulación jurídica que ha surgido de convenios internacionales.

Aunque no pueda ni deba fabricarse sin el consentimiento del Estado que va a convertir en mar una parte de su territorio y aunque sea tan poco ancho que se parezca a un río caudaloso, si tiene por objeto el comercio Universal necesita sujetarse a reglas que lo hagan facti y posible. Si puede decirse de ciertas cosas, en materia de Derecho Privado que son inmuebles por destino, cabe afirmar que los canales interoceánicos que son internacionales, a causa de su objeto.

Hay dos criterios para definir la naturaleza jurídica de un canal marítimo, el de su utilidad local y el de su utilidad internacional. Dos canales europeos, el de Corinto y el de Kiel, tuvieron una finalidad local, aún cuando después Grecia dedicó el primero al tránsito de barcos de todas las banderas y el

segundo en la boca del Elba tuvo un destino especial, mientras permaneció en poder de Alemania, fue señalado sólo para fines militares y considerado como ruta Nacional e interior de ese país hasta la Paz de Versalles.

Posteriormente, a mérito de una reclamación formulada por Gran Bretaña, Francia, Italia y el Japón ante el tribunal permanente de Justicia Internacional, se resolvió considerar ese canal como vía de utilidad para todas las naciones del mundo pero a condición de que éstas estén en paz con Alemania.

Sin embargo, el desenvolvimiento cada vez más considerado del poder económico de los Estados y los adelantos sorprendentes de los medios de comunicación, han creado la necesidad de la libre comunicación de los mares. Así lo declara el tratado de París de 1814 y lo confirman el del Congreso de Viena y los tratados de París y Berlín de 1856 y 1878 respectivamente. En realidad, los Estados en cuyo territorio se abren los estrechos o se construyen los canales marítimos constituyen una servidumbre de pasaje. Así, por ejemplo, en América puede mencionarse el Estrecho de Magallanes que une el Pacífico y el Atlántico y que a través de los tratados firmados entre Chile y Argentina de 30 de agosto de 1855, 6 de diciembre de 1878 y 23 de julio de 1888, quedó establecida la libre navegación de los barcos de todas las naciones declarándose la neutralidad de toda esa Zona, con la prohibición expresa, en interés común, de no construirse en sus costas fortificaciones ni defensas militares.

La libertad de pasaje fue también establecida en el Canal de Suez por el tratado de 29 de octubre de 1888 firmado en Constantinopla por Austria, Alemania, España, Francia, Inglaterra, Holanda, Rusia y Turquía. El tratado establece que el Canal será libre y estará abierto en tiempo de guerra o de paz a todo buque mercante o de guerra, sin distinción de pabellón. Sin embargo, Inglaterra desde la Gran Guerra de 1914 estableció su protectorado sobre Egipto, pero sin afectar en nada el régimen de la libre navegación, según consta de la declaración inglesa de 28 de febrero de 1922 en cuyo artículo 1 se dice: "que mientras llega el momento en que sea posible por la libre disposición y los arreglos amistosos de ambas partes, celebrar entre los gobiernos los convenios, oportunos, queda absolutamente reservada a la Gran Bretaña, entre otras cosas, la seguridad de su comunicación en Egipto y que esta declaración no modifica ni puede modificar el convenio internacional vigente y el Canal de Suez, propiedad territorial del Estado Soberano de Egipto sigue convencionalmente abierto al libre tránsito y al libre comercio Universal".

SITUACION JURIDICA DEL CANAL DE PANAMA

En cuanto al Canal de Panamá, cuya adquisición por Estados Unidos, según hemos visto, ha estado sujeto a una serie de incidentes que demostraron la inquebrantable voluntad de los sucesivos gobiernos americanos por establecer a perpetuidad un derecho dominico y absoluto en esa zona sometida a leyes americanas, y a considerar ese territorio como formando parte del territorio de Estados Unidos; está regulado por dos sistemas de convenciones: Uno por el tratado Hay-Pauncefote de 18 de noviembre de 1901 entre Estados Unidos y Panamá de 28 de julio de 1926.

Según el tratado Hay-Pauncefote, queda consignado como aplicables al Canal de Panamá las reglas aceptadas para el Canal de Suez en el Convenio de Constantinopla en el sentido de que el Canal estará abierto para todos los buques mercantes o de guerra, de modo que no haya diferencias respecto de cualquier nación o de tránsito, que serán justas y equitativas y que el Canal deberá permanecer neutral y no ser objeto de un bloqueo de algún acto de hostilidad o de un derecho de guerra, autorizando a Estados Unidos para mantener la policía militar necesaria para evitar las ilegalidades y los desórdenes.

Estas eran las limitaciones que el dominio de Estados Unidos tenía en, en cuanto al régimen del Canal de Panamá, pero es de advertir que en el texto del tratado Hay-Pauncefote no aparecen los deberes y obligaciones de Estados Unidos, contraerán en tiempos de guerra, lo que les daría derecho a proceder según sus intereses en el caso de un conflicto internacional en que fueran parte.

El otro sistema de convenciones referente al Canal de Panamá estaba constituido por los tratados Hay-Bunau-Varilla y por el de Alianza militar de 28 de julio de 1926.

Según el primero de estos tratados, que reconoció a perpetuidad el dominio y la soberanía de la Zona necesaria, según hemos indicado, Estados Unidos queda autorizado ampliamente, por el artículo 23 de esa convención, a emplear la fuerza armada para la seguridad y para la defensa del Canal, en todo tiempo (en paz o en guerra) utilizando sus fuerzas de policía, militares y navales a su entera discreción construyendo las fortificaciones necesarias.

En ese tratado no existían las limitaciones precisas del tratado Hay-Pauncefote, pero evidentemente ambas convenciones estaban de acuerdo en el mantenimiento de la neutralidad del Canal, aún cuando el primero facilita, en todo, el dominio absoluto americano en el presente y en el porvenir de la suerte del Canal.

Esta observación se hallaba apoyada en lo que disponía el convenio TAITT sobre la Facultad de Estados Unidos para establecer una zona independiente para el comercio mundial, pero que fue modificado por el tratado de Alianza militar de 28 de julio de 1926, según el cual Panamá se comprometía a cooperar por todos los medios posibles con Estados Unidos, a la protección y a la defensa del Canal, y por consecuencia, Panamá se consideraba en estado de guerra en caso de un conflicto armado en que Estados Unidos fuera beligerante, poniendo a disposición de éstos todo su territorio.

Según el criterio jurídico internacional, derivado del tratado Hay-Pauncefote, Estados Unidos adquirió la obligación de mantener y de defender la neutralidad del Canal y aunque se supone que esta obligación extensiva no sólo en tiempo de paz sino de guerra, el tratado mencionado nada decía ni nada contenía sobre el deber de Estados Unidos de continuar manteniendo y defendiendo esa neutralidad en el caso especial de un conflicto Armado en que fuera obligado a ser uno de los beligerantes. Por supuesto, que según el criterio americano y el tratado de Alianza con Panamá, Estados Unidos

en caso de una guerra aunque fuera parte, dispondrían a su antojo de la suerte del Canal de Panamá.

Actualmente con la firma del tratado Torrijos-Carter de 7 de septiembre de 1977 en lo referente a la protección y defensa del canal, el concepto básico acordado es el de defensa conjunta, pero se reconoce el papel primario a Estados Unidos de los sitios de defensa que ocuparán unas 980 hectáreas y otras 1,715 hectáreas se destinarán a áreas de coordinación militar, incluyendo campos de entrenamiento para uso exclusivo de las tropas encargadas de la defensa.

El estatuto militar establece que las fuerzas norteamericanas no podrán intervenir, de ninguna manera y por ningún motivo, en los asuntos internos de Panamá ni de ningún otro país. Se establece, asimismo, la participación decreciente de las tropas norteamericanas y la participación creciente de las tropas panameñas hasta 1999, en que no deberá permanecer un solo soldado extranjero en territorio panameño.

El tema de la defensa del Canal fue una cuestión clave en las negociaciones del tratado y en las instancias de ratificación posteriores. Estados Unidos ha buscado a toda costa un pacto militar, lo que fue rechazado por los panameños en tanto ello implicaría la presencia militar de Estados Unidos después de 1999 y la posibilidad de verse envueltos en una guerra, so pretexto de defender el canal. Transó, finalmente, en establecer un tratado de neutralidad. Panamá hace una declaración unilateral de neutralidad y suscribe un pacto con Estados Unidos, en el cual los dos países se comprometen a garantizar la neutralidad del Canal; complementariamente, se deposita en la O.E.A. un protocolo de neutralidad, a través del cual cualquier país del mundo se adhiere al pacto si así lo desea.

A lo anterior se suma la cesión a Estados Unidos del derecho de "Paso expedito" a sus naves de guerra en todo momento.

VII.—EL PASO DE BUQUES POR LAS VIAS ACUÁTICAS INTERNACIONALES

A.—En Tiempo de Paz. El derecho de libre paso por los estrechos internacionales, es producto de la práctica entre los Estados, que se ha convertido en Derecho Internacional consuetudinario y por consiguiente, en tratado. El derecho de libre paso por los canales interoceánicos, en consecuencia de la apertura de las vías acuáticas por el uso de la comunidad internacional.

La libertad de paso por las vías acuáticas internacionales en tiempo de paz debe comprenderse en dos sentidos:

1.—Es la obligación legal de permitir el libre paso a los barcos de otras naciones en el sentido de no crear prohibiciones legales o restricciones irrazonables para el uso de la vía acuática.

2. Puede denominarse este punto como aspecto "Técnico del tránsito, a la prevención de impedimentos físicos para el tránsito y a la prevención y mejoramiento de la vía acuática, para hacerla apropiada para la navegación.

Es solamente el primero de esos dos medios para mantener la libertad de tránsito el que nos interesa en este punto.

Se ha asegurado frecuentemente que el principio de libertad de tránsito tiene aplicación a los ríos, canales y estrechos, las reglas específicas que dan vida y significado a un principio general, que oscilan entre la ley tal y como es y la ley tal y como debiera ser, difieren considerablemente entre estos tipos principales de vías acuáticas. Esto no quiere decir que las prácticas y leyes derivadas de un tipo de vía acuática no hayan sido frecuentemente aplicadas a otros tipos de pasajes, con un efecto benéfico considerable para el desarrollo progresivo del derecho y para la armonización de las reglas legales que se ocupan de los problemas de esa índole.

El origen del derecho se encuentra en una serie de concesiones individuales que distinguen a la ley relativa a los canales de la ley de los estrechos. El privilegio de libre paso por los tres principales Canales Interoceánicos, Suez, Panamá y Kiel, ha sido creado en cada caso por un tratado del que el soberano territorial, actuando libremente o bajo la presión de otras potencias, ha formado parte.

El primero de ellos, tanto en tiempo como en importancia, fué la Convención de Constantinopla de 1888. De manera significativa, el tratado se abre con una declaración general relativa al libre uso: "El Canal Marítimo de Suez debe estar libre y abierto, tanto en tiempo de paz como tiempo de guerra, a todos los barcos de Comercio o de guerra, sin distinción de Banderas". La posición y el lenguaje era amplia y debía ser interpretada de manera liberal. El régimen establecido para el canal por la Convención de Constantinopla debía ser permanente, puesto que no estaba limitado por la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez.

Cualquier duda que pudiera haber sobre la sujeción de Egipto al tratado después de liberarse este país de la soberanía Turca y de la ocupación Británica, fué eliminada por el acuerdo entre Gran Bretaña y Egipto relativo a la Base del Canal de Suez, firmado en 1954. En este tratado, los dos gobiernos están de acuerdo en que el Canal de Suez era "una vía acuática económica, comercial y estratégicamente de importancia internacional" y expresando su "determinación de defender" el comercio de 1888. Durante la controversia relativa al paso de barcos israelíes y de cargamentos con destino a Israel por el Canal, la República Árabe Unida no dió ninguna indicación de que ponga en duda la continuación en vigor del Convenio de 1888 y en todos los intercambios diplomáticos y en los debates de las Naciones Unidas, los participantes basaron sus argumentos en los términos del convenio.

El pronunciamiento solemne más reciente sobre el asunto, es la Declaración Egipcia de 24 de abril de 1957, contiene una reafirmación del Convenio: "Continúa siendo política inalterable y propósito firme del Gobierno de Egipto respetar los términos y obligaciones que de ella se desprenden. El Gobierno de Egipto continuará respetándolos, observándolos y aplicándolos".

Cuando Gran Bretaña y Estados Unidos llegan a un acuerdo sobre la construcción de un Canal transistmico en 1901, era natural que las reglas que regían lo que iba a ser el Canal de Panamá estuvieran basadas en el Con-

venio de 1888. Las reglas contenidas en el tratado Hay-Pauncefoté, que se declaró que estaban substancialmente incorporadas en la Convención de Constantinopla, comenzaban con la afirmación de que el canal debe estar libre y abierto para los barcos de comercio y de guerra de todas las naciones que observen estas reglas, en términos de entera igualdad, de tal modo que no haya ninguna discriminación contra ninguna nación, o sus súbditos o ciudadanos, sobre las condiciones de tráfico, de las tarifas de peaje, o de otro tipo; las palabras "tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz", que habían aparecido en la primera Convención, fueron, como puede observarse, omitidas en el tratado entre Gran Bretaña y Estados Unidos.

La razón era el deseo de Estados Unidos de estar en condiciones de defenderse sin sujetarse a obligaciones de tratados, en el caso de que entraran en guerra con Gran Bretaña o con cualquier otra nación. Por consiguiente, la omisión tiene aproximadamente el mismo fin que el artículo x del Convenio de Constantinopla, que aseguraba a Turquía y Egipto el derecho de tomar las medidas necesarias para la defensa de Egipto y el mantenimiento del orden Público. Sin esas palabras, el tratado Hay-Pauncefoté parece no decir nada más ni nada menos que deberá estar libre y abierto para los barcos de "todas las naciones" que observen estas reglas. Tampoco ha introducido ninguna modificación en el tratado de 1888, puesto que difícil hubiera sido esperar que Turquía o Egipto hubieran sido requeridos a permitir el tránsito por el canal a los barcos que rehusaran respetar su neutralidad, cumplir las reglas de navegación para el canal o pagar los impuestos de peaje exigidos para el tránsito.

Cuando en 1903, Estados Unidos adquiere de Panamá una zona a través de la cual podía construir un canal que atravesara el Istmo de Panamá, el tratado Hay-Bunau Varilla adoptó por referencia las reglas que regían el paso por el canal, incorporadas en el tratado Hay-Pauncefote dos años antes.

Para esas dos grandes vías acuáticas abiertas a los barcos de "todas las naciones" el Canal de Kiel fué una adición relativamente tardía. Con anterioridad el tratado de Versalles no había sido considerado por Alemania como una vía acuática internacional abierta a todos los barcos por ninguna declaración formal a ese efecto, aunque, en la práctica la mitad del tráfico que navegaba por el Canal lo hacía bajo pabellones extranjeros. No es sorprendente que Alemania no hiciera una declaración semejante, cuando se recuerda que la vía acuática fué construída con el fin principal de proporcionar un acceso más libre a los mares abiertos para la marina Alemana que iba creciendo. El Canal fué esencialmente una empresa militar. Con la conclusión de la paz, al final de la Primera Guerra Mundial, el derecho de libre tránsito por el Canal fué establecido sobre la misma base que había servido para Suez y Panamá.

El artículo 380 del tratado de Versalles, en lenguaje que reflejaba su derivación del Convenio de Constantinopla, dispuso: "El Canal de Kiel y sus entradas deben conservarse libres y abiertas para los barcos mercantes y de guerra de todas las naciones en paz con Alemania, en términos de absoluta igualdad". No se hace distinción en ninguno de esos instrumentos que abren los principales canales interoceánicos para "todas las naciones", entre barcos mercantes, por otra parte, y de guerra y auxiliares, por otra. En la

práctica de los Estados se ha reconocido que el derecho debe ser gozado por ambas categorías de barcos en tiempo de paz exactamente sobre la misma base. El exigir notificación previa del proyectado paso de los barcos de guerra es incompatible con esta concesión. Aunque ese requisito no ha sido impuesto nunca en el caso del Canal de Panamá, fué un augurio de la proximidad de la guerra la insistencia de Alemania, en enero de 1937, de que los barcos de guerra y unidades navales de los estados extranjeros podrian pasar por el Kaiser Wilhelm Canal (como se llamaba entonces el Canal de Kiel) solamente si se obtenia previamente la autorización por los canales diplomáticos.

El paso de barcos mercantes por esas vías acuáticas en tiempo de paz raramente han planteado dificultades de principio. Dé cuando en cuando, ha habido protestas rusas relativas al tratamiento discriminatorio de Estados Unidos hacia los barcos rusos que pasan por el Canal de Panamá. Las medidas de que se quejan que incluyen el registro de los barcos, la colocación al bordo de guardias de seguridad, la negativa a dejar desembarcar a oficiales o tripulantes y la medición de los barcos para fijar las tarifas de peaje, están en conformidad con los reglamentos que rigen el tránsito por el canal, y/o bien son necesarias para el funcionamiento de la vía acuática o no son una violación de los derechos de naciones extranjeras.

Tal y como son las leyes de hoy en día, los canales y los estrechos conservan una gran afinidad en lo relativo a la libertad de tránsito en tiempo de paz. Una serie de concesiones en un caso, la libertad de los mares en el otro, han influido para provocar los mismos resultados. La creación de un derecho de libre paso común a ambas categorías de vías acuáticas ha sido facilitada por la analogía funcional resultante del hecho de ambos tipos de vías acuáticas ofrecen acceso de una porción de los mares abiertos a otra. La caracterización de un canal como un "estrecho artificial" es muy apropiada, a condición de que se entienda que un canal puede alcanzar este estatuto, pero que no está destinado necesariamente a él. Es consecuencia de esa similitud de funciones el que, en tiempo de paz, el derecho de tránsito por ambos tipos de vías acuáticas permanezca sin trabas.

B.—En Tiempos de Guerra.

La existencia de una guerra en la que interviene el Estado por cuyo territorio pasa la vía acuática o de un usuario de esta, causa exigencias en conflicto, de una naturaleza particularmente apremiante. Si un Estado usuario, pero no el Estado ribereño, está en guerra, el Estado que envía sus barcos por la vía acuática se sentirá, naturalmente ansioso de continuar haciéndolo en tiempo de guerra. Con ese deseo, debe conciliarse el interés del Estado ribereño de mantener su neutralidad, impidiendo que se cometan actos hostiles y manteniendo la vía acuática abierta para uso de otros Estados. Cuando el Estado ribereño se encuentra en guerra, una de sus principales preocupaciones debe ser necesariamente su propia seguridad y la de la vía acuática. Su enemigo estará ansioso con toda probabilidad, de apoderarse de la vía acuática e impedir que sea usada, o, puede, por el contrario, desear seguir recibiendo porte de sus abastecimientos militares por ella.

Opuestos a esos intereses serán los de los usuarios neutrales de la vía acuática, cuyas exigencias para el uso libre y sin impedimentos de ésta puede esperarse que estén en conflicto, en mayor o menor grado, con el interés legítimo del Estado ribereño por defenderse y por librar una guerra económica contra su enemigo.

La importancia estratégica de los canales ha significado que ellos también hayan sido frecuentemente escenario de hostilidades. A pesar del estatuto de neutralidad de los Canales de Suez y Panamá, esas vías acuáticas han sido atacadas por enemigos y defendidas por aquellos Estados para los que esos canales de comunicación tienen una importancia especial. Aunque el Canal de Panamá en el lenguaje literal del tratado Hay-Pauncefote está libre y abierto a los barcos de todas las naciones en tiempo de guerra, neutralizado e inmune a los ataques de cualquier beligerante ha resultado imposible el dar efecto a esas disposiciones debido a que pueden conferir derechos a un enemigo de Estados Unidos, las proclamas norteamericanas han negado de manera expresa el acceso al canal a barcos de guerra, buques auxiliares y barcos privados enemigos de Estados Unidos. Las fuerzas navales norteamericanas se desplegaron en torno al canal, durante la Segunda Guerra Mundial, con el fin de proteger sus entradas marítimas contra el ataque de navíos de guerra japoneses o alemanes, pero no lograron impedir en las primeras etapas de la guerra, frecuentes hundimientos de barcos mercantes por submarinos enemigos, que esperaban en la vecindad de la vía acuática.

En la práctica las medidas adoptadas para impedir ataques al canal por barcos de guerra enemigos fueron tomadas no en el interior del canal o de sus aguas territoriales, sino a distancias considerables en alta mar. Las disposiciones del tratado que pueden extender un derecho de libre paso a barcos enemigos y que dan al canal un estatuto neutralizado, deben así mismo ser consideradas como adopciones, tanto en el aspecto legal como en el práctico, a las realidades de la importancia estratégica de los canales interoceánicos y a la estrategia de las guerras modernas. No es sorprendente, por consiguiente, que Alemania en 1937, consciente de importancia del Canal de Kiel para sus proyectadas aventuras militares, cercara ese canal a los navíos de guerra y las unidades navales de todos los Estados extranjeros excepto cuando el permiso de paso fuera obtenido por los canales diplomáticos.

Con esto podemos ver que los canales de Suez y Panamá, en particular no ya neutrales, que son defendidos por los Estados interesados por su propio interés, la plena libertad de paso deja de existir en tiempo de guerra.

La clausura de los canales por los barcos de guerra enemigos es solamente un asunto de sentido común, no menos lo son las medidas navales encaminadas a mantener a tales barcos fuera de la vecindad de un canal.

El problema legal importante es el de un derecho de libre paso para los barcos mercantes cuando el Estado por cuyo territorio pasa el canal, está en guerra.

Enlazado a esta cuestión se encuentra el derecho de visita y registro y de intercepción de contrabando dentro de la vía acuática. Esos asuntos han sido litigados principalmente con relación a la posición del Canal de Suez durante las dos Guerras Mundiales.

iv Al pesar del hecho de que el régimen del Canal de Panamá tiene una gran semejanza con el Canal de Suez, Estados Unidos apresó a 6 barcos alemanes que se encontraban en aguas de la zona del Canal en el momento de la entrada de Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, los barcos mercantes holandeses que fueron "requisados" en el Canal, fueron dejados en libertad porque las obligaciones de Estados Unidos derivadas de los tratados prohibían las actividades beligerantes en la Zona del Canal.

En 1941, el trasatlántico italiano Conte Biancamano es apresado por Estados Unidos porque había pruebas de un plan de sabotaje contra el buργο, y que su seguridad y la del Canal estaban, por consiguiente, en peligro.

En ambas guerras mundiales, las restricciones impuestas a la navegación neutral durante el tiempo en que Estados Unidos fue neutral, se mantuvieron en vigor y se las aumentó cuando ese país se convirtió en beligerante.

Las aguas que rodeaban al canal fueron declaradas restringidas, incluso antes de que Estados Unidos entrara en guerra, a fines de 1941 y se prohibió a los barcos el entrar en esas aguas sin instrucciones al efecto.

Durante el conflicto Coreano ningún barco enemigo pasó por el Canal y ningún barco o contrabando fue capturado por las autoridades del Canal.

En resumen, la práctica de los Estados y las leyes sobre la materia sugieren la conclusión de que los Estados Unidos ribereños neutrales se encuentran en la obligación de mantener los canales abiertos a todos los barcos, incluso los de los beligerantes, en tiempo de guerra.

El éxito de los propietarios de canales internacionales en mantener esas vías acuáticas abiertas a los barcos de guerra beligerantes, en esas circunstancias sugiere que los Estados han prestado una atención indebida a supuestos requisitos de seguridad al cerrar estrechos internacionales a los buques de guerra de los países beligerantes, mientras aseguraban la libre navegación a los barcos mercantes.

Sin embargo, está claro que, en el caso de cualquier tipo de vía acuática, el Estado neutral puede imponer restricciones razonables encaminadas a proteger a los barcos neutrales, a salvaguardar su propia seguridad y neutralidad y a facilitar el paso de los barcos. La amplitud permisible de esos reglamentos debe variar de acuerdo con la naturaleza de la situación. Es en la vía acuática y que, en todos los aspectos, deba permanecer neutral. Aunque la obligación de mantener la vía acuática abierta a los barcos neutrales continúa cuando la Soberanía territorial esté en guerra, ese deber ha de emplearse para las necesidades legítimas del beligerante por cuya jurisdicción corra el estrecho o canal. La prohibición de actos bélicos dentro de la vía acuática parece no realista y arcaica en vista de las medidas defensivas y ofensivas tomadas con relación a esas vías acuáticas y sería conveniente un reconocimiento franco del derecho a interceptar barcos en la vía acuática. Al mismo tiempo con respecto a los requisitos de seguridad, las restricciones impuestas al paso pacífico por la vía acuática deben ser de naturaleza razonable y tener como fin principal el mantenimiento del libre paso por la misma.

beneficio de la economía, de tiempo y dinero. Economía que deberá ser un factor decisivo para que Tehuantepec llegue a ser en el futuro, un emporio del comercio internacional, como lo es ahora el Canal Panameño.

Nuestra vía férrea constituye, por esas mismas singulares ventajas, un punto estratégico importantísimo, en caso de una guerra siempre posible entre Estados Unidos y otras potencias, por qué como el Canal de Panamá no bastaría a los mismos Estados Unidos para el transporte de sus tropas y viveres de un mar a otro, pensaría sin vacilar en otra comunicación rápida y complementaria de la acuática, que no podría ser otra que nuestro ferrocarril interoceánico.

PARTE ECONOMICA

El ferrocarril desarrolla una línea de 309,607 metros sobre rieles magníficos, excelente balaustrada y puentes metálicos; se encuentra en el angostamiento más boreal de la América Istmica y, por lo tanto, más inmediato al gran eje del comercio mundial, que partiendo de Liverpool, Amberes, El Havre o Hamburgo, pasa por Nueva York y San Francisco, California hasta Yokohama, Honk Kong, etcétera, por lo que hace fácilmente colegible que por ser la línea más corta tiene que ser la más socorrida por el tránsito internacional y por lo que es también augurable un brillante porvenir si se sujeta su explotación a un régimen inteligente.

Varias son las rutas que unen las masas oceánicas a través del Nuevo Continente, a saber: El Ferrocarril de Halifax a Vancouver, en Canadá; los de Nueva York a Portland y a San Francisco, en Estados Unidos; el de Salina Cruz a Coatzacoalcos en México; el Santo Tomás en la Bahía de Amatique a San José, en Guatemala; el de Puerto Caballos a La Brea, en Honduras; el de Puerto Limón a Punta Arenas, en Costa Rica; el de Colón a Panamá; el ferrocarril transandino de Buenos Aires a Valparaíso en América del Sur.

Los ferrocarriles de Tehuantepec, Honduras, y Panamá, siguen el sentido de los meridianos, y los otros poco más o menos el de los paralelos, las rutas de Panamá y Tehuantepec, ambas tienen un incentivo; aquella, el paso directo de navíos; ésta, la menor distancia. Ambas por estar en países incipientes, son inferiores a la de Suez, que pertenece a pueblos milenarios, en donde el comercio, industria, las artes, etcétera, tienen raigambre ancestral, y la inferioridad de ellas, por lo que respecta al tráfico mundial, estriba en que un barco, por lo general, nunca sale cargado hasta los topes, del puerto de partida, sino que va tomando y entregando carga en distintas escalas de su derrotero, por ejemplo, un vapor que zarpe de El Havre y tomé Suez, hará cargas y descargas en los muchos centros de producción del Mediterráneo, en Arabia, China, Japón, etcétera; en cambio, un vapor que leve anclas en Liverpool, con destino al Oriente, vía Panamá, no hace operación alguna en el Atlántico y menos en el Pacífico, teniendo que llegar al punto de destino con la carga íntegra; por lo cual, siendo el barco en alta mar un capital que no produce, y que más bien consume, rehuye las grandes soledades del agua, que no dan el debido rendimiento a sus fletes.

Presenta nuestra vía de Tehuantepec un inconveniente más: el Transbordo. Pero tiene empero la gran ventaja sobre Suez y Panamá de que las

flotas veleras no encontrarán las calmas que las condenan muchas ocasiones a un desesperante quietismo; con lo que resultará más barato no sólo por el flete, mucho menor de los veleros, sino por la menor distancia que hará el transporte, aún a vapor, grandemente beneficioso.

Por otra parte, hay que estereotiparse en la mente el que la línea mejor en achaques mercantiles, no es la geoméricamente más corta, sino la que presente mínima resistencia pecuniaria; por lo tanto, el camino menos costoso será el mejor para las mercancías, exactamente igual como pasa al vapor que no busca la línea de escape más corta, sino la más débil. Si a estos aumentos, el que nuestra ruta es la menos larga, tendremos una idea de su importancia, que aún es mayor. Todavía queda por agregar que: las exigencias exorbitantes que agobian a los capitales en algunos países extranjeros, las tarifas proteccionistas y las dificultades aduaneras harán afluir al Istmo las corrientes de la oferta y la demanda encontrando ahí la línea de sintonización, si como es de desearse se le dota de suficiente material rodante y equipo.

Por todo lo expuesto, se verá que los navios europeos preferirán a Suez, cuando más inmediaciones de éste se encuentren los puertos de destino, pero a mayor kilometraje o en igualdad de circunstancias, preferirán Tehuantepec, y lo preferirán también a Panamá por lo siguiente:

Liverpool a Yokohama por Tehuantepec, 13,233 millas náuticas. Liverpool a Yokohama por Panamá 14,175, o sea una diferencia a favor de Tehuantepec de 952 millas náuticas, que aún para Estados Unidos resulta mucho más cómodo por nuestro estrechamiento geográfico.

PUENTE TERRESTRE SOBRE EL ISTMO.

Al término de la Segunda Guerra Mundial, cuando Miguel Alemán le inspiró a sus compatriotas un entusiasmo de creación material, el Ingeniero Modesto C. Rolland proyectó un paso interoceánico ferroviario de audacia técnica que lindaba con el imposible; propuso construir una ruta ferrocarrilera de 10 vías paralelas que permitiera soportar el peso de barcos grandes para transportarlos con rapidez de un océano al otro, con todo y todo.

La palabra Decavía adquirió, por lo descomunal, para nuestra capacidad tecnológica y nuestra habitual pobreza, un retintín sarcástico de importancia. ¡Buenos estábamos los mexicanos para tales concepciones ciclópeas!

Una variante del sueño fue alentada por Pascual Gutiérrez Roldán, durante el sexenio de López Mateos. Hombres de poderosa imaginación y eufóricamente condicionado a las cifras colosales en que se encuadra la industria petrolera. (Por él dirigida entonces) Gutiérrez Roldán intentó vanamente encender otras imaginaciones y provocar las decisiones necesarias, minuzando con argumentos realistas pero poco convincentes la peligrosidad de la ruta interoceánica. La hizo estudiar por ingenieros civiles competentes y la vio asequible; midió el costo con la perspectiva del beneficio y encontró que sería fácil financiarla. Se mostraba entusiasmado con su visión, pero no lograba contagiar con su entusiasmo. El sueño se echó a dormir nuevamente.

Ahora, el 1ro. de junio de 1978, como una respuesta precisa y objetiva a la revelación que ha tenido el Presidente José López Portillo durante su

viamarítima U.R.S.S. y Bulgaria; á cerca de que tal tecnología tenemos que generalizarla nosotros, conforme a nuestra propia definición de necesidades y competencia ajustando nuestras aspiraciones a la realidad de los imperativos y sin andar inventando la rueda cuando otros ya lo han hecho.

Emilio Mújica Montoya, ha hecho pública la idea (asombrosamente sencilla y práctica) de hacer la comunicación transistímica mediante la habilitación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz como grandes terminales de transportación de contenedores para llevar con este método las mercancías de un mar al otro, tanto en ferrocarril como por carretera en grandes cantidades en unas cuantas horas, como se puede apreciar en el siguiente croquis.

El proyecto nace con nombre simbólico Alfa-Omega, son una denominación que clude la rimbombancia: Puente Terrestre, y disipa desde su enunciación cualquier asociación temerosa con la idea del Canal de navegación, sugiriendo la transportación de la carga de barch, de mar a mar, empacada en contenedores metálicos, cerrados herméticamente desde el punto de vista aduanero, montados en los vehículos tomados de las plataformas y las arrastrados por teresas carreteras con poderosos tractores automotrices. Todo el proyecto, desde la base infraestructural hasta los sistemas de operación y de control, asombra por su sencillez de concepción operativa, pero más asombra lo poco que requiere de inversión para armonizar elementos ya existentes en una obra de colosales perspectivas para la economía regional y nacional.

Alfa-Omega sólo costará, si se emprende su ejecución de inmediato, un poco menos de 300 millones de pesos.

APROVECHAR LOS RECURSOS EXISTENTES

El proyecto Alfa-Omega no es sino retomar la vieja idea de un puente terrestre del Istmo de Tehuantepec, entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, y viceversa, como una ruta alternativa a las actuales vías internacionales, en vista del constante crecimiento de tráfico en el Canal de Panamá. Más que una competencia con éste, el puente terrestre significa una posibilidad de abatir costos en varias rutas internacionales y de que México participe en una carga que tiene una tendencia creciente.

Con este proyecto se está tratando de poner en relieve, en primer lugar, el aprovechamiento de una infraestructura existente, y en segundo, nuestra capacidad de organización para entrar al transporte multimodal.

El proyecto Alfa-Omega es una vía de comunicación interoceánica, basada, repito, en el transporte multimodal (uso de ferrocarril, barco, autotransporte) a través del Istmo de Tehuantepec, que une a los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.

El proyecto fue precedido por un estudio bastante detallado de la carga contenida que se mueve a través del Canal de Panamá, y de la posibilidad que habría de captar una parte mínima de la misma. De esta investigación se concluyó que es posible absorber un 7% de la carga que pasa por Panamá, por lo que se estima que la operación del corredor transistímico entraña por encima del punto de equilibrio financiero. Por ejemplo, en las grandes rutas

internacionales, hay un abatimiento de alrededor del 25% del costo entre el cruce por Panamá y el cruce a través del Istmo de Tehuantepec. En esta forma de mover la carga por plataformas, carreteras o ferrocarriles, se estima que con un máximo de aproximadamente 36 mil contenedores de 40 pies de longitud, estaríamos sobre el punto de equilibrio, o bien, alrededor de 42 mil contenedores por día.

Si se toma en cuenta que en una hora se pueden movilizar fácilmente por lo menos 50 o 60 contenedores, esto equivale prácticamente a 3 horas de trabajo. Ahora, 150 contenedores por día vienen a arrojar menos de 1/2 barco (de los barcos convencionales que transportan contenedores) que aproximadamente llevan 360 unidades, para no hablar de los barcos de mayor capacidad.

El corredor transistmico, totalmente autofinanciable, tendrá una longitud de 300 kilómetros, las obras empezarán en cuanto se hagan las asignaciones presupuestales correspondientes y se estima que llegarán a su término en aproximadamente un año dos meses, a partir del momento en que esté formalmente aprobada la inversión.

Se tiene previsto el aumento de la capacidad de transporte a través del corredor. Si tenemos suficiente capacidad para mover la carga y contratar con países que tengan interés en esto, el incremento se presentará. El transporte multimodal y particularmente el de los contenedores, es una realidad de la que no podemos permanecer el margen porque estaríamos condenados a permanecer rezagados. La carga contenerizada es la que está adquiriendo una importancia cada vez más creciente en los volúmenes totales que se transportan.

En cuanto al proyecto, lo que aún no está decidido es si se va a integrar de manera formal una nueva empresa, con la participación de los tres tipos de servicio: Portuario, de ferrocarriles y autotransporte.

Vemos pues, que nuestro ferrocarril es un gran nervio atrofiado por el abandono proveniente de nuestra constante convulsión política, pero que a pesar de nuestra abulia y de nuestra atimia características, será un torrente de riquezas, como ya antes de nuestra era revolucionaria empezaba a serlo.

(Medio millón de toneladas diariamente pasaban por ahí). Que volverá a su óptimo auge y que alcanzará un grado de prosperidad insólita.

B.—Presión y Amenazas de Washington Para Quedarse con Tehuantepec y la Baja California.

Incesantes riesgos, intervenciones y amenazas han sufrido los países materialmente débiles (subdesarrollados o tercermundistas), 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 subsuelo (yacimientos de petróleo), calificados como materia prima estratégica actualmente.

La riqueza no explotada en diversas regiones del planeta, o la construcción y el manejo de rutas canaleras con propósitos militares, utilizando dichas rutas no para unir al mundo, sino para dividirlo y dominarlo.

Ha sido larga esta historia de nuestras vías interoceánicas, con etapas realmente críticas para México.

Pero la diplomacia mexicana siempre ha sido hábil en su política exterior, empezando con el famoso Quite Diplomático. Por medio del cual enfrentó al gobierno de Washington con el de Londres, cuando en el tratado de Paz de Guadalupe Hidalgo pretendía Estados Unidos asegurarse para siempre el paso por Tehuantepec, al igual que quedarse con Baja California y si se podía, quedarse definitivamente con Tehuantepec.

Así, mediante el notable Quite Diplomático, México logró escaparse de un nuevo zarpazo.

Efectivamente, los funcionarios mexicanos inteligentemente, amparándose en la concesión otorgada por Santa Ana en marzo de 1842 a José de Garay (funesto y favorito empresario del Presidente), para construir una vía interoceánica a través del Istmo de Tehuantepec.

Poco después de Garay traspasa parte de su contrato a los Ingleses Manning y Mackintosh (éste último cónsul de la Gran Bretaña en México), asociados los dos con la firma de Londres, Ohn Schneider Co. Ese traspaso, de momento le sirvió a México para evitar un 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; dichos representantes le hacen saber al comisionado Nicholas P. Trist que: "hace algunos años otorgó México a un empresario particular, un privilegio sobre esta materia, el cual fue enajenado con autorización del mismo gobierno a súditos Ingleses, por lo tanto, en este asunto no podemos acceder a los deseos de su gobierno". Se firma 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 de caer bajo el dominio norteamericano, evitando que Estados Unidos después de arrebatarse dos millones de kilómetros cuadrados en el norte, apropiara también su soberanía en la garganta sur de la República.

Tras pasada la dichosa concesión a súditos ingleses en 1847 fue adquirida en 1848 por ciudadanos influyentes norteamericanos. Ya con el contrato en mano, a pesar de su caducidad después de varias prórrogas, Estados Unidos 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.

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 y si el gobierno mexicano "no pudiese prestar por sí solo dicha protección, Estados Unidos lo auxiliaría con fuerzas militares de mar o tierra para hacerla efectiva". Esta es la esencia del artículo II, aunque no sin algunas limitaciones como las del artículo IV, a saber: Los Estados Unidos del Norte prestarán este auxilio en el sólo caso de que para ello sean re-

queridos por México, el auxilio se prestará en el modo y términos y por sólo el tiempo que el requerente señale.

Pero no conforme, Estados Unidos insistía y presionaba más y más por conducto del embajador Lechter, haciendo saber que si México desechaba las proposiciones norteamericanas, Estados Unidos protegerá a sus compatriotas (dueños del famoso contrato de 1842) conforme a lo estimado como justo y según lo reclamen los acontecimientos posteriores".

Amenazando incluso con la intervención armada para hacer que se respetaran los derechos de sus ciudadanos." Así lo expresaba el Presidente Fillmore al Presidente Arista.

Todo esto da motivo a un tempestuoso debate en el Senado norteamericano inclusive proponiendo "la ruptura de relaciones entre ambos países como paso previo a la declaración de guerra".

Pero es aún más la "indignación" de los Senadores norteamericanos cuando el Congreso de México por medio de Decreto, anula definitivamente la concesión de 1842 a De Garay con fecha 14 de mayo de 1852; 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.

Artículo I.—El gobierno celebrará un contrato 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.

Artículo II.—El gobierno para hacer uso de la facultad que le concede el artículo anterior, se sujetará a las bases siguientes:

1.—Que el contrato que celebre no tenga cláusula que pueda favorecer, por los derechos que conceda, reclamaciones de los gobiernos extranjeros contra México; ni menoscabar en nada el pleno y expedito ejercicio de su soberanía en el Istmo de Tehuantepec.

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

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

4.—Para hacer estables y perpetuos los beneficios de la comunicación, negocio con las potencias ligadas con México.

Por tratados, el reconocimiento expreso de neutralidad del paso por el Istmo en caso de guerra.

Pero ni en el Senado Norteamericano había Senadores que pedían a toda costa la intervención a México; afortunadamente hubo quienes defendieron la justicia y la razón de México; políticos eminentes como John P. Hale, Senador por New Hampshire, quien no sólo se oponía al ultimatum de guerra sino

que expresaba "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".

Si en 1852 se lograron deshacer en Washington los designios bélicos de Estados Unidos contra México, no fue posible en cambio ponerle coto al caudal político entre los propios mexicanos.

En 1853 sucede a Mariano Arista en la Presidencia Juan Bautista Ceballos de manera interina, proponiendo éste a Washington un nuevo tratado sobre Tehuantepec (enero '6); el nuevo tratado México-Norteamericano es firmado en el gobierno también interino del General Manuel María Lombardini. 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.

En el gobierno de Santa Ana tuvo lugar el tratado de La Mesilla, aceptando 6 millones de dólares más por el derecho de vía de Tehuantepec; lo peor, sin embargo, no fue la venta de La Mesilla, sino el artículo viii del tratado correspondiente, en el cual Santa Anna concedió derecho de tránsito a los efectos del gobierno de Estados Unidos y sus ciudadanos, libres de los derechos de aduana u otros impuestos por el gobierno de México. Y a partir de la fecha en que se perfeccionó el tratado de La Mesilla, tuvo Washington como arma contundente el artículo viii de tan peligroso convenio, para blandirlo con toda su fuerza, amenazar y clamar por "derechos legalmente adquiridos" cuyo cumplimiento México no podía eludir so pena de exponerse a graves consecuencias.

Con ese artículo viii a favor de Estados Unidos, llegó a ser sumamente grave para México, sobre todo, en el gobierno de James Buchanan, que insistía en la adquisición del territorio mexicano y en la urgencia de "complementar" lo relativo a Tehuantepec. En enero de 1859, llega William Churchwell, enviado especial de Buchanan para nuevas negociaciones con el gobierno de Benito Juárez, expresando la "cordial simpatía del gobierno norteamericano por su causa" (la guerra de Tres Años), 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.

Terminadas las dos guerras; la de Estados Unidos con el triunfo de Abraham Lincoln sobre los esclavistas; y la de invasión Francesa en México con el triunfo de Juárez sobre Napoleón III, México, entre otras cosas, ya pudo darle cima a un proyecto de tiempo atrás, la construcción del ferrocarril a través del Istmo de Tehuantepec por cuenta propia, con el producto de empréstitos aprobados y en virtud de contratos con diversas firmas, 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 México que enajenar su territorio a potencias extranjeras.

Sin embargo, seguía suspendida sobre México la amenaza del artículo VIII del tratado de La Mesilla que en cualquier momento y con apoyo en lo que se conoce por Solidaridad Continental Americana, podrían esgrimir a su favor gobiernos inescrupulosos de la gran potencia Anglo Sajona.

Entre los años de 1933 a 1945, se logran establecer relaciones amistosas entre Estados Unidos y las naciones del sur; La Buena Vecindad, política de Franklin D. Roosevelt y hubo, al mismo tiempo un visionario y decidido Presidente Mexicano, el General Lázaro Cárdenas, quien supo darse cuenta de las circunstancias tan propicias para poner fin a la herencia de Santa Anna. Francisco Castillo Najera, embajador de México en Washington, y el Secretario de Estado Norteamericano, Cordell Hull con fecha 13 de abril de 1937 firman el tratado derogatorio, la liquidación final del riesgo a que había estado expuesto México por tanto tiempo, entrando en vigor el tratado el 21 de diciembre de 1937.

IX.—DESPUES DE PANAMA, EL ATAQUE Y LA INTERVENCIÓN EN NICARAGUA Y PERU.

A.—Diversos Tratados y Contratos Sobre Comunicación Interoceánica a Través de Territorio Nicaragüense.

Protocolo firmado el 21 de junio de 1849 (administración del general Zacarias 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 (con capital privado), que logró, aunque con escalas, hacer servicio de transporte interoceánico.

Pudieron aprovecharlo millones de norteamericanos (lo mismo que en Panamá) durante la Ejebre del Oro. Este contrato fue anulado (18 de febrero de 1856), por 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 construido.

Tratado de Amistad, Comercio y Navegación Cass-Irisarri, suscrito en Washington (noviembre de 1858) en condiciones onerosas para Nicaragua, Gobernaba en Estados Unidos, 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 otros, Juan Rafael Mora (gobernador Costarricense) y el grupo Nicaragüense de 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 el Convenio Posterior, el Ayon-Dikinson, suscrito el 21 de junio de 1887 (administración de Andrew Johnson).

117 Tratado Brelinghuisen-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 extranjera se oponía a la política tradicional de 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 infructuosamente porque ya estaba de por medio Bunau Varilla, hicieron todo lo posible en casi dos lustros siguientes, por traspasar sus derechos a Estados Unidos.

Protocolo Hay-Correa, firmado en Washington el 17 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 Interocéánico 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 Estados Unidos estuviere autorizado por la ley para proceder en firme, se definirá 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 determinadas 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 atendida o que se importen o exporten de la República".

Tratado Brian-Chamorro. Ante la actitud de Zelaya y las ofertas de Bunau Varilla, se resolvió en Washington por la ruta panameña. Entonces pudo creerse que con la construcción del canal en aquel istmo ya no habría riesgos mayores para las demás Naciones Centroamericanas.

Sin embargo, se le presentaron nuevas embajadas y se le hicieron gratos ofrecimientos al Ejecutivo Nicaragüense, porque ahora se trataba de "proteger debidamente el Canal de Panamá" 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, señalándose como feroz tirano, cargo ciertamente justo pero que a Washington no le interesaba, como jamás le ha interesado la existencia de

dictaduras en Centroamérica, 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, teniendo el apoyo dicha conflagración de marines y acorazados norteamericanos en contra de Zelaya, abriéndose paso desde entonces la era bochornosa del entreguismo y de las intervenciones en la Nación hermana.

Y con el entreguismo para empezar, el tratado Canalero Weitzel-Chamorro (8 de febrero de 1913) repuesto el 15 de agosto de 1914 con la monstruosidad ética y jurídica que conocemos con el nombre de Tratado Bryan-Chamorro, bajo la administración del Presidente norteamericano Woodrow Wilson.

En el artículo I el gobierno de Nicaragua, cede a perpetuidad, al gobierno de 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 en territorio nicaraguense.

En el artículo II Nicaragua da arriendo a Estados Unidos las Islas Maiz, en el Mar Caribe, durante 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 Estados Unidos durante el periodo del arriendo y de la concesión, y de su renovación o renovaciones".

En el artículo III 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 Nicaraguenses depreciados, a sus arcas fueron a dar los tres millones, con excepción de la sexta parte, que en pequeñas partidas se remitieron a Managua para el pago de empleados públicos.

Esta es en síntesis la historia del tratado, nulo de toda nulidad, según lo calificaron y lo siguen calificando internacionalistas del mundo entero.

B.—El Perú Desea que Todas las Naciones Latinoamericanas Protejan y Defiendan el Canal de Panamá.

En la conferencia de La Habana se incluyó esta declaración en el expediente que acompaña al tratado sobre navegación comercial aérea; reconociendo el Perú en el Canal de Panamá gran importancia política y económica.

Ernesto Denegri, actuando a nombre de la Delegación del Perú en la Conferencia Panamericana, insertó entre la documentación oficial que acom-

pañó al tratado de aviación, una declaración por la que se ofrece a Estados Unidos el apoyo de las naciones americanas para custodiar el Canal de Panamá como una vía libre para el comercio Universal, si Estados Unidos así lo desea. La declaración obedecía a cualquier intento de las compañías privadas que cubriéndose bajo la Convención Aérea, desearan dificultar la defensa del Canal.

La declaración del Perú fue considerada como de alta significación diplomática, pues reconocía en forma concreta por primera vez, la importancia política y económica de naciones distintas de Estados Unidos, y además demostraba el deseo de cooperar en la defensa de la gran vía acuática, aceptando además, la teoría de Estados Unidos en el sentido de que "las Vías Aéreas Comerciales no deben perjudicar las defensas del Canal". Los mismos norte americanos admitieron que la parte más importante, más sensible, en su organización defensiva u ofensiva "es el Canal de Panamá". Cualquier potencia o agrupación de potencias militares, que por algún motivo tenga para atacar o defenderse de Estados Unidos, tomará como objetivo principal las defensas del Canal.

Dentro de la actitud peruana, ¿cómo podría producirse la colaboración de Hispano América? ¿Cuántas Naciones de entre ellas colaborarían con el Perú en la defensa del Canal de Panamá?

Si el Canal es bloqueado en el Atlántico por submarinos enemigos, Estados Unidos no podría enviar fácilmente refuerzos a sus defensores, vendría siendo una buena ayuda la cooperación militar de las Naciones del Pacífico que sean las más cercanas, particularmente Colombia.

¿Cooperaría Colombia? ¿Vendría Ecuador? ¿Vendría Chile? En el caso contrario si el canal no es bloqueado por el Atlántico, Estados Unidos con una reserva limitada de hombres y recursos malamente necesita de la ayuda de nadie.

Si para el Perú la cuestión toma otro carácter, si la actitud se toma por pasiva, si la fortuna de la guerra es adversa al pueblo yanqui, es muy probable que el Perú sea motivo de ataque de parte de los enemigos de Estados Unidos. ¿Ayudarían los países hermanos a su defensa?

El caso es interesante y no hay duda que el distinguido cuerpo de oficiales con que cuenta el Ejército y la Marina del Perú, tienen estudiadas y resueltas las diferentes hipótesis que puedan presentarse dentro de la nueva orientación militar manifestada por nuestro vecino.

C.—El Ejemplo del Canal de Panamá.

Pero entonces surgiría como un fantasma para México, el hondo conflicto político, que debiendo ser neutral en cualquier guerra de esa especie, contrariaría, bien a nuestra potencia vecina o bien a los demás contendientes, fueran quienes fueran.

En esa terrible y repito, muy posible eventualidad, ¿cuál debería ser la posición de nuestro país?

Evidentemente la neutralidad, porque si es cierto que más nos conviene sin duda alguna guardar la más completa armonía y fraternidad con Estados Unidos que, por ejemplo Inglaterra o Japón, que no son nuestros vecinos ni pueden hacernos tanto daño como los de Allende el Bravo; también es cierto y no debemos olvidar nunca, que el día en que la omnipotente Unión Americana entrara en nuestro suelo aún a título provisional o de aliado, ya no saldría de nuestro territorio, sino que con cualquier pretexto (o sin él) se quedaría en el país con quebranto irreparable de nuestra soberanía y completa Independencia.

Conducta nada extraña a su política imperialista seguida en Cuba, Puerto Rico, Nicaragua, Santo Domingo, Haití y Panamá, especialmente, donde la Gran potencia ha plantado su bandera o su predominio absoluto, sin más ley que la de su fuerza ni más justificación ante los inculpables e ingenuos ojos del verdadero pueblo americano, que la invocación de las acomodativas y arbitrarias doctrinas de Monroe, Evarts, de Kellog o de Roseevelt; o la aplicación de la política unilateral y egoísta de la nefasta "Dollar Diplomacy", que consiste en prestar por la fuerza de la diplomacia para cobrar por la fuerza de las armas; la del "DESTINO MANIFIESTO", que pretende llevar la bandera de las barras y las estrellas hasta donde le sea posible, porque ese es "el destino" de su pueblo superior; o la del "Big Stick", que estriba en maniohrar en la América Latina por "la buena o por la mala", dando de "garrotazos" al país que no se somete a los caprichos de la Casa Blanca.

Así es como Estados Unidos con una diplomacia artera, cuya finalidad perseguida es la conquista, irrumpiendo en un vuelo rapaz sobre las Naciones más débiles para hacer de ellas el pasto de su codicia insaciable y el medio de expansión para su desarrollo y supremacía.

Estáticamente la neutralidad por sí sola no garantiza en sí misma la independencia política y económica de un país. En el mundo actual, la independencia política y económica de un país depende de su capacidad para defenderse militarmente y económicamente. En el mundo actual, la independencia política y económica de un país depende de su capacidad para defenderse militarmente y económicamente. En el mundo actual, la independencia política y económica de un país depende de su capacidad para defenderse militarmente y económicamente.

En el mundo actual, la independencia política y económica de un país depende de su capacidad para defenderse militarmente y económicamente. En el mundo actual, la independencia política y económica de un país depende de su capacidad para defenderse militarmente y económicamente. En el mundo actual, la independencia política y económica de un país depende de su capacidad para defenderse militarmente y económicamente.

En el mundo actual, la independencia política y económica de un país depende de su capacidad para defenderse militarmente y económicamente. En el mundo actual, la independencia política y económica de un país depende de su capacidad para defenderse militarmente y económicamente. En el mundo actual, la independencia política y económica de un país depende de su capacidad para defenderse militarmente y económicamente.

Con Trazos de la población y de los sectores de los oficiales pro-
no perdieron el sentido de la actividad de los oficiales pro-
comunicaciones

A partir de ese momento por primera vez en la historia de Panamá
pueblo-dobro", como llaman los panameños a la unión entre la población
y la Guardia Nacional. **CAPITULO CUARTO**

**LAS NEGOCIACIONES DE UN NUEVO TRATADO SOBRE
EL CANAL DE PANAMA**

X. — EL INICIO DE LAS NEGOCIACIONES

Los sucesos de los días 9, 10 y 11 de enero de 1964 determinaron la
ruptura de relaciones Diplomáticas entre Panamá y los Estados Unidos; ante
lo que fue considerado como un acto de "despiadada" e "injustificada"
agresión.

Tres meses más tarde el 3 de abril, en una declaración conjunta ante el
Consejo de la O.E.A., ambos gobiernos resuelven restablecer las relaciones,
comprometiéndose ambos simultáneamente a nombrar representantes para la
pronta eliminación de las causas de conflicto entre los dos países, sin limita-
ciones ni precondiciones de ninguna clase, con el objeto de llegar a "un con-
venio justo y equitativo que estaría sujeto a los procedimientos constitucionales
de cada país".

El 25 de septiembre de 1965 se da a conocer la declaración conjunta
Robles-Johnson, firmada por los Presidentes de ambos países, donde se informa
que se negocian separadamente tres instrumentos: "Un Nuevo y Moderno"
tratado que venga a reemplazar al de 1903 y sus modificaciones; un acuerdo
concerniente a bases militares y status de fuerzas armadas; y un tratado con-
forme al cual pueda construirse en Panamá un nuevo canal al nivel del mar.

Como producto de tales negociaciones, en 1967, fueron redactados tres
proyectos de tratados, que el pueblo panameño los calificó de "más entreguis-
tas" que el existente hasta entonces. La simple mención de los temas involu-
crados en los tratados ponía en evidencia que continuaba siendo desconocida
la Soberanía total y completa de Panamá sobre el territorio Nacional.

La aprobación de semejantes tratados por el gobierno panameño hubiera
significado algo parecido a intentar tapan el cráter de un volcán en ebullición.

El desarrollo y la toma de conciencia alcanzados por el pueblo, al que
le sumaban incluso algunos sectores de la burguesía nativa, no permitían
un nuevo acto de humillación Nacional sino a riesgo de enfrentar una incon-
trolable reacción popular. A ello debe sumarse la creciente solidaridad inter-
nacional de los pueblos y gobiernos revolucionarios y progresistas con la causa
panameña, en un contexto mundial caracterizado por la evolución de la corre-
lación de fuerzas en favor del socialismo y las luchas de liberación.

A esa toma de conciencia no eran ajenos, por cierto, los oficiales jóvenes
de la Guardia Nacional que en octubre de 1968, dirigidos por el entonces coronel

Omar Torrijos derrocaron al populista Arnulfo Arias y, dos meses más tarde, no perdieron la serenidad frente al intento contragolpista de dos oficiales pro-norteamericanos.

A partir de ese momento, por primera vez en la historia, la "Coyunda pueblo-gobierno", como llaman los panameños a la unión entre la población y la Guardia Nacional, impone nuevas bases de negociación al imperialismo.

Estados Unidos no tuvo más remedio que tirar sus proyectos al cesto de papeles y reanudar las conversaciones reconociendo la soberanía completa de Panamá sobre la zona del Canal. Pero, como dice el refrán: "El zorro pierde el pelo pero no las mañas".

El proceso negociador que conduce a la firma del nuevo tratado, es una buena muestra de la moral y los procedimientos que caracterizan a una potencia imperialista, cuando pretende imponer sus "derechos" a un viejo súbdito y se resiste tenazmente a reconocer la soberanía y la dignidad de un pueblo no dispuesto a que lo sigan pisoteando. Sobre todo, desde 1968 en adelante; en que Torrijos conduce personalmente las negociaciones en nombre de Panamá, se suceden las presiones económicas y las maniobras políticas para derrocarlo, el obstruccionismo y el chantaje que, hasta último momento, amenazaron con el estancamiento total de las conversaciones.

Pero las negociaciones no son fáciles para el imperialismo, cuando no puede hacerlas a espaldas de los pueblos, cuando sus "derechos" no se compran fácilmente poniendo más o menos dólares sobre la mesa.

La firma del Nuevo Tratado debe atribuirse en primer lugar al hecho de que se mantuvo permanentemente informado al pueblo panameño, cuya actitud firme y vigilante puso coto a las maniobras. Al mismo tiempo, el apoyo incondicional a Panamá de pueblos y gobiernos, por encima de otras diferencias políticas e ideológicas, permitió desenmascarar los diversos intentos de perpetuar la agriominia.

Los Disturbios Populares de Enero de 1964

Para una debida comprensión de los dolorosos sucesos de los días de enero de 1964 es indispensable hacer referencia a los hechos ocurridos durante los días 3 y 4 de noviembre de 1959, ya que ambos incidentes guardan gran similitud, y fueron originados por idénticos motivos que aún subsisten y que constituyen causas permanentes de fricción entre los residentes de la zona del canal y el pueblo panameño.

En la mañana del 3 de noviembre de 1959, se inició la marcha pacífica hacia la Zona del Canal, de pequeños grupos de ciudadanos portando banderas panameñas; las autoridades policíacas de la Zona del Canal parecían estar dispuestas a permitir dicho tránsito pacífico por la zona, razón por la cual no se esperaban actos violentos.

Como consecuencia, algunos panameños transitan pacíficamente por la zona del canal portando la bandera Nacional sin que ocurriera disturbio alguno; de manera inesperada cambia la actitud de las autoridades de la zona del

canal, impartiéndose órdenes en el sentido de no permitir a ningún ciudadano panameño cruzar el límite. El 6 de enero la policía más la milicia se preparó

y la situación cobra mayor gravedad cuando un miembro de las fuerzas policíales norteamericanas arrebató la Bandera panameña y la vejeta en presencia de los manifestantes. Esta actitud enardece a los panameños sintiéndose ofendidos por el ultraje a su Bandera y a la dignidad nacional, los ánimos se caldean más cuando la policía de la zona responde a los manifestantes con el empleo de bombas lácrimógenas, mangueras de agua y armas de fuego, suprimiendo

A esto, viene a agregarse la entrada en escena de las fuerzas armadas de Estados Unidos haciendo un despliegue de su poderío militar (exagerado y por demás innecesario) y su disposición de apostarse en el límite con bayoneta calada, en actitud de impedir la entrada a la zona del canal, sobreviniendo la refriega, en la cual resultaron heridos (algunos de bala y de bayoneta) más de 40 ciudadanos panameños, desarrollándose los acontecimientos con una rapidez que hizo imposible toda acción para contenerlos.

Los sangrientos sucesos de noviembre de 1959 demostraron a Estados Unidos que el enarbolamiento de la Bandera Panameña en la Zona del Canal se había convertido en un espinoso problema emocional, que agravaba las tensas relaciones existentes entre los dos países con motivo del tratado de 1903 y al cual era necesario encontrarle solución adecuada, si se quería mantener un clima de amistad entre los habitantes de la Zona del Canal y el pueblo panameño.

El 7 de enero de 1963 se llega a un acuerdo entre los dos gobiernos por medio del cual la Bandera panameña sería enarbolada conjuntamente con la norteamericana en todos los lugares de la Zona del Canal en que esta tarea izada por las autoridades civiles.

A pesar de que este acuerdo no satisface a las autoridades panameñas, ya que en él no se contempla el enarbolamiento del pabellón nacional ni en las bases militares ni en las naves que cruzan el canal, los norteamericanos se resistieron a acatarlo. Fué precisamente, la resistencia por parte de la policía y de residentes de la zona del canal a dar cumplimiento a este acuerdo, la causa inmediata que desató la agresión de los días 9, 10 y 11 de enero de 1964.

El día 9 unos 200 estudiantes, se dirigen en forma pacífica y ordenada, sin armas y sin cometer ningún acto hostil o de irrespeto a las personas o a la propiedad, portando la Bandera Panameña a los predios de la Escuela Superior de Balboa, ubicada en la Zona del Canal con el propósito de izarla frente a dicha Escuela, pero son detenidos por un piquete de policías, que les cerró el paso hacia la Escuela de Balboa. Luego de un largo parlamento entre estudiantes y policía, éstos acceden a que un grupo de 6 estudiantes se acerquen con la Bandera Panameña hasta el lugar en que se encuentra el asta frente al edificio escolar, dándoseles plena protección.

Al separarse los seis estudiantes del grupo para que izaran la Bandera y cantaran el Himno Nacional, sin ser molestados por estudiantes zoneístas y sus padres, quienes en número creciente, se venían congregando. La comisión de seis estudiantes panameños sosteniendo la Bandera y un cartelón

con la leyenda "Panamá es libre en la Zona del Canal" se dirigen al lugar en que se encuentra el asta frente al edificio de la escuela.

Pero son recibidos con muestras de hostilidad de parte de estudiantes y padres zoneitas. Al cantar el Himno Nacional son abucheados y silbados, siendo agredidos físicamente por estudiantes zoneitas azuzados por sus padres, los policías que habían prometido protección, se suman a la agresión de que el grupo panameño era víctima, tratando de sacarlos a la fuerza del área en que se encuentra el asta bandera, a la vez que un policía zoneita destruye la Bandera Panameña.

Entre empujones y golpes de policías y civiles zoneitas, son obligados a retroceder hasta donde se encontraban sus compañeros.

Al intentar los miembros del grupo de estudiantes panameños socorrer a sus compañeros son agredidos por las fuerzas policíacas, retirándose con la Bandera Nacional desgarrada y siendo objeto de burlas, insultos y golpes por parte de zoneitas.

Al llegar los estudiantes a la Ciudad de Panamá, se forman grupos de ciudadanos, sin armas y tratando de introducirse a la zona del canal para izar Banderas Panameñas en esa faja del territorio nacional.

Son de inmediato rechazados por el fuego combinado de la fuerza policíaca y de civiles zoneitas armados de escopetas de cacería, cayendo los primeros heridos panameños de bala, nuevos grupos se forman con el mismo fin pero también corren la misma suerte habiéndose registrado el día 9 más de 100 heridos y 6 muertos.

La policía zoneita no intentó siquiera emplear mangueras de agua para detener a los manifestantes panameños y usar poco los gases lacrimógenos, empleándose más el revólver calibre 38 de reglamento de la policía de la zona del canal, no se recurrió a los medios usuales de represión en casos de tumultos civiles, sino que, de inmediato, sin necesidad y con sevicia, el empleo de las armas de fuego contra una población inerme.

El ejército de Estados Unidos en arcos de combate y tanques entra en acción, no obstante que la población civil panameña enardecida por la agresión no provocada de las fuerzas civiles norteamericanas, continuó tratando de introducirse en la zona del canal con el único propósito de izar banderas nacionales.

El fuego de armas automáticas y fusilería de las unidades del ejército matan y hieren a civiles panameños.

Al entrar el ejército en acción, helicópteros de la fuerza aérea norteamericana, en flagrante violación del espacio aéreo panameño, vuelan a baja altura en la ciudad capital causando confusión y desasosiego en la población.

La presencia de tropas del ejército de Estados Unidos, con tanques, aviones, helicópteros y equipo de combate, así como las descargas que hacían a la población civil que se encontraba en áreas vecinas de la ciudad capital eran innecesarias, teniendo como afecto la excitación de la población panameña.

Estos hechos los comprende la Comisión Interamericana de Paz, tomando la medida de pedirle al gobierno norteamericano la suspensión del fuego y retirar las tropas del límite con la ciudad de Panamá.

En la ciudad de Colón, los disturbios se inician en la noche del 9 de enero, una vez que las noticias del agravio infligido a la Bandera y los ataques de que habían sido víctimas los estudiantes de la ciudad capital. Grupos de civiles tratan de introducirse en territorio norteamericano para enarbolar en él la Bandera Nacional siendo agredidos por los norteamericanos.

La población civil zoneita del sector Atlántico toma parte activa en los ataques contra los panameños, azuzando a los soldados y policías y protegidos por éstos agreden con armas de fuego a civiles panameños.

La acción contra la población tiene como consecuencia 141 heridos y tres muertos, con estas bajas agregadas a las ocurridas en la ciudad capital arroja un saldo de 21 muertos y más de 400 heridos.

En el sector Atlántico, a más de los ataques armados a la población, fuerzas armadas ocupan el llamado Corredor de Colón. Siendo dicha ocupación, un acto de agresión contra la República de Panamá implicando una violación de los tratados existentes entre los dos países.

En efecto, el tránsito por la carretera transistmica, que une a Colón y Panamá, es cerrada al ocupar unidades del ejército norteamericano los días 9, 10 y 11 de enero dicho corredor, éste se encuentra bajo jurisdicción panameña según lo dispuesto en el artículo III de la Convención sobre el Corredor de Colón suscrito en 1950 entre los gobiernos panameño y norteamericano.

Este acto constituye una clara intromisión de las fuerzas armadas de Estados Unidos en territorio panameño, además el cierre de la carretera transistmica, que es la única vía de comunicación terrestre, implica una agresión de tipo económico contra Panamá y Colón.

El Corredor de Colón es abierto el tránsito debido a las gestiones efectuadas por la Comisión Interamericana de Paz ante las autoridades norteamericanas.

Inmediatamente después de los disturbios del 9 de enero, fuerzas norteamericanas ocupan el Puente de las Américas sobre el Canal de Panamá y lo cierran al tránsito de vehículos. Con esta acción la ciudad de Panamá queda aislada del territorio nacional por varios días, medida que contribuye a agravar la tensa situación existente entre los dos países.

El cierre del Puente de las Américas al tráfico, constituye una violación del artículo VI del tratado de 1903, que concede a Panamá el derecho de libre tránsito por las vías de comunicación terrestre en la Zona del Canal.

Además, este acto tiene el alcance de una agresión económica en contra de la República de Panamá ya que al impedirse el tránsito en el Puente de las Américas los dos centros urbanos de mayor población, Panamá y Colón quedan aisladas y sin comunicación terrestre con las regiones agropecuarias del interior de la República.

Debido a los hechos antes narrados y ver pisoteados sus derechos, Panamá decide romper relaciones diplomáticas con Estados Unidos de Norteamérica.

B.—Los Tres Proyectos de Tratados de 1967.

En acta firmada en Nueva York el 22 de junio de 1967, los negociadores panameños y de Estados Unidos convienen en recomendar a sus respectivos gobiernos tres proyectos de tratados que han sido elaborados por ellos y cuyo contenido se titularon dichos tratados:

a) — Tratado del Canal de Panamá.

b) — Tratado Para la Construcción de un Canal a Nivel del Mar por Panamá y

c) — Tratado de Defensa del Canal de Panamá y su Neutralidad.

La propuesta de 3 tratados distintos para sustituir al de 1903, era severamente criticada por numerosas organizaciones panameñas como son: La Universidad Nacional, Colegio de Abogados, Federación de Estudiantes, Asociaciones de Educadores y otras organizaciones ya fueran cívicas, profesionales o de profesionales.

Exponían entre otras razones dichas organizaciones, que de concretarse tres tratados, se vendrían a debilitar las pretensiones panameñas de la reivindicación total del canal al difundirse los términos que iban a regular las nuevas relaciones entre los gobiernos panameño y norteamericano.

El hecho es, de que los negociadores de uno y otro país conviniere en la redacción de los tres tratados, estaban motivados por la estrategia seguida por el gobierno panameño representado o presidido por el Señor Marco A. Robles para las negociaciones de los nuevos tratados.

Este gobierno nombra tres Embajadores Especiales para las negociaciones, en tanto que el gobierno de Estados Unidos sólo mantiene un solo Embajador para su representación en las negociaciones que iban a efectuarse, tal como fue acordado en la declaración que restablecía las relaciones diplomáticas entre ambos países y acordando la negociación de un nuevo tratado.

Pero la opinión pública panameña se manifiesta rotundamente en contra de las negociaciones de los tres proyectos de tratados, dicho repudio popular era el auténtico reflejo del ambiente de crítica en que se mantuvo la administración del presidente Marco A. Robles.

Los llevados y traídos proyectos de tratados no llegan a ser ratificados por el gobierno panameño, siendo finalmente rechazados en agosto de 1970.

Por otra parte, además de la razón expuesta, para explicar el rechazo a los proyectos señalados por Panamá. Se debe tener mucho en cuenta la presencia del Nuevo Gobierno Revolucionario en Panamá a partir de octubre de 1968, dicho gobierno Revolucionario concluyó en no aceptar los tratados, alegando que después de escuchar detenidamente los informes de comisiones nombradas para tal efecto, así como de otras consultas a organizaciones gubernamentales.

De los tres proyectos de tratados propuestos, el que es criticado (severamente más que los otros dos) es el que se refiere a la Defensa y Neutralidad del Canal, en virtud de este tratado la zona del canal se convertiría en un enorme complejo militar (que ya lo es), sólo que con la aceptación legal del gobierno panameño.

El problema de la defensa del canal, ha sido un punto de eterna discusión y divergencias entre ambos países para Panamá la defensa debe sólo ajustarse a la protección de las instalaciones; para Estados Unidos, la defensa implica el papel que la zona del canal juega como punto estratégico dentro de los intereses militares y económicos de dicho país a nivel mundial.

XI.—LA NUEVA ESTRATEGIA DIPLOMATICA.

A.—El Rechazo de los Tres Proyectos de Tratados.

Como dije ya antes, un factor muy importante que contribuyó al rechazo por parte de Panamá de los tres proyectos de tratados que fueron presentados en 1967, fue primordialmente la presencia del Nuevo Gobierno Militar, con su líder el Coronel Omar Torrijos.

El golpe militar de octubre de 1968, en Panamá, trae aparejado un cambio muy importante en la sociedad panameña, aunque sus consecuencias no sean muy claras aún en nuestros días.

A partir del golpe militar dado por Torrijos, por doquier se escucha el calificativo revolucionario en todas las acciones que emprende el Nuevo Gobierno.

En lo concerniente a la actitud ante Estados Unidos para la solución del problema del Canal, se está produciendo un cambio muy importante: la retórica revolucionaria va a estar acompañada de acciones prácticas que vienen a evidenciar una posición decidida para la reivindicación de los derechos de todos los panameños sobre la zona del canal; acciones que se manifiestan en los pasos diplomáticos dados por el gobierno de Panamá que definitivamente aumentará el poder negociador del gobierno panameño ante los Estados Unidos.

La característica determinante que se percibe en el proceso negociador de un Nuevo Tratado, producto del gobierno revolucionario del Coronel Omar Torrijos, es la precisión de objetivos definitivos con respecto al canal.

Definitivos, en el sentido de que Panamá no se conformará con algunas modificaciones leves al tratado de 1903, sino que reclamará la abrogación de dicho tratado y su sustitución por otro tratado en el que se hagan efectivos los derechos soberanos de Panamá sobre el territorio de la zona del canal y sobre el recurso natural que significa la vía interoceánica. La presencia de esta motivación general, sumada a cambios en las acciones negociadoras por parte de Panamá, es lo que distinguimos como una etapa distinta en el proceso de negociaciones, una nueva estrategia diplomática; por parte de Panamá.

Declarando el gobierno panameño que no aceptaba los tres documentos propuestos alegando que "estos no cumplen con la finalidad de procurar la pronta eliminación de las causas de conflicto entre Panamá y Estados Unidos".

Fijando a su vez lo que puede considerarse como problemas cruciales a ser resueltos con un nuevo tratado. De ahí en adelante, se puede derivar lo que serían los objetivos que está pretendiendo Panamá y alcanzarlos dentro de los términos del futuro convenio.

Los problemas a tratar serían: la perpetuidad, la jurisdicción política y administrativa dentro de la zona; la construcción de obras no autorizadas en los tratados; el complejo militar en que está convertida la zona del canal; la insuficiencia de beneficios económicos directos e indirectos para Panamá, las diferencias en la interpretación de los tratados en torno a la cuestión de la perpetuidad (o más bien a la duración del tratado de 1903), la posición del gobierno panameño es decidida en cuanto a la eliminación de dicha condición. En cuanto a los argumentos, se señala el de que en los acuerdos internacionales, toda condición a perpetuidad lleva en sí misma el germen de su propia ineficacia.

Recordando ahora las circunstancias en que se firmó el tratado de 1903, han variado grandemente en nuestros tiempos; ahora el tratado no responde a las necesidades actuales; hecho que se manifiesta en el proceso actual de negociaciones de un nuevo instrumento; y en que los términos del acuerdo original de 1903 han sido modificados en dos ocasiones, en 1936 y en 1955.

En las nuevas negociaciones para la aceptación de un nuevo tratado que venga a sustituir al de 1903, debe quedar eliminada la cláusula de perpetuidad y especificada claramente la duración del nuevo instrumento.

En cuanto a la jurisdicción política y administrativa dentro de la zona del canal, se ponen de manifiesto los problemas de competencia, tanto de Panamá como de Estados Unidos dentro del territorio en cuestión.

Puede decir que en realidad Estados Unidos ha creado "un gobierno dentro de otro gobierno" a través de la organización del gobierno de la zona del canal, que ejerce funciones políticas y administrativas en el área a espaldas del gobierno de Panamá; hecho que ha provocado numerosas protestas por parte del gobierno panameño y que ha venido agravando las relaciones entre las dos naciones.

Es propósito del gobierno panameño el asumir el ejercicio en pleno, de sus derechos soberanos sobre las actividades administrativas que le corresponden en la zona del canal sin perjuicio (claro está) de menoscabar los derechos concedidos a Estados Unidos, o que se pudieran conceder en la elaboración de un Nuevo Tratado.

El propósito fundamental de este objetivo, es hacer que desaparezcan los resabios de colonialismo que está muy significado en la actual situación política y administrativa de la zona del canal.

El tratado de 1936, modificó los términos del tratado de 1903 que se referían a la construcción del canal; pero para en ese entonces las obras del

canal ya estaban concluidas, por lo tanto, se elimina en el documento de 1936 el término "construcción". Pero a pesar de ello, el gobierno de Estados Unidos continúa ejecutando obras materiales sin autorización del gobierno panameño y, por tanto, al margen de lo convenido. Este hecho suscita las protestas de Panamá y se mantiene este problema creado por los norteamericanos, como otro de los objetivos a resolver en el proceso de negociaciones.

Bajo igual justificación de ilegalidad se asienta el carácter preponderantemente militar que Estados Unidos tiene convertida a la zona del canal, el gobierno panameño lucha porque se acabe todo vestigio militar (como más adelante expondré) ya que siendo Panamá una nación pacifista y que ama la hermandad con las demás naciones, ve con gran recelo el arsenal armamentista en que Estados Unidos tiene convertida a la zona del canal, en todas las negociaciones habidas y por haber, siempre rechazará las pretensiones de carácter militar que los negociadores norteamericanos han reclamado para la zona del canal.

La insuficiencia de beneficios económicos directos e indirectos para Panamá, son otra de las metas muy importantes a resolver por parte de la cancillería panameña en un nuevo tratado con Estados Unidos.

El interés económico que tiene la zona del canal para Panamá difiere completamente del que tiene para Estados Unidos (expuesto en el capítulo V), la distinta motivación que mueve a las partes en el aspecto económico ha provocado la dificultad para hallar puntos en que coincidan los intereses mutuos y que puedan conducir hacia la definición de una agenda en que los puntos de carácter económico puedan ser negociables.

Considerar los beneficios económicos potenciales que la zona del canal tiene para Panamá, implica asumir que previamente se ejecutarán medidas tendientes a transformar las actuales relaciones administrativas y económicas bajo las cuales opera la zona, además bajo un nuevo ordenamiento en este sentido, se estarán aprovechando en forma óptima todas las capacidades generadoras de riqueza que guarda la zona, pudiendo Panamá disfrutar en forma amplia de los beneficios potenciales que se deriven de la nueva situación.

El último de los objetivos que se citan, sirve de marco general a la mayor parte de los expuestos; las diferencias de interpretación de los tratados, en juicio de la cancillería panameña "la mayor causa de conflicto, es la causa constante" (fundamentos de la posición de la cancillería panameña en relación con el rechazo por parte de Panamá de los tres proyectos de tratado de 1967). En las relaciones entre los dos países siempre ha sido manifiesta la actitud preponderante del gobierno de Estados Unidos en sus relaciones con Panamá, lo cual ha venido contribuyendo a alentar sentimientos de animadversión ante la presencia de Estados Unidos.

La expresión de esos sentimientos han sido los movimientos explosivos que en repetidas ocasiones se han manifestado en Panamá (principalmente en su pueblo). Ante la actitud hegemónica que el gobierno norteamericano ha manifestado en sus relaciones con Panamá han sido pocos y muy limitados

los recursos de carácter jurídico, político o de cualquier otro tipo que el último país ha podido presentar para reclamar sus derechos, siendo este problema expuesto, como uno de los objetivos de la nueva política panameña en sus relaciones con Estados Unidos, demostrando la actitud decidida que se tiene para lograr una solución al problema canalar que venga a resolver las reclamaciones y aspiraciones panameñas, actitud ésta que el gobierno panameño ha hecho evidente en el curso de las negociaciones después de 1970.

El hecho de que el gobierno panameño manifestara la no aceptación de los tres proyectos de tratados y más aun considerando que no servirían como base para futuras negociaciones, no significa el congelamiento de las negociaciones, por el contrario, unos meses más tarde se celebra una nueva ronda de discusiones entre los representantes de los dos países, esta situación evidencia una actitud positiva de parte del Poder Ejecutivo norteamericano con respecto a mantener las conversaciones para llegar a un entendimiento. Fue a instancias del Secretario de Estado, Williams P. Rogers que el proceso de negociaciones se reanuda poco tiempo después de conocerse la posición panameña con respecto a los proyectos sometidos.

En esta nueva etapa del proceso negociador, se ha caracterizado una nueva estrategia diplomática del gobierno panameño, mostrando buena disposición al diálogo también de parte del gobierno de Estados Unidos (al menos el Poder Ejecutivo). Actitud esta que viene siendo expresada desde 1964 por el entonces Presidente Lyndon B. Johnson y que es transmitida por su sucesor Richard M. Nixon (reconociendo ambos buena parte de los reclamos panameños).

En las declaraciones se han venido reconociendo buena parte de los derechos que Panamá ha venido reclamando como son: la soberanía sobre la zona; la abrogación del carácter perpetuo que tiene el tratado de 1903, entre otros, los cuales es de suponer, contendrá un nuevo tratado.

En las declaraciones de los Presidentes Johnson y Nixon, se pueden definir cuáles son los objetivos generales que Estados Unidos pretende en un nuevo tratado:

Los objetivos de Estados Unidos en un nuevo tratado son tres: El control de las operaciones del canal por un periodo de tiempo largo, de manera que se aseguren los beneficios de tránsito por el canal para los barcos norteamericanos y de otros países sobre una base de no-discriminación y a tarifas razonables.

El otro punto que busca Estados Unidos, es mantener intactos los derechos que le corresponden para defender el canal de cualquier amenaza y asegurar la operación del tránsito en tiempo de paz o de guerra.

Y, por último, el tercer punto; la concesión del derecho a ampliar la capacidad del canal, bien sea agregando nuevas esclusas o bien construyendo un nuevo canal a nivel. La definición de los anteriores objetivos es producto del amplio estudio que elaboró la comisión nombrada por el Presidente Johnson para analizar la importancia del Canal para los Estados Unidos.

B. El Apoyo Internacional a la Causa Panameña

Parte fundamental en las acciones diplomáticas emprendidas por Panamá en su nueva etapa del proceso de negociaciones para la elaboración de un nuevo tratado, es el someter la cuestión ante la opinión pública internacional.

Si vemos los beneficios obtenidos por esta acción nueva de Panamá, aunque limitados en cuanto a la solución misma del problema, han sido muy positivos en lo que cabe, en la medida de gran apoyo que el gobierno panameño ha encontrado en la comunidad mundial, dando una mayor solidez a sus posiciones a la hora de presentarlas en la mesa de negociaciones.

Desde luego que la solución definitiva sobre la cuestión del canal, sólo se logrará mediante un entendimiento bilateral; viéndolo desde este punto la participación de los distintos entes internacionales, la ayuda es muy relativa o limitada, sin embargo, la movilización de la opinión pública mundial demostrando gran interés por lo que sucede a sus semejantes de algún modo viene a contribuir para que las rondas negociadoras sigan adelante y, especialmente, apoyando las pretensiones panameñas en lo que pueda estar a su alcance, lo cual viene a favorecer en alguna medida el poder negociador de Panamá.

Esta nueva estrategia panameña, representada por sus políticos encargados de las negociaciones, adquiere gran vigor a partir de marzo de 1973 en que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas discute el problema presentado, sesionando en la Ciudad Capital de Panamá.

Después de este hecho, numerosos foros internacionales, al igual que países, manifiestan su apoyo a la causa panameña a través de resoluciones, declaraciones, comunicados conjuntos, etcétera.

Los dividendos que esta acción ha dejado, son una muestra de las posibilidades que puede tener un país pequeño, que dispone de muy limitados recursos materiales, en la solución de un conflicto que ha dejado de ser ya no sólo el problema a resolver por Panamá y Estados Unidos sino que ha traspasado las fronteras y el mundo ha tomado el problema como muy suyo y tratando de ayudar, repito, en todo lo que está a sus alcances porque piensan que hoy es Panamá, mañana puede ser cualquier otra nación.

C. Discusión en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

La decisión del Consejo de Seguridad de sesionar en la ciudad Capital de Panamá es tomada por este organismo en marzo de 1973, a instancias de una propuesta hecha por el representante de Panamá ante dicho organismo, siendo secundado por el representante del Perú.

El tema que se aprueba para ser discutido es "Examen de medidas para el mantenimiento y fortalecimiento de la paz y la seguridad internacionales en América Latina, de conformidad con las disposiciones y principios de la Carta".

No se trataba de discutir como punto central el problema del Canal de Panamá, aún cuando, en el curso de las discusiones es ese el asunto principal en debate y el único sobre el que se plantearon nociones de resolución ni ser planteada la agenda para las sesiones en Panamá en la forma que se hizo,

se evitaba dar a la reunión un carácter muy preciso, que hubiera tenido la propuesta fuera discutir sobre el asunto del Canal de punto exclusivo, esto hubiera sido difícil de justificar como asunto capaz de amenazar la paz y estabilidad internacional, por tanto no ameritaba que el Consejo de Seguridad dedicara una ronda de sesiones para conocer de este asunto; menos aún cuando la ronda sería fuera de la sede.

De aquí, que el primer éxito logrado por la cancillería panameña lo constituyó al ser aceptada la propuesta de sesionar en Panamá. La oposición del representante de Estados Unidos en el Consejo fue muy tenaz, siendo dos sus argumentos mayores como son: la inconveniencia de tener reuniones fuera de la sede de la organización; y en el que en América Latina no existían problemas que fueran sometidos a menudo a la consideración del Consejo.

La reunión del Consejo de Seguridad de Panamá fue muy positiva, no sólo para Panamá en la discusión de su problema, sino para América Latina, en general; siendo una ocasión propicia para manifestar y discutir sobre varias cuestiones que, a juicio de los representantes latinoamericanos (dieciocho países latinoamericanos se hacen presentes en las discusiones; once de ellos por medio de sus respectivos cancilleres) que participan en los debates, guardan estrecha relación con el problema del mantenimiento y fortalecimiento de la paz y la seguridad internacionales en América Latina.

En este ámbito se someten argumentos como el colonialismo y los resabios de éste en América Latina; el neocolonialismo; y los obstáculos que éste presenta para el desarrollo y progreso económico de los pueblos; la agresión económica como una forma de violación a la Carta de las Naciones Unidas, etcétera.

La discusión de estos problemas presentados en el seno del Congreso de Seguridad no deja de ser un hecho positivo por cuanto venía a plantear argumentos poco convencionales entre los que podía amenazar la paz mundial. En lo que respecta a la América Latina son pocas las ocasiones en que se han discutido problemas similares en un organismo de tan alto nivel político. Por lo que concierne a Panamá, las sesiones vienen a ser particularmente beneficiosas para su causa, aún cuando no se pudo llegar a resoluciones algnas.

El logro más importante en esas sesiones del Consejo de Seguridad, la difusión de la cuestión del Canal en la opinión a nivel mundial y el apoyo de ésta hacia la parte Panameña. Pero, de una manera especial es de resaltar el respaldo que en ese sentido le dan a Panamá los países latinoamericanos que en gran número participaron en las discusiones llevadas a cabo.

Así, tenemos que los representantes de Panamá, Perú, Guinea, India, Indonesia, Kenia, Sudán y Yugoslavia someten un proyecto de resolución cuyo contenido lo resumiré. Se expresa que la República de Panamá es el soberano del territorio y que el ejercicio libre y provechoso de la soberanía debe fomentarse mediante el mutuo respeto, entre los Estados; que los gobiernos de Panamá y los Estados Unidos acordaron en abril de 1964 llegar a un convenio justo y equitativo para resolver lo más pronto posible las causas de conflicto entre ambos países; que los gobiernos de uno y otro han manifestado

su disposición de hacer constar en instrumentos formales la abrogación de la Convención del Canal de 1903 y la celebración de un Nuevo Tratado justo y equitativo que venga a llenar las legítimas aspiraciones de Panamá, para lo cual el Consejo de Seguridad exhorta a los dos países a que prosigan sus negociaciones.

La resolución no es aprobada debido al voto negativo del representante de Estados Unidos y la motivación señalada por este último para negar su voto es de que el entendimiento entre su gobierno y el de Panamá con respecto al Canal, mantenía un proceso de negociación bilateral, por lo cual no se podía aceptar ningún intento de presión por parte de un órgano externo a los medios empleados por los dos gobiernos en cuestión, además rechaza la resolución por el carácter "desequilibrado e incompleto" de la misma, por cuanto se refería a las cuestiones de interés para Panamá, pero ignoraba los intereses legítimos de los Estados Unidos.

De haberse llegado a aceptar la resolución propuesta, Panamá hubiera obtenido un éxito mayor de su estrategia diplomática, el que la cuestión se mantuviera bajo la consideración del Consejo de Seguridad.

Este punto, que fué el último de la resolución, es el más importante y el que realmente justificó el veto impuesto por Estados Unidos. No es igual un proceso de negociación en el que el peso y la capacidad de cada una de las partes son iguales, en virtud de sus recursos económicos, políticos y militares, a una negociación, como la que se da entre Panamá y Estados Unidos, en que los contrastes en el poder negociador, son tan notables. De ahí que al tratar de recurrir a un organismo de carácter multilateral, el gobierno panameño estuviera haciendo un esfuerzo por lograr una solución al conflicto por medios más efectivos.

Para este caso quizás el Consejo de Seguridad no tiene competencia para implantar una solución al problema, pero podría ser un medio de presión para forzar al gobierno norteamericano a acceder para que otro organismo internacional competente buscara la solución al conflicto; por ejemplo, un arbitraje de la Corte Internacional de Justicia, es de suponer que a este nivel las posibilidades de obtener una fórmula satisfactoria serían mayores para Panamá.

Aun cuando el final de las discusiones se impuso una vez más la realidad del poder, el veto de Estados Unidos no significó un fracaso para la causa panameña, ya se ha dicho que el apoyo internacional que Panamá obtuvo, así como la crítica que se hizo a Estados Unidos, constituyó un saldo favorable para Panamá.

Y D.—Discusión en Otros Foros Internacionales.

Las declaraciones de apoyo a la reivindicación panameña del canal y de la zona, han sido numerosas después de las sesiones del Consejo de Seguridad en Panamá.

Si tratara de enumerar los órganos, países, instituciones, etcétera, que se han manifestado en ese sentido, nos daría una lista muy extensa; me limitaré solamente a citar las declaraciones de apoyo que considero de mayor significación.

En primer lugar, es notable el apoyo que los países de América Latina han dado a Panamá desde las sesiones del Consejo de Seguridad en Panamá, en que todos los países Latinoamericanos respaldaron la causa panameña a través de sus representantes directos, o bien a través de notas de apoyo. La cuestión del canal se ha venido discutiendo en diversos foros del área, particularmente en las asambleas generales de la Organización de Estados Americanos.

Por otra parte, a nivel de Presidentes se han hecho declaraciones de apoyo a Panamá, bilaterales en algunos casos y multilaterales en otros. Es ilustrativa en este sentido, la declaración de ocho presidentes latinoamericanos dirigieron al presidente estadounidense en enero de 1977, urgiéndolo para una pronta solución al problema del Canal.

Sin embargo, no ha sido sólo a través de declaraciones que los países latinoamericanos han expresado su apoyo a Panamá, el respaldo ha sido efectivo en otros campos, por ejemplo, al permitir que Panamá volviera a ocupar uno de los puestos que corresponden al área Latinoamericana en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, a sólo dos años después de que Panamá finalizara su periodo en ese puesto.

Resoluciones en diversas reuniones de los países (no alineados), han reiterado el respaldo a la causa panameña como son: la IV Conferencia de Jefes de Estado en Argel en septiembre de 1973; la III Reunión del Buró de Coordinación en La Habana en marzo de 1975 y, finalmente, la última Conferencia de Jefes de Estado celebrada en Colombia en agosto de 1976.

La acogida que el grupo de países No Alineados han dado al asunto, es muy importante por tratarse de países que hasta hace pocos años han vivido bajo la dominación Colonial y fundamentalmente porque hoy se mantienen en lucha contra los resabios del colonialismo que aún subsiste en sus sociedades aumentando cada día que pasa los países que apoyan a Panamá en su lucha.

Otras manifestaciones de apoyo han sido hechas por distintos entes internacionales, para citar algunos solamente, estando la resolución del Consejo Mundial de la Paz; la resolución de la conferencia de los países en desarrollo sobre materias primas, celebrado en Dakar, Senegal, en febrero de 1975; la resolución de la Conferencia Mundial del Año Internacional de la Mujer en julio de 1975. Todas estas muestras de solidaridad, demuestran el alcance que ha logrado el problema del canal y el reclamo de Panamá en torno al mismo, en la opinión mundial, hecho que no deja de apuntar un logro positivo en cuanto al esfuerzo diplomático del Gobierno Panameño.

XII.—EN NUEVO TRATADO CON EL GOBIERNO CARTER Y EL ESTADO ACTUAL DE LAS NEGOCIACIONES.

El 7 de septiembre de 1977 se cierra una de las etapas cruciales en el proceso negociador entre Panamá y Estados Unidos, al firmarse entre los Presidentes de ambos países el acuerdo por el cual se establece la devolución, a partir del año 2000, del canal y todas sus existencias, junto con la retirada completa de la Administración y las tropas norteamericanas presentes en territorio panameño.

El nuevo tratado es, en consecuencia, un programa de descolonización a plazo fijo, por el cual se deroga el vigente desde 1903 y se establecen las condiciones de administración transitoria de la nueva zona del canal, que expiran el 31 de diciembre de 1999.

Con la entrada en vigencia del nuevo tratado, se revierte a Panamá el 64% de la vieja zona del canal, equivalente a unas 106,700 hectáreas. La nueva entidad del canal, denominada Comisión del Canal, mantiene un área de 29,460 hectáreas para operar la vía acuática y otras 550 hectáreas urbanizadas como área de coordinación civil, reservada para la residencia del personal extranjero.

La nueva zona pasa a ser gobernada por una junta Directiva de nueve miembros, cinco de Estados Unidos, designados por el Departamento de Estado y cuatro de Panamá, designados por el Gobierno, en sustitución del tradicional gobernador militar norteamericano. La empresa del canal tendrá un gerente norteamericano y un subgerente panameño hasta 1989; a partir de entonces el gerente será panameño y el subgerente norteamericano hasta 1999, cuando el control total de la misma pasará a manos exclusivamente de Panamá.

La zona del canal, hasta el presente, bajo jurisdicción norteamericana (rigen en ella las Leyes del Estado de Louisiana y están bajo su control todos los servicios públicos y comerciales), pasa con el nuevo tratado a regirse bajo las leyes panameñas y lo mismo sucede con la administración de los servicios.

En la protección y defensa del canal, el concepto básico acordado es el de Defensa Conjunta, pero se reconoce el papel primario a Estados Unidos los sitios de defensa ocuparán unas 9,840 hectáreas y otras 17,315 hectáreas se destinarán a áreas de coordinación militar, incluyendo campos de entrenamiento para uso exclusivo de las tropas encargadas de la defensa. El estatuto militar establece que las fuerzas norteamericanas no podrán intervenir, de ninguna manera y por ningún motivo en los asuntos internos de Panamá ni de ningún otro país. Se establece, así mismo, la participación decreciente de las tropas norteamericanas y la participación creciente de las tropas panameñas hasta 1999, en que no deberá permanecer un solo soldado extranjero en territorio panameño.

El tema de la defensa del canal fué una cuestión clave en las negociaciones del tratado y en las instancias de ratificación posteriores. Estados Unidos ha buscado a toda costa un pacto militar, lo que fué rechazado por los panameños en tanto ello implicaría la presencia militar de Estados Unidos después de 1999 y la posibilidad de verse envueltos en una guerra so pretexto de defender el canal.

Se transó, finalmente en establecer un tratado de neutralidad: Panamá hace una declaración unilateral de neutralidad y suscribe un pacto con Estados Unidos en el cual los dos países se comprometen a garantizar la neutralidad del canal; complementariamente, se deposita en la O.E.A. un protocolo de neutralidad, a través del cual cualquier país del mundo se adhiere al pacto si así lo desea. A lo anterior se suma la cesión a Estados Unidos del derecho de "paso expedito" a sus naves de guerra en todo momento.

En materia de compensaciones económicas, Panamá recibirá en los próximos 23 años una suma superior a los dos mil millones de dólares, sin que eso represente desembolso directo para Estados Unidos. De esa suma, 1840 millones provendrán de la participación panameña como socio de la administración del canal y 345 millones corresponderán a créditos para el desarrollo, concedidos por instituciones financieras norteamericanas.

En 56 años de explotación del principal recurso natural de Panamá, Estados Unidos ganó cerca de 15 mil millones de dólares mientras que Panamá recibió 10 millones de dólares en 1903 y algunas anualidades insignificantes, comparadas con las ganancias norteamericanas, que Torrijos rechazó en los últimos años por considerarlas insultantes.

LA RATIFICACION DEL NUEVO TRATADO

Tras la firma del Nuevo Tratado por ambos presidentes realizada en la sede de la O.E.A. en Washington, en presencia de los primeros mandatarios de todos los países miembros, se inició un no menos arduo proceso de ratificación del mismo por los países signatarios, de acuerdo con los procedimientos institucionales vigentes en cada uno de ellos.

Por parte de Panamá, el primer pronunciamiento le correspondió a la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos integrada por 505 Delegados electos en relación a la jurisdicción administrativa más pequeña del país, que reúne a los más diversos estratos de la sociedad panameña.

Una vez recibido el informe del General Torrijos y la misión negociadora, la Asamblea declaró que el nuevo tratado "será un instrumento hábil para el logro de la liberación nacional, en cuanto eliminaría el enclave colonial impuesto a Panamá y exhortó al pueblo a deponer todas sus diferencias y consolidar la unidad nacional dándole su apoyo. Ese apoyo se concretó en el plebiscito realizado el 23 de octubre donde el 66% del electorado se pronunció a favor del nuevo tratado.

No fue tan expedita, en cambio, la discusión en el Congreso de Estados Unidos, donde se desató una lucha abierta entre partidarios y opositores al Nuevo Tratado, alcanzando ribetes dramáticos en las instancias decisivas del Senado, dado el muy ajustado margen de votos con que contaba el gobierno para lograr los dos tercios necesarios para la ratificación.

1978 es un año de elecciones en Estados Unidos (en noviembre se renuevan los escaños del Congreso) y el tema del canal fue tomado por los sectores conservadores de los dos partidos como un buen pretexto para adelantar la campaña electoral e, incluso, reforzar futuras candidaturas presidenciales.

Estos sectores para quienes el canal es una parte de su "herencia" de la que se sienten "orgullosos", interpretaron como un ataque a "la libertad" las exigencias de Torrijos, a quien consideran un simple "dictador de filiación comunista". Sin embargo, su peso en la opinión pública de Estados Unidos no es despreciable: una encuesta realizada en marzo de 1978 dió un 35% de opiniones a favor del mantenimiento de Estados Unidos en la zona del canal.

La ofensiva de los conservadores estuvo dirigida por connotados elementos de la ultraderecha norteamericana y costó más de dos millones de dólares en una campaña de propaganda y presiones sobre el Senado, que incluyó una gira por el interior de Estados Unidos a la que se sumó Ronald Reagan en persona y entre las proclamas más usadas estaba esta: nosotros lo compramos, lo pagamos, lo construimos y debemos poseerlo. La única parte verdadera es nosotros lo construimos.

Aún Roosevelt admitió que él prácticamente chantajeó a Panamá para que ratificara el tratado unilateral de 1903, que dió a Estados Unidos el derecho de "perpetuidad".

Entre la opción de rechazar en bloque los acuerdos y la de presentar una gran cantidad de enmiendas y reservas, la oposición eligió el segundo camino, que estuvo a punto de hacer naufragar la ratificación, ante la inclusión de agregados claramente inaceptables para Panamá.

Una primera etapa de ese proceso culminó el 16 de marzo, cuando el Senado aprobó por 68 votos contra 32, el tratado de neutralidad introduciendo dos enmiendas y tres reservas. La tercera reserva, presentada por Dennis Deconcini y avalada por Carter sobre el filo de la votación, establecía el derecho "perpetuo y unilateral" de Estados Unidos a intervenir en Panamá, en el caso de huelgas o problemas internos del país que interrumpieran el funcionamiento del Canal.

Inmediatamente, Torrijos envió una carta a Carter señalando que para Panamá sería "inaceptable cualquier reserva que mancille la dignidad nacional, que tergiverse o cambie los objetivos del tratado o que este dirigida a impedir el efectivo ejercicio de la soberanía de Panamá sobre su territorio, la entrega del canal y la desocupación militar el 31 de diciembre de 1999".

A ello se sumaron las manifestaciones de repudio o las intenciones intervencionistas por parte de diversos sectores del pueblo panameño y, también de instituciones y gobiernos de países como Colombia y Venezuela, entre otros.

Al iniciarse la discusión del tratado fundamental, nuevas enmiendas y reservas amenazan con uniformar un criterio contrario al texto original de los acuerdos.

Para evitar lo que habría sido un estrepitoso fracaso político, la Cana Blanca debió apelar a todos sus recursos de maniobra, incluyendo la solución a problemas de orden local.

Finalmente, al votarse el 18 de abril la ratificación del Nuevo Tratado, por el mismo margen de votos que el de neutralidad con el respaldo de los dos jefes de bancada parlamentaria, se introdujo una enmienda conciliatoria cuyo texto dice: "cualquier acción contenida en este tratado o en el tratado de neutralidad, reserva y resoluciones adoptadas en los documentos de ratificación, estará destinada a asegurar que el Canal de Panamá permanecerá abierto, neutral, seguro y accesible al tráfico permanente de buques de todos los países". Y agrega: "cualquier acción, incluidas las militares, no mantendrán otro propósito que procurar la apertura, neutralidad, seguridad y accesibilidad del canal y no debe interpretarse como una ingerencia de Estados

Unidos en los asuntos internos de Panamá, ni atentatorios contra la independencia y la integridad territorial de Panamá.

La respuesta de Torrijos, estimando que el lenguaje intervencionista quedó perfectamente modificado y que nada legal justifica una intervención por lo cual considera que el tratado es aceptable como está, demarcó la necesidad de someter nuevamente a la consulta popular los documentos, las posteriores manifestaciones de algarabía, que inundaron las calles de Panamá corroboraron lo dicho por el jefe del Estado y dieron la puntada final a la ratificación del Nuevo Tratado. De acuerdo con las últimas resoluciones del Senado norteamericano éste entrará en vigencia en 1979.

ESTADO ACTUAL DE LAS NEGOCIACIONES. La ratificación final del Nuevo Tratado por el Senado de Estados Unidos y la reacción aprobatoria del pueblo y gobierno panameños ha sido considerado por algunos observadores como un éxito (quizás el único) de la política exterior del Presidente Carter, de aceptarse este juicio, el éxito no iría más allá de haber logrado eliminar (al menos por un tiempo), el foco de tensiones derivado de la permanencia del enclave colonial en Panamá, en medio de un cúmulo de problemas y conflictos que forman una pesada carga sobre los hombres del Departamento de Estado.

Es evidente que la presencia norteamericana en Panamá, en las condiciones impuestas por el tratado de 1903, constituía una situación explosiva potencial que, de producirse el estallido, amenazaba con colocar a Estados Unidos en una posición aún más desfavorable que la producida con la agresión al pueblo vietnamita.

Por encima, incluso, de una posible victoria militar en este caso, (aunque sólo para defender el canal, según advirtió Carter, se tendrían que elevar a 100 mil los efectivos apostados en la zona), el rechazo de la comunidad internacional a las pretensiones de Estados Unidos habría sido prácticamente unánime. Y, en particular, ello habría afectado gravemente sus relaciones con América Latina que, más allá de sus diferencias de regímenes políticos y sociales, se levantó como un bloque monolítico en defensa de la soberanía Panameña. Es que, en el mundo contemporáneo, la causa del colonialismo y del avasallamiento de las naciones encuentra, cada vez más, menos adeptos y ello no es, por cierto, un mérito o una concesión de los imperialistas, sino una conquista y una victoria de la lucha revolucionaria de los pueblos.

Hay que reconocer, sin embargo, los esfuerzos hechos por la administración Carter para arribar a un acuerdo aceptable enfrentando las fuertes presiones de los sectores más conservadores y reaccionarios. Estos constituyen, sin duda el ala suicida del imperialismo que no acepta sus derrotas y está dispuesto a las mayores aventuras, en un vano intento por recuperar sus antiguas posiciones, a riesgo de sumir a la humanidad en el holocausto general.

Con el fin de alcanzar los votos necesarios y no irritar aún más la opinión de esos sectores, Carter debió realizar nuevas concesiones y posponer la resolución de una serie de urgentes e importantes temas de la política interna y exterior de Estados Unidos, con incidencia directa en otros temas y áreas

de conflicto no menos significativos que el canal de Panamá. Pero ello da una idea también de las debilidades de la actual administración.

Por otra parte, la política impuesta a las relaciones exteriores por el Presidente Carter se inscribe en una contraofensiva dirigida a rescatar la imagen de credibilidad y confianza perdidas por Estados Unidos en los últimos años.

El objetivo último de esta contraofensiva, es crear nuevas condiciones para reproducir las relaciones de dominación imperialista, para facilitar la penetración de nuevos niveles del gran capital monopolístico transnacional en las economías dependientes, a la vez que intentar muros de contención a los avances del campo socialista y del movimiento de liberación nacional.

Y si el encuentro de una solución aceptable para el problema del Canal de Panamá se convirtió, por un lado, en una de las condiciones imprescindibles para viabilizar esa política en el Continente Latinoamericano; por el otro, esa política también incluye a Panamá e incluso le asigna para el futuro un papel importante en el despliegue de su estrategia, aunque sea bajo nuevas formas de dominación, que deben dejar atrás las relaciones de tipo colonial. Esa y no otra es la esencia del carácter más progresista y más liberal que asume, hoy por hoy, la política del Departamento de Estado en este problema; y que expresa los intereses del sector más desarrollado y dinámico del imperialismo, también representado por la Comisión Trilateral y su comando de operaciones en la Casa Blanca: El Equipo Carter.

En cuanto al tema estratégico militar, tanto por la significación de la vía interoceánica, como por la importancia de la posición y de los emplazamientos norteamericanos existentes en la zona del canal no está todo terminado para Estados Unidos. Si bien el Comité de Relaciones Exteriores del Congreso ha declarado recientemente que el Canal carece de importancia vital para ese país, los forcejeos en la discusión referente a la "neutralidad" del canal y el establecimiento expreso de que la firma del tratado no constituye obstáculo para negociaciones futuras sobre la presencia militar de Estados Unidos en Panamá, después del año 2000, indican que el imperialismo no se ha resignado a abandonar sus viejas posesiones.

Pero por fin, la jurisdicción norteamericana de la zona del canal de Panamá llegó a su fin el primero de octubre de 1979, tras 75 años a menudo conflictivos en medio de la algarabía panameña y la nostalgia norteamericana. Repiques de campanas y fuegos artificiales celebran la entrega a la soberanía panameña de los mil kilómetros cuadrados que comprenden la zona del Canal Istmico.

La zona es devuelta a Panamá por Estados Unidos, después de largas negociaciones que culminaron el año de 1977 (7 de septiembre), con la firma de los tratados entre James Carter y el jefe del gobierno Panameño Omar Torrijos.

Los tratados entran en vigor a partir del 1ro. de octubre de 1979 con la entrada a la zona de cerca de un cuarto de millón de panameños encabezados por el Presidente Aristides Royo y por un grupo de jefes de Estados de América Latina invitados a la ceremonia.

Royo y Torrijos presiden la ceremonia; **Estados Unidos** es representado por **Walter Mondale**, **Vice-Presidente norteamericano** quien dijo: "Estados Unidos reconoce que el Canal de Panamá ha dejado una huella profunda en su historia, que le permitió aumentar su fuerza y prosperidad como nación y se compromete a brindar a Panamá toda la ayuda necesaria para garantizar el funcionamiento del Canal de manera eficaz y justa, para defender sus instalaciones contra toda clase de amenazas, en beneficio del Comercio Mundial".

Entre los jefes de Estado que asistieron al acto de transferencia de jurisdicción destacaron **Luis Herrera Campis** de Venezuela; **Julio César Turbay** de Colombia; **Walter Guevara Arze** de Bolivia; **Francisco Morales Bermúdez** de Perú y **Rodrigo Carazo** de Costa Rica.

En el campo de **Albrook** donde se hizo la concentración masiva, fue colocada una enorme plataforma con los retratos de **Torrijos** y de uno de los panameños muertos en los disturbios de 1964.

La zona del Canal nació como resultado del tratado de 1903 negociado por **Bunau Varilla**. Los tratados entre Panamá y Estados Unidos otorgaban a este último país una franja a través de territorio panameño para usarla a perpetuidad y administrarla como si tuviera soberanía sobre ella.

Bajo los nuevos tratados, Estados Unidos mantiene una presencia militar en la Zona del Canal y recibe ciertos privilegios en el tránsito de sus barcos por la vía.

El canal será administrado a partir del 1ro. de octubre de 1979, por una comisión conjunta y los empleados norteamericanos permanecerán en sus puestos mientras Panamá toma todas las responsabilidades gradualmente hasta tener dominio absoluto en el año 2000.

El canal de Panamá es una vía de comunicación vital para el comercio mundial y su administración por parte de Panamá es un hito histórico que garantiza la soberanía y el desarrollo del país.

La transferencia de jurisdicción del Canal de Panamá a Panamá es un proceso que se completará en el año 2000, marcando el fin de la era de la administración norteamericana.

como las otras naciones orizontales del 2000 la militancia sup se internacional
como problemas políticos, económicos y militares para los Estados Unidos y América
que en la zona del Canal de Panamá

—S. C. D. E. S.

CAPITULO QUINTO EL ENCLAVE ECONOMICO Y MILITAR DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA SOBRE EL CANAL DE PANAMA

Si consideramos el Canal como el problema fundamental de Panamá, corremos el riesgo de parcializar y de no comprender en su totalidad y en su justa dimensión la problemática principal de esta Nación Latinoamericana.

En este capítulo tratare de plantear el problema de los intereses económicos y militares de Estados Unidos en la zona estratégica del Canal de Panamá.

Viéndolo así el canal no es más que una solución técnica, una más entre otras muchas, que son utilizadas por el imperialismo, en su fase superior del capitalismo contemporáneo existente, al concentrar e internacionalizar la producción mundial, su financiamiento y su comercialización a través de las transnacionales, principalmente del capital monopolista norteamericano.

A través de los años, vemos, cómo primero para España, después y hasta la actualidad para Estados Unidos, Panamá ha constituido un enclave económico y militar de servicios internacionales bajo el control directo de intereses extranjeros, enclave que es dotado de un estatuto legal diferente de aquellos que tienen otras actividades económicas internacionales y cuyos beneficios son transferidos a la metrópoli, primero hispana, luego norteamericana.

También, al Istmo de Panamá le fué asignada la función de paso estratégico, de puente obligado para el tránsito de las riquezas que España recibía de sus colonias en América. Esta forma en que Panamá se ve vinculada al mercado mundial determinó su posterior desarrollo. Así la zona estratégica del canal sigue provocando, hoy en día, una grave dependencia económica y militar de Panamá con respecto de Estados Unidos, dependencia que genera y reproduce una situación de subdesarrollo dentro de la economía Panameña, provocando distorsiones y contradicciones nacionales, al mantener en la zona del canal una estructura económica, tecnológica, de organización, de intereses militares, de costos y objetivos, completamente diferentes a los del sistema económico del resto del país.

ENCLAVE ECONOMICO.

1.—La Zona del Canal.

Es el enclave colonial clásico, en el cual Estados Unidos se asegura el poder político, económico y militar de la zona. El Canal viene siendo de gran

importancia ya que significa el 30% del producto nacional bruto, así como también representa 20 mil empleos para los panameños, constituyéndose como la principal fuente de trabajo para el país.

2.—Deuda Exterior.

La deuda pública externa, que cada año ha venido aumentando como consecuencia de un mayor número de inversiones, que el gobierno panameño ha venido realizando para activar los otros sectores de su economía, como son la minería, el oleoducto, las hidroeléctricas, las refineries, que la industria privada no ha cubierto y no guardan relación directa con la zona del canal, llevando esto, a una grave pérdida del control de la economía nacional y a un aumento de su dependencia externa.

El funcionamiento de Panamá como centro de servicios del hemisferio occidental, ha venido a aumentar cuantitativamente la tasa de beneficios del capital, que ha atraído a los grandes bancos comerciales del mundo a establecerse en el país, estos bancos prestan, fácilmente, un millón de dólares o más a las diferentes instituciones públicas y privadas de la República, lo que ha ocasionado un déficit en cuenta corriente de 200 a 300 millones de dólares por año en Panamá.

3.—Zona Bananera.

Anteriormente llamada United Fruit Company, es un enclave agrícola tradicional principal productor para la exportación, constituyendo la tercera fuente de trabajo para el país, con 12 mil empleos que ofrece a los panameños.

Esta zona está formada por un número reducido de grandes predios altamente tecnificados, viniendo a ser el principal, el que pertenece a la Chiriquí Land Company, filial de la United Brand, dedicados al cultivo del plátano.

Aunque como es sabido que, si bien la Reforma Agraria panameña nacionalizó algunas de estas tierras, gran parte de la producción, así como la casi totalidad del sistema de comercialización y distribución de la banana, está todavía en manos de los norteamericanos.

4.—Zona Libre de Colón.

Esta constituida como la segunda fuente de trabajo del país con 15 mil empleos. Dicha zona fue establecida por el decreto ley del 18 de junio de 1948, iniciando sus operaciones en 1953, bajo el patrocinio del departamento norteamericano de comercio. Esta zona está constituida actualmente, en una plataforma de exportación e importación por la no existencia de derechos arancelarios y otros gravámenes. Siendo también, una base de almacenamiento y ensamble al servicio de las compañías transnacionales del mundo entero, siendo las principales de Norteamérica, Europa y Japón.

Colón es la segunda zona libre de impuestos en el mundo, después de Hong Kong, con más de 600 firmas registradas y más de mil millones de dólares en transacciones comerciales por año. Estas transacciones de la zona de Colón, representan casi el doble de los intercambios comerciales realizados entre los cinco países miembros del Mercado Común Centroamericano; cons-

tituyéndose como la segunda fuente de ingresos, por concepto de servicios para Panamá después del Canal.

5.—Centro Financiero Internacional.

Partiendo de 1970, cuando se da la gran expansión de los Bancos Comerciales, en particular el desarrollo transnacional de los bancos norteamericanos, Panamá pasa a aprovechar esta expansión financiera internacional, como dictando su ley bancaria de julio del mismo año, en ella, institucionaliza el sistema de proveer las garantías legales necesarias para atraer más instituciones financieras de los centros de Nueva York, Londres, París y Tokio principalmente. Estas garantías, consisten en ofrecer a los bancos y depositantes extranjeros estas ventajas; una completa libertad a las operaciones extranjeras; la inexistencia de control de cambios o de capitales; el uso del dólar como medio de cambio principal; no hay amenaza de devaluación local, los ingresos por concepto de intereses, dividendos y regalías de inversiones extranjeras están libres de impuestos.

Desde 1968, se encuentran establecidos en Panamá bancos extranjeros, cuyos depósitos suman 341 millones de dólares; para 1976 el Centro Financiero de Panamá cuenta con 74 bancos internacionales y otros servicios financieros como son: aseguradoras compañías de inversiones con más de 200 agencias y con un depósito total de 11 mil millones de dólares; es decir, se multiplican en 1976 los depósitos de 1968 más de 30 veces.

Actualmente, Panamá está convertida en un canal financiero y comercial de un sistema más complejo y más sutil que va más allá de la simple vía interoceánica que viera la luz en 1914.

Así pues, Panamá es un paraíso fiscal y una plataforma de servicios para las operaciones de las empresas transnacionales, ya que no teniendo ni banca central, ni moneda nacional (su verdadera moneda es el dólar) el país está enteramente sometido a la actividad del Centro Financiero Internacional que en él reside, el cual viene a ser, en gran medida, una prolongación del sistema bancario norteamericano, con todas las ventajas de ese sistema, pero sin las contrariedades reglamentarias que el mismo presenta en Estados Unidos.

Los cinco enclaves de Panamá son la base del futuro del país hasta fines de este siglo. La suerte de los otros sectores de la economía nacional (cobre, pesca, turismo, industria agrícola), dependen de estos enclaves, que significan más del 70% de la actividad económica total y más del 80% de las exportaciones y de las fuertes divisas.

Estos cinco enclaves, al estar instalados en los sectores más dinámicos de la economía nacional panameña, someten a la burguesía nacional a los intereses de la burguesía imperialista de Estados Unidos. Pero en el nuevo tratado del canal firmado en septiembre de 1977 ya se insertan ventajas económicas para Panamá.

Panamá recibirá dos tipos de compensaciones económicas, a partir de la entrada en vigor del nuevo tratado. El total de estas compensaciones económicas, en 23 años, será de 2,267 millones de dólares, sin que eso represente

un desembolso directo para Estados Unidos. Una de estas compensaciones, es derivada de la participación de Panamá como socio de la nueva entidad administradora del canal, por el monto de 1,840 millones de dólares; la otra, se origina de créditos y ayuda económica que serán concedidos por Estados Unidos, por un valor de 345 millones de dólares y el resto es la transferencia de bienes de infraestructura del Canal, por 182 millones de dólares.

Estos ingresos directos e indirectos que recibirá Panamá en los próximos 23 años, se puede afirmar, no son nada más que su participación, como socio de la empresa, en los peajes que se cobran a los usuarios del Canal.

En cuanto a las demás compensaciones económicas, éstas, al estar constituidas principalmente por préstamos, que aunque blandos, tendrán que ser reembolsados a Estados Unidos por el esfuerzo y el trabajo del pueblo panameño.

Panamá podrá ir más lejos en la explotación de las ventajas de su posición geográfica si pudiera desarrollar la zona del canal en provecho de su propia economía, pero el futuro de Panamá dependerá de su funcionamiento como centro de servicios comerciales y financieros del mundo occidental.

La garantía del funcionamiento y del control de la plataforma económica internacional de Panamá, podrá ser asegurado por los medios financieros más difíciles de detectar, como el control y negociación de la deuda externa, pero mucho más efectivos que cualquier otro medio de control directo.

ENCLAVE MILITAR

La dominación de Panamá por el imperialismo norteamericano se manifiesta a nivel militar, tanto en algunos artículos de los acuerdos firmados en torno al Canal de Panamá, como en los tratados militares concertados por ambos Estados. Pero principalmente la existencia real del enclave está manifestada por las bases militares, escuelas militares y soldados que mantiene Estados Unidos en la zona del Canal de Panamá.

Desde que Estados Unidos entró en Panamá, en 1903, siempre ha mantenido dispositivos militares y soldados en la zona del Canal; así podemos encontrar 14 bases norteamericanas que son:

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1.—Fuerte Amador. | 8.—Howard. |
| 2.—Fuerte Kobbé. | 9.—Coco Solo-Randolph. |
| 3.—Fuerte Davis-Gulik. | 10.—Miraflores. |
| 4.—Fuerte Clayton. | 11.—Rodman. |
| 5.—Isla de Telfer. | 12.—XV Distrito Naval. |
| 6.—Fuerte Sherman. | 13.—Quarry Heights. |
| 7.—Al Brook Field. | 14.—Corozal. |

Cada una de estas bases incluye, además, terrenos reservados para maniobras militares, locaciones para instalaciones auxiliares, vías de acceso terrestre, marítimo y aéreo y zonas de escuela para militares. Dentro de este contexto, son particularmente importantes las siguientes bases de las catorce existentes.

Fuerte Davis Gulik.—En él se encuentran las fuerzas especiales "Bófnas Verdes", cuerpo creado en 1962, que brindan entrenamiento y asesoramiento a la contra insurgencia.

Albrook Field.—Es la sede de la Academia Interamericana de la Fuerza Aérea, establecida en 1943.

Quarry Heights.—Es la sede del Comando Sur del Ejército de Estados Unidos, que tiene a su cargo la supervisión de la mayor parte de las actividades de las misiones militares de Estados Unidos en América Latina.

Fuerte Sherman.—Es la zona de Escuelas Militares donde se imparten cursos de guerra, principalmente en zonas selváticas.

Fuerte Clayton.—En él se preparan especialistas en cartografía, que después serán útiles para la contrainsurgencia.

En uno de los acuerdos colaterales al tratado Torrijos-Carter, se especifica que las academias norteamericanas para la enseñanza a personal militar latinoamericano continuarán operando en Panamá hasta el año 2000.

La más conocida y controvertida de estas academias es la Escuela de las Américas, que prevé entrenamiento militar profesional en español para las fuerzas armadas de 17 Estados de América Latina. Este entrenamiento comprende cursos de Comando y Estado Mayor, de Liderazgo para Suboficiales y Avanzados para Oficiales; adiestramiento especializado en el manejo de los recursos militares a nivel nacional, tácticas de pequeñas unidades y habilidades técnicas.

En cuanto al número de soldados norteamericanos acantonados en la zona del Canal era de 12.000 en 1970; en la actualidad se considera que hay más de 20.000.

En 1971 la inversión militar acumulada de Estados Unidos en la zona del canal, representaba un total de 4.794 millones de dólares, mientras que la inversión civil era de 1.918 millones de dólares, no obstante estas inversiones, Estados Unidos no le paga a Panamá un solo centavo por concepto de arrendamiento del territorio en el cual se encuentran establecidas las bases militares. Por otra parte, la negociación de los nuevos tratados, asignó 50 millones de dólares para la modernización de la guardia nacional que se encargará del patrullaje policiaco de la zona del Canal. Si a esto agregamos que el nuevo tratado sobre el canal concede a Estados Unidos la perpetuidad en el derecho a que sus soldados intervengan cuando consideren que está amenazado el tránsito por el canal, entonces la soberanía y la autodeterminación nacional panameña están inhabilitadas. Además se intenta que se dupliquen los efectivos militares y el ejército panameño.

Este incremento del ejército puede contribuir a afianzar la dictadura militar en Panamá.

Por último, a partir de la vigencia del acuerdo Hay-Bunau Varilla, del 18 de noviembre de 1903, solamente Estados Unidos quien posee todos los derechos de defensa militar, comprendiendo aquel de fortificación y de guarniciones, y bajo su protección se encuentran todos los habitantes de la zona

del Canal. Si estallara la guerra entre Estados Unidos y un tercer Estado, el territorio de la zona del canal de Panamá será prácticamente considerado como territorio enemigo.

El enclave militar de Estados Unidos sobre la zona del Canal de Panamá viola los principios generales de respeto a la soberanía, a la integridad territorial, a la seguridad internacional, a la autodeterminación, a la buena fe, a la autodefensa y a la responsabilidad internacional, consagrados en la Carta de las Naciones Unidas y en el Derecho Internacional.

XIII.—LOS INTERESES ECONOMICOS NORTEAMERICANOS EN EL CANAL DE PANAMA.

Con Henry Kissinger, la política exterior norteamericana adquirió un perfil especial durante el tiempo que estuvo dirigida por él; el realismo político de las administraciones antecesoras provocó una crisis moral (Vietnam, Chile, Angola), que actualmente el gobierno de James Carter ha tratado de paliar con base fundamentalmente a la defensa de los derechos humanos en el mundo y al control y reducción de armamentos nucleares.

Sin embargo, la pretendida moralización de la política exterior de Estados Unidos representa, un retorno al idealismo pragmático tan característico y tradicional en el comportamiento internacional de los gobiernos demócratas de Estados Unidos.

La política de la defensa de los derechos humanos se ha manifestado en la realidad como un simple cambio en la forma de conducir las relaciones exteriores de Estados Unidos, sin que esto signifique un abandono por alcanzar sus intereses nacionales, de esta forma, la política exterior del gobierno de Carter hacia América Latina, no ha tenido variación de las anteriores administraciones.

Lo podemos constatar claramente con hechos como es el apoyo a regímenes represivos en Latinoamérica, el uso de presiones económicas y políticas para lograr sus objetivos particulares; el caso del problema de los indocumentados mexicanos, para presionar a que le vendan petróleo a precio que más le conviene.

En el caso del Canal de Panamá, las negociaciones llevadas a cabo entre ambas naciones para la firma del nuevo tratado Estdos Unidos buscó preservar sus intereses a la vez que paliar las reivindicaciones panameñas a través de una mayor participación de Panamá en los beneficios de la explotación del Canal.

Con la firma del Nuevo Tratado llevada a cabo en Washington el 7 de septiembre de 1977, queda demostrado el interés norteamericano por mantener sus derechos sobr el Canal de Panamá.

Económicamente, Estados Unidos seguirá percibiendo el 70% de las ganancias totales por la explotación del Canal hasta la expiración del Nuevo Tratado que es hasta el 31 de diciembre de 1999. Además, las compensaciones económicas otorgadas a Panamá, distan mucho de ser las exigidas por el gobierno panameño al principio de las negociaciones.

El papel que ha jugado el Canal de Panamá en el desarrollo de la economía norteamericana y del comercio capitalista internacional es muy importante.

El canal desempeñó y ha desempeñado un papel preponderante en la consolidación del mercado interno norteamericano y en el desarrollo de su comercio exterior. También el ahorro que representó la utilización del Canal, no sólo para la flota norteamericana, sino para la de los demás países capitalistas, teniendo un impacto muy importante en el desarrollo del comercio mundial.

La utilización del Canal durante la participación de Estados Unidos en las guerras de Corea y Vietnam representaron un gran ahorro monetario para su erario, así, la utilidad del Canal de Panamá para la estrategia global, no sólo es de tipo estratégico-militar sino que es fundamentalmente económica.

La apertura del Canal significó grandes beneficios para el comercio mundial, permitiendo ahorros apreciables en los costos de transporte, dando lugar a la aparición y consolidación de importantes corrientes de intercambio; haciendo posible una mejor utilización de las flotas mercantes, disminuyendo exigencias de inversión y favoreciendo el desarrollo de determinadas zonas al acortar la distancia entre ciertos centros de producción y de consumo; asimismo, la operación del canal tuvo una importancia de primer orden para la expansión del comercio norteamericano con América Latina.

Los beneficios que obtiene Estados Unidos por la explotación del Canal tienen su base en una contradicción aparente entre el carácter no lucrativo del canal, expresado relativamente bajo de los ingresos directos que percibe Estados Unidos en razón de la política de mantener bajo el cobro por peaje, y el objetivo de toda empresa capitalista de elevar sus ganancias hasta el límite máximo.

La alternativa para que la empresa resultara benéfica para la economía de Estados Unidos, se encontró haciendo de la Compañía del Canal una institución del gobierno norteamericano, que no se rigiera por las normas comunes de la empresa capitalista.

En este sentido, detrás del carácter no lucrativo del Canal de Panamá, se oculta el gran ahorro militar y las enormes ventajas pecuniarias que han favorecido a la industria, el comercio y la marina mercante estadounidense. La política tarifaria que se estableció en el canal y la práctica de mantener inmóviles los niveles de peaje a lo largo de 60 años, no obstante la continua depreciación de las monedas y los considerables aumentos de los fletes marítimos, se han traducido, en la práctica, en un subsidio al tráfico comercial. Siendo Estados Unidos el principal usuario de los servicios del canal ya que el 70% de la carga que cruza el canal es originada en lo destinada a Estados Unidos y estando bajo su completo control, es natural que sea este país el más beneficiado con su explotación.

Hasta ahora, nos encontramos con que el desarrollo económico y social panameño ha estado condicionado por la enajenación de su principal recurso natural, sin embargo, no se debe caer en el error de simplificar el problema a tal grado de considerar que la estructura económica y social de Panamá, deba su peculiaridad a una mera determinación geográfica-natural.

Si bien es cierto que Panamá constituye un ejemplo de aquellos países que desde su nacimiento han estado sujetos a los vaivenes de la política y la economía internacionales, como lo es que su propia estructura social y sus contradicciones internas fueron las que propiciaron que la construcción y funcionamiento de un canal internacional, se convirtieran en el cimiento del eje clave colonial.

Así, el hecho de que la oligarquía panameña no haya aprovechado, en las distintas coyunturas históricas como fueron la construcción del ferrocarril interoceánico, los trabajos de la Compañía Universal del Canal y la construcción del canal, la oportunidad de desarrollar las actividades económicas más productivas dejando esta tarea a los capitales extranjeros propiciando el desarrollo de la estructura económica y social en que ahora se encuentra y con pocas posibilidades de salir de ella. Por su parte Estados Unidos ha demostrado, a través de los términos en que fueron suscritos los nuevos tratados, que el Canal de Panamá y su zona es y seguirá siendo importante para su estrategia económica, política y militar, de modo que, el logro de las reivindicaciones panameñas dependerá de la forma en que se planteen la estrategia económica y política ante la nueva correlación de fuerzas a nivel interno e internacional y en relación a la realidad impuesta con la firma de los Nuevos Tratados.

XIV.—NEUTRALIZACIÓN SIN BASES MILITARES NO

El principio de la neutralidad está enraizado en el Derecho Internacional Público. Su razón histórica reside en el anhelo de los pueblos de vivir en paz. En tiempo de guerra, el estatuto de la neutralidad le permite a algunos Estados, ajenos al conflicto bélico, comerciar con los beligerantes.

La neutralidad, en su concepción original, define el estatuto jurídico de un Estado que no participa en un conflicto, al cual se le reconocen sin embargo, ciertos derechos y obligaciones que puede ejercer sin menoscabo de su seguridad o independencia.

Neutralización es el acto mediante el cual varios Estados acuerdan declarar prohibido el ejercicio de actos de guerra, la fabricación o el almacenamiento de armas en un área determinada, o el tránsito de tropas por un territorio. El resultado de la neutralización es la neutralidad perpetua.

De los ocho ejemplos que presenta el licenciado Edmundo Molino en su artículo publicado en el Panamá-América, del 14 de abril de 1967, sólo uno involucra la condición de un Estado neutralizado por medio de un acuerdo multilateral: Bélgica. Los otros siete casos son de agresión, no de neutralidad violada.

El incidente de Sarajevo que pretextó la Primera Guerra Mundial, no se redujo ciertamente, a una cuestión entre Serbia y Austria; pero cuando el licenciado Molino afirma que Alemania invadió a Bélgica y Francia y dice que éstas "no tenían qué ver nada en este asunto", sólo tiene razón a medias. Bélgica sí era neutral, Francia no lo era, como tampoco lo eran ni Rusia ni Alemania.

Rusia intervino en favor de Serbia apelando al movimiento pan-eslavista. Alemania se vió obligada a interceder por Austria. Francia tenía compromisos con Rusia; e Inglaterra, deudas con Francia. Todo lo cual sirve para demostrar que lo ocurrido a raíz de Sarajevo no fué cuestión sencilla: el creciente nacionalismo en Europa, así como el sistema de las alianzas militares, se encargaron de que el conflicto se extendiera y desencadenara la Primera Guerra Mundial.

Cuando Japón atacó a Pearl Harbor el 8 de diciembre de 1941, once meses antes el Congreso Norteamericano había aprobado el conocido Acto de Préstamos y Arriendo que autorizaba al Presidente de Estados Unidos a prestar o disponer de artículos clasificados como de "Defensa" para ayudar a cualquier país cuya defensa (decían) "fuese vital para la defensa de los Estados Unidos". Esta ayuda se la ofrecían a todos los enemigos declarados de Alemania, Italia y Japón, lo cual se consideraba como un acto de guerra de Estados Unidos contra las potencias del Eje.

De acuerdo con las leyes y usos de la guerra, entonces, los ataques a Pearl Harbor realizados por los japoneses, tuvieron lugar en tiempo de guerra y cuando ya Estados Unidos había abandonado su condición de neutral.

Dos hechos dan fe de las provocaciones norteamericanas. En septiembre de 1941, tres meses antes del ataque a Pearl Harbor, Estados Unidos detuvo y embargó un cargamento japonés de hierro y acero que atravesaba la península de Indochina, lo que se consideraba igualmente como un acto de guerra.

Mucho antes del ataque a Pearl Harbor, Estados Unidos había entregado a Inglaterra 50 portaviones a cambio de bases navales que ésta cedió en el mar Caribe. Esto hacía entrever una inequívoca alianza militar.

Cuando los japoneses despacharon un portaviones en dirección al Canal de Panamá para destruirlo, no lo hicieron porque Panamá fuera un enemigo de cuidado, sino porque la zona del canal era un baluarte militar de Estados Unidos y por la vía interoceánica pasaba la flota de este país.

Si las alianzas militares han jugado un papel preponderante en el desarrollo de las guerras, ahora que las armas nucleares, termónucleares y de neutrones, han modificado sensiblemente su importancia, ellas pueden traer el último conflicto.

Esa fué una de las ideas centrales que dominaron el temario de la conferencia de Bandung de 1955 y otras más recientes, a partir de las cuales, numerosos países de Asia y África están adoptando una tendencia neutralista en materia de política exterior.

Ni bases militares tradicionales, ni bases militares de tipo nuclear pueden justificarse en territorio de la República de Panamá, precisamente por la naturaleza del poderío bélico de las potencias que pueden verse arrastradas a un conflicto general.

Sea lo que sea, entendido que si se produce una guerra total, ésta tendrá que ser devastada con armas atómicas de todo tipo sin alternativas para la civilización.

Si alguna potencia (China, Rusia, Alemania o cualquier otro) deseara destruir el Canal de Panamá nadie podría evitarlo; pues no existe una defensa absolutamente efectiva contra el lanzamiento de un cohete.

La prueba reciente la ofrece Vietnam: a pesar del cinturón defensivo de cohetes anticohetes el perímetro de Hanoi, capital de la República Democrática de Viet-Nam, ha sido traspasado con éxito.

Por otra parte, ninguna potencia está interesada en destruir a nuestra América Latina, ya que no tendría ninguna lógica devastar los enormes recursos en materia prima o provocar la muerte de millones de seres en el Continente Americano.

Pero, si la América Latina o algún sector de ella se convirtiera en bastión de los Estados Unidos, en rampa de ataque; si, al hacerlo, nos consideráramos sus enemigos los enemigos de Estados Unidos, sería natural que guardásemos algún tipo de represalia.

No puede ser de interés para la América Latina, vernos amenazados de destrucción por una guerra propia de los Estados Unidos.

Además, en el estado actual de las relaciones de fuerza entre las grandes potencias, basta y sobra con los armamentos disponibles dentro de sus fronteras y en ultramar.

Así es que como un punto de vital importancia que tanto Panamá en primer lugar y toda América Latina se han unido en un grito que viene teniendo eco en todo el mundo: El Canal de Panamá no debe seguir siendo manipulado por los Estados Unidos.

A. Cincuenta Razones Para Rechazar las Bases Militares

El artículo XXIII del Tratado Hay-Bunau Varilla (derogado éste el 7 de septiembre de 1977), otorgaba a Estados Unidos el derecho "para usar la policía y sus fuerzas terrestres y navales y para establecer fortificaciones", con el objeto de proteger el Canal de Panamá. El Convenio de 1903 no autoriza el establecimiento de bases aéreas por la razón obvia de que en esos días no existían aviones de fabricación regular y mucho menos de tipo militar.

La clave de la hegemonía, desde la segunda mitad del siglo XIX hasta pasada la Primera Guerra Mundial, residía en el poderío marítimo, el que dominara los mares y el acceso a éstos, estrechos y canales, tenía una posición privilegiada para llevar a cabo algún programa de expansión colonialista o alcanzar objetivos políticos particulares.

Por eso Estados Unidos abrió un canal por Panamá, que permitía trasladar su flota de un océano a otro, con rapidez y hacer del mar Caribe un gran lago, un mar Mediterráneo de Estados Unidos, que facilitara, al decir de Roosevelt, "tener voz propia en los destinos de Oriente y Occidente".

En 1903, el uso de Fuerzas de infantería y navales a objeto de defender el canal era previsible, pues un ataque a la vía interoceánica por tierra o por mar era militarmente realizable.

El Océano Atlántico separa a Panamá de Europa y África y el Océano Pacífico de Asia, más que ahora, fueron factores de desgaste que hacían difícil, si no imposible, un ataque del exterior, sobre todo, porque ningún país mantenía un dominio absoluto sobre estos océanos.

Por estas razones, por la protección que ofrecían los Océanos como factores de desgaste, Estados Unidos, desde los días de independencia, siguieron una política neutral respecto de las cuestiones europeas, de aislamiento en el pleno internacional, esto, no obstante, fue cierto hasta el momento en que Norteamérica adquirió intereses fuera de sus fronteras continentales.

Después de la Primera Guerra Mundial, con el uso difundido de los aviones, el predominio absoluto que detentaba la fuerza naval hasta entonces iba cediendo paulatinamente. El triángulo de la fuerza aérea, la marina y la infantería era indispensable, pero tenía prelación en el juego estratégico el factor que mejor facilitara la conquista de los espacios: la fuerza aérea, así como la movilidad de la marina a escala mundial desplazó los medios de la infantería, constreñidos a tierra, la fuerza aérea eliminó a la marina como factor principal en la estrategia, pues los aviones podían surcar amplios espacios continentales, vedados a los barcos y espacios marítimos en menos tiempo.

Como maquinaria de combate, la marina llegó a su cúspide durante la Segunda Guerra Mundial. Recordemos que fueron las victorias navales en el Pacífico, las que determinaron el triunfo aliado sobre las potencias del Eje.

La fuerza aérea, es cierto jugó un papel tan sobresaliente pero en la etapa de desarrollo en que se encontraba, dependía todavía del apoyo logístico de la marina.

El campo geográfico de batalla se ampliaba cada vez más (el escenario se extendía a todos los continentes); pero, de otro lado, las relaciones de distancia-espacio y movilidad, reducían el campo estratégico, ningún objetivo era físicamente imposible de lograr, todo se presentaba vulnerable. De allí que la fuerza aérea, capaz de penetrar todos los espacios, fuera adquiriendo un creciente valor prioritario.

Dentro de esta concepción cambiante de la estrategia hasta la Segunda Guerra Mundial, las bases militares terrestres en ultramar (durante la supremacía de la marina), que por cierto son bien distintas a "fortificaciones", eran puntos de enlace que servían para coordinar las operaciones terrestres y marítimas y aprovisionar de combustible a los barcos y a los aviones.

Una excepción, que es necesario destacar, son los portaviones, los cuales implican un concepto más avanzado de lo que es una base militar; estos portaviones, a diferencia de las bases terrestres, son móviles. Y estas bases militares flotantes llegaron a adquirir la preeminencia que tenían antes las bases terrestres, por su constante movilidad y la dificultad de rastrearlas.

Pero la medular de los portaviones radicaba en que eran la base ideal, la plataforma, de la Fuerza Aérea.

La bomba Atómica lanzada en Hiroshima y Nagasaki causó un vuelco de 180 grados en las concepciones estratégicas. Ahora, tanto las bases milita-

res terrestres, como las navales, sin mencionar ciudades y centros industriales, podrían ser devastadas con una sola bomba lanzada desde un bombardero tripulado por una reducida dotación.

Desde 1945 es regla sabida de los estrategas, que todas las bases militares han perdido su antigua importancia; mantenerlas se convirtió más bien en una cuestión de prestigio o del factor disuasivo de segundo orden para conflictos locales.

Hacia 1945, Estados Unidos tenía el monopolio de la bomba, cuando al poco tiempo la Unión Soviética hizo detonar la suya, se hizo definitiva la inutilidad de las bases militares.

Los objetivos de las dos potencias se encaminaron a la construcción masiva de bombas atómicas; por consiguiente, la fuerza aérea, que tendría la tarea de transportar la mortífera carga, fue objeto de continuo perfeccionamiento.

Desde los inicios de la guerra fría, la marina conjuntamente con la infantería, sólo tendría una utilidad relativa; invadir y ocupar el territorio devastado por el átomo, la aviación convencional bajó a un segundo plano. La fabricación masiva de aviones a reacción (en particular después de la guerra de Corea) vino a confirmar la prioridad del aire; los bombarderos a retropropulsión, capaces de arrojar cargas atómicas en cualquier punto de la tierra, recibieron la mayor atención en la industria militar.

El lanzamiento del primer Sputnik ruso coincidió con el desarrollo de los proyectiles teledirigidos, con ojivas nucleares, con los cuales se podían acertar, goipes certeros sin la participación directa del hombre en su orientación; el uso del control remoto en la aviación ha hecho innecesario ese nivel de participación.

A fines de la década de 1950, se hicieron esfuerzos para perfeccionar los cohetes de alcance intercontinental, con los cuales se pudiera llegar al corazón industrial de las potencias.

Como las bases terrestres y navales eran infraestructuras de la marina y la fuerza aérea a hélice, al ser desplazadas éstas por los cohetes de gran alcance, también las bases mencionadas perdieron totalmente su vieja importancia.

Una notable excepción la constituyen los submarinos atómicos que poseen las grandes potencias; como éstos pueden disparar cohetes (Polaris), también (como lo fueron los portaviones en su época) se consideran como bases militares, navales y atómicas; por la imposibilidad de rastrearlos a todos en un momento dado. Estos submarinos se encuentran entre el más efectivo armamento de hoy, debido a su escasa vulnerabilidad. Y estas bases militares, navales y atómicas, que son los submarinos, desplazan, a su vez, a las bases militares atómicas terrestres.

Por esto, tampoco tienen mayor sentido las bases convencionales y militares terrestres que rodean la República Popular China, describiendo un arco desde Corea hasta el Viet-Nam y, a Rusia, desde Turquía hasta Alemania, pasando por España e Inglaterra. Y por eso, los conceptos de la estrategia en los países Socialistas parecen estar más a tono con la realidad que los de Occidente: Ellos no rodean a Estados Unidos o a Europa Occidental con

cadenas de bases atómicas, porque, en verdad, no son necesarias. Los emplazamientos secretos de cohetes, dentro de su territorio son suficientes para realizar un bombardeo nuclear, sobre todo, porque a éstos se les añaden los submarinos atómicos, que surcan por diversos puntos, pasos, estrechos y canales.

Si ello es así, menos justificación tiene el mantenimiento de bases militares convencionales en Panamá, estas bases fueron antaño una infraestructura de la marina y la aviación.

El establecimiento de bases militares atómicas en Panamá no obedece a ninguna lógica relacionada con la defensa del canal o del Continente Americano, puesto que, como se ha visto, el factor velocidad ha sobrepasado en grado el factor distancia que el campo estratégico de batalla se ha reducido, de donde el factor efectividad es lo que verdaderamente cuenta.

Refuerza estos argumentos sobre la estrategia basada en la coherencia, el hecho de que Francia resolviera pedir el retiro de las bases militares norteamericanas de suelo galo que, mediante el Pacto del Atlántico, habían sido autorizadas. De Gaulle consideró pasado el peligro por el cual la O.T.A.N. había sido creada sobre el molde de la vieja estrategia. Estando Francia en la misma Europa no se entiende cómo en un lugar distante como Panamá, pueda concebirse la necesidad de bases militares extranjeras.

Inglaterra, por su parte, también considera innecesaria su presencia militar en Asia y ha decidido dismantelar sus bases militares (como lo es Singapur). Es más, las bases militares que han sido establecidas en la zona del canal son ilegales, pues no fueron autorizadas mediante convenio.

El artículo xxiii del tratado de 1903 no las autoriza; las bases militares existen de hecho, no de derecho. Representan una usurpación de derechos y una violación contractual, de un lado, y de las Constituciones respectivas de ambos países así como de la Carta de las Naciones Unidas del otro.

Las Naciones Unidas disponen que los hechos y actos internacionales deben ser regulados por medio de acuerdo, por mutuo consentimiento.

La presencia militar norteamericana en la zona del Canal, no mediando acuerdo alguno sólo puede ser vista como la franca ocupación de una zona sobre la cual debiera ejercerse la Soberanía panameña y que amenaza extenderse al resto del territorio nacional cuando la menor de las sospechas de peligro lo garantice.

Las bases militares no se justifican en Panamá como defensa del canal, puesto que sabemos lo relativamente fácil que resulta interrumpir por largo tiempo el tránsito a través de la vía; basta solamente con dañar el mecanismo de las esclusas mismas o destruir las obras auxiliares o alterar violentamente el nivel de las aguas, para paralizar el tráfico marítimo; si alguna potencia deseara destruir el canal, no utilizaría un cohete nuclear, con sólo enviar hombres-rana expertos en demolición bastaría, o hundir barcos a la entrada del canal.

La facilidad con que se puede destruir u obstruir el canal hace ostensiblemente innecesaria la presencia de fuerzas armadas norteamericanas en la zona.

Las bases militares establecidas en la zona del Canal no están en la defensa del Canal o del Continente Americano, el Canal de Panamá por su naturaleza mecánica, es indefendible. Los canales a nivel tampoco requieren, para su protección, de bases militares, ya que al unir dos mares libres directamente para los efectos de la estrategia se convierten en estrechos naturales.

Las bases militares tampoco son para defender a Panamá, la defensa del territorio nacional es atribución del gobierno de Panamá y si Panamá no se compromete a defender su propio espacio terrestre, marítimo y aéreo no puede llamarse Estado. Para prevenir cualquier intento de sabotaje basta con una pequeña y eficiente fuerza policiaca estacionada en las medianías del Canal.

Las bases militares tampoco son para la defensa del Continente Americano, porque en una guerra nuclear la defensa es un mito, dada la relativa inseguridad de los sistemas de antiohetes. Por otro lado, el sector latinoamericano del continente, no vive bajo una amenaza extra-continental (1) de ataque; la América Latina no es, en modo alguno, una potencia militar, nadie se beneficiaría con la destrucción de los recursos naturales que ella encierra. Además, "La América Latina" en si es una abstracción, ella no existe sino específicamente en la realidad histórico-política individual de cada uno de los Estados que la componen. Por el contrario, en la época actual, siguiendo su política de coexistencia pacífica, la Unión Soviética hace esfuerzos por establecer relaciones diplomáticas con países de Occidente; en particular, de la América Latina. (2)

El tratado Interamericano de Asistencia Recíproca de Río de Janeiro, (1947), fue suscrito por la mayoría de los Estados Americanos.

Según este acuerdo cualquier agresión a uno de los signatarios por un Estado ajeno al Continente será considerada como agresión a todos los Estados signatarios del pacto. El pacto de Río es una alianza defensiva y su propósito es "defender el Continente Americano".

De aquí se sigue que cualquier medida que se tome para emprender la defensa del Continente Americano debe ser acordada por los signatarios del Pacto de Río, pues tal materia es exclusiva de este tratado. La defensa del Continente Americano no puede ser acordada entre Estados Unidos y Panamá únicamente. Cualquier tratado que rozara esta cuestión, se consideraría una violación, un alejamiento del pacto de Río. Lo que está claro de todo lo dicho, es que lo verdaderamente importante para el Pentágono es la defensa continental de los Estados Unidos de América.

(1) La amenaza extra-continental a la América Latina es, precisamente, el principal supuesto teórico del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (Pacto de Río), suscrito en Río de Janeiro en 1947. Hoy ya está desvirtuada esta tesis, tanto por las nuevas estructuras internacionales, como por la experiencia histórica de la América Latina.

(2) En 1971, la República Popular China adopta parecida actitud.

Lo ideal sería que América Latina se desligara del pacto de Río y concertara uno nuevo en vista de las circunstancias que han sido introducidas en el marco histórico de hoy. Aún cuando la posibilidad de un enfrentamiento nuclear se mantiene en su más bajo nivel, no es del todo inconcebible un holocausto nuclear. En tal caso, las bases militares convencionales no tienen importancia alguna. A pesar que se habla de una guerra atómica limitada, en realidad no se puede precipitar una guerra total, de modo que las bases militares de la zona del canal, tampoco han sido establecidas para tal eventualidad.

Entonces, ¿para qué son las bases militares establecidas en territorio de Panamá? Todos los soberanos son un centro para entrenar fuerzas anti-guerrilleras que fueron a Viet-Nam, Cuba y a toda América Latina; para aconsejar a las castas militares de Hispanoamérica para intervenir, como en Santo Domingo y Panamá, en asuntos internos de sus pueblos. (3)

De acuerdo con el interés Nacional de Panamá, tales bases militares no deben existir en su territorio, ya que una condición de ese interés nacional es la solidaridad con la América Latina en general.

Las bases militares establecidas en la zona del canal, son parte de la estructura defensiva de los Estados Unidos.

El camino a seguir, luego, para lograr la desocupación militar del Istmo es un pacto de neutralización del canal y sus áreas adyacentes entre las potencias nucleares con suficiente garantía de las Naciones Unidas.

B. La Guerra Fría y el Comando del Sur:

Con la llamada "guerra fría" que fué la forma que adquirió la lucha entre los Estados Nacionales después de la segunda conflagración mundial, dentro de una estrategia global frente al mundo socialista, sale al frente como paladín defensor El Comando del Sur que es el que administra los programas de ayuda militar, interviniendo directamente, ó manteniendo un vasto aparato de contra insurgencia mediante cursos de entrenamiento a las fuerzas militares y policíacas de los países Latinoamericanos. Para entender más perfectamente el llamado Comando Sur que es una de tantas bases militares que tiene Estados Unidos en la Zona del Canal de Panamá, tiene las siguientes funciones básicas:

- I.—Es directamente responsable por la defensa del Canal de Panamá,
- II.—Es responsable de planes para eventuales situaciones críticas en países de América Latina, las cuales podrían requerir una respuesta militar de Estados Unidos.
- III.—Supervisa la asistencia militar a las naciones de la región incluyendo asesores, equipo de entrenamiento y sistemas de escuelas militares en la zona del canal.

(3) El terrorismo de la FALN (Fuerzas Armadas de Liberación Nacional en Venezuela), fué eventualmente reprimido por organizaciones militares y paramilitares venezolanas con la ayuda, asesoramiento y entrenamiento por parte de las fuerzas de Estados Unidos estacionadas en la Zona del Canal.

Los llamados programas de asistencia militar se remontan a las técnicas aprendidas en las dos guerras mundiales en la época moderna. Desde 1930 el ejército de Estados Unidos iba empezando a enviar misiones militares a América Latina para reemplazar a los oficiales Franceses y Británicos que habían sido los mentores tradicionales de los ejércitos de la América Latina.

Estados Unidos tiene la disculpa que siempre pone de manifiesto, el mando dichas misiones porque era invitado por los gobiernos de pueblos latinoamericanos, que a la salida de militares tanto Franceses como Británicos prácticamente el ejército y la policía nativos se quedaban estancados en sus técnicas guerreras del momento.

Pretexto o no, el caso es que cada vez crece más y más el gigante militar de Estados Unidos en América Latina y así vemos como en 1942, crea el Consejo Interamericano de Defensa, que viene a ser más bien una estructura burocrática permanente a través de la cual Estados Unidos se ocupaba del suministro de armas, uniformación de los pertrechos militares y del entrenamiento de los ejércitos del hemisferio.

En 1946, el Departamento de Guerra anuncia los planes para un programa de asistencia militar permanente para Latinoamérica.

En los cuarteles generales del Comando del Sur, los primeros cursos de adiestramiento son establecidos desde 1943, y hasta 1974 alrededor de 45 mil estudiantes provenientes de diversos países latinoamericanos se habían graduado; algunos de éstos ocuparon u ocupan posiciones de poder en sus respectivos países, entre los que más renombre han alcanzado a nivel mundial actualmente está el general Omar Torrijos.

La U.S. Army School of the America, localizada en la zona del Canal, en Fort Gillik, que fue fundada en 1946, se erige como el centro más importante de entrenamiento para las fuerzas latinoamericanas para la contrainsurgencia.

El sistema escolar operante, se encuentra enfocado para el desarrollo de fuertes ligas entre los oficiales latinoamericanos y muchos líderes militares del área, es decir, ha contribuido a lo que en los círculos militares norteamericanos llaman el rol representacional "en América Latina"; dicho rol se traduce en el adoctrinamiento de los militares latinoamericanos dentro de la concepción de "seguridad interna" y "desarrollo nacional" de Estados Unidos, sustituyendo en esta forma, las funciones de estos militares como actores de sus propios Estados, por las perspectivas y expectativas del Departamento de Defensa de Estados Unidos.

Las misiones no militares del Comando, incluyendo entre otras, la asistencia militar a la América Latina y operaciones de búsqueda y rescate en la región en caso de temblores o huracanes.

Formando dichas operaciones, parte de los programas de "acción cívica y militar" para la obtención de información sobre el área y sobre las características de la población, a la vez que sirven de campo de entrenamiento para los oficiales latinoamericanos en el aprendizaje de las técnicas de inteligencia y contrainsurgencia incluidas en estos programas también.

El catálogo de U.S. Army School of the Americas, en relación a los cursos que imparte, plantea los propósitos fundamentales del establecimiento militar en la zona del Canal; así tenemos que el curso "Combat Arms Command and Unit Staff Officer" incluye entre sus materias las de Operaciones Psicológicas; acción cívica y guerra irregular.

El curso "Internal Development Civil Action", contiene seminarios sobre el Desarrollo Social, Económico y Político, Operaciones Psicológicas y Acción Cívica Militar.

El curso "Counterinsurgency Operations" tiene como propósito, entrenar a los militares latinoamericanos en Defensa Interna y Desarrollo; guerra de guerrillas; operaciones psicológicas; acción cívica; Inteligencia; técnicas de transporte aéreo y selváticas.

Para qué sirven estos cursos para la defensa del Canal? Para nada, porque solamente el que no quiere ver, no se da cuenta que el canal de Panamá no tiene ninguna defensa en caso de ataque sea éste por cielo, tierra o mar como ya vimos; estas escuelas que tiene Estados Unidos son parapetos de ellos porque saben que estando el enclave militar en la zona del canal pueden moverse libremente en toda Latinoamérica y a la vez están en un punto estratégico para repeler algún ataque de alguna potencia y a la vez poder movilizar sus unidades militares rápidamente a cualquier punto del orbe en caso de algún conflicto a nivel mundial.

Así vemos, cómo los instrumentos de poder represivo en contra de los movimientos de liberación de los pueblos de América Latina, son ahora concebidos desde el punto de vista de "menos costos y menos visibilidad".

El uso del terror, para intimidar a los movimientos u organizaciones que atentan "contra la seguridad nacional" de Estados Unidos y no contra la seguridad de las propias naciones latinoamericanas, puesto que no se trata de entrenar a los militares latinoamericanos contra los ataques externos, sino contra su propio pueblo, ésta es una verdad que tiene escondida. Estados Unidos pero que salta a la vista de todos; ésta ha sido la estrategia principal para la represión, especialmente después del deterioro de la imagen de las fuerzas armadas norteamericanas, cuya presencia se ha vuelto más sutil.

Cuando el nivel persuasivo ha fallado en las relaciones internacionales, tiende a manifestarse en intervenciones, que van desde presiones económicas, políticas y hasta psicológicas y, desde luego, como el gran recurso que tienen las grandes potencias, (en este caso no solamente utilizado por Estados Unidos) la intervención militar. Las operaciones de intervención varía de acuerdo a las percepciones de la burocracia norteamericana y el "comportamiento" del país recipiente. Tomando un ejemplo clásico en América Latina, está Chile, al cual el gobierno de Estados Unidos le otorga a aquél una ayuda militar de 45.5 millones de dólares entre 1970 a 1974.

Mientras esto sucedía, el vicepresidente de la I.T.T.E.J. en unión de los Servicios Clandestinos de la Agencia Central de Inteligencia en la División del Hemisferio Occidental, preparaban un plan para destruir la economía Chilena, mediante el clásico recurso de la negación de créditos, el paro de

actividades de las compañías norteamericanas establecidas en Chile; el veto de la ayuda técnica.

Posición Política y Militar del Gobierno de Panamá

Las metas por las que ha venido luchando el pueblo panameño para configurar a Panamá como un Estado realmente independiente y cuyo esfuerzo ha merecido el apoyo incondicional del tercer mundo y principalmente de los países socialistas; dichas metas son claras y fáciles de resumir: Panamá aspira a su integridad territorial, lo cual supone la desaparición del gobierno extranjero de la zona del canal y de las bases militares norteamericanas; Panamá aspira, asimismo, a aprovecharse, en beneficio propio, considerándola un recurso económico, de su condición ístmica natural y su ventajosa posición geográfica; instrumentada por el canal interoceánico; trata a toda costa de rescatar para la jurisdicción panameña las tierras Zonetas y de tener un canal panameño consagrado al servicio de la navegación mundial y del comercio pacífico entre los pueblos del mundo.

Las bases militares norteamericanas que existen en territorio panameño sirven, ante todo, a los fines (la defensa del canal es un pretexto) de la política agresiva contra los países subdesarrollados.

Por tanto, la lucha porque se desmantelen completamente estas bases afecta, interesa y debe contar con la solidaridad efectiva del tercer mundo.

En el caso del movimiento de liberación nacional, debe añadirse que es firme propósito suyo lograr el funcionamiento de un nuevo canal panameño consagrado, repito al servicio de la navegación mundial y que funcione como instrumento del desarrollo económico de Panamá, de América Latina y de todo el tercer mundo.

Por una interpretación antijurídica y desmesurada del tratado de 1903, que sobrepasa los derechos que le fueron otorgados, Estados Unidos no se limitó a tomar las providencias para la estricta protección de la vía interoceánica sino que convirtió a Panamá en uno de los ejes de su sistema militar mundial ofensivo-defensivo, estableciendo allí como ya sabemos su Comando Sur, toda suerte de bases, la Escuela de las Américas, diversas academias e infinitas instituciones paramilitares, policiales y de espionaje. No hay que olvidar que la zona del canal sirvió de trampolín contra la Guatemala Democrática en 1954; que contribuyó al desembarco de "marines" en Dominicana en 1965 y que ayudó al desembarco de Playa Girón en Cuba.

Recientemente en los tratados de 1977, se habla de que Panamá debe cooperar con Estados Unidos en la protección y defensa del Canal; la idea no sería deleznable si diera lugar a una independiente y creciente presencia de tropas panameñas en la zona del canal, pero hay que estar muy alerta en cambio, contra la probable finalidad norteamericana de buscar convertir la "cooperación" en un acentuamiento del grado de superditiación de la guardia nacional, cuyos oficiales son instruidos hoy en día en la zona y participan en frecuentes operaciones conjuntas con miembros del ejército norteamericano.

¿Acaso ellos buscan convertir al Instituto Armado Panameño en un Organismo definitivamente cipayo? (que de panameño sólo tendría el nombre); vestido, entrenado, alimentado y desnacionalizado por el ejército norteamericano; un organismo sin criterio patriótico e inclusive al servicio potencial de ambiciones para establecer, en conclusión con el imperialismo, una dictadura de largo plazo en Panamá, que estorbara los esfuerzos revolucionarios para erigir un orden social más justo.

El imperialismo yanqui ha mantenido en algunos aspectos líneas tradicionales de pensamiento para asegurarse nuevas formas de dominación. A Puerto Rico lo hizo pasar de una situación jurídica de colonia a la de Estado Libre asociado.

La propuesta cooperación militar Estados Unidos-Panamá está cercada de las premisas con las que se burló la verdadera independencia de Puerto Rico e identificada con la interpretación del tratado de Río de Janeiro que dió lugar a la última intervención en Santo Domingo.

Esta asociación militar puede ser el punto de partida para separar a Panamá de los esfuerzos unificatorios que en la defensa de sus derechos realizan América Latina y el tercer mundo y, simultáneamente, la más amplia y paradójica asociación de opresor y oprimido, de explotador y explotado.

Las características actuales del gobierno militar Panameño adquieren singular importancia dentro del conflicto y contradicciones que se plantean a nivel de los Estados Nacionales. Tomando las particularidades de Panamá, como son su ubicación en el plano internacional; la posición del gobierno en relación a las negociaciones, se convierte en factor primordial de su política nueva que es la de exigir no la de pedir, pero apoyándose siempre en el Derecho Internacional que la protege.

D. Consecuencias Probables de un Conflicto Militar

Que la República de Panamá, por injusticias del destino, puede ser teatro de una carnicería humana motivada por la presencia de las fuerzas armadas de Estados Unidos, es cuestión de analizar.

¿Qué hay, se preguntan angustiados los panameños si de pronto ven aparecer en el horizonte el fantasma de una guerra que esta vez puede que les toque muy de cerca, para ensayar la protección de la población civil? ¿Qué para evitar que nos triturén cuando corra algún peligro el Canal?

Por otra parte, ¿a quiénes teme Estados Unidos?, ¿se trata de los europeos; de los Ingleses? ¿De una confabulación de sus deudores y ex-aliados de la Gran Guerra?

Indudablemente hay muchos agentes extranjeros, residiendo en América y en caso de otro conflicto europeo o de una guerra en el Asia que comprometan a Estados Unidos, espías extranjeros que hasta ahora se han dedicado al servicio de información secreta se servirán del sabotaje y producirán no sólo en Panamá sino en toda Latinoamérica una serie de explosiones y conflagraciones de acuerdo con los últimos adelantos técnicos del servicio secreto

o ataque por sabotaje. Si, como algunos expertos anuncian, la cultura de bacterias reemplazará los gases venenosos, como la peor innovación de la próxima guerra, cuáles otros, de los combatientes del servicio secreto recibirán la orden de propagar las plagas y epidemias?

Los habitantes del Istmo y los países vecinos, tienen serio fundamento en los temores de una guerra que se produzca inesperadamente. Sobre 117 guerras dice la historia 107 fueron comenzadas intempestivamente para procurarse ventajas sobre el adversario. Y este es el caso del Canal de Panamá. Una vez iniciado un conflicto con Estados Unidos...

Como el canal lo constituye una zona de 40 millas de largo por diez de ancho abiertas en toda su extensión se tiene por cuidar de 400 millas cuadradas susceptibles de todas las investigaciones y sutilizadas de hombres de ingenio que conocen todas las posibilidades de la técnica moderna aplicable a un fin deseable.

Interrogado el Presidente de Panamá, Aristides Royo, qué actitud tomará el gobierno si la guerra se declarara durante su administración dijo: "Panamá tomará las medidas adecuadas para su defensa".

El Presidente panameño, actualmente se ocupa pues del problema militar que reviste el Canal.

¿Hasta qué parte podemos los latinoamericanos profundizar esta cuestión? Es cosa que debemos pensar, la guerra es hoy una ciencia y los distintos aspectos que constituyen la materia es motivo como en la medicina y la ingeniería, de especialistas.

De esta clase de expertos y muy bien preparados en las tesis referentes a las defensas del Canal de Panamá, los tiene el gobierno norteamericano. Panamá, en cambio, como no tiene ejército, no puede prestar este auxilio técnico al Gobierno Nacional. Tampoco los gobiernos latinoamericanos, amigos y hermanos de los panameños, cuentan con elementos de prestigio para ejercer autoridad. Viene entonces la organización militar que como asesor de las Conferencias del Desarme funciona en la Liga de las Naciones, allí se encuentran según entiendo un cuerpo compuesto de expertos en cuestiones de guerra dedicados a colaborar con la Liga a la solución de los problemas militares en el sentido de ayudar a la concreción de la paz. Generales, Almirantes, Coronels, Capitanes, hombres bien preparados en los problemas filosóficos, políticos y técnicos que forman la guerra. De allí podría conseguir Panamá un oficial de Marina y otro de Ejército que viniese al Istmo a estudiar la cuestión y hacer tanto a Panamá como a los países latinos que bordean el Canal, las recomendaciones conducentes a las mayores posibilidades de garantizar su supervivencia y de cooperar al mantenimiento de la paz de esta región del mundo, ya que ni a Estados Unidos ni a Panamá les interesa el desatender las recomendaciones de la Liga de Naciones en este sentido.

En este orden de ideas con orientación hacia los altos tribunales de justicia internacional, Aristides Royo opina que Panamá debiera mirar con mayor interés el desarrollo de las tesis presentadas en las Conferencias de Desarme en el sentido de que siendo el canal uno de los puntos de singular posición

militar en el mundo. la suerte de los habitantes del Istmo está en relación directa con los factores que determinan los armamentos de las grandes potencias y desde luego, el lugar hacia el cual aquellos irradian. Así el Istmo de Panamá, por que interesan en tan alto grado estos problemas a Panamá? lo sabemos todos. El Istmo de Panamá, es decir, la República, es hoy "uno de esos campos de fricción, fértiles en pretextos adecuados para encender una guerra. Panamá es en América el candidato que más probabilidades tiene de suministrar, a pesar suyo, el pretexto y el teatro de esa guerra futura. Y sabemos también que "las primeras víctimas de esa conflagración seríamos los panameños, tratamos por todos los medios a nuestro alcance, de conjurar tan grave peligro".

Pero es el caso que el tratado del Canal celebrado en artículo mortis (cuando la vida de los separatistas panameños peligraba), vinculó de mil maneras, la suerte de los habitantes del istmo a la de los Estados Unidos. El tratado significaba: "que la vida y los bienes de los panameños depende de la interpretación que los norteamericanos conceptúen conveniente darle para explotar, mantener y defender el Canal".

Contra este estado de cosas se ha insurreccionado la actual generación panameña y los "buenos vecinos" se mantienen a la defensiva en cuanto a la parte académica. Pero es evidente que en caso de guerra, los panameños serán los primeros en ir al matadero si el gobierno de Panamá no estudia el punto con la atención que se merece.

La guerra es un efecto no una causa. Atacar la guerra es un lirismo si no se eliminan las causas que producen las guerras, en este caso de Panamá claramente determinadas. Ya que todas estas amenazas de conflicto se derivan de las fortificaciones que Estados Unidos ha levantado en el Canal, junto con sendas bases navales en el Atlántico como en el Pacífico.

Es evidente que la legalidad o ilegalidad de las fortificaciones del Canal no traerá resultados eficaces inmediatos; pero conviene saber si los latinoamericanos somos o no víctimas de un desacato internacional.

Además las proyecciones militares del tratado vienen entorpeciendo la claridad necesaria para los demás pueblos del continente en sus relaciones con los propios panameños. Panamá según los tratados se obliga a ofrecer lo que Estados Unidos necesite para la protección y defensa del Canal.

Es evidente que los derechos norteamericanos a la defensa del canal y los deberes de éstos para con la soberanía de Panamá, tienen por motivo las causas estratégicas creadas en el canal por las fortificaciones que aparentemente han sido organizadas para beneficio de Estados Unidos y detrimento de América Latina.

Las necesidades territoriales marítimas, terrestres y aéreas para la defensa del Canal, son ilimitadas y continúan siendo más extensas cada día. Con el desarrollo actual de la técnica de los armamentos; se puede decir, que para defender el canal hoy Estados Unidos necesita por lo menos de las Costas de Colombia, de las islas ecuatorianas y de las Costas de Costa Rica.

¿Está dispuesta Panamá a aceptar como bueno un tratado que origine y dé curso legal en el Derecho Internacional Hispano-Americano a semejantes proyecciones? De las funciones humanitarias del Canal depende en mucho el prestigio americano de Estados Unidos; sobre el cual aparentemente pesa la frase lapidaria de Bolívar: los Estados Unidos parecen haber sido puestos por la fatalidad en el Nuevo Mundo para causar daños a América en nombre de la Libertad.

El Canal de Panamá es un elemento vital de la economía mundial y su control es un problema de gran importancia para el mundo entero. La historia del Canal muestra que el interés de los Estados Unidos en el Canal ha sido siempre el de asegurar su control y su libre tránsito. Este interés ha sido el motivo de las acciones de los Estados Unidos en el Canal, tanto en el pasado como en el presente.

El Canal de Panamá es un elemento vital de la economía mundial y su control es un problema de gran importancia para el mundo entero. La historia del Canal muestra que el interés de los Estados Unidos en el Canal ha sido siempre el de asegurar su control y su libre tránsito. Este interés ha sido el motivo de las acciones de los Estados Unidos en el Canal, tanto en el pasado como en el presente.

El Canal de Panamá es un elemento vital de la economía mundial y su control es un problema de gran importancia para el mundo entero. La historia del Canal muestra que el interés de los Estados Unidos en el Canal ha sido siempre el de asegurar su control y su libre tránsito. Este interés ha sido el motivo de las acciones de los Estados Unidos en el Canal, tanto en el pasado como en el presente.

El Canal de Panamá es un elemento vital de la economía mundial y su control es un problema de gran importancia para el mundo entero. La historia del Canal muestra que el interés de los Estados Unidos en el Canal ha sido siempre el de asegurar su control y su libre tránsito. Este interés ha sido el motivo de las acciones de los Estados Unidos en el Canal, tanto en el pasado como en el presente.

El Canal de Panamá es un elemento vital de la economía mundial y su control es un problema de gran importancia para el mundo entero. La historia del Canal muestra que el interés de los Estados Unidos en el Canal ha sido siempre el de asegurar su control y su libre tránsito. Este interés ha sido el motivo de las acciones de los Estados Unidos en el Canal, tanto en el pasado como en el presente.

El Canal de Panamá es un elemento vital de la economía mundial y su control es un problema de gran importancia para el mundo entero. La historia del Canal muestra que el interés de los Estados Unidos en el Canal ha sido siempre el de asegurar su control y su libre tránsito. Este interés ha sido el motivo de las acciones de los Estados Unidos en el Canal, tanto en el pasado como en el presente.

El Canal de Panamá es un elemento vital de la economía mundial y su control es un problema de gran importancia para el mundo entero. La historia del Canal muestra que el interés de los Estados Unidos en el Canal ha sido siempre el de asegurar su control y su libre tránsito. Este interés ha sido el motivo de las acciones de los Estados Unidos en el Canal, tanto en el pasado como en el presente.

Desde el tratado de 1903, los diplomáticos de Panamá se ocuparon de mantener los lazos con Estados Unidos para eliminar las cláusulas más nocivas a su independencia.

El 9 de enero de 1904 se registraron en Panamá violentos incidentes tendiendo como resultado muchos y heridos al chocar manifestantes antinorteamericanos con soldados norteamericanos.

CONCLUSIONES: La historia del Canal de Panamá se remonta hacia 1523, cuando el Emperador Carlos V recomienda a Hernán Cortés la búsqueda de un estrecho que una las Costas Orientales y Occidentales de las Indias para acortar la ruta de los barcos que van hacia Catay (China).

Hacia 1550 comenzaron a surgir recomendaciones sobre la posibilidad de construir un canal artificial. Pero un decreto de la corona española prohibió expresamente defender ese proyecto de dividir tierras y juntar Océanos, arguyendo que lo que Dios había dispuesto, el hombre no debería alterarlo.

En 1829 el libertador Simón Bolívar reavivó el debate. Quince años más tarde el Barón de Humboldt escribió sobre los beneficios que derivaría Colombia de un Canal por su territorio.

En 1850 Gran Bretaña y Estados Unidos firmaron el Convenio Clayton-Bulwer, en el que se consignaba que de construirse un canal por Centroamérica, ninguna de esas potencias tendría derechos especiales.

Diecinueve años más tarde, el Conde Fernando de Lesseps, después de inaugurar con éxito el Canal de Suez, piensa que en Panamá puede repetir la hazaña.

En 1878 la República de Colombia y la Compañía Francesa del Canal (Lesseps) firmaron un contrato e iniciaron las obras. Después de cinco años de trabajo, la empresa Francesa quebró. Pero la vía Interoceánica se hace día a día más indispensable para el comercio mundial. Aparece Estados Unidos como única potencia con los recursos económicos y técnicos necesarios para seguir la obra.

En enero de 1903, Colombia y Estados Unidos firmaron el tratado Herrán-Hay, para construir el Canal, pero el Congreso de Bogotá lo rechazó porque lesionaba la soberanía del país.

Como consecuencia directa de ese rechazo, Panamá se separó de Colombia el 3 de noviembre de 1903, constituyéndose en República.

En 1904 se iniciaron las obras para el canal de esclusas, siendo inaugurado oficialmente el 15 de agosto de 1914, con la travesía de Océano a Océano del buque "Ancón".

De 1916 a 1941, por disputas panameñas o por el inicio de guerras en otros puntos del globo, se producen intervenciones militares estadounidenses en Panamá.

Desde el tratado de 1903, los gobiernos de Panamá no han cesado de negociar con Estados Unidos, para eliminar las cláusulas más nocivas a su soberanía.

El 9 de enero de 1964 se registraron en Panamá violentos incidentes, teniendo como resultado muertos y heridos al chocar manifestantes enfurecidos con soldados norteamericanos. Los dos países rompieron relaciones y sólo las reanudaron cuando intervino la O.E.A. Estados Unidos se comprometió a negociar un nuevo tratado, que pusiera fin a las causas de conflicto entre ambas naciones.

En marzo de 1973 se reunió en Panamá el congreso de seguridad de las Naciones Unidas.

En 1974 el Canciller Juan Antonio Tack y el Secretario de Estado, Henry Kissinger, firmaron un acuerdo de principios de 8 puntos, en el que se basaron desde entonces las negociaciones.

El 10 de agosto de 1977, en Panamá, los jefes de los equipos negociadores, Rómulo Escobar Betancourt y Elsworth Bunker, anuncian que hay acuerdo.

Torrijos y Carter lo firmaron el 7 de septiembre de 1977, en Washington, entrando en vigor los tratados a partir del 1.º de octubre de 1979.

El Canal de Panamá, que en su tiempo fuera una de las grandes maravillas de la ingeniería humana, está anticuado; no sólo poco a poco se va azolvando, sino que dada su estrechez no pueden pasar actualmente por él ni los grandes portaaviones de propulsión nuclear ni los supertanques petroleros.

Ha llegado el momento de pensar en la construcción de una nueva vía interoceánica. La vieja idea de construir un canal a nivel en el Sector del Darién, se ha mantenido latente durante mucho tiempo y ahora el gobierno del Presidente Aristides Royo lo ha resucitado oficialmente. Para ello se cuenta con el apoyo oficial del Japón y la oposición oficial de Estados Unidos.

Si los norteamericanos mantienen su oposición, que no entendemos (declaró el Presidente Royo), los japoneses están dispuestos a ayudarnos.

Para que la idea se convierta en realidad, el gobierno panameño ha convocado a un congreso mundial que debe considerar la idea y en el cual tomarán parte, representantes de Compañías navieras, banqueros, ingenieros y hasta ecólogos; el encuentro ha sido fijado para los primeros seis meses de 1980.

"Este es uno de los grandes desafíos para la humanidad (han declarado los organizadores del Congreso); si la construcción de la actual vía interoceánica representó toda una gesta para los hombres de comienzos de siglo, hacer otro, a nivel supone, una tarea mucho más compleja, difícil, si se logra, será un gran triunfo".

Para hacer este canal sería necesario vencer muchas dificultades, especialmente de orden ecológico. Mezclar indiscriminadamente las aguas de los dos océanos podría resultar mortal para la humanidad.

Hay que impedir que se mezclen las especies marinas de uno y otro océano, porque tenderían de inmediato a la mutua eliminación. Para evitarlo, los técnicos han diseñado en teoría una serie de barreras (térmicas) que serán instaladas a lo largo del canal y cuya misión sería aterrorizar a los peces que se internen por sus aguas, complementadas con barreras acústicas obligarían a los intrusos a devolverse.

Otro grave peligro lo presuponen las diferentes corrientes marinas que podrían intentar atravesar el río artificial, aprovechando la diferencia de altura de las mareas del Atlántico y del Pacífico (nada menos que 14 metros), entre ambos Océanos. Para ello, por el momento no hay una solución viable.

Panamá es un país muy pequeño (ni siquiera tiene moneda propia; el dólar le llaman balboa), como para pensar en emprender solitaria una tarea de este alcance.

Los propios japoneses no están en condiciones de reunir todo el dinero requerido. Ellos aportarían fundamentalmente sus conocimientos de ingeniería, como ya se lo propusieron al Presidente Royo.

Para entusiasmar al mundo en este proyecto y para evitar depender nuevamente de una gran potencia, Panamá ha llamado a este Congreso sobre el Nuevo Canal a Nivel. Se espera que asistan al mismo, todos los expertos en las diferentes materias a tratar los cálculos más conservadores de los financistas, indican que una Obra de este tipo necesitaría de una inversión de no menos de 10 mil millones de dólares actuales, la construcción podría tardar entre 10 y 15 años y en ella tendrían que intervenir unos 10 mil obreros y técnicos de diferente nivel.

Para el gobierno de Panamá, sería una magnífica forma de revitalizar la economía de la Nación Istmeña duramente golpeada por el desempleo y la recesión.

Ahora bien, Panamá tiene que considerar y estudiar todas las posibilidades que se presentan para arribar a una decisión. Por ejemplo: ¿le conviene a Panamá construir por su cuenta dicho Canal, de manera que sea propietaria del mismo? ¿Debe darle a otro país la concesión para la construcción de dicho canal? En caso afirmativo tendría que determinar qué país le ofrecería las mayores ventajas.

¿Hasta dónde conviene ceder, o bien a Estados Unidos o bien a cualquier otro Estado, el derecho de construir un canal a nivel? ¿Hasta dónde conviene renunciar a la posibilidad de construir un canal auténticamente panameño, apelando a las fuentes de crédito internacional?

Desde el punto de vista de la funcionalidad del actual canal y de su valor económico como tal, ¿qué ventaja existe en aceptar como plazo para la reversión del Canal uno que coincide precisamente con la muerte natural de éste?

Panamá tiene derecho a explotar sus recursos naturales, si Panamá considera que es conveniente construir un canal a nivel del mar por el territorio, ningún país debe estorbar al logro de este objetivo.

La estrategia de Estados Unidos se orienta a conseguir de las actuales negociaciones la concesión para un canal a nivel al través del territorio panameño, es el objetivo más importante de la política canalera norteamericana; dicha pretensión tiene especial cuenta a los intereses propios de Estados Unidos como potencia económica y militar; actualmente Panamá ha llegado a una mayoría de edad en materia canalera; no siente como justa la explotación de sus recursos naturales, al igual que su posición geográfica, por quien no sea la propia Panamá, no estando decidida a prorrogar, a través de un tratado para un nuevo canal la explotación de su posición geográfica por Estados Unidos ni por ninguna otra nación extranjera.

Los términos de la declaración conjunta que dió origen a las actuales negociaciones no obliga a Panamá a negociar un tratado con Estados Unidos para la construcción de un nuevo canal, no tiene obligación legal alguna.

Pero más claro aún lo es desde el punto de vista económico y político. Desde el punto de vista económico, para Panamá, como país subdesarrollado que es, sería inexcusable su renuncia a la construcción del nuevo canal y la entrega de ese rico privilegio a Estados Unidos o cualquier otra potencia.

Si Panamá aspira a emanciparse del subdesarrollo no podrá lograrlo precisamente a expensas de poner al servicio de potencias extranjeras la explotación de sus recursos más importantes, entre ellos el nuevo canal y si Estados Unidos tiene un sincero deseo de ayudar a Panamá a salir de su subdesarrollo, ninguna oportunidad mejor que esta para demostrarlo respetando el derecho de Panamá a construir, administrar y usufructuar el Nuevo Canal.

Panamá debe tomar una decisión clara y terminante con relación a las actuales negociaciones y el Nuevo Canal, debe dejar clara y definitivamente establecido que se reserva el derecho a construir el nuevo canal con los auxilios, financieros y tecnológicos que en su oportunidad considere oportunos, bien sean de naturaleza privada o de naturaleza pública o bien norteamericanos o de otra nacionalidad.

En este caso no se trata de sentimientos anti-norteamericanos, de lo que se trata es de que Panamá sea el usufructuario de un bien propio como es su posición geográfica.

Afortunadamente para Panamá, ésta puede elegir las fuentes financieras y tecnológicas convenientes para la construcción de un Nuevo Canal. Únicamente factores eminentemente políticos, concernientes a la influencia del gobierno de Estados Unidos en Panamá, mediatizan el derecho de ella a tomar la decisión que debe tomar y a llevar adelante el deseo de construir el Nuevo Canal apelando a las fuentes financieras y tecnológicas que le resulten más convenientes. Privadas o públicas, norteamericanas o no.

La Carta de las Naciones Unidas, de la cual el propio Estados Unidos es signatario, consagra claramente el derecho de todo Estado a explotar sus recursos naturales, y la construcción del Nuevo Canal por Panamá con los auxilios financieros y tecnológicos del caso, es la única forma que tiene Panamá de explotar sus más importantes recursos naturales: su privilegiada posición geográfica.

A estas alturas de la lucha de los pueblos subdesarrollados por la defensa y explotación de sus recursos naturales, Panamá no puede abdicar a su derecho a explotar su recurso natural hasta aquí más importante entregando la construcción y explotación de un nuevo canal a una potencia extranjera, sea cual fuere ésta.

A estas alturas del desarrollo de la conciencia de los pueblos y de las realidades financieras y tecnológicas del mundo, Panamá debe estar enteramente consciente de que el nuevo canal, por su necesidad, es una obra imprescindible y por su rentabilidad una obra autofinanciable. En efecto por lo que se refiere a su necesidad, dentro de pocos años será casi suicida para la economía mundial no contar con un moderno canal que satisfaga las crecientes necesidades del tráfico marítimo universal.

Y por lo que concierne a su rentabilidad, es notorio que Estados Unidos no estaría tan interesado en la construcción y aprovechamiento del Nuevo Canal si éste fuera precisamente un lastre económico.

Una obra de la que no se puede prescindir, como lo sería un Canal moderno, es una obra que, por ese solo hecho, encuentra sobrada explicación y justificación económica. Es por todo esto que la construcción y explotación de un nuevo canal no es un problema ni económico ni tecnológico, es un problema eminentemente político ya que el gobierno norteamericano hará todo cuanto esté en sus manos para asegurarse la construcción y explotación del Nuevo Canal.

Panamá no necesita un nuevo tratado sino un derecho que consagre principalmente a explotar todo lo que se haya dentro de su perímetro geográfico, no necesita un tratado simplemente nuevo, sino un tratado bueno; si en 1903 Panamá no pudo evitar que una potencia extranjera explotara su principal recurso natural, vale decir su privilegiada posición geográfica; a estas alturas es inconcebible e históricamente imperdonable que Panamá abdique a su derecho de construir y manejar así como explotar el nuevo canal.

No habrá perdón en la historia para quienes, a estas alturas de la lucha de los pueblos, por la defensa y explotación de sus recursos naturales, entreguen el Nuevo Canal a potencia extranjera.

Panamá no puede dejar de hacer lo que, en su lugar, harían el propio Estados Unidos: proteger y explotar sus recursos naturales; si Panamá aspira a emanciparse del subdesarrollo, no podría lograrlo precisamente a expensas de poner su recurso natural más importante en manos de una potencia extranjera.

Las actuales negociaciones no deben adelantarse bajo los auspicios de la política canalera tradicional, sino bajo la rectoría y patrocinio de una nueva política canalera, auténticamente panameña que vela por el bienestar de todo su conglomerado.

Una nueva política canalera necesita ser administrada por la estrategia y el personal compatible con ella y, por consiguiente, no puede dejarse expuesta a la influencia de los ideólogos y estrategias de la política canalera tradicional.

Para el éxito de una política canalera nacionalista es indispensable asegurarse la identificación real y masiva del país con dicha política, pues ella tiene que partir y sustentarse en el respaldo consciente y decidido de todo el potencial nacionalista del país, en sus distintos niveles.

La causa nacionalista, por la desproporción de las fuerzas que desafia, es superior a un hombre, es superior a un gobierno y, por algún tiempo, superior a todo un pueblo que necesitará de sacrificios de años, y a veces de generaciones, para ver cumplidos sus objetivos.

El éxito de una política canalera nacionalista depende de la identificación real y masiva del país con dicha política, en sus distintos niveles.

La causa nacionalista, por la desproporción de las fuerzas que desafia, es superior a un hombre, es superior a un gobierno y, por algún tiempo, superior a todo un pueblo que necesitará de sacrificios de años, y a veces de generaciones, para ver cumplidos sus objetivos.

El éxito de una política canalera nacionalista depende de la identificación real y masiva del país con dicha política, en sus distintos niveles.

La causa nacionalista, por la desproporción de las fuerzas que desafia, es superior a un hombre, es superior a un gobierno y, por algún tiempo, superior a todo un pueblo que necesitará de sacrificios de años, y a veces de generaciones, para ver cumplidos sus objetivos.

El éxito de una política canalera nacionalista depende de la identificación real y masiva del país con dicha política, en sus distintos niveles.

La causa nacionalista, por la desproporción de las fuerzas que desafia, es superior a un hombre, es superior a un gobierno y, por algún tiempo, superior a todo un pueblo que necesitará de sacrificios de años, y a veces de generaciones, para ver cumplidos sus objetivos.

El éxito de una política canalera nacionalista depende de la identificación real y masiva del país con dicha política, en sus distintos niveles.

Discurso del Presidente de la Delegación de Panamá a la Tercera Sesión de la Asamblea General Ordinaria de las Naciones Unidas.

11.—BUNAU VARILLA PHILIPPE.

Historia Antigua de la escandalosa negociación del tratado del Canal de Panamá escrito por el Dr. B. L. O. GRAHA.

LIBROS

- 1.—ALFARO OLMEDO.
El Canal de Panamá en las guerras futuras.
Guayaquil, Ecuador; Editorial Jouvin, 1933.
- 2.—ALFARO RICARDO JOAQUIN.
Los Canales Internacionales.
Panamá, Universidad; Escuela de Temporada 1957.
Historia documentada de las negociaciones de 1926, llevadas a cabo entre Panamá y Estados Unidos para la celebración del tratado.
Panamá, Universidad; 1972.
- 3.—ARAYA INCERA MANUEL E.
La negociación entre Estados Unidos y Panamá para un nuevo tratado sobre el Canal de Panamá.
México, D.F., El Colegio de México, 1977.
- 4.—ARIAS GUARDIA GILBERTO.
Será nuestro, discurso pronunciado ante la Asociación Panameña de Ingenieros en el Ateneo de Ciencias y Artes el 5 de junio de 1962.
Panamá, Departamento de Relaciones Públicas del Ministerio de Hacienda y Tesoro, 1962.
- 5.—ARIAS HARMODIO.
El Canal de Panamá, un estudio en Derecho Internacional y Diplomacia.
Traducción de Diógenes A. Arosemena G.
Panamá, Editora Panamá América, 1957.
- 6.—Arosemena G. DIOGENES A.
Historia Documental del Canal de Panamá.
Panamá, Universidad, 1962.
- 7.—BAXTER RICHARD REEVE.
Vías Acuáticas Internacionales, leyes, instituciones y control, principalmente en relación con los canales interoceánicos.
Traducción al español por Agustín Contín; México, Unión Tipográfica Hispanoamericana, 1967.
- 8.—BENEDETTI ELOY.
Tres ensayos sobre el Canal de Panamá.
Panamá, Ministerio de Educación, 1965.
- 9.—BOLIVAR PEDRESCHI CARLOS.
Comentarios al proyecto del Tratado sobre Defensa y Neutralidad del Canal.
Panamá, Impresora Nacional, 1968.
Canal propio vs. Canal ajeno, elementos para una nueva política canalera.
Panamá, Universidad, 1973.

10.—BOYD AQUILINO.

Discurso del Presidente de la Delegación de Panamá a la Trigésima Primera Asamblea General Ordinaria de las Naciones Unidas.

11.—BUNAU VARILLA PHILIPPE.

Historia Auténtica de la escandalosa negociación del tratado del Canal de Panamá; escrito por el propio autor de esa convención.
Panamá, Panamá, 1964.

12.—BRECEDA ALFREDO.

Zona territorial y transportes del Istmo de Tehuantepec.
México, 1946.

13.—CARRERA JUSTIZ F.

Un Canal Trans-Cubano complementario del de Panamá.
La Habana, Cuba, 1964.

14.—CASTILLERO REYES, ERNESTO DE JESUS.
Historia de la Comunicación Interoceánica y de su influencia en la formación y en el desarrollo de la entidad nacional Panameña.
Panamá, Litho Impresora, 1974.

15.—DARIO CARLES RUBEN.

Historia del Canal de Panamá.
Panamá, Panamá, 1973.

16.—DUVAL MILES PERCY.

Cádiz a Catay, la historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá. (Tradujeron: Juana Echeverría, Rosita Choy de Ng y Ramón Almenzar).
Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro.
Panamá, Universidad, 1973.

17.—GARCIA RUBEN.

El Canal de Panamá y el FF. CC. de Tehuantepec.
Prólogo de Isidro Fabela. México, S.E.P., 1946.

18.—GARCIA RUIZ RAMON.

El Canal de Panamá, una epopeya de nuestro siglo, síntesis histórico geográfico.
México, S.E.P., 1945.

19.—GOITIA VICTOR F.

Cómo negoció Panamá el Canal.
San José, Costa Rica, Lehmann, 1973.

20.—GOROSTIAGA XABIER.

Evaluación de la potencialidad económica de la Zona del Canal de Panamá para Panamá y los EE. UU.
Panamá, Universidad, 1973.

21.—KING TELMA.

El Problema de la Soberanía en las relaciones entre Panamá y los E. U. de A.
Panamá, Ministerio de Educación, 1961.

- 22.—**LEFEBRE ENRIQUE.**
 Más allá del olvido; Ernesto Lefebre y el Imperialismo Yanqui
 San José, Costa Rica, 1972.
- 23.—**LUCIEN NAPOLEON BONAPARTE.**
 El Canal de Panamá, el Istmo Americano.
 Panamá, Impresora de la Academia, 1959.
- 24.—**MACK GERSTLE.**
 La Tierra dividida; historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal
 Istmico. (Tradujeron: Aurea V. Lewis, Fulvia Crespo Corro y Doris A. de
 Hurtado). Panamá, Universidad, 1971.
- 25.—**MORENO C. MANUEL B.**
 Status Jurídico de los tratados del Canal de Panamá, 1903-1963.
 Panamá, Panamá, 1964.
- 26.—**PANAMA CANAL.**
 Tratado del Canal de Panamá, Torrijos-Carter, 7 de septiembre de 1977.
 Panamá, Universidad, 1977.
- 27.—**PANAMA, RELACIONES EXTERIORES CON E. U. DE N. A.**
 El tratado de nuestro entendimiento y cooperación y el memorándum de
 entendimientos acordados entre Panamá y E. U. de N. A. en 1955. Panamá.
 Ministerio de Relaciones Exteriores.
- 28.—**PEREZ MODESTO.**
 Los precursores españoles del Canal Interoceánico.
 Por y Pablo Nougues. Madrid, Perlado Páez y Cía.
- 29.—**RADA JACINTO.**
 El Drama del Pacifico y el Canal de Panamá.
 Prólogo de Antonio Caso. México, Leguz, 1936.
- 30.—**ROBINSON WILLIAMS DAVIS.**
 Memorias de la Revolución de México y de la Expedición del General Fran-
 cisco Javier Mina; al que se han agregado algunas observaciones sobre la
 comunicación proyectada entre los dos Océanos: Pacifico y Atlántico. Tradu-
 cidas del Inglés por José Joaquín de Mora, París, 1974.
- 31.—**SAENZ VICENTE.**
 Nuestras vías Interoceánicas.
 México, Editorial América Nueva, 1957.
- 32.—**SELSER GREGORIO.**
 El Rapto de Panamá, de cómo E. U. de N. A. inventó un país y se apropió
 Buenos Aires, Editorial Alcántara, 1964.
- 33.—**TORRIJOS HERRERA OMAR.**
 La batalla de Panamá.
 Buenos Aires, Argentina, Editorial Universitaria, 1973.
- 34.—**URIBE ANTONIO JOSE.**
 Colombia y los E. U. de A. El Canal Interoceánico; la separación de Panamá;
 política internacional económica. La cooperación.
 Bogotá, Colombia, Imprenta Nacional, 1931.

35.—YAU JULIO.

El Canal de Panamá; Calvario de un pueblo.
Madrid, España, Mediterráneo, 1972.

REVISTAS

36.—ALFARO RICARDO JOAQUIN.

El pago de la anualidad del Canal en dólares desvalorizados.
Anuario de Derecho Universidad de Panamá.
Año II, Núm. 2, Enero 1956.—Mayo 1957, Panamá, Panamá.

37.—BENEDETTI ELOY.

El problema de la soberanía en la Zona del Canal.

Anuario de Derecho

Año V, Núm. 5, 1961-1962. Panamá, Panamá.

Las negociaciones entre Panamá y los E.U.A. para la celebración de un nuevo

tratado del Canal.

Revista de Estudios Políticos Nos. 141-142.

Mayo-Agosto 1965. Madrid, España.

38.—BOLIVAR PEDRESCHI CARLOS.

La defensa del Canal y los intereses nacionales.

LEX. Revista del Colegio Nacional de Abogados.

Núm. I, Enero 1973. Panamá, Panamá.

La estrategia del Tratado Inminente.

LEX. II Epoca. Año 2, Núm. 6.—Enero-Abril 1977, Panamá, Panamá.

39.—BUNKER ELLSWORTH.

Reanudación de las negociaciones Panameñas-Norteamericanas.

Declaración del negociador E. Bunker, comunicado del 2 de diciembre de 1973;

declaración conjunta de Priapios tack Kissinger, 7 de febrero de 1974.

Revista Jurídica Panameña.

Núm. 30 Septiembre 1973.—Febrero 1974, Panamá, Panamá.

Actas Procesales del Derecho Vivo.

Vo. XV, Nos. 43-44-45.—Caracas, Venezuela.

40.—CANAL DE PANAMA.

La cuestión del Canal de Panamá.

Relaciones Internacionales.

Vo. I, Núm. 1. Abril-Junio 1973.—México, D.F., 1975. Año inicial en las negociaciones canALERAS.

Revista Jurídica Panameña.

Núm. 6, Septiembre 1975.—Junio 1976, Panamá, Panamá.

41.—GARAY NARCISO.

La novísima Compañía del Canal de Panamá.

Anuario de Derecho, Universidad de Panamá.

Año I, Núm. 1, Mayo 1955.—Enero 1956, Panamá, Panamá.

42.—GOROSTIAGA XABIER.

La Zona del Canal de Panamá y el subdesarrollo Panameño.

Comercio Exterior.

- 49.—**MORENO MIGUEL J. Y OTROS.**
Las Negociaciones sobre el Canal y la declaración de los 8 puntos.
 Revista Jurídica Panameña.
 No. 4, Marzo-Diciembre 1974.—Panamá, Panamá.
- 50.—**QUINTERO CESAR A.**
 La llamada neutralidad del Canal de Panamá.
 Anuario de Derecho.
 Año 8, No. 8, 1968-1969.—Panamá, Panamá.
- 51.—**REYES TESTA BENITO.**
 Nuestra Bandera y Nuestra Soberanía en la Zona del Canal.
 Anuario de Derecho.
 Año V, No. 5, 1961-1962.—Panamá, Panamá.
- 52.—**RICOURD HUMBERTO E.**
 Nueva estrategia en oficial en la cuestión canalera.
 Revista Jurídica Panameña.
 No. 2, Mayo-Agosto, 1973.
- 53.—**TACK JUAN ANTONIO.**
 Panamá y el Canal.
 Actas procesales del Derecho Vivo.
 Vol. IV, No. 10, Mayo 1972.—Caracas, Venezuela.
- 54.—**TORRES ABREGO JOSÉ E.**
 Continuación del debate sobre la Zona del Canal de Panamá.
 Comercio Exterior.
 Vol 26, No. 6, Junio 1976.—México, D.F.
- 55.—**TORRIJOS HERRERA MOISES.**
 El Canal de Panamá, Herida de América.
 Política Internacional.
 Año XXVII, No. 641, Diciembre 1976.—Belgrado, Yugoslavia.
- 56.—**VENNERONI HORACIO L.**
 La presencia militar de los E.U.A. en la llamada Zona del Canal como factor que limita la autodeterminación panameña y la de los demás países latino-americanos.
 Instituta, No. 1, Primer Semestre, 1977.—Quito, Ecuador.
- 57.—**VUKOSIL BRANKO.**
 El Consejo de Seguridad en Panamá.
 Política Internacional.
 No. 552, Año XXIV, 1973.—Belgrado, Yugoslavia.
- 58.—**ZEÁ IRENE.**
 América Latina; E.U.A. y el Canal de Panamá.
 Boletín del Centro de Relaciones Internacionales.
 No. 23, Octubre 1972.—México, D.F.

Principios generales que afectan la neutralización de las vías marítimas
Factores que contribuyen a dar status internacional al Canal de Pa-
namá
Tratados que establecen la **INDICE** del Canal de Panamá
Límites Jurídicos de los Canales Marítimos

Págs.

PROLOGO El Paso de Búhos por las Vías Acuáticas Internacionales 7

CAPÍTULO PRIMERO

La Comunicación Interoceánica y su Influencia en el Desarrollo de la Entidad Nacional Panameña.

I.—La Dominación Hispánica en el Istmo:

A.—El Istmo de Panamá (Balboa precursor del paso transísmico) 11

B.—La idea de la comunicación interoceánica en la época colonial 13

II.—La República de Colombia y la comunicación Interoceánica:

A.—Diversos intentos para abrir el Canal por el Istmo de Panamá 19

B.—Lucha diplomática entre Estados Unidos y la Gran Bretaña por obtener el control de las rutas interoceánicas 25

C.—Los franceses emprenden la construcción del Canal de Panamá 29

D.—Acuerdo Angloamericano sobre las rutas interoceánicas 34

III.—La Epoca Republicana del Istmo de Panamá:

A.—Secesión del Istmo de Panamá (El Tratado del Canal) 39

B.—Tentativas fracasadas de Colombia para recuperar la soberanía sobre el Istmo 41

C.—La República de Panamá, es recibida en la sociedad de las naciones 43

IV.—El Canal de Panamá, llave del Pacífico, su importancia política y Comercial. 45

CAPITULO SEGUNDO

El Canal de Panamá y su estudio en el Derecho Internacional

V.—Los Estados Unidos de Norteamérica y el Canal de Panamá

A.—Actitud original de los E.U.A., en la Cuestión Canalera 49

B.—Proposición formulada por los E.U.A., en torno al Control del Canal 54

C.—El Canal interoceánico y la Doctrina MONROE 56

VI.—Status Jurídico del Canal de Panamá.

A.—Neutralización 60

...ios generales que afectan la neutralización de las vías acuáticas ...es que contribuyen a dar status internacional al Canal de Pa-	68
B.—Tratados que establecen la neutralización del Canal de Panamá ..	70
E.—Naturaleza Jurídica de los Canales Marítimos	76
VII.—El Paso de Buques por las Vías Acuáticas Internacionales.	
A.—En tiempos de Paz	79
B.—En tiempos de Guerra	82
CAPITULO TERCERO	
América Latina y el Canal de Panamá	
VIII.—América Latina y el Ferrocarril de Tehuantepec.	
A.—Vías territoriales y transportes de Tehuantepec	85
B.—Presión y amenazas de Washington para quedarse con Tehuantepec y la Baja California	89
IX.—Después de Panamá, el ataque y la intervención en Nicaragua y Perú	
A.—Diversos Tratados y Contratos sobre comunicación interoceánica a través de Territorio Nicaragüense	93
B.—El Perú desea que todas las Naciones Latinoamericanas protejan y defiendan el Canal de Panamá	95
C.—El ejemplo del Canal de Panamá	96
CAPITULO CUARTO	
Las Negociaciones de un Nuevo Tratado sobre el Canal de Panamá.	
X.—El inicio de las negociaciones	99
A.—Los disturbios populares de Enero de 1964	100
B.—Los tres proyectos de Tratados de 1967	104
XI.—La Nueva estrategia Diplomática:	
A.—El rechazo de los tres proyectos de tratados	105
B.—El apoyo internacional a la causa Panameña	109
C.—Discusión en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.	109
D.—Discusión en otros foros Internacionales	111
XII.—El Nuevo Tratado con el Gobierno de Carter y el Estado Actual de las Negociaciones	112

CAPITULO QUINTO

	<i>Págs.</i>
El Enclave Económico y Militar de los Estados Unidos de Norteamérica sobre el Canal de Panamá	119
XIII.—Los intereses económicos norteamericanos en el Canal de Panamá	124
XIV.—Neutralización Sí, bases militares No.	126
A.—Cincuenta razones para rechazar las bases militares	128
B.—La Guerra Fría y el Comando del Sur	133
C.—Posición Política y Militar del Gobierno de Panamá	136
D.—Consecuencias probables de un conflicto militar	137
CONCLUSIONES	141
BIBLIOGRAFIA	147