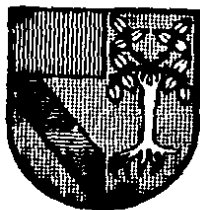


308909

15
20



UNIVERSIDAD PANAMERICANA

ESCUELA DE DERECHO
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA U.N.A.M.

“Un Canal Interoceánico en México”

T E S I S

Para optar por el título de:

Licenciado en Derecho

P R E S E N T A:

MARIA DE LA LUZ JIMENEZ CARREON

Director de Tesis: Lic. Francisco Contreras Vaca

México D.F.

1989

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



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 está 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.

I N D I C E

	Páginas
Introducción	I

CAPITULO I

N O C I O N E S P R E V I A S

A. EL AMBITO ESPACIAL DE LOS ESTADOS	1
1. La Soberanía	1
1.1. Soberanía territorial	3
2. Canales Internacionales	9
B. NEUTRALIDAD	19
1. Concepto	19
2. La neutralización en los Canales Internacionales	24
2.1. El Canal de Suez	24
2.2. El Canal de Kiel	28
2.3. El Canal de Panamá	30

CAPITULO II

E L C A N A L D E P A N A M A

A. ANTECEDENTES HISTORICOS	34
1. Panamá : Enclave Colonial	34
2. La Independencia de Panamá	40
2.1. Intentos separatistas de Panamá durante el siglo XIX	47

2.2. Tratado Clayton - Bulwer	54
2.3. Factores socioeconómicos desencadenantes de la Independencia panameña	63
3. Construcción del Canal de Panamá.	69
3.1. Tratado Hay - Bunau Varilla	92
B. NEGOCIACIONES Y LUCHAS DEL PUEBLO PANAMENO	112
1. Medio siglo de relaciones y primeros intentos de reestructuración	112
2. Panamá rompe relaciones con los Estados Unidos	118
3. Declaración de los Ocho Puntos	124
3.1. Breve referencia técnica del Canal de Panamá	128
4. Tratados Torrijos - Carter	130
C. SITUACION ACTUAL DEL CANAL DE PANAMA	136

CAPITULO III

UN CANAL INTEROCEANICO EN MEXICO

A. MARCO HISTORICO - ECONOMICO	144
Decreto Garay	149
B. MARCO JURIDICO	171
1. Desde una perspectiva internacional	171
2. Desde una perspectiva nacional	175
3. Breve referencia técnica de un Canal por el Istmo de Tehuantepec	188

C O N C L U S I O N E S	189
Anexo 1.- Declaración Tack - Kissinger	197
Anexo 2.- Tratado Torrijos - Carter	201
Anexo 3.- Reconocimiento del Istmo de Tehuantepec por la Comisión Científica que nombró D. José Garay en 1842 y 1843	224
B I B L I O G R A F I A	232

I N T R O D U C C I O N

La idea de una comunicación a través del Istmo de Tehuantepec, es casi tan antigua como el descubrimiento de América. En efecto, es gracias a que México cuenta con ese estrechamiento natural, dotado de amplios litorales y de un vasto sistema hidrográfico, que se ha considerado que convertido en Canal Interocéánico constituiría el centro de grandes comunicaciones marítimas; ya que su equidistancia a los grandes centros productores le proporciona una ventaja superior al ya establecido Canal de Panamá.

A casi 75 años de haber sido abierto a la navegación, el Canal de Panamá se ha vuelto insuficiente para cubrir las necesidades del tráfico marítimo mundial; por lo que se han estado buscando nuevas alternativas. La situación económica de México, requiere también de nuevas opciones que le permitan un reestablecimiento rápido y valadero. Es entonces, que la comunicación marítima trascontinental de Tehuantepec constituye una exigencia económica y política nacional e internacional.

Tanto técnica como económicamente, es posible llevar a cabo el desarrollo del proyecto. El sector privado, siempre atento al desenvolvimiento de empresas de bienes y servicios, vería en el otorgamiento de una concesión para la construcción de dicha vía de comunicación, por

parte del Gobierno Federal, un impulso clave a su inversión. Y ante tal confianza mostrada por los inversionistas mexicanos, estemos ciertos que se descollarían las oportunidades desde los centros de financiamiento internacional.

Sin embargo, las más serias objeciones son de orden político, fundadas en viejos clichés sobre la pérdida de soberanía y la división del territorio. Mostrar que tales ideas son ya obsoletas, sin ningún fundamento jurídico, y que además detienen el desarrollo socioeconómico de la Nación, ha sido el móvil que más me ha motivado a lo largo de este trabajo.

Consciente, sin embargo, de que tanto la metodología de investigación como de exposición empleadas en el desarrollo de este trabajo, carecen de la consistencia y disciplina que caracteriza a los trabajos de investigación. A cambio de ello en cada página va escrita la firme convicción de que toda riqueza no explotada, no sólo es nula, sino que en contradicción a las objeciones que se esgrimen para no llevar a cabo la construcción del Canal en México, pueden servir para alentar la codicia y ambición que despierta siempre, toda riqueza no explotada.

En este trabajo pretendemos:

10.- Demostrar que el concepto de soberanía actual consiste en la igualdad de todos los Estados y en el respeto recíproco de la autonomía e integridad territorial.

20.- A través del desarrollo de la historia de la construcción y situación que ha vivido el Canal de Panamá, demostrar que fueron hechos históricos y económicos propios del pueblo panameño, e independientes de los problemas per se que atañen a un Canal Interoceánico.

30.- Demostrar que nuestro sistema jurídico tiene una estructura tal que contempla el llevar a cabo macroproyectos de esta envergadura, sin lesionar el interés y bienestar de la Nación.

40.- Alentar sobre la conveniencia y necesidad que tiene México para el desarrollo de su economía, comercio e industria al construirse esa vía interoceánica en el Istmo.

CAPITULO I. NOCIONES PREVIAS.

A. EL AMBITO ESPACIAL DE LOS ESTADOS.

1. La Soberanía.

El término soberanía ha sido objeto de múltiples definiciones tanto en la Ciencia Política como en el Derecho Internacional. Para los fines de este trabajo es, sin embargo, suficiente una descripción general de su historia y contenido.

El concepto de soberanía, según la acepción clásica, exalta el carácter supremo del poder estatal. Un poder a expensas del derecho, que no está sujeto a otro poder. Noción aceptada desde el siglo XVI, primero por Maquiavelo (El Príncipe, 1532) y Bodino (Los Seis Libros de la República, 1576), y continuada por Vattel en el siglo XVIII, y en los siglos XIX y XX por Hegel y la escuela alemana de derecho público, Ihering, Herman Heller y los autores nacionalsocialistas; quienes convergen en desarrollar la concepción de soberanía del Estado en un sentido absolutista. (1)

Actualmente, ha sido descartada por la doctrina contemporánea del derecho internacional, la idea de que "la soberanía

1. Véase MERRIAM, Ch.; History of the Theory of Sovereignty since Rousseau; New York, 1980; LASKI, H.J.; Studies in the problem of Sovereignty; New Haven, 1917; METTATIS, M.; BOTTIN, R., DUPUY, R.J.; La souveraineté aux XX-e siècle; París, 1971; MATTERN, J.; Concepts of State, Sovereignty and International Law; Londres, 1928; ROUSSEAU, Ch.; Derecho Internacional Público; Barcelona, 1957; SEPULVEDA, C.; Derecho Internacional; México, 1980.

es un poder absoluto: "Se halla claramente contradicha por la institución de la responsabilidad internacional... Esta noción ha sido el punto de partida de todos los movimientos de carácter nacionalista y exclusivista que, durante largo tiempo, han dificultado el progreso jurídico, y la causa que induce a los gobernantes a buscar sistemáticamente soluciones de prestigio, cuando no de fuerza..." (2)

El enfoque actual es más realista, aunque sigue presentando dificultades para los autores modernos, habiendo incluso quienes han pretendido substituir el término de soberanía por otros como el de "independencia", "libertad de conducta", "capacidad de acción". (3) No obstante, todos concluyen en los dos aspectos que representa la idea de soberanía; uno positivo, respecto a la igualdad de todos los Estados, y otro negativo que consiste en la no injerencia de los demás Estados en los asuntos competentes a uno solo. Ambos se traducen en los principios fundamentales, que el derecho internacional otorga y que son resumidos por Schwarzenberger, de la siguiente manera:

"1o. Los sujetos del derecho internacional, aún sin su consentimiento, están obligados por las normas del derecho de gentes consuetudinario que le resulten aplicables; así como por los principios generales de derecho reconocidos por las naciones civilizadas.

2o. Las obligaciones internacionales adicionales sólo pueden imponerse a un sujeto del orden legal internacional bajo su consentimiento.

2. ROUSSEAU, Charles; Derecho Internacional Público; 1a.ed. en español; Barcelona, Ed. Ariel, 1957; p. 83

3. Véase Rousseau, Ross y Westlake, para un análisis más extenso.

3o. El ejercicio de la jurisdicción territorial es exclusivo para cada Estado, salvo que se encontrare limitado o exceptuado por normas de derecho internacional.

4o. Sólo en casos excepcionales y reales, los sujetos de derecho internacional pueden pretender jurisdicción sobre cosas y personas fuera de su jurisdicción territorial.

5o. La intervención de un sujeto de derecho internacional en la esfera de la exclusiva jurisdicción doméstica de otro sujeto, a menos que existan reglas que lo permitan, constituirá siempre una ruptura del orden jurídico internacional". (4)

1.1. Soberanía territorial.

El ejercicio de su soberanía, la ejercen los Estados sobre su propio territorio, entendiéndose como tal "...el ámbito que el derecho internacional reconoce a un Estado sobre el que se ejerce la soberanía plena". (5)

La soberanía territorial presenta un doble aspecto:

a) positivo, constituido por un conjunto de poderes jurídicos que se le reconocen al Estado a fin de que realice sus funciones en base a actos legislativos, administrativos y jurisdiccionales en interés de sus súbditos.

"Esta idea ha sido confirmada por la jurisprudencia internacional y de modo concreto en la sentencia

-
4. SCHWARZENBERGER, George; Manual de Derecho Internacional ; Vol. 1; 4a. ed.; Argentina; Bibliográfica Omeba, 1967; p. 59
 5. SEPULVEDA, César; Derecho Internacional ; 11a. ed.; México; Ed. Porrúa, 1980; p. 171

dictada el 4 de abril de 1928, por el Tribunal Permanente de Arbitraje, en el asunto de la Isla de Palmas entre los Estados Unidos y los Países Bajos. La soberanía territorial implica el derecho exclusivo de ejercer actividades estatales. Este derecho tiene como corolario un deber: la obligación de proteger en el interior del territorio los derechos de los demás Estados y en particular su derecho a la integridad y a la inviolabilidad en tiempo de paz, así como los derechos que cada Estado pueda reclamar a favor de sus súbditos en territorio extranjero". (6)

b) Negativo, representado por la facultad que tiene el Estado de excluir de su territorio, cualquier otra competencia estatal.

"La nota de exclusivismo se traduce especialmente en un monopolio de la fuerza (exclusividad de la competencia coercitiva), un monopolio del ejercicio del poder jurisdiccional y un monopolio en la organización de los servicios públicos". (7)

Aunque la soberanía territorial implica derechos exclusivamente para el Estado que la ejerce; sin embargo, dicha actuación en ocasiones se manifiesta por la acción conjunta de otro o más Estados, a los que se les permite entrar en posesión o uso del territorio, "...sin que esto signifique, una intrusión en la soberanía formal del Estado cuyo dominio se restringe en esta forma". (8)

6. ROUSSEAU; op. cit.; p. 216

7. Idem; p. 217

8. FENWICK, Charles; Derecho Internacional; 1a. ed. en español; Argentina; Bibliográfica Omeba, 1963; p. 439

Tal sería el caso de los condominios internacionales - Francia e Inglaterra administran conjuntamente las Nuevas Hébridas -; el de la ocupación militar colectiva, - Estados Unidos y Panamá en la Zona del Canal de Panamá -; o el de las cesiones en arriendo, - Puerto Arturo cedido por China a la U.R.S.S., en 1898 -.

Los elementos territoriales sobre los cuales el Estado ejerce su soberanía son: el territorio terrestre, incluyendo el subsuelo; el espacio aéreo superestante al territorio, y el dominio marítimo, integrado por el mar nacional formado por las aguas situadas dentro del límite de sus fronteras, que incluye lagos y mares interiores, canales, estrechos, bahías, golfos, ríos y demás corrientes de agua; así como el mar territorial y sus derechos en la zona contigua, zona exclusiva de pesca y la plataforma continental.

Debido a la naturaleza física disímbola que presentan los elementos del territorio se les da un tratamiento jurídico diferente; como es en el caso de las aguas nacionales, cuando el Estado domina todas las riberas, equiparándolas entonces a la porción terrestre. Más cuando, son dos o más Estados ribereños, los ríos y lagos se sujetan a un régimen especial internacional, que generalmente queda consignado en tratados. Como serían, entre otros muchos, el Estatuto sobre el régimen de las Vías Acuáticas navegables de interés internacional, firmado en Barcelona en 1929, y que "sirvió para que los países contratantes convinieran en otorgarse el libre ejercicio de la navegación en aquellos trayectos de las vías acuáticas navegables que se especifica--

ron en la misma". (9) El tratado sobre distribución de Aguas Internacionales entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, firmado el 3 de febrero de 1944; relativo a la utilización de las aguas de los ríos Grande, Colorado y Tijuana.

En el caso de las bahías y golfos, el artículo 7o. de la Convención de Ginebra de 1958, distingue a las bahías dependiendo de la abertura que presenten; ya que para aceptarlas como aguas interiores, las líneas de bajamar de sus puntos de entrada no deben exceder de 24 millas. (10)

La cuestión relativa al mar territorial, sería por su problemática en la falta de unificación de criterios de la comunidad internacional, también, tema de un trabajo aparte, por lo que baste para los fines de éste, su conceptualización y principios generales de derecho internacional que la afectan.

Su importancia se fundamenta en la necesidad de los Estados por contar con una faja de mar "...en donde realicen funciones soberanas y en la que gocen, en forma exclusiva de los productos del mar, del suelo y del subsuelo marino, y en la que ejerzan la protección y el control a su comercio". (11)

El Estado tiene derecho a imponer medidas sanitarias y aduanales, con sanciones a los infractores que pueden ir desde la detención del navío, confiscación de artículos prohibidos o peligrosos que lleven a bordo, e imposición de sanciones pecuniarias o personales; tiene también el derecho de limitar el tránsito de los mismos por razones

9. Idem; p. 445

10. Véase Doc. N.U., A/Conf. 13/L.52 de Oct. de 1958

11. SEPULVEDA; op. cit; p. 174

de seguridad, sean éstas, sanitarias, de navegación o militares. Así mismo, tiene competencia para reglamentar el ejercicio de la pesca y explotación de recursos marinos; imponiendo sanciones penales a los barcos infractores.

La extensión del mar territorial no ha sido acordada aún por la comunidad internacional, a pesar de las cuatro Conferencias que al respecto, han sido llevadas a cabo por la Organización de las Naciones Unidas. Ya que mientras hay naciones, como las de Latinoamérica, que coinciden en fijar su extensión en 12 millas, existen otras que la reducen a seis millas.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en el artículo 27, que son propiedad de la Nación "...las aguas territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional...". Por lo tanto, habiendo aceptado México, lo estipulado en la Convención de Ginebra de 1979, el mar territorial se fija hasta en 12 millas.(12)

Respecto a los principios generales, aceptados como reglas aplicables a todos los barcos en tránsito por el mar territorial, dada su naturaleza de vía de comunicaciones, nos encontramos:

10. El derecho de paso inocente; considerado como tal, aquel del que gozan los barcos mercantes para transitar por las aguas territoriales, mientras no perjudiquen el orden o la seguridad del Estado ribereño, y ajustándose tanto a las leyes y reglamentos del mismo, como a las normas internacionales relativas.

12. Véase Ley de Bienes Nacionales, artículo 18 fracción II.

"En principio, los navíos de comercio tienen derecho de acceso a los puertos extranjeros, de acuerdo con los términos de la Convención Internacional de Ginebra de 1923, pero por causa grave, el Estado territorial puede negarse a concederles ese derecho". (13)

Respecto a los barcos de guerra, dicho derecho queda limitado dependiendo de las medidas de seguridad que tome el Estado ribereño en tiempo de guerra.

2o. Sobre la comisión de delitos a bordo de buques extranjeros que se encuentren en aguas territoriales, los cuales salvo que afecten el orden público del Estado ribereño, serán juzgados conforme al derecho del país del pabellón que ostente dicha embarcación.

México acepta tal disposición al considerar en la fracción III del artículo 5o. del Código Penal para el Distrito Federal, aplicable en materia federal, como delitos ejecutados en territorio nacional:

"...III.- Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación".

3o. Respecto de actos con efectos civiles, se estará, también al derecho del Estado representado en el pabellón.

Cabe aquí indicar que aún y cuando el pabellón no es prueba absoluta de la nacionalidad de una embarcación; sin

13. SEARA V., Modesto; Derecho Internacional Público ; 7a.ed.; México; Ed. Porrúa, 1981; p. 250

embargo, dicha calidad le da derecho a: 1) Quedar bajo el amparo del Estado cuya nacionalidad detenta; 2) Gozar, por tanto, de protección diplomática y consular; 3) Aplicándosele, por ende, los mismos tratados de los cuales es signatario el Estado del que depende.

La situación jurídica de los estrechos y canales internacionales, por ser de interés particular para este trabajo, se analizarán a continuación con mayor detenimiento.

2. Canales Internacionales.

El planeta se encuentra formado por tres cuartas partes de agua, y tan sólo una cuarta parte de tierra. En esta magnitud, hay sitios en los que la porción terrestre pareciera unirse formando pasajes.

El hombre, desde tiempos muy antiguos ha tenido la idea de buscar o crear dichas vías acuáticas, que acerquen la porción terrestre separada por esas grandes líneas marítimas; dicha característica geográfica la comparten los estrechos y los canales.

Aunque en un sentido general, pareciera que estrechos y canales comparten la misma definición, por ser "vías de agua en forma de pasaje largo y angosto que ponen en comunicación a dos mares". (14) Sin embargo, mientras que los primeros son vías naturales, como es el caso del Estrecho de Gibraltar, que une al Mar Mediterraneo con el Egeo; los canales, por su propia naturaleza, son trabajos

14. MORENO Quintana, Lucio: Tratado de Derecho Internacional ; Tomo I; Argentina; Ed. Sudamericana ,1963; P. 377

del hombre. "Los canales son vías de agua artificialmente construidas y utilizadas para la navegación". (15)

Los canales, en ocasiones, se abrieron para ahorrarse grandes distancias; otras, para tener una mejor comunicación entre dos o más ciudades, ya que si no existían ríos intermedios, tenían que transportarlo todo a través de mecanismos lentos y tortuosos; de ahí la alternativa de crear un canal. Y, en ocasiones, se abrían canales, sólo para conducir a las ciudades el agua de algún manto acuífero. Entre los primeros canales de la antigüedad, encontramos un pequeño canal construido en Egipto, hace tres mil años, que iba desde el Río Nilo hasta el Mar Rojo. Los chinos, hace 800 años construyeron un canal, que perdura hasta nuestros días, y que es conocido como el Gran Canal; el cual ha permitido transportar mercancías desde la cuenca del Yang-Tsé hacia el norte, abarcando 1,600 kms. desde Hangchow hasta Tungchow. Los romanos, iniciaron la explotación del Canal de Corinto en Grecia, que aunque iniciado por el emperador Nerón, no fue sino hasta 1893 que se terminó y abrió a la navegación acortando a través de 6.5 kms. de longitud, la distancia que han de recorrer los barcos procedentes del Adriático con destino al Mar Negro.

Bajo este contexto, los canales fueron proliferando, y así nos encontramos con el Manchester Ship Canal, que permite llegar a dicha ciudad británica directamente desde el Océano Atlántico. El Sault Saint-Marie Canal, en el norte de Michigan, que uniendo al Lago Superior con el

Murón, permite el acceso a los grandes centros siderúrgicos de la zona. El Canadian Canal, que rodea las cataratas del Niágara; el Canal Ems-Wesser Elba, en Alemania; el Canal Don-Volga, en la U.R.S.S.; y muchos más que unen dos ríos o un río con el mar, y que en principio por ser vías de agua interiores, son considerados canales nacionales. Estos canales de tierra adentro han sido considerados como formas artificiales de ríos, por lo que se les equipara, el mismo régimen jurídico.

"Los canales, con muy raras excepciones, se encuentran totalmente en el territorio de un solo Estado, por lo menos los construidos hasta ahora, y o bien ponen en comunicación ríos diferentes o distintas ramas de un río, en cuyo caso están sometidos a una reglamentación similar a la fluvial". (16)

Bajo el supuesto de que los canales sean interoceánicos, es decir, comuniquen a dos mares, podemos, siguiendo a Rousseau (17), reconocer por su importancia geopolítica a: El Canal de Panamá, que une a través de casi 82 kms. los Océanos Atlántico y Pacífico; el Canal de Suez, al noreste de Egipto, uniendo al Mar Mediterraneo con el Mar Rojo; y el Canal de Kiel, que atraviesa Alemania, desde el Mar del Norte hasta el Báltico.

A pesar de la importancia que tienen estos canales interoceánicos, lograda gracias a su trascendencia en la comunicación mundial, no existe aún un cuerpo general de ley que unifique su regulación, garantizando una utilización

16. Idem; p. 270

17. ROUSSEAU, Charles; Derecho Internacional Público; 1a. ed. en español; Barcelona; Ed. Ariel, 1957; p. 391

racional de los mismos, ya que cada uno está reglamentado por un Tratado diferente.

Mucho se ha discutido sobre el problema de la naturaleza jurídica de los canales; algunos tratadistas hablan de que se trata de una vía acuática nacional; mientras hay quienes la señalan, como vía internacional. En esta disyuntiva de opiniones, nos encontramos con un primer problema a resolver para determinar si la diferenciación antes mencionada se basa en el efecto de territorialidad del suelo o del agua adyacente. Agudizándose esta discusión, si la ruta de comunicación artificial cruza el territorio de un solo Estado o atraviesa varios.

Entre las principales teorías al respecto, encontramos:

1o. La que indica que la construcción de un canal, convierte en dominio acuático lo que originalmente es un dominio terrestre del Estado o Estados donde se construye. Esta opinión apoya la postura de los Estados que proclaman absoluta su soberanía territorial (18). Más siguiendo al maestro Sepúlveda, no podemos dejar de reconocer que dicha premisa impide la resolución satisfactoria de la problemática derivada del derecho territorial al unir la a la noción de propiedad.

"Tales errores son más visibles en nuestros países latinoamericanos, en donde la idea de derecho territorial del Estado, está firmemente unida a la noción de propiedad. En muchos ordenamientos constitucionales, se repite el concepto feudal de que el soberano es el dueño del territorio. (Constitución Política de México, art. 27)".
(19)

18. Teoría seguida por Rousseau, Fauchille, Strupp, Podestá Acosta, Moreno Quintana, Guggenheim y Sierra.

19. SEPULVEDA, César; op. cit.; p. 171

20. Raymundo de Glymes, enuncia la teoría del "Canal libre entre mares libres"; por medio de la cual al construirse dicha vía acuática, automáticamente el Estado por el que pasa dicho canal acepta una disminución de su soberanía territorial. Lo cual permite una reglamentación similar a la de los estrechos naturales, en donde todos los Estados tienen derecho a utilizarla, mediante una compensación pecuniaria. En esta teoría se interpone el privilegio de agua, clasificado como de dominio público internacional, ya que "en razón de jerarquía de los órdenes jurídicos, el régimen internacional debe sobreponerse al régimen nacional". (20)

30. Baxter, considera en oposición a la anterior postura, que aún y cuando un canal una a dos mares, este hecho no le da de origen la característica de dominio internacional. Según esta teoría, y nosotros nos avocamos a ella, se requiere que el Estado acepte dicha internacionalización por la vía convencional.

"Los canales no se convierten automáticamente por el solo hecho de su construcción, en vías internacionales para uso de todas las naciones. En tanto que un Estado no tiene la obligación de construir un canal interoceánico, así presente las condiciones adecuadas para ello...En principio o en la práctica no existe razón para exigirle que la ponga a disposición de todos". (21)

40. Otros autores, como Diona, han invocado el principio de la servidumbre de paso, impuesta al Estado o Estados ribereños del canal para el tránsito de embarcaciones en tiem

20. FENWICK, Charles; Derecho Internacional; 1a. ed. en español; Bibliográfica Omeba; Argentina, 1963; p. 133

21. BAXTER, Richard; Vías Acuáticas Internacionales; 1a. ed. en español; México; Ed. Hispanoamericana, 1967; p. 11

po de paz. (22) Más siguiendo a Rousseau:

"...Es necesario mantener esta concepción restrictiva y no calificar de servidumbres, simples obligaciones convencionales de no hacer. Esta institución, último residuo de la transportación del derecho privado a la esfera de las relaciones internacionales, apenas tiene aplicación en la época contemporánea". (23)

En razón de las teorías mencionadas, y a fin de precisar el régimen jurídico de los canales interoceánicos, se pueden distinguir dos aspectos:

- Cuando hay ausencia de un tratado.
- Cuando existe un régimen de internacionalización por vía convencional.

Si no existe tratado respecto de un canal comprendido dentro del territorio de un solo Estado o de varios, entonces queda sometido a la soberanía territorial de los mismos. Si dicho canal fuere construido con aportaciones de varios Estados, se presenta un interés universal, cuyo efecto no es sustraer el canal de la competencia del Estado ribereño sino "imponer ciertas obligaciones a cargo de este último, para facilitar el pasaje de los navíos extranjeros". (24) La ausencia de un tratado podría dar lugar a la aplicación de normas de derecho internacional consuetudinario, aplicable según sea el caso a los estrechos naturales y ríos internacionales.

En el caso de que exista tratado, como sería la situación de los tres canales interoceánicos mencionados, a saber, el de Panamá, Suez y Kiel, se entenderá la aplicación

22. Revista Argentina de Ciencias Políticas; Vol.V; Argentina, 1912; p. 379

23. ROUSSEAU: op. cit.; p. 223

24. Idem; p. 405

del mismo. Dichos Tratados, comparten muchas características comunes al otorgar concesiones de derechos casi idénticos entre las partes contratantes y los terceros.

"Lo que posiblemente ha provocado el nacimiento de una ley común de canales internacionales, cuya existencia ha sido reconocida por implicación, por el Tribunal Permanente Internacional de Justicia, en el caso del S.S. Wimbledon (P.C.I.J. serie A, No.1,1923)". (25)

Sin embargo, si se construyera otro canal interoceánico, los precedentes dados por los canales que se le equiparan, dice dicho Tribunal ante el caso citado, "son solamente ilustraciones de la opinión general". (26) Por lo tanto quedaría al margen de dicha ley común. No obstante, dado el interés tan grande que la vía ofrecería a la navegación y a fin de preservar el derecho de libre paso y acceso a todos los mares, esencial para la comunidad internacional, sería recomendable, a nuestro parecer, convenir sobre un régimen internacional.

Bajo esta consideración, el interés ya sea como usuario u operador de un Estado a través del cual correría un canal interoceánico, sería el de asegurar un eficiente y responsable aprovechamiento de la vía sin perjuicio de la protección de sus intereses nacionales. A este fin me permito citar las cuatro formas de administración que menciona Baxter, en su obra "Vías Acuáticas Internacionales" sin perder de vista que la probabilidad del surgimien , to de problemas internacionales, es menor si es un solo

25. BAXTER, Richard; op. cit.; p. 182

26. La CPJI expresó "...no son sino la manifestación de la opinión general según la que, cuando una vía de agua artificial que pone en comunicación dos mares libres ha sido afectada de modo permanente al uso del mundo entero..." MORENO Quintana, Lucio; op. cit.; p. 378

Estado el que opera dicha vía acuática.

1o. Construcción y administración del canal interoceánico por medio de una dependencia gubernamental. Financiada tanto en su construcción, mantenimiento, operación y control por el presupuesto federal. Citando como ejemplo a la Wasser-und Schiffahrtsdirektion Kiel, organismo del Ministerio de Transportes de la República Federal Alemana, encargada del Canal de Kiel.

2o. Concesión a una empresa privada autónoma del Estado. Como sería el caso de la "Corporación del Nuevo Canal de Corinto".

3o. Construcción, control, mantenimiento y operación por una compañía extranjera. Como lo fue hasta antes de su nacionalización el Canal de Suez; así como el Canal de Panamá, antes de la firma de los Tratados Torrijos-Carter.

4o. En forma mancomunada por dos o más naciones, porcentualmente a la parte que le corresponde a cada una conforme a su aportación en la construcción y operación de la vía. Como es el caso, aún sin tratarse de un canal interoceánico, de la Vía marítima del San Lorenzo, cuya responsabilidad recae tanto en los Estados Unidos de América, como a Canadá.

Una cuestión muy importante es la referente a la libertad de paso de buques por lo canales interoceánicos tanto en tiempo de paz, como en tiempo de guerra. Bajo el primer rubro, es decir en tiempo de paz, se pueden considerar dos aspectos:

- a) La obligación del Estado ribereño de no crear prohibiciones legales o restricciones irrazonables que impidan el libre paso de las embarcaciones.
- b) El llevar a cabo todas las medidas técnicas necesarias de mantenimiento de la vía acuática, que permitan una apropiada navegación.

Al efecto el privilegio de libre paso por los tres principales canales interoceánicos, ha sido establecido en cada caso por un Tratado del que el Estado ribereño y soberano territorial ha formado parte. El primero de éstos fue la Convención de Constantinopla, en 1888, respecto al Canal de Suez, y cuyo primer artículo es una declaración general relativa al libre paso:

"Art. 10.- El Canal marítimo de Suez debe estar siempre libre y abierto, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, a todos los barcos de comercio o de guerra, sin distinción de banderas". (27)

Similar regla se estableció para el Canal de Panamá, en el Tratado Hay-Pauncefote celebrado entre Gran Bretaña y los Estados Unidos de América, en 1901 (28); así como en el Tratado Hay-Bunau Varilla, entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá en 1903. (29)

El derecho de libre paso por el Canal de Kiel fue adoptado, al final de la Primera Guerra Mundial, en el Tratado de Versalles (30); estableciéndose sobre la misma base que había servido para Suez y Panamá.

27. ARIAS, Harmodio; El Canal de Panamá; 1a. ed.; Panamá; Ed. Paname-ricana, 1957; p. 209

28. Véase p.73 de este trabajo

29. Idem; p. 92

30. Tratado de paz entre las Potencias Aliadas y Asociadas y - Alemania, firmado en Versalles el 28 de junio de 1919.

En ninguno de los Tratados mencionados, se hace distinción alguna entre barcos mercantes y barcos de guerra, por lo que se ha reconocido "que el derecho debe ser gozado por ambas categorías de barcos en tiempo de paz, exactamente sobre la misma base". (31)

Quando el derecho de libre paso es reclamado para un barco de un Estado firmante del Tratado que declara abierta una vía acuática internacional, la cuestión es poco complicada. Y relativamente sería el mismo caso para los tres principales canales internacionales. Ya que aún y cuando gran parte de las naciones usuarias de los mismos, no son parte de los acuerdos; sin embargo, éstos contienen específicamente el derecho para el uso por barcos " de todas las naciones". Así pues, este derecho requiere "tanto una concesión como un período de confianza para la creación de derechos para los no firmantes". (32)

Vale aquí citar el Quinto Informe sobre la Ley de los Tratados de la Comisión de Derecho Internacional de Naciones Unidas:

"Cuando un Tratado confiere de manera expresa derechos o beneficios, o establece disposiciones para el ejercicio de derechos o facultades, o para el goce de beneficios o instalaciones por un tercer Estado, de tal modo que indique que las partes desean crear derechos legales para el tercer Estado o comprometerse a concederlos o crear una relación legal entre ellos mismos y el tercer Estado; el tercer Estado interesado

31. BAXTER, Richard; op. cit.; p. 169

32. Idem; p. 176

-adquiere por ello un derecho legal a reclamar el beneficio de las disposiciones en cuestión".

(33)

Ahora bien, al adquirir terceros Estados, los derechos contenidos en los Tratados, adquieren también las obligaciones pertinentes hacia el soberano territorial o bien el operador o supervisor de la vía acuática, según sea el caso. Por lo que en el supuesto de no poder cumplir con dichas obligaciones, quedaría condicionada su libertad de tránsito. Por ejemplo, un navío de guerra, condiciona su libre paso, al respeto que tenga sobre la neutralidad de la vía. "El Estado que acepta los beneficios de tránsito, asume al mismo tiempo las obligaciones que condicionan ese beneficio". (34)

B. NEUTRALIDAD.

1. Concepto.

Es importante, en primer lugar, diferenciar entre neutralidad y neutralización; ambas figuras son clásicas del derecho internacional, pero bajo connotaciones diferentes. La primera, consiste en el derecho que tienen los Estados de no participar en una guerra sostenida entre terceros países, manteniendo una actitud de imparcialidad, salvo en el caso de legítima defensa.

Al aceptar dicha condición, el Estado neutro contrae la obligación de no llevar a cabo actuaciones directas

33. Quinto informe sobre la Ley de Tratados; art. 20 (1); p.42 (U.N.Doc. No. A/CN.4/130) (1960)

34. BAXTER, R.; op. cit.; p. 161

o indirectas de provocación a los beligerantes. La Convención sobre los Derechos y Deberes de los Estados Neutrales en la guerra terrestre, adoptada en la Conferencia de Paz de La Haya de 1907, dispuso en sus artículos 10. y 20. que: "...el territorio de las potencias neutrales es inviolable"; así mismo, indica: "...les está prohibido a los beligerantes transportar tropas o convoyes, y ni siquiera municiones o abastecimientos de guerra, a través del territorio de una potencia neutral". (35)

El concepto de la neutralidad es esencialmente reciente, ya que en realidad es Grocio, quien influenciado por los Doctores de la Iglesia, diferencia entre lo que un Estado puede considerar como guerra justa o injusta: "...si la causa es dudosa deben poner de manifiesto (los Estados) una actitud imparcial..." (36) Pero aún cuando señala la característica principal de la neutralidad, es decir, la imparcialidad del Estado Neutro, no es sino hasta 1758 que Vattel señala sus principios fundamentales:

- La obligación de los beligerantes de respetar la neutralidad de los Estados que así lo desean;
- La obligación de imparcialidad que debe guardar el Estado neutral.

A partir del siglo XIX, se fijan las condiciones de la neutralidad en diferentes instrumentos internacionales, como en la Declaración de París en 1856; en la Conferencia de Paz de La Haya en 1899, que sienta las bases para una segunda Conferencia en 1907, en la que se adoptan los derechos y deberes de las Naciones neutrales en la guerra

35. FENWICK, Charles; op. cit.; p. 125

36. Idem; p. 701

terrestre; la Declaración de Londres en 1909 sobre normas de neutralidad en guerra naval; las cuales no llegaron a concretarse debido al estallamiento de la Primera Guerra Mundial.

Posteriormente en el Pacto de la Liga de las Naciones, se establece la obligación de respetar y defender la integridad territorial de los Estados miembros.

"Pero desde un punto de vista técnico, el Pacto no era más que un Tratado multilateral que imponía obligaciones especiales para las partes, permitiendo, sin embargo, que la situación de los Estados no signatarios, continuase siendo la misma que antes del Tratado". (37)

En 1928, en la Conferencia de La Haya se adopta una Convención sobre Neutralidad Marítima, pero otorgando libertad de acción sobre obligaciones contraídas por los países signatarios en acuerdos internacionales previos. En este mismo año, los Estados Unidos de América, promueven la adopción de un Pacto General de renuncia a la guerra y conciliación de intereses por medios pacíficos, conocido como Pacto Briand-Kellogg. Este es ratificado en 1934 por la Asociación de Derecho Internacional, en la que además se proponen medidas contra los Estados que violasen dicho Pacto, entendiéndose que las leyes de neutralidad consignadas podían ser modificadas en caso de ataque a un Estado neutral.

En 1939, se convocó una Reunión de Consulta de Cancille-

res Latinoamericanos, quienes acuerdan mediante la Declaración General de Neutralidad de las Repúblicas Americanas, las normas de conducta de dichas naciones firmantes, a fin de mantener su carácter de Estados neutrales. Para lo cual actuando de manera solidaria crean una Zona de Seguridad, alrededor del Continente Americano contra actos hostiles de Naciones no americanas. (38) Sin embargo, no se hace referencia en la misma, a las medidas necesarias para asegurar su cumplimiento; adoptándose éstas al año siguiente en la Convención Panamericana de La Habana. Ambas declaraciones fueron reafirmadas en 1942 en Río de Janeiro, en la Reunión Consultiva de Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas.

En 1945, al adoptarse la Carta de las Naciones Unidas, pierden efecto las disposiciones sobre el derecho tradicional de neutralidad.

"La adopción de la Carta de las Naciones Unidas, el 26 de junio de 1945, marcó el fin de la neutralidad como sistema legal neutral independiente de los Estados no invitados a participar en la redacción de la Carta, y que posteriormente no fueran admitidos como miembros del Organismo".
(39)

A diferencia de la neutralidad, la neutralización no guarda relación con la existencia de una guerra específica y se refiere a un régimen jurídico convencional, sobre un Estado o sobre ciertas partes del mismo: región, territo--

38. Zona comprendida desde la Bahía de Passamaquodly, entre E.U. y Canadá, pasando al este, sur, oeste y norte hasta el Estrecho de Juan de Fuca.

39. FENWICK, Ch.: op. cit.; p. 713

rio, río, estrecho o canal.

"Se trata, no de una manifestación unilateral de voluntad de un Estado, sino producto de un acuerdo de voluntades de varios Estados...para mantener esa zona sustraída de todo acto bélico".

(40)

Por lo tanto, una vez adquirido internacionalmente el status de neutralidad perpetua tiene efecto "erga omnes" (para todos).

Esta institución internacional, surge en el siglo XIX, y presenta como ejemplos el Estrecho de Magallanes, (Tratado argentino-chileno de 1881); el Canal de Suez, (Convenio de Constantinopla de 1888); el Canal de Panamá, (Tratados anglonorteamericanos de 1850 y 1901, y posteriormente adoptado por Panamá en 1903); los estrechos turcos, (Tratado de Lausana de 1923, abrogado en el Convenio de Montreux de 1936); Suiza, (Tratado de Viena de 1815); y el Estado del Vaticano, (Tratado de Letrán de 1921, entre la Santa Sede e Italia).

Aún y cuando el efecto de la neutralización es la sustracción de un territorio de toda acción bélica; sin embargo, se admite tanto la existencia de un ejército propio, como la construcción de emplazamientos y fortificaciones militares, pero con la finalidad exclusiva de preservar dicho status.

40. QUINTERO, César; La neutralidad del Canal de Panamá ; Anuario de Derecho. No. 8; AÑO VIII; Univ. de Panamá, 1968-69; - p. 85

2. La neutralización en los Canales Interoceánicos.

Una vez determinada la diferencia entre neutralidad y neutralización, que como indicábamos en el apartado anterior, se refiere esta última, a que un Estado o zona geográfica del mismo no puede ser convertida en escenario bélico en tiempo de guerra, o bien tratada como zona militar en tiempo de paz. En tanto que dicho status ha sido objeto de convenios internacionales, procederemos a analizar someramente aquellos que afectan a los canales interoceánicos. Mismos que dada su importancia estratégica han sido frecuentemente hostilizados.

2.1. El Canal de Suez.

Construido en territorio egipcio, cuando éste se encontraba subordinado a Turquía en 1869, bajo la concesión del Jefe de Egipto a favor de una compañía francesa privada, dirigida por Fernando de Lesseps.

En el Acta de Concesión, firmada el 30 de noviembre de 1854, se estipulaba que el Canal quedaría abierto a todos los navíos en pie de igualdad, pero sin hacer referencia específica a su neutralización.

Posteriormente el Canal quedó bajo el control de la Gran Bretaña, cuando en 1883, Egipto pasa a ser un protectorado británico. A consecuencia de los problemas surgidos por las revueltas árabes en Egipto, Gran Bretaña propone que el Canal sea neutralizado. Esto lleva a la firma de la Convención de Constantinopla en 1888, en la que participaron Francia, Gran Bretaña, Rusia, Italia,

el Imperio Austro-Hungaro, Alemania, España, Holanda y Turquia.

Bajo esta Convención queda acordado que el Canal permanecería libre y abierto tanto en tiempo de guerra, como en tiempo de paz, para los buques de guerra y mercantes de todos los pabellones, y nunca sería bloqueado; además de asegurar su uso, el Canal debía en todas las circunstancias mantenerse al margen de toda clase de hostilidades, y ser tratado como territorio neutral. Como lo indican los artículos I, II y IV del mismo, a saber:

"Art. I.- El Canal marítimo de Suez estará siempre abierto y será libre, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, para todos los navíos de comercio o de guerra, sin distinción de banderas. En consecuencia, las Altas Partes contratantes convienen en no estorbar en forma alguna el libre uso del Canal, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz. El Canal no será sometido jamás al ejercicio del derecho de bloqueo.

Art. II.- Las Altas Partes contratantes, reconociendo que el Canal de Agua Dulce es indispensable para el Canal Marítimo, toman nota de los compromisos de su Alteza el Jedive, con la Compañía Universal del Canal de Suez en lo que concierne al Canal de Agua Dulce, compromisos que están estipulados en la Convención que lleva fecha del 18 de marzo de 1863, que contiene una exposición v cuatro artículos. Se comprometen a no

obstaculizar, en forma alguna, la seguridad de ese Canal y sus ramales, la operación de los cuales no quedarán expuestas a ninguna tentativa de obstrucción.

Art. IV.- Permaneciendo abierto el Canal marítimo como pasaje libre en tiempo de guerra, aún para los barcos de guerra beligerantes, conforme a los términos del Artículo I del presente Tratado, las Altas Partes contratantes convienen en que ningún derecho de guerra, acto de hostilidad o que tenga por objeto obstruir la libre navegación del Canal, será cometido ni el Canal ni en sus partes de acceso, así como dentro de un radio de tres millas marítimas alrededor de esos puertos, aún cuando el Imperio Otomano se una a los poderes beligerantes. Los navíos de guerra beligerantes no podrán reavitullarse ni hacer almacenaje a bordo, en el Canal y sus puertos de acceso, excepto hasta donde pueda serles estrictamente necesario. El tránsito de los antedichos navíos se efectuará con el menor retardo posible, de acuerdo con las reglas vigentes, y sin más intermisión que la resultante de las necesidades del servicio. Su permanencia en Puerto Saíd y en el fondeadero de Suez, no excederá de veinticuatro horas, excepto en caso de accidente. En tal caso estarán obligados a zarpar tan pronto como les sea posible. Un intervalo de veinticuatro horas habrá de transcurrir siempre entre el zarpe o salida de un barco perteneciente a la potencia hostil". (41)

Al firmarse este Tratado, Gran Bretaña, hizo ciertas reservas que concernían a su derecho de utilizar el Canal para guardar sus posiciones en Egipto, mientras ocupasen este país. Francia, que al principio se había negado a ratificar el convenio, aceptó eventualmente esta postura.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el Canal sufrió numerosos ataques aéreos por parte de las Potencias del Eje. Egipto solamente se limitó a romper sus relaciones diplomáticas con las Potencias del Eje, conforme a lo dispuesto por el artículo 7o. del Tratado de 1936; sin embargo, no declaró la guerra a Alemania y al Japón, sino hasta el 24 de febrero de 1945. (42)

El 19 de octubre de 1954, se firmó un acuerdo acerca de la base del Canal de Suez, por parte de Egipto y Gran Bretaña; por lo que las tropas inglesas serían evacuadas de la zona militar de Fayed; pero conforme al artículo 4o., esta base sería puesta nuevamente a disposición inglesa en caso de que Egipto, Turquía o los Estados miembros de la Liga Árabe, sufrieran un ataque por parte de una potencia extranjera.

"Art. IV.- Egipto se compromete a proporcionar al Reino Unido las facilidades que fueren necesarias para poner la base en pie de guerra y manejarla con eficiencia en caso de un ataque armado de Potencias Extranjeras, contra cualquier país que en fecha de la firma del presente acuerdo sea parte del Tratado de Defensa Conjunta entre los Estados de la Liga Árabe, firmado en El

Cairo, el 13 de abril de 1950, o contra Turquía".

(43)

La nacionalización de la Compañía Universal del Canal de Suez por parte de Egipto, en 1956, afectó la consideración de internacionalización del Canal, aunque se preservó el estado de neutralización. Desde entonces, Egipto administra la Compañía del Canal, manteniendo el principio de libertad de navegación, aunque exceptuando de tal a Israel; hasta la guerra entre este país y los países árabes en 1967.

"Desde 1967, tras la Guerra de los Seis Días, el Canal fue cerrado a la navegación, permaneciendo en tal situación hasta principios de 1974, cuando los acuerdos de retirada israelí, propiciados por la mediación de Henry Kissinger, permitieron su reapertura tras los necesarios trabajos de reacondicionamiento". (44)

2.2. El Canal de Kiel.

Conocido también como Canal del Emperador Guillermo; (en alemán : Kaiser Wilhelm Kanal). Fue abierto por Alemania en 1887 con fines puramente domésticos; situación que lo libró durante mucho tiempo de presiones externas.

En 1919, debido al Tratado de Versalles, se internacionalizó el Canal de Kiel, por considerarlo una importante vía de navegación marítima de gran tránsito; puesto que acorta la distancia entre el Báltico y el Mar del Norte. Es precisamente en este Convenio, que en su artículo 380,

43. Tratado de Alianza entre el Reino Unido y Egipto; Treaty - Series ;Vol. XVIII;B.Y.I.L.;N.York,1973; pp. 79 a 96

44. SEARA V.,M.;op. cit.; p. 271

queda establecido el estado de neutralización, declarándose que el Canal quedaría abierto por igual a las embarcaciones tanto mercantes como de guerra, de todas las naciones en paz con Alemania; así mismo, en su artículo 195 se estipula la no fortificación de la vía y la destrucción de los emplazamientos militares alemanes en las zonas cercanas al Canal. Sin embargo, el 21 de marzo de 1921, las autoridades alemanas rompieron su obligación de cumplimiento de neutralización, al negar el acceso al Canal a un barco mercante inglés, que transportaba municiones con destino a Polonia; argumentando que para mantener dicha neutralidad se descartaba el libre paso a embarcaciones que transportarían contrabando de guerra.

La situación anterior, conocida como el Caso del Wimbledon, dió lugar a un conflicto llevado ante la Corte Permanente de Justicia Internacional, la cual falló en contra de Alemania el 17 de diciembre de 1923, citándose los precedentes de neutralización de los Canales de Panamá y de Suez.

"El fallo del Tribunal tiene cierta importancia jurídica e incluso histórica, porque, por una parte, era la primera ocasión en que el Tribunal Permanente dictaba una resolución en materia contenciosa y, por otra (al hacerlo en aplicación de una cláusula de jurisdicción obligatoria), un Estado se veía por primera vez citado unilateralmente ante un Tribunal Internacional". (45)

Aunque el gobierno alemán reconoció el régimen internacional del Canal en 1936; sin embargo, en 1937 declaró

que el paso de los barcos de guerra extranjeros quedaban subordinados a previa autorización. Derogándose dicha cláusula contraria a los principios de neutralización; en 1945, y reestableciéndose, hasta el momento, el principio de neutralización y libre paso; pero sin acordarse nada sobre su régimen de internacionalización.

2.3. El Canal de Panamá.

Dada la importancia que esta vía interoceánica representa para el desarrollo de nuestra investigación, nos permitimos en este momento, exclusivamente y en forma somera analizar los Tratados Internacionales en cuanto se refieren a su neutralización, tratando de hacer una investigación más exhaustiva sobre el Canal de Panamá, en el capítulo II.

Ya para 1866, el gobierno de Nueva Granada declaraba la neutralidad perpetua de los puertos terminales y de las aguas del Canal que habría de construirse por su territorio.

"El gobierno de la República declara que las aguas del Canal, de océano a océano, así como sus puertos terminales, serán neutrales en todos los tiempos. Por consiguiente, en caso de guerra entre otras naciones o entre una de ellas y Nueva Granada, el tránsito a través del Canal no será interrumpido". (46)

"Todos los buques mercantes o ciudadanos de cualquier nación del mundo, pueden entrar y

46. Ley de Nueva Granada del 27 de Junio de 1866; art. 10.

cruzar el Canal sin molestia o detención alguna, siempre que no se permita el paso de tropas extranjeras sin contar con el permiso del Congreso. La entrada o tránsito a través del Canal debe ser rigurosamente prohibida a cualquier buque de guerra de un beligerante". (47)

El Tratado Clayton - Bulwer, concertado entre Gran Bretaña y los Estados Unidos de América en 1850, establecen también, en el artículo VIII, un principio general de neutralización de un posible Canal a través del Istmo Centroamericano. (48)

En 1901, las mismas potencias celebran el Tratado Hay - Pauncefote, cuyo objetivo primordial era eliminar los impedimentos legales creados por el Tratado de 1850, que impedían que cualquiera de las dos naciones signatarias tuviera el control exclusivo de una vía por el Istmo; otorgándose, gracias a esta segunda Convención a los Estados Unidos, el derecho de construir un Canal por el Istmo de Panamá. Y ya que la subrogación fue sólo en ese sentido, no se menoscabaron los principios generales de neutralización ya establecidos; sino que al contrario fueron ratificados en su artículo III, y asimilados a las estipulaciones que al respecto contenía la Convención de Constantinopla de 1888. (49)

Pasando al Tratado que tiene que ver directamente con la posición del Canal de Panamá, nos referimos al Tratado Hay - Bunau Varilla de 1903, es preciso hacer notar, que

47. Idem; art. 11

48. Véase en este trabajo, p. 54

49. Idem; p. 25

en el mismo no se emplea el término de neutralización, sino el de neutralidad; lo que para algunos autores (50), es sintomático de las intenciones del Gobierno estadounidense, para poder fortificar el Canal y utilizarlo como instrumento de defensa militar, no propiamente para asegurar la neutralización de l vía, que como ya dijimos le es propio a un Estado o territorio neutralizado, sino para proteger sus expansiones e intereses colonialistas.

"Los Estados Unidos, no sólo introdujeron la repudiada cláusula en el Tratado Hay - Bunau Varilla, sino que, incluso han violado sistemáticamente, excediéndose en el ejercicio de la actividad que ella les permite. Pues, no obstante el sentido restringido de ella, se han permitido, por sí y ante sí, implantar en territorio panameño bases y fuerzas militares muy ajenas a la práctica del Canal y de su neutralidad". (51)

El Tratado General de 1936, en su artículo 10, estipula que tanto los Estados Unidos de América como la República de Panamá, tomarán de común acuerdo, en caso de una conflagración mundial, las medidas necesarias para la protección de sus intereses; sin embargo, se continúa utilizando el término de neutralidad, y se habla de defensa del Canal, más no de protección y seguridad del mismo, que aunque podría parecer mera perogrullada, sin embargo, aluden a situaciones diferentes.

"...Las palabras protección y seguridad se

50. Véase CASTILLERO PIMENTEL, ARIAS, H.; QUINTERO, BLANCO, B.; SOLER, Ricaurto.

51. QUINTERO, César; op. cit.; p. 156

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". (52)

En la actualidad, los Tratados Torrijos - Carter, y el Protocolo de Neutralidad Permanente del Canal de Panamá, declaran la neutralidad de dicha vía interoceánica, otorgando a los Estados Unidos de América, libertad para postergar el retiro de sus tropas y el desmantelamiento de sus bases militares, en caso de peligrar la neutralidad y seguridad de la misma.'

"Es muy discutible la efectividad jurídica de una declaratoria unilateral de neutralización, sobre todo cuando se trata de un Estado políticamente débil, económicamente dependiente y jurídicamente maniatado por una gran potencia imperialista. En consecuencia, la neutralidad de que hablan...no pasa de ser una ficción sin ningún valor real". (53)

Como hemos visto, el carácter de neutralización de los canales interoceánicos, es poco estable, por lo que posiblemente tendría más valor práctico la suscripción de tratados multilaterales de neutralización, por parte de las principales naciones del mundo, en condiciones de igualdad e imparcialidad para todos los Estados, así como de seguridad y paz para el país o países en que se encuentran situados.

52. Idem; p. 157 La actuación que han tenido las bases y el ejército de E.U., son analizadas en la parte final del 2o. Capítulo de este trabajo.

53. Idem; p. 161

CAPITULO II. EL CANAL DE PANAMA.

A. ANTECEDENTES HISTORICOS.

1. Panamá : Enclave Colonial.

La idea de encontrar un paso fácil y corto entre los océanos Pacífico y Atlántico, fue durante varios siglos el objetivo de esforzados navegantes y de grandes políticos y estadistas. Con la esperanza de encontrar el paso hacia las Indias Orientales y el Catay descrito por Marco Polo, Cristóbal Colón sale de España el 3 de agosto de 1492, descubriendo dos meses más tarde, un Nuevo Mundo; América. Cuatro viajes haría hacia estas tierras, siendo en el último que motivado por las afirmaciones de los naturales se decide a buscar un estrecho o istmo cercano al Golfo de Darién, recorriendo entonces costas panameñas desde Bocas del Toro hasta el Golfo de San Blas; sin embargo esta experiencia terminó en fracaso al enfrentarse a la hostilidad de los Chibchas que habitaban dicha zona. Años más tarde, en 1508 por orden del emperador Carlos I de España y V de Alemania, lo que se conocía como tierra firme se dividió en dos porciones, utilizando como límite el río Atrato: "Nueva Andalucía se llamó a la porción ocupada actualmente por Colombia, y Castilla del Oro o Veraguas, a la actual Panamá". (54)

En 1513, Vasco Núñez de Balboa tras el buscado mar de occidente llega a través del Istmo, del océano Pacífico al Atlántico, bautizando a dicha zona el 25 de septiembre, como Golfo de San Miguel. Tres años después, Núñez de

54. PEREIRA J., Bonifacio; Historia de Panamá ;3a. ed.; Panamá; Ed. Bibliográfica ; 1969; p. 140

Balboa, hizo transportar de las riberas del Atlántico pasando por sobre las cordilleras y llanuras istmeñas, el material para construir las primeras naves españolas que surcarían esa parte del Pacífico. Con esta proeza "señaló al Istmo de Panamá como el paso seguro de los bajeles del uno al otro mar". (55)

España se dió cuenta de la importancia capital del Istmo y nombró como primer gobernador a Pedro Arias (Pedra---rias), quien continuó el reconocimiento del Mar del Sur despachando diferentes expedicionarios, y siendo en una de éstas, en noviembre de 1515 que Antonio Tello de Guzmán y Diego de Albi, descubren una región ocupada por indios pescadores a la que llamaban Panamá, y que significa en la lengua chibcha: "abundancia de peces o de pescadores". En 1517, Gaspar de Espinoza, fue el primero en enviar a Carlos V un informe técnico de lo que podría ser, por la mano del hombre la junta de agua entre los mares del sur y del norte". (56)

No obstante, durante los veinte años siguientes, ante la obstinada idea del emperador de España - Carlos V - de que "El hombre no separaría lo que Dios había unido", expedicionarios de mar y tierra recorrieron en todas las direcciones posibles el Istmo Centroamericano, buscando un estrecho natural. Mientras tanto a Panamá llegaba todo el oro inca hacia España, y se convertía en punto de llegada de comerciantes, piratas y corsarios. Precisamente, estos últimos, durante el siglo XVII, llenaron los mares de América y tuvieron en connoción continúa a las autoridades españolas, pasando a su antojo de uno a otro océano, a

55. CASTILLERO P., Ernesto; El Canal de Panamá ; 5a ed.; Ed. Impresor; Panamá, 1955; p. 5

56. PEREIRA J.; op. cit.; p. 285

través del territorio istmeño, usando rutas cortas, que descritas en sus mapas sirvieron más tarde de pauta a futuros exploradores. La atracción que tenían piratas y aventureros ingleses, no se restringía exclusivamente a las riquezas que llegaban a Panamá, sino que incluso, desearon ser dueños de esa extraordinaria posición geográfica americana. Sir Walter Raleigh, en época de Isabel I, aconsejaba la captura del Istmo, para arrebatarse a España lo que consideraba las llaves del mundo. Igual pretensión tenían los corsarios Drake y Morgan, años más tarde.

En 1520, Alvaro de Saavedra habló de cortar el territorio para ir de un mar a otro, e hizo los primeros planos realizando estudios del río Chagres; considerado desde entonces como una especie de canal interoceánico. El portugués Antonio de Galvao y el español Francisco López de Gómora, precisaron en 1528, la necesidad de construir un canal, ya fuera por Tehuantepec, Nicaragua o Panamá. En 1534, Pascual de Andagoya, recibió órdenes del emperador Carlos V de explorar las áreas lindantes con el río Chagres; sin embargo, el informe presentado por Andagoya, desánimo a la Corona española, ya que éste indicaba que "no había un Estado lo suficientemente poderoso para acometer esa empresa". (57)

Las ideas de Carlos V fueron continuadas por su sucesor Felipe II, quien en 1616 comisionó al gobernador de Nueva Granada, Diego Fernández de Velasco, para que hiciera exploraciones canaleras por el Golfo de San Miguel, aprovechando para ello el curso del río Tejera. Pero las aspiracio-

nes españolas de construir un canal, nuevamente se vinieron abajo, debido a la intervención de la Real Casa de Contratación de Sevilla que vió en dicha vía, un peligro para la seguridad de las colonias españolas en el Nuevo Mundo; ya que según ésta, dicho paso podía ser aprovechado para que otras potencias europeas atacaran los dominios españoles. Esta idea fue revocada en 1814, cuando las Cortes españolas aprobaron una Ley que disponía la construcción de un canal a través del Istmo de Panamá. Disposición que como veremos más tarde, fue letra muerta, ya que las luchas de Independencia se encontraban ya presentes en América. (58)

En 1698, Guillermo Patterson, estableció una colonia de escoceses, junto a la bahía de Caledonia, en la costa de San Blas; exploró la región limítrofe del Istmo hacia Colombia, e informó a Guillermo II de Inglaterra de la posibilidad de abrir ahí un canal interoceánico. Sin embargo, el Parlamento inglés, debido a rivalidades con los nuevos colonos, no autorizó la obra, con lo que el proyecto cayó en el fracaso.

Durante casi todo el siglo XVIII la cuestión del paso de los mares, se vió enriquecida por diversos estudios y proyectos, tales como los del Barón de Humboldt; gran científico y explorador de América, quien hizo distintos proyectos canaleros. En primer lugar, se inclinó por construir una ruta a través de Nicaragua, aunque precisando que a fin de evitar problemas políticos conexos derivados de intentos unilaterales de manejo del canal, era conveniente,

que los beneficios producidos por la ruta acuática se distribuyeran a las naciones que hubiesen contribuido a su ejecución, mediante la compra de acciones. (59) Gran visión y conocimiento humano demostraba con su idea este célebre hombre, que de haberse llevado a la práctica hubiera evitado innumerables problemas.

En 1870, como respuesta al apoyo que España y Francia brindaban a las colonias inglesas rebeldes de Norteamérica, y gracias a los estudios que el español Galisteo había hecho de la zona, una flota a cargo del capitán inglés Horacio Nelso, desembarcó en San Juan del Norte, llegando hasta el fuerte español de Castillo Viejo, situado a 80 millas del Atlántico y 45 del Lago de Nicaragua. Comenzando así a desmembrarse las posesiones españolas en América.

En 1787, el general caraqueño, Francisco de Miranda, animado por dicha invasión inglesa, les propuso a través del Primer Ministro William Pitt, que arrebatasen también a la Corona de España, el Istmo de Panamá y abrieran ahí un canal. Pero, en esos momentos, las Guerras Napoleónicas ocupaban toda la atención del inglés, por lo que no prestó -- cuidado a las insinuaciones del neogranadino. Más tarde, en 1803, Miranda volvió a insistir, subrayando la importancia que para dicha obra tenía el río Chagres, navegable desde su desembocadura, y desde su curso medio a través de pequeñas embarcaciones. (60)

A finales del siglo XVIII, tres exploradores franceses presentaron sus proyectos a España: el de La Naverre,

59. CASTILLERO, E.; op. cit.; p. 19

60. Idem; p. 18

en 1785, que proponía un canal que uniera las aguas del río Chagres con el Pacífico, ya fuera en Panamá o cerca de esa zona. En 1788, el conde de Ségur, propuso la construcción del mismo, pero a través de Nicaragua por la ruta del Gran Lago. En este proyecto, se propone la organización de una compañía particular para financiar la construcción de la vía. Más tarde, en 1790, Martín de la Bastide, en su libro "Memoire sur un nouveau passage de la Mer du Nord à la Mer du Sud", plantea la posibilidad de abrir un canal atravesando Panamá. Aquí nuevamente se menciona la posibilidad de que los gastos de construcción sean financiados por particulares. (61)

Estos proyectos se presentaron ante la Corte española, pero el Consejo de Ministros opinó, que los mismos ya habían sido estudiados anteriormente, teniéndose por imprácticos, toda vez que eran contrarios con los fines de la Nación. En realidad, para entonces, el único interés de España por el Istmo de Panamá, era el de seguir utilizándolo como lugar de tránsito, habiendo perdido ya su importancia política. Para ser precisos, desde 1739 a 1749, Portobelo, - ciudad del Istmo -, fue ocupada por el almirante británico Vernon, intensificándose el contrabando inglés en dicha zona y teniendo como centro a Natá; esto provocó y propició frecuentes sublevaciones criollas e indígenas, especialmente en la zona del Darién Oriental. Además, durante este tiempo, Panamá perdió su Real Audiencia, por lo que fue incorporada al virreynato del Perú. Posteriormente, en 1739, la Audiencia fue colocada bajo la jurisdicción del virreynato de la

61. SELSER, Gregorio; El rapto de Panamá ; 2a. ed.; Argentina; Ed. Granica, 1975; p. 24

Nueva Granada (hoy Colombia y Venezuela); siendo suprimida definitivamente en 1751. (62)

2. La Independencia de Panamá.

Es en las últimas décadas del siglo XVIII, que en las colonias del Nuevo Mundo comienzan a destacarse pensadores con ideas libertarias, tales como el jesuita peruano, Juan Pablo de Vizcardo y Guzmán, quien escribió "Carta a los españoles americanos". Esta fue una denuncia de todos los vicios del sistema colonial español de fines del siglo XVIII. Es un manifiesto de independencia y americanidad:

"...puesto que España nos ha querido hacer diferentes en la independencia, consintamos por nuestra parte a ser un pueblo diferente, renunciemos al ridículo sistema de unión y de igualdad con nuestros amos y tiranos...España ha quebrantado todos sus deberes con nosotros, ella ha roto los débiles lazos que habrían podido unirnos y estrecharnos...Descubramos otra vez la América para todos nuestros hermanos, los habitantes de este globo, de donde la ingrátitud, la injusticia y la avaricia más insensata nos ha desterrado". (63)

José Cecilio del Valle, político panameño define su postura y la de muchos otros diciendo:

62. GOMEZ Robledo, Antonio; Idea y Experiencia en América; 1a. ed.; Fondo de Cultura, México, 1958; pp. 37 y 38

63. Idem; p. 36

"La América será desde hoy mi preocupación exclusiva; América de día cuando escriba, América de noche cuando piense. El estudio más digno de un americano es América". (64)

Los esfuerzos de los precusores anteriores, sumados a otros entre los que encontramos a Nariño, Miranda, Santander y Bolívar, aunados a la reciente independencia de los Estados Unidos de Norteamérica y a las ideas liberales francesas que llegaban a América, comienzan a agitar a las colonias españolas; las cuales se encontraban cada día más molestas de que sus riquezas fueran a parar a la Corona española, recibiendo a cambio mínimos beneficios; y más aún después de que Carlos III reglamentara el tráfico de mercancías entre puertos españoles y americanos, por medio de la Pragmática del Comercio Libre, el 12 de octubre de 1778. Dicha autorización ocasiona que se rebajen las tarifas y se concedan franquicias que terminan con el monopolio que ejercían sólo algunos puertos españoles; limitando, así mismo, el contrabando existente entre las Colonias e Inglaterra. Pero, poco iba a durar dicha restricción, ya que en 1807, se da la invasión napoleónica en España, por lo que la América Española queda sujeta a la voluntad ilimitada de los virreyes. Como ejemplo de lo dicho, para el área que nos interesa, baste mencionar, la autorización hecha por el Virrey de Nueva Granada: Amar y Borbón, permitiendo el tráfico mercantil irrestricto con Jamaica, posesión inglesa, lo que inevitablemente floreció el comercio de bienes materiales junto con el de las nuevas ideas, y que por supuesto, "Inglaterra alentaba

no obstante, su condición de aliada de España". (65)

Todas estas inquietudes mencionadas desembocan en un estallamiento unísono de rebeliones de las colonias del Alto Perú, Río de la Plata y Nueva Granada; quienes encabezadas por Simón Bolívar, proclaman en 1819 su independencia de España, formando la República de la Gran Colombia, y a la que se uniría Panamá independiente, el 28 de noviembre de 1821, como consta en el punto dos de Acta de Pronunciamiento de Independencia:

"El territorio de las provincias del Istmo pertenece al Estado republicano de Colombia, a cuyo Congreso irá a representarle oportunamente su diputado". (66)

Y siendo así, a pesar de que Panamá aparecía como un lejano apéndice, ajeno a las grandes contiendas y batallas militares y políticas, que gozó por vez primera de una práctica liberal: la del derecho al sufragio, gracias al cual se le permitió elegir un Ayuntamiento y una diputación provincial.

Mientras se consolidaba la fusión de Panamá a la Gran Colombia, a Bolívar no podía escapársele la situación privilegiada del Istmo; tal lo demuestra claramente en su célebre "Carta de Jamaica", dirigida al representante de Asuntos Exteriores de Inglaterra, Maxwell Hyslop, en la que muestra a dicha potencia el favorable futuro de un canal interoceánico en la zona:

65. SELSER, G.; op. cit.; p. 29

66. PEREIRA, J.; op. cit.; p. 224

" Los Estados del Istmo de Panamá hasta Guatemala, formarán quizá una asociación. Esta magnífica posición entre los dos grandes mares, podrá ser con el tiempo el emporio del Universo; sus canales acortarán la distancia del mundo, estrecharán los lazos comerciales de Europa, Asia y América... ¡Qué bello sería que el Istmo de Panamá fuese para nosotros lo que el de Corinto para los griegos! Ojalá que algún día tengamos la fortuna de instalar allí un augusto Congreso de los representantes de las repúblicas y reinos, a tratar y discutir sobre los altos intereses de la paz y de la guerra, con las naciones de las otras partes del mundo..." (67)

No sólo con palabras sino con hechos demostró Bolívar que había aquilatado el valor del Istmo, enviando a un agente autorizado a proponer un proyecto de canal interoceánico a los comerciantes y capitalistas de Inglaterra, con el fin de estimular la recomendación de la incipiente República, por conducto de los poderes comerciales de Europa. Pero dicha tarea no tuvo éxito con los capitalistas británicos, quienes veían totalmente impráctica la construcción de la obra, en tanto se objetara por parte de las otras potencias la neutralidad de dicho paso. Pero esto no desánimo a Bolívar, y en 1828 autorizó al ingeniero inglés John Lloyd, y al capitán sueco Maurice Falmarck para que por cuenta de la Gran Colombia realizarán los estudios de la ruta Istmica. Dichos técnicos coincidieron

en un canal a nivel entre Panamá y Chorrera, del lado del Pacífico; empleando parcialmente un ferrocarril. Ubicación que corresponde, -adelantándose casi por un siglo- en su mayoría con el trazo actual. Cabe hacer notar, que Lloyd recomendaba por debajo de cuerda a Inglaterra, que la colonización del Istmo se llevara a cabo por convictos o voluntarios ingleses, ya que éstos:

"...presentarían una barrera humana de fuerza tan formidable como para limitar cualquier intento de los Estados Unidos de Norteamérica hacia el engrandecimiento e incremento de su territorio". (68)

Más el libertador caraqueño ignoraba, que sus objetivos eran opuestos totalmente a los Estados Unidos, quienes jugaban por su parte, su propio juego, ya que aunque en un principio, debido a la guerra que sostenían con Inglaterra y más tarde gracias al conflicto con España, suscitado por la posesión de la Florida, los estadounidenses nada pudieron hacer a favor de la causa de la América Española:

"...alentaban con palabras a los patriotas...pero en los hechos se manifestaban neutrales cuando no francamente hostiles a la causa de independencia hispanoamericana...el problema que tornaba cauta a la Unión Americana era la incorporación de la Florida Oriental, que esta vez deseaban pacífica, por medio de una transacción de común acuerdo con España". (69)

68. Idem; p. 53

69. Ibidem; p. 33

Más una vez ratificado el Tratado por el que se les transfería la Florida Oriental, el 8 de marzo de 1822, el presidente James Monroe envía un mensaje al Congreso norteamericano, recomendando el reconocimiento de las repúblicas independientes hispanoamericanas. Persuadido según Gaxiola de que:

"...había llegado el tiempo en que conformándose rigurosamente con el derecho de las naciones y cumpliendo con los deberes de una injusticia imparcial a ambas partes, el reconocimiento de la independencia de la América Española no podía dilatarse más tiempo". (70)

Es aquí donde comienza a vislumbrarse el propósito de los Estados Unidos de América de establecer un sistema político internacional inspirados en las ideas suscritas en la carta que Jefferson enviara en 1823, al presidente Monroe, y en donde indicaba claramente que:

"...los Estados Unidos no podían permitir que las naciones del continente americano, por la libre e independiente condición (asumida)...pudieran ser consideradas como susceptibles de colonización por cualquier potencia extranjera". (71)

Más tarde este objetivo quedaría reiterado en otro Mensaje de Monroe al Congreso norteamericano, en el que advertía que cualquier intención de las potencias europeas de intervenir en América, sería considerado injusto y contrario a la paz y seguridad

70. Citado por DIAZ, Luis Miguel; México y las Comisiones Internacionales de reclamación; Tomo I; 1a. ed.; México; U.N.A.M., 1983; p.13

71. Idem; p. 14

de la misma. Aunque dicho Mensaje, conocido como Doctrina Monroe, tenía más bien como objetivo proteger el interés puesto en anexarse la isla de Cuba. Monroe se explicó en los siguientes términos:

"...la franqueza y las relaciones amistosas que existen entre los Estados Unidos y las potencias europeas nos obligan a declarar que consideraríamos todo intento de extender sus sistema político a cualquier porción de este Hemisferio como una amenaza para nuestra paz y seguridad..." (72)

Lo importante para el presidente Monroe y sus consejeros era impedir el regreso al continente americano de potencias cuya sola presencia podía imponer a los Estados Unidos la necesidad de una autodefensa armada. El citado mandatario continuó aclarando que no tenían intención de intervenir en lo referente a las colonias y dependencias de cualquier país europeo. Más sin embargo, indicó "...desde ahora en adelante los países americanos no deben ser considerados como posibles sujetos de una colonización..." (73)

Al respecto, Fenwick, nos indica que con dicha política, los Estados Unidos eliminaban la posibilidad de que las potencias europeas hicieran nuevos esfuerzos por "...poner pie en el continente, sobre la base de que se trataba de un territorio no ocupado". (74)

Desde finales del siglo XIX y lo que va del presente, Estados Unidos ha considerado a la Doctrina Monroe como baluarte de su defensa nacional, no obstante que se ha

72. SELSER, G.; op. cit.; p. 36

73. Idem; p. 37

74. FENWICK, Charles; "Derecho Internacional"; 1a. ed.; Ed. Omeba; Argentina, 1963; p. 268

establecido que muchas de sus aplicaciones están muy alejadas del principio original de autodefensa continental contra una amenaza de ataque; como analizaremos más adelante en el desarrollo del presente estudio.

2.1. Intentos separatistas de Panamá durante el siglo XIX.

Tres intentos secesionistas se realizaron en el Istmo durante el período colombiano, a saber: la de septiembre de 1830; de corta duración, llevado a cabo por José Domingo Espinar. La segunda, también efímera, en julio de 1831 con Juan Eligio Alzurur, cuya intención de establecer una dictadura militar lo llevó al fracaso; incorporándose nuevamente Panamá a la Confederación Colombiana, adoptando en consecuencia una administración propia, y como queda establecido en los considerandos 3, 4 y 5 del Acta de Inauguración del Cabildo, el reestablecimiento de la postura bolivariana:

"3o. Que las rivalidades y celos de las secciones sur, centro y norte de Colombia se evitarán formándose del Istmo, un territorio que perteneciendo a todos, ninguno disponga de él exclusivamente, sino que se aprovechen del comercio lucrativo que va a hacerse por esta vía, construido que sea el camino carretero concedido a una compañía de capitalistas por la Cámara del Distrito Departamental.

4o. Panamá, siendo pueblo de la familia colombiana

se conducirá en su comercio co el norte y centro de la República, del mismo modo que con el sur en tiempo del Gobierno Central y hará con ellos el comercio de cabotaje tanto en producciones territoriales como en efectos extranjeros ya naturalizados, sin otros derechos que los municipales, siempre que las secciones referidas observen igual conducta con este territorio.

50. Que desde la transformación del Gobierno del Istmo, ha expresado en todos los actos públicos sus deseos de entrar en relaciones francas con todas las naciones de la tierra, convidándolas al giro comercial por su seno, que abraza al Océano Atlántico y al Pacifico; y consiguientemente puede aproximar los pueblos de Europa, de Asia y de América, realizando el proyecto del camino, y haciendo los arreglos mercantiles que reclama imperiosamente la posición topográfica del país, en cuya empresa debe interesarse la nueva confederación colombiana". (75)

Tres años después, en mayo de 1834, el Congreso Nacional autorizó abrir un camino ferroviario o carretero por el Istmo, siempre que dicha concesión quedará limitada a empresas o individuos colombianos o bien a extranjeros residentes en el país. Pero, al año siguiente, Colombia concedió al barón Carlos de Thierry, la autorización para construir un canal a través de Panamá, tan sólo con la condición de que se utilizaran los cauces del río Chagres,

el río Grande y las aguas de Bahía de Limón. La obra debería iniciarse a los dos años de otorgado el privilegio y estar terminado treinta años después. Dicha concesión tenía una duración de cincuenta años, periodo durante el cual el constructor tenía el derecho exclusivo de navegación a vapor por el río Chagres.

" El gobierno de la Gran Colombia se comprometía a no otorgar permisos para abrir otro canal dentro de veinte leguas marítimas a uno y otro lado del que el empresario haría. Ni permitir que se construyese ningún ferrocarril dentro de una misma legua de esa línea antes de diez años de la apertura del canal". (76)

Pero transcurrieron los dos años otorgados como plazo fijado para el inicio de la obra, sin que ésta se llevara a cabo, por lo que el privilegio se extinguió.

Ese mismo año, se expidió la Ley Granadina, en la que se otorgaba autorización para contratar bajo garantía de privilegio la apertura de un nuevo camino de rueda (carretera o ferrocarril) en el Istmo de Panamá, dándose en compensación el goce de los derechos de peaje que se cobrarán por el uso del camino en un lapso no menor de diez años ni mayor de cuarenta, y se reconocía a la empresa que lo llevara a cabo, la propiedad de 20 000 fanegadas de tierras baldías en el Istmo.

Tanto el presidente Monroe como el Congreso de los Estados Unidos quisieron aprovechar dicha oferta y enviaron al ingeniero Charles Biddle a realizar un estudio de la

zona; realizado el mismo, se trasladó a Bogotá, en donde apoyado por el ministro plenipotenciario norteamericano Mr. Mc Afee solicitaron concesiones no sólo de lo propuesto, sino ampliando a la realización de una comunicación interoceánica, al derecho de libre paso del Chagres y a la apertura de un camino ribereño desde Cartagena hasta boca del Toro. Sin embargo, el presidente colombiano Santander, objetó la Ley Granadina, argumentando que la Gran Colombia estaba en condiciones de acometer por sí misma la obra; aseveración falsa, puesto que el privilegio se negó debido a que los consejos de los Estados y el propio gobierno temían que si se otorgaba dicha concesión a extranjeros, éstos fomentaban la ya incipiente independencia del Istmo.

En 1837, se organizó una compañía con capital colombiano para construir la vía interoceánica, pero por falta de capital suficiente dejó de ser netamente nacional aceptándose como socio al coronel Biddle; asociación de la que tampoco resultó nada, ya que ni el gobierno, ni los banqueros norteamericanos quisieron aceptar la libre actuación de su representante. Ante dicho intento frustrado, Biddle aceptó asociarse con los franceses Salomón y Compañía, concediéndoles las tres cuartas partes de los derechos.

En 1843, el gobierno francés envió a Panamá una comisión formada por los ingenieros Napoleón Garella y Santiago Courtiens, a fin de explorar el Istmo. Estos, indicaron en sus proyectos que los montes más bajos de la zona tenían 120 metros de elevación, echándose por tierra, la idea de que en esta área había una depreciación tan considerable

que el punto más alto no alcanzaba ni los once metros. dicha observación motivo que el gobierno francés se desistiera de su empresa por considerarla de altísimo costo.

Para entonces, ya se había dado, por tercera vez la separación del pueblo panameño quien convertido en Asamblea, asume el nombre de Estado Federal del Istmo, manteniéndose independiente hasta el 31 de diciembre de 1841, en que Tomás Herrera decretó la reincorporación a Colombia.

Al unirse nuevamente a Colombia, las rutas del Chagres y de los caminos Mixto y Real para ir del Atlántico al Pacífico se encontraban abandonados. Pero esta vida francamente miserable en la que se encontraba el Istmo, cambia considerablemente al sucederse ciertos acontecimientos como la posesión de nuevos y vastos territorios de los Estados Unidos de América en el Pacífico como resultado de la guerra con México (77); el descubrimiento hecho por el suizo Sutter, de ricos yacimientos de oro en California, y la ausencia de medios directos de comunicación dieron nuevo impulso a Panamá. Estos hechos pusieron de manifiesto nuevamente, el interés de los Estados Unidos de América de establecer comunicaciones de costa a costa; por lo que se iniciaron negociaciones a tal efecto, en principio con México, a fin de obtener de éste, una concesión que les permitiera construir una ruta a través del Istmo de Tehuantepec. (78)

"El presidente Polk dió instrucciones al representante de Estados Unidos en México, Mr. Trist,

77. GARCIA Cantú, Gastón: Las invasiones norteamericanas en México, 1a. ed.; México, Ed. Era, 1971

78. Véase el capítulo III de este estudio.

para que ofreciese el doble de indemnización en caso de que México aceptara garantizar a los Estados Unidos el derecho exclusivo de tránsito a través del Istmo de Tehuantepec". (79)

México no concedió el privilegio solicitado, actitud que no menguó los objetivos estadounidenses, quienes en marzo de 1846 declaran la guerra contra México y que concluiría con el Tratado Guadalupe - Hidalgo, suscrito el 2 de febrero de 1848, anexándose California a los Estados Unidos de América. (80)

Mientras se fraguaba la guerra con México, Estados Unidos celebraba el Tratado Bidlack - Mallarino, el 12 de diciembre de 1846, por el que convino con el gobierno colombiano que los ciudadanos, buques y mercancías estadounidenses gozarían de iguales privilegios e inmunidades que los colombianos en lo relativo a comercio y navegación en su paso por el Istmo de Panamá. Convenio que se extiende al prever el cobro de cargas y pasajes por cualquier camino o canal hecho por el gobierno colombiano o con su autorización. Como se advierte en la lectura del Tratado referido, la finalidad de Estados Unidos era la de asegurar el tránsito libre y el trato igual en el territorio no sólo del Istmo, sino en toda Colombia, circunstancia que motiva que ésta obligue a su vez a reconocer la neutralidad de la zona y la soberanía y propiedad sobre el territorio en cuestión.

"Los Estados Unidos garantizan en este Tratado la neutralidad del Istmo con la mira de que en ningún tiempo sea interrumpido

79. ARIAS, Harmodio; El Canal de Panamá; 1a. ed.; Ed. Panamá-América; Panamá, 1957; p. 33

80. DIAZ, Luis M.; op. cit.; p. 20

ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar y garantizar los derechos de soberanía y propiedad que la Gran Colombia posee sobre dicho territorio". (81)

Más aun y cuando en este primer Tratado suscrito con los Estados Unidos se pretendía socavar la necesidad de protección que sentía y buscaba Colombia para proteger al Istmo de potencias europeas, principalmente de Inglaterra, sino del mismo Estados Unidos, confiriéndole a éste el derecho de libre tránsito como una concesión transitoria; sin embargo, siempre lo interpretaron los norteamericanos, como un derecho permanente de intervención, utilizándolo según lo permitieran las circunstancias. Con lo que Colombia cometió el error no sólo de aceptar un Tratado que beneficiaba básicamente a la otra parte, sino que además en forma indirecta reconocía su impotencia para defenderse por sí misma, como claramente expresó años más tarde, el coronel colombiano Rafael Núñez:

"Prevalció en Colombia por algún tiempo, la opinión de que el Tratado de 1846 ponía nuestra soberanía en el Istmo de Panamá a salvo de las agresiones de las potencias extranjeras, especialmente de los Estados Unidos, obligados por ese pacto a mantener y defender nuestros derechos de propiedad y soberanía en el territorio. En realidad, jamás nuestra soberanía en el Istmo tuvo otra amenaza, ni otros peligros que los suscitados por la misma potencia garante de ella; y esos peligros surgidos desde que

el Gobierno de los Estados Unidos, prescindiendo del espíritu y la obra del Tratado, y olvidando la verdadera intención de las dos partes contratantes consideró perpetuos los derechos y ventajas temporales que por él adquirió, y de simple garante vino a convertirse en copartí--cipe de la soberanía". (82)

2.2. Tratado Clayton - Bulwer.

Una vez sentida como propia la necesidad de salvaguardar la libertad del Istmo de Panamá de cualquier intención extranjera y ante las pretensiones británicas de ampliar su jurisdicción en la zona de la Honduras Británica (Belice) que se extendía desde la Mosquitia hasta Bocas del Toro; Washington formuló con Inglaterra una delimitación de barreras mutuas, un status quo, a través de la firma del Tratado Clayton - Bulwer, en 1850.

Aunque se refiere básicamente a Panamá, sin embargo, tiene la mira especial de zanjar diferencias entre ambas potencias en lo concerniente a la construcción y protección de un canal interoceánico, estableciendo la no exclusividad por parte de los contratantes sobre dicha vía; así como la garantía de neutralidad de la zona en que se construyese el canal, ya fuera Nicaragua, Costa Rica u otra parte de América Central, en la que desde luego quedaba incluido Panamá, como se desprende del texto del propio Tratado, a saber:

82. SELSER, G.; op. cit.; p. 69

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

ARTICULO I

Los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña declaran por el presente que ni el uno ni el otro obtendrán ni sostendrán jamás para sí mismos, ningún predominio exclusivo sobre dicho canal, y convienen en que ni el

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

ARTICULO 2

Los buques de los Estados Unidos o la Gran Bretaña que transiten por dicho canal, estarán

exentos, en caso de guerra entre las partes contratantes, de bloqueo, detención o captura por cualquiera de los beligerantes, y esta disposición regirá hasta aquella distancia de las bocas del canal que más tarde se juzgue conveniente determinar.

ARTICULO 3

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

ARTICULO 4

Las partes contratantes se valdrán de cualquier influencia que ejerzan respectivamente sobre cualquier Estado o Gobierno que posee o reclame jurisdicción o derecho sobre el territorio que atravesase el Canal, o que esté inmediato a las aguas aplicables a él, a fin de inducirles a facilitar la construcción de la obra por

todos los medios que estén a su alcance; y además, los Estados Unidos y la Gran Bretaña convienen en interponer sus buenos oficios cuando y más convenga, a fin de conseguir el establecimiento de dos puertos libres, uno a cada boca del Canal.

ARTICULO 5

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

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

artefactos, mercancías u otros artículos. Sin embargo, ninguna de las partes retirará la protección y garantía susodichas, sin notificación a la otra con seis meses de anticipación.

ARTICULO 6

Las partes contratantes se comprometen a invitar a los demás Estados, con quienes una o ambas tengan relaciones de amistad, para que celebren con ellas convenios semejantes a éste, a fin de que todos los demás Estados tengan participac---ción en la honra y conveniencia de cooperar a un trabajo de tan general interés e importancia como el Canal de que se trata. Y las partes contratantes convienen así mismo en entenderse con aquellos Estados de la América Central, con quienes juzguen conveniente hacerlo, con el fin de llevar más eficazmente a buen término el grandioso proyecto a que se refiera esta Convención; a saber, el de construir, mantener y proteger dicho Canal como una vía de comunica---ción para buques entre los dos océanos, en beneficio de la humanidad, y con condiciones iguales para todos. Las partes contratantes convienen así mismo en que cada una interpondrá sus buenos oficios cuando sea requerida por la otra, para ayudarla y cooperar con ella a la negociación de los tratados antes mencionados y si surgiere alguna diferencia en cuanto al derecho de o propiedad sobre el territorio

a través del cual debe pasar el Canal, entre los Estados de la América Central, y si tales diferencias impidieren o dificultasen de alguna manera la construcción de dicho Canal y vigorizar los lazos de amistad y alianza que unen a las partes contratantes.

ARTICULO 7

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

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

ARTICULO 8

Como los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña al celebrar este Convenio desean, no solamente atender al logro de un objetivo particular, sino también establecer un principio general, convienen por el presente en extender su protección por estipulaciones de tratados a cualquiera otras comunicaciones practicables, sean por canal o por ferrocarril, a través de los istmos que unen la América del Norte y la del Sur, y especialmente a las comunicaciones interoceánicas que sean practica---bles, ya por la vía de Tehuantepec o por la de Panamá. Sin embargo, al conceder su protección común a los canales y ferrocarriles mencionados en este artículo, es siempre entendido por los Estados Unidos y la Gran Bretaña que los

que construyan o posean tales canales o ferrocarriles abiertos a los ciudadanos de los Estados Unidos y a los súbditos de la Gran Bretaña con iguales condiciones a los ciudadanos o súbditos de cualquier Estado que tenga voluntad de dar a tales vías de comunicación una protección tal como la que los Estados Unidos y la Gran Bretaña se comprometen a darles.

ARTICULO 9

Las ratificaciones de esta Convención serán canjeadas en Washington dentro de seis meses, contados desde hoy, o antes si fuere posible. en fe de lo cual, nosotros, los respectivos plenipotenciarios hemos firmado esta Convención, y la hemos sellado con nuestros sellos.

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

JOHN M. CLAYTON

HENRY L. BULWER"

(83)

Como se desprende de la lectura del anterior Convenio, ambas potencias limitan su intención de conseguir la primacía en la construcción de la ansiada ruta interoceánica, haciendo de lado cualquier alianza o pacto que tuviere con anterioridad alguna de éstas con algún otro Estado de América, salvo para lograr de las mismas su cooperación para construir un Canal o ferrocarril que cumplierse con las intenciones del susodicho Tratado. Como hacíamos referencia en el

primer capítulo de este estudio, este Tratado utiliza el término neutralidad, y no neutralización; aún y cuando la diferencia jurídica entre ambos ya había sido reconocida al instituirse internacionalmente Suiza como Estado neutralizado, en el Tratado de Viena de 1815.

2.3. Factores socioeconómicos desencadenantes de la Independencia panameña.

Entre tanto se concertaba la firma del Tratado de 1850, los acontecimientos seguían su devenir, auspiciando el desarrollo de rutas adecuadas entre las que seguía sobresaliendo la de Panamá, como la más viable. Precisamente, el Tratado Bidlack - Mallarino, garantizó el establecimiento de las dos líneas de vapores más importantes y mejor establecidas de la época: una de Nueva York y Nueva Orleans al río Chagres, pasando por tierra hasta Panamá, para tomar el segundo vapor hacia California y Oregón.

Aunque el riesgo que corrían los pasajeros en tránsito era enorme - principalmente debido a las enfermedades tropicales comunes de la zona -, no obstante la apertura del Ferrocarril de Panamá en 1855, que permitía el paso a través del Istmo en menos de un día, el movimiento de pasajeros aumentaba diariamente, convirtiendo a Panamá ya fuera como punto de tránsito hacia otras tierras o como establecimiento de residencia de prósperos negocios, en una ciudad en donde la norma en curso era la de la Ley del más fuerte.

" La ley, la autoridad, la justicia perdieron su fuerza, y en su lugar imperaban la audacia, la insolencia de todos los canallas, la pistola, el rifle, el puñal y el machete. Por todas partes el robo, el asesinato, el ultraje y la violencia derramaban la consternación y el espanto...". (84)

Y no pasó mucho tiempo, como consecuencia de tanto desorden, sin que Colombia se viese envuelta en el primero de sus conflictos con los Estados Unidos, como lo demuestra un hecho que más que histórico, pareciera sacado de la pluma de algún fantasioso novelista:

" Jack Oliver, pasajero irlandés procedente de California en el vapor "John L. Stephens", compró un pedazo de sandía a un nativo a quien después no le quiso pagar, hecho que originó un tiroteo que terminó en batalla campal entre el pueblo panameño y soldados norteamericanos, resultando 16 muertos y 15 heridos estadounidenses, y otro tanto panameños, lo que originó reclamación diplomática contra Colombia". (85)

La indemnización requerida por los Estados Unidos de América, en base a los anteriores sucesos, llamados "Motines de Panamá de 1856", hicieron surgir una vez más la oportunidad de que los norteamericanos trataran de adquirir el dominio sobre la ruta de Panamá, en caso de que el Canal se construyese a través del mismo; ya

84. PEREIRA, B.; op. cit.; p. 264

85. SELSER, G.; op. cit.; p. 84

que además del pago de 400,000 pesos oro, se exigía el derecho de libre tránsito a través del Istmo por cualquier ruta que se abriese destinándose la vía al uso común de las naciones dispuestas a reconocer la neutralidad del Canal. Así mismo, los Estados Unidos demandaban la adquisición de las islas del Pacífico situadas cerca del Istmo: Taboga, Urabá, Perico, Naos y Flamenco, a fin de ejercer el control absoluto sobre la ruta.

Pero los representantes colombianos rechazaron las proposiciones de los Estados Unidos, por lo que éstos enviaron al Puerto de Colón, dos barcos de guerra, argumentando la supuesta defensa de sus nacionales, en caso de un enfrentamiento bélico con Colombia; así mismo, notificaron a Francia y la Gran Bretaña, su responsabilidad de que el Istmo quedaría abierto a todas las naciones. Ante el giro que tomaban los acontecimientos, el Congreso colombiano expidió una ley facultando al Ejecutivo para negociar un Tratado de Neutralidad del Istmo, con una o más de las potencias europeas. Dicho cometido fracasó ante la exigencia de cumplimiento que los Estados Unidos de América hacían sobre el Tratado Bidlack - Mallarino. Finalmente las reclamaciones contra Colombia se sometieron a una Comisión Mixta, la cual dictaminó el cumplimiento del pago antes referido. El incidente anterior no sería ni el primero ni el último en motivar las intervenciones estadounidenses en el Istmo de Panamá, quienes día a día, ampliaban más su fuero expansionista en la zona, creándose las condiciones óptimas que darían pie, para la inevitable

y total intervención de 1903.

Cada uno de los intentos separatistas de Panamá eran fiel reflejo de la situación existente no sólo en Colombia, sino en toda Hispanoamérica, ya que a pesar de haber roto tiempo atrás con el yugo colonialista español, seguían manteniendo la estructura socio-económica legada por España. El nuevo Estado mantenía vigentes monopolios y tributos, se continuaba ejerciendo un patronato eclesiástico propio de la monarquía, respetándose los bienes de manos muertas y suprimiéndose derechos y libertades. El comercio interno se enocntraba en franco retraso, sin integrarse un mercado nacional. Y es todo esto lo que lleva principalmente a los comerciantes a intentar "secularizar al Estado y abrir sus países al libre cambio" (86); confrontándose entonces con los partidarios de la libertad religiosa, en su búsqueda por el establecimiento de un sistema igualitario y liberal, terminando con el proteccionismo estatal.

Y es así, que se polarizan las corrientes ideológicas y se perfilan los partidos políticos; uno, el conservador defensor de lo establecido, y otro, liberal, propugnando por el cambio y cuyas principales aspiraciones eran:

"...abolición de la esclavitud, libertad religiosa, libertad de enseñanza, libertad de industria y comercio, inclusive de armamento y municiones, desafuero eclesiástico, sufragio universal directo y secreto, supresión de la pena de muerte y dulcificación de los castigos, abolición

86. TIRADO Mejía, Alvaro; Colombia: siglo y medio de bipartidismo; 6a. ed.; Colombia; Siglo XXI Ed., 1980; p. 109

de la prisión por deudas, juicio por jurados, disminución de las funciones del ejecutivo, fortalecimiento de las provincias, abolición de los monopolios, de los diezmos y de los censos, abolición del ejército". (87)

Sin embargo, a pesar de presumibles diferencias ideológicas, sus principios básicos se hermanaban en un mismo objetivo:

"...el control del gobierno, como fuente de poder para sus partidarios, sin que se propusieran alternativas reales de cambio, identidad que estaba reforzada por la conformación policla-sista que han tenido las dos asociaciones tradicionales...". (88)

Y es este fin coincidente lo que permite explicar la vergüenza de la alternativa cíclica del poder en el bipartidismo colombiano. Se estructuró una nación débil que reconocía todas libertades y derechos sin limitación alguna.

" Se esfuma la imagen de la nación que se estaba esbozando, se dispersan el poder en lo interno, y la dependencia externa se instaure al amparo de un libre-cambismo suicida". (89)

Se da pauta así, al contexto buscado por el liberalismo panameño que exigía autonomía política y económica que desembocaría en la Independencia de 1903.

87. Idem; pp. 110 y 111

88. SACHICA, L.C.; La constitución Colombiana; 1a. ed.; México; U.N.A.M.; 1982; p. 11

89. Idem; p. 37

* En lo político la crisis se patentiza en que de 1864 a 1866 hubo tres revoluciones: una en Cundinamarca, otra en el Cauca y otra en Panamá...de 1872 a 1874 hubo una serie de trastornos en Panamá y agitación en Boyacá...De 1874 a 1876 hubo agitación y trastornos en toda la República...De 1876 a 1878 hubo guerra civil general...De 1878 a 1880 hubo trastornos en Panamá, Antioquia, Cauca, Magdalena y Tolima".
(90)

De todas las guerras fratricidas en territorio colombiano la más desastrosa para el Istmo, es la llamada Guerra de los Mil Días; iniciada en 1900, como es de suponer entre liberales y conservadores, y en la que Panamá participa. Esta contienda concluyó el 21 de noviembre de 1902, cuando Colombia pidió a los Estados Unidos de América, que intermediaran en las negociaciones internas, firmándose el Tratado de Wisconsin, que entre sus puntos principales destacaba:

- 1o. Fin inmediato de las hostilidades en todo el territorio.
- 2o. Libertad inmediata a presos políticos y prisioneros de guerra.
- 3o. Convocación a elecciones para representantes al Congreso a la mayor brevedad posible.
- 4o. Entrega de todas las armas que se encontraban en poder de los revolucionarios.
- 5o. Continuar con las negociaciones de construcción del canal interoceánico en el Istmo de Panamá.

" La guerra de 1855, la extinción del Estado Federal y el régimen centralista adoptado por la Constitución de Río Negro, enfrentó a los panameños al camino de la Independencia".
(91)

3. Construcción del Canal de Panamá. Tratado de 1903.

A mediados del siglo XIX, la creación de un canal interoceánico por el Istmo de Panamá seguía siendo del interés de Francia, Gran Bretaña y de los Estados Unidos de América, quienes se dedicaron a continuar enviando expediciones para la realización de proyectos canaleros; sin embargo, éstos, algunas veces debido a situaciones políticas, y otras gracias a problemas económicos, no cristalizaban en obra alguna.

París fue cuna en 1864 de la "Sociedad Internacional del Canal Colombiano"; formado por franceses y colombianos, quienes se avocaron a la tarea de proyectar un canal sin tunel ni esclusas a través de la región del Darién. Igual idea presentaron los británicos, por medio del señor Henry Dyesbury, pero ambos proyectos fueron rechazados por el Congreso colombiano. Idéntica respuesta sufrió el Tratado celebrado en 1886, por el Ministro estadounidense, general Peter J. Sullivan y los plenipotenciarios colombianos, doctores Miguel Samper y Tomás Cuenca. Tratado que no fue ratificado a pesar del gran interés que en él tenían tanto el presidente norteamericano, Mr. Andrew Johnson,

como el presidente colombiano, general Santos Gutiérrez.

"Si existe en el territorio que nos pertenece el punto de unión de todas las aguas y consiguien-
temente de todas las tierras, y si en ese
punto con el concurso unánime de todas las
potencias marítimas, logramos nosotros hacer
imperar el principio de neutralidad perpétua
y de la igualdad que una a todos los pabellones
en la indemnización del servicio común que
en él se presente, entonces nuestro escudo
nacional será en lo sucesivo, no sólo el símbolo
de nuestra fortuna, sino el sello indicado
por la naturaleza puesto por nuestro espíritu
de justicia a la providencial unificación
del linaje humano". (92)

En 1875, se reunió en París , el Congreso
de Ciencias Geográficas, que tuvo entre sus puntos
tratados, el de la conveniencia de abrir un canal
por el Istmo americano, animando a las naciones
interesadas en proseguir sus estudios. A raíz de
este Congreso, se formaron dos empresas francesas:
La Sociedad para el Estudio de un Canal Interoceánico,
bajo la presidencia del Almirante De la Roncière
de Noury; y la Societé Civile, constituida por el
general Etienne Turr y Lucien Napoleón Bonaparte
Wyse. Esta última firmó un convenio con el gobierno
colombiano para realizar estudios y exploraciones
que cubrieron totalmente la región del Darién, y
culminaron con la celebración de un contrato para

92. Mensaje del general Santos Gutiérrez, recomendando
al Congreso colombiano la ratificación del Tratado
de 1869. Citado por CASTILLERO, E.; op. cit.;
p. 39

la construcción de un canal, el 23 de mayo de 1878. Dicho contrato fue cedido ese mismo año por el señor Bonaparte Wyse, a la Compañía Universal del Canal de Panamá, empresa francesa dirigida por el ya famoso Conde Fernando de Lesseps, constructor del Canal de Suez. Esta compañía tenía entre uno de sus miembros al ingeniero Bunau Varilla, fiel defensor de que se abriera una ruta por el Istmo de Panamá.

El Congreso de Colombia, dió su aprobación para que se iniciaran las obras del Canal en la ley 28 de 1878; el mismo contrato fue prorrogado por la ley 107 de 1890, la ley 91 de 1892 y por un contrato adicional en 1893.

Las bases económicas de Lesseps, radicaban en la construcción de la vía a través de suscripciones populares; lanzándose la primera, en agosto de 1879, y resultando un verdadero éxito.

"Toda Francia concurrió con entusiasmo, con delirio a secundar la empresa de su ídolo de aquellos días, el hombre que osaba reformar la obra de Dios, uniendo los océanos y separando los Continentes que el Creador había dejado desunidos y enlazados, de acuerdo con su Divina Sabiduría". (93)

El 20 de enero de 1882, se dió comienzo formalmente a la obra; siguiéndose la opinión de los técnicos sería un canal a nivel de 75 Kms. de largo, desde Bahía de Limón en el Atlántico, hasta la Bahía de Panamá, en el Pacífico.

Pero muy poco duraría el sueño galo, ya que gracias

a la pésima administración y mala fe en el manejo de los fondos recaudados, tan sólo una tercera parte de los mismos fue debidamente utilizada, el resto fue malversado por los contratistas, dando origen a uno de los más grandes escándalos de la época. Tratando de salvar el honor de Francia y de los pequeños accionistas (94), se solicitó una nueva prórroga al Gobierno colombiano para terminar la obra y establecer una nueva compañía : Nueva Compañía del Canal; la cual realizó los trabajos por un decenio más, pero como no logro recolectar suficientes fondos y el término de la prórroga estaba próximo, pidieron una nueva ampliación del término, que habría de finalizar el 31 de octubre de 1910. Esta tenía como objetivo, ganar tiempo, no para terminar la obra, sino a fin de vender la concesión a algún país con suficientes recursos y dispuesto a continuar con los trabajos. En esos momentos, este país no podía ser otro que los Estados Unidos de América.

"No podía relegarse al olvido el deseo ascendente de la República norteamericana por ejercer cierta supremacía moral sobre las demás naciones del Nuevo Mundo. La construcción propiamente dicha del canal, (aún) sin que se obtuviera un control político, ofrecería grandes ventajas económicas a los norteamericanos... Los capitalistas de los Estados Unidos vieron en esta situación una oportunidad para iniciar una nueva empresa y una vez más trajeron el asunto a la consideración de su gobierno". (95)

-
94. "No fueron capitalistas los suscriptores del empréstito, si no el pueblo, agricultores, mozos de cordel, modistillas, --- granjeros, comerciantes, etc... corrieron a colocar sus ahorros en el brillante negocio de Panamá". IDEM, p. 64
95. ARIAS, H. op. cit., p. 74

Pero para lograr tal propósito era preciso pasar antes por sobre la barrera que constituía el Tratado Clayton-Bulwer, "que se mantenía amenazante, siempre dispuesto a reducir a añicos cualquier ventaja que estuviera orientada a lograr la adquisición de un control exclusivo del canal".
(96)

Más los Estados Unidos de América empeñados, objetaban dicho convenio alegando:

- 1o. La no obligatoriedad de las partes dado que éste había sido suscrito hacía más de treinta años, bajo condiciones ya desaparecidas.
- 2o. La inconveniencia de la perpetuidad del Tratado que anulaba el derecho de prioridad que los Estados Unidos de América, tenían en el Continente Americano dado el acaparamiento territorial que día a día aumentaban.
- 3o. La desventaja económica que tenía la Gran Bretaña, ante los Estados Unidos para afrontar sola los gastos de la obra.

Dadas las condiciones en que se encontraba el Imperio Británico a principios de siglo, no es de extrañar su deseo de mantener la alianza con los Estados Unidos de América e iniciar las negociaciones pertinentes para la firma de un nuevo convenio, conocido como Tratado Hay - Pauncefote, firmado el 18 de noviembre de 1901, acordado de la siguiente manera:

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

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

Art. 1. Las Altas Partes contratantes convienen en que el presente Tratado abrogue el mencionado convenio del 19 de abril de 1850.

Art. 2. Se conviene en que el Canal puede

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

Art. 3. Los Estados Unidos adoptan como base para la neutralización de dicho Canal las siguientes reglas que en substancia son las mismas incorporadas en la Convención de Constantinopla, firmada el día 28 de octubre de 1888 para la libre navegación del Canal de Suez, es decir:

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

se cometerá ningún acto de hostilidad. Los Estados Unidos, sin embargo, estarán en libertad de mantener a lo largo del Canal, la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desordenes y actos fuera de la ley.

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

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

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

partir hasta pasadas veinticuatro horas de la partida del buque contrario.

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

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

Art. 5. El presente Tratado será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos, por el consejo y consentimiento del Senado de los mismos, y por su Majestad Británica, y las ratificaciones serán canjeadas en Washington o en Londres, a la mayor brevedad posible, dentro de tres meses, a contar desde la fecha. En fe de lo cual los plenipotenciarios han firmado este Tratado y sellándolo con sus sellos.

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

JOHN HAY J. PAUNCEFOTE " (97)

Una vez resuelto el problema del Tratado Clayton-Bulwer, sólo quedaba por resolver a los Estados Unidos, los trámites de la concesión para construir el Canal de Panamá. Como ya se mencionó la compañía francesa deseaba ceder sus derechos tratando de salvar algo del capital invertido, por lo que intentaron vendérselos a los norteamericanos por la suma de \$109,141,500.- dólares; mediante inventario de lo excavado y de la maquinaria existente, pero el Gobierno estadounidense sólo ofreció la suma de \$40,000,000.- dólares.

Al mismo tiempo que se efectuaban las negociaciones de cesión del contrato, la República de Colombia, ante el fantasma de que se construyese un Canal por Nicaragua, y dada su apremiante necesidad de fondos, - no hay que olvidar que Colombia se encontraba sumida en una verdadera crisis económica debido a la llamada Guerra de Los Mil Días -, se apresuró a acreditar en Washington a los doctores Carlos Martínez Silva y Tomás Herrán, como Ministros plenipotenciarios, a fin de iniciar las bases de un Tratado. Mismo que quedó concluido el 18 de noviembre de 1902.

Fue este el primer paso firme para permitir la total intervención norteamericana en Panamá; dicho Tratado tuvo como antecedente inmediato a la Ley Spooner de 1902, expedida por el Congreso norteamericano, mediante la cual se autorizaba la construcción de un Canal interoceánico en Panamá o Nicaragua.

"...La Ley Spooner que ordenaba al Gobierno norteamericano entablar en primer término

negociaciones con Colombia y si no obtenía de esta nación condiciones satisfactorias para los Estados Unidos, negociar con Nicaragua".

(98)

Gracias al Tratado Herrán - Hay, los Estados Unidos de América, aseguraban los derechos, privilegios, concesiones y propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, así como del Ferrocarril del mismo. Además se establecía que los Estados Unidos, tendrían derecho exclusivo durante el término de cien años prorrogables, a la exclusiva y absoluta opción, por periodos de igual duración. Las cláusulas básica aprobadas por el Senado Norteamericano fueron las siguientes:

"I. Los derechos, privilegios, propiedades y concesiones de la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

II. El ferrocarril de Panamá.

III. Las acciones que la Compañía del Canal tenga en la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

IV. El derecho exclusivo para excavar, construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el Canal, por cien años.

V. El derecho exclusivo de construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el Ferrocarril de Panamá y los ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, canales, diques, represas, depósitos de agua y demás obras auxiliares necesarias y convenientes para el Canal y los ferrocarriles por igual tiempo.

98. ALFARO, Ricardo; Panamá y los Estados Unidos de América ante el problema del Canal de Panamá; Fac. de Derecho, Univ. de Panamá; Panamá, 1966; p. 111

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

VI. El uso y dirección, así mismo por cien años de una zona de terreno a lo largo del Canal de cinco kilómetros de ancho a cada lado de la vía, incluyendo los canales necesarios auxiliares, con una longitud de diez brasas en la Bahía de Limón, a continuación del Canal, y por lo menos de tres millas marinas desde el punto de la baja marea en cada terminal del Canal.

VII. El uso y la ocupación de las islas Perico, Naos, Culebra y Flamenco en la Bahía de Panamá.

VIII. Los terrenos y otras propiedades situadas en Panamá y Colón pertenecientes a, o en posesión de las Compañías del Canal y del Ferrocarril de Panamá.

IX. El derecho de construir y mantener en cada una de las bocas y terminales del Canal un puerto para los buques que de él se sirvan, con faros adecuados y otros auxiliares para la navegación.

X. El uso y ocupación de la línea costera y de las tierras e islas adyacentes que sean necesarias para puertos, faros, etc., para la navegación.

XI. El derecho a construir y conservar tajamares, diques, muelles, malecones, estaciones carboneras, dársenas y otra obra. Los puertos necesarios, una vez establecidos, serán libres.

XII. La facultad de organizar hospitales en la línea del Canal.

XIII. El derecho a construir acueductos y

obras de desagüe en las ciudades de Panamá y Colón.

XIV. Colombia se obligaba a conseguirles a los Estados Unidos en Panamá y Colón los terrenos y derechos necesarios para verificar las mejoras anteriores.

XV. La facultad de fijar y cobrar por cincuenta años cuotas por el servicio de aguas de Panamá y Colón. Pasados los cincuenta años, los habitantes de estas dos ciudades pagarían los gastos necesarios para la operación y conservación del servicio de aguas, inclusive los depósitos, acueductos, llaves de encañado, distribución, drenaje y otras obras.

XVI. Colombia se obligaba a no ceder ni arrendar ninguna de las islas o puertos de la bahía de Panamá, si sobre la Costa Atlántica entre el río Atrato y el límite occidental del Departamento de Panamá.

XVII. El derecho, sin obstáculo, costo o impedimento a la dirección, consumo y utilización general de las aguas del río Chagres y otras corrientes, lagos y lagunas y de todas las aguas no navegables, naturales o artificiales, para aprovecharlas de la manera que hallasen necesario los Estados Unidos.

XVIII. El derecho de navegación de todos los ríos, corrientes, lagos y otras vías fluviales, sin impuestos de ninguna clase.

XIX. El derecho de alzar o bajar el nivel

de las aguas y desviarlas, encerrarias o inundar los terrenos que fuesen necesarios.

XX. El derecho de rectificar, construir o mejorar la navegación de cualesquiera ríos, corrientes, lagos y otras vías fluviales sin pago de impuestos por ello.

XXI. El derecho de uso gratuito de aguas, piedras, greda, tierra y minerales que pueden necesitar los Estados Unidos y que se hallen en los terrenos públicos pertenecientes a Colombia.

XXII. El Gobierno de Colombia no cobraría derechos de uso de aduana, tonelaje, anclaje, fano, muellaje, pilotaje y cuarentena sobre los buques que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos o fuesen empleados por él.

XXIII. El derecho a fijar los gravámenes por el uso del Canal y de sus puertos situados en las extremidades del Canal, inclusive los de Panamá y Colón, para anclaje, reparación de buques, embarque, depósitos y transbordo de mercancías de tránsito o que se destinasen al servicio del Canal y de otras obras.

XXIV. Colombia no impondrá contribuciones sobre el Canal, buques que lo usarán, ni sobre el ferrocarril, almacenes, talleres, oficinas, muelles, etc., que perteneciese al Canal o Ferrocarril; ni contribuciones a cargo de carácter personal sobre los individuos al servicio del Canal.

XXV. El derecho a importar, sin pagar impuestos de aduana u otras contribuciones, todo lo que necesitase para los empleados, oficiales, trabajadores y obreros al servicio de los Estados Unidos.

XXVI. El derecho de proteger y dar seguridad al Canal y obras auxiliares.

XXVII. El derecho de conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y otras personas.

XXVIII. El derecho de establecer tribunales con jurisdicción exclusiva sobre todas las controversias que se suscitasen entre ciudadanos de los Estados Unidos y entre ciudadanos de éstos y los de otros países con excepción de los de Colombia.

XXIX. El derecho a dictar y hacer cumplir los reglamentos de policía y de sanidad necesarios.

XXX. El derecho a dictar y hacer cumplir los reglamentos para el uso del Canal y los Ferrocarriles de los puertos que a él den entrada y de sus obras auxiliares y para fijar tarifas adecuadas.

XXXI. El derecho a decidir toda controversia que provenga de la construcción, sostenimiento y explotación del Canal, Ferrocarril y de otras propiedades y obras.

XXXII. El derecho a expropiar todas las tierras y aguas necesarias para la construcción, conser-

vacación y explotación del Canal y demás obras.

XXXIII. El uso de todos los puertos de Colombia abiertos al comercio como lugares de refugio para cualesquiera buques empleados en la obra del Canal y para todos los que sean destinados a atravesar el Canal y necesiten anclar en dichos puertos. Colombia no podría cobrar impuesto alguno de tonelaje o de anclaje sobre dichos buques.

XXXIV. Colombia cedería a los Estados Unidos la participación que le corresponde en los productos futuros del Canal, según el contrato vigente.

XXXV. Colombia cedería todos los derechos o reclamaciones de naturaleza pecuniaria, provenientes de las concesiones hechas por Colombia a la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

XXXVI. Colombia cedería a los Estados Unidos todos los derechos y propiedades reservados en los contratos de Colombia con las Compañías del Canal y del Ferrocarril, y habrían de corresponderle a la expiración de las concesiones

XXXVII. Colombia se reservaba el derecho a emplear fuerza para la seguridad o protección del Canal, de los buques, de los ferrocarriles y otras obras. Si Colombia no atendía al compromiso anterior, los Estados Unidos emplearían la fuerza necesaria para el mismo objeto, y tan pronto cesara la necesidad, retiraría la --

fuerza empleada. En casos excepcionales de peligro no previsto o inminente, el Gobierno de los Estados Unidos quedaba autorizado para la dicha protección retirando sus tropas tan pronto acudieran las de Colombia.

XXXVIII. En cambio de todo lo anterior, o sea como precio o canón de las facultades concedidas por Colombia a los Estados Unidos para la construcción del Canal, así como por los derechos de propiedad del ferrocarril de Panamá y por la anualidad de \$250,000.- pesos oro que Colombia renunciaba de cobrar del mismo Ferrocarril, y como toda compensación de los demás derechos, privilegios y exenciones otorgados a los Estados Unidos, éstos pagarían de una sola vez la cantidad de \$10,000,000.- dólares en oro americano y una renta de \$250,000. anuales, desde nueve años después de hecho el canje de las ratificaciones". (99)

Para Panamá este Tratado representaba una redención económica, a través de nuevas oportunidades laborales que se traducirían en un incremento de su liquidez y afluencia de población.

"El período de auge en Panamá durante el Canal francés, había acostumbrado a los istmeños a un alto nivel de vida. El abandono de los trabajos trajo como consecuencia la miseria del Istmo...". (100)

-
99. CASTILLERO, E.; op. cit.; pp. 90 a 94
 100. PEREIRA, B.; op. cit.; p. 289

Sin embargo, Colombia consideraba que al aceptar dicho convenio se restringiría sus soberanía nacional, ya que como claramente expresa el doctor Harmodio Arias:

"...la ciudadanía en general no estaba dispuesta a dar un veredicto favorable, pues debe recordarse que los latinoamericanos son muy suspicaces, cuando se trata de conceder derechos de soberanía a un vecino poderoso cuyos designios de expansión son claros". (101)

Por lo que el Senado colombiano no ratificó el Tratado, pese a las amenazas de que el Departamento de Panamá se declarara independiente de no aprobarse el mismo.

"Una sola idea dominó a los panameños: seguir los trabajos (del canal) por otra potencia, presionar al gobierno colombiano para que así lo hiciera o realizar la independencia como el mejor de los caminos...o Canal o Independencia". (102)

Más no obstante la medida de defensa por su soberanía, una vez que el Senado colombiano rechazó el Tratado, los acontecimientos se sucedieron con gran rapidez: el pueblo de Panamá declaró su independencia de modo pacífico, el 3 de noviembre de 1903, mediante un Manifiesto que decía:

"El acto trascendental que por movimiento espontáneo acaban de ejecutar los pueblos del Istmo de Panamá, es consecuencia inevitable de una situación que ha venido agravándose

101. ARIAS, H.; op. cit.; p. 101

102. PEREIRA, B.; op. cit.; p. 290

día por día.

Larga es la relación de los agravios que los habitantes del Istmo hemos sufrido de nuestros hermanos de Colombia; pero esos agravios hubieran sido soportados con resignación en aras de la concordia y de la unión nacional, si su reparación hubiere sido posible y si hubiéramos podido abrigar fundadas esperanzas de mejoramiento y de progreso efectivo bajo el sistema a que se nos tenía sometidos por aquella República.

Debemos declarar solemnemente que tenemos el convencimiento sincero y profundo de que era vana toda esperanza e inútil todo sacrificio de nuestra parte.

El Istmo de Panamá fue gobernado por la República de Colombia con el criterio estrecho que en épocas ya remotas aplicaban a sus colonias las naciones europeas; el pueblo y el territorio istmeño eran una fuente de recursos fiscales y nada más. Los contratos y las negociaciones sobre el Ferrocarril y el Canal de Panamá, y las rentas nacionales recaudadas del Istmo han producido a Colombia cuantiosas sumas que no enumeramos para no aparecer en este escrito destinado a la posteridad como impulsados por un espíritu mercantil que no ha sido ni es nuestro móvil; y de esas cuantiosas sumas el Istmo no ha recibido el beneficio de un

puede para ninguno de sus numerosos ríos, ni el de la construcción de un camino entre sus poblaciones, ni el de un edificio público, ni el de un colegio; ni ha visto tampoco interés alguno en fomentar sus industrias, ni se ha empleado la más ínfima parte de aquellos caudales en propender a su prosperidad.

Ejemplo muy reciente de lo que a grandes rasgos dejamos relatado, es lo acontecido con las negociaciones del Canal de Panamá, consideradas por el Congreso que declaró su opinión adversa, fundado en que sólo el Istmo de Panamá sería favorecido con la apertura de la vía en virtud de un Tratado con los Estados Unidos, y que el resto de Colombia no recibiría beneficios directos de ningún género con aquella obra, como si esa razón, aún teniéndola por evidente, justificara el daño irreparable y perpetuo que se le causará al Istmo con la improbación del Tratado en la forma en que lo fue, que equivaldría a cerrar la puerta a futuras negociaciones.

El pueblo istmeño, en vista de causas tan notorias, ha decidido recobrar su soberanía, entrar a formar parte de la sociedad de las naciones independientes y libres, para labrar su propia suerte, asegurar su porvenir de modo visible y desempeñar el papel a que está llamado por la situación de su territorio

y por sus inmensas riquezas. A eso aspiramos los iniciadores del movimiento efectuado, que tan unánime aprobación ha obtenido. Aspiramos a la fundación de una República verdadera en donde impere la tolerancia, en donde las leyes sean norma invariable de gobernantes y gobernados; en donde se establezca la paz efectiva, que consiste en el juego libre y armónico de todos los intereses y de todas las actividades y en donde, en suma, encuentren perpetuo asiento la civilización y el progreso.

Al principiar la vida de la nación independiente, bien comprendemos las responsabilidades que ese estado implica, pero tenemos fe profunda en la cordura y en el patriotismo del pueblo istmeño y poseemos las energías suficientes para laborarnos por medio del trabajo un porvenir venturoso y sin azares ni peligros.

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 lo cual estaremos siempre que las circunstancias lo demanden y por cuya prosperidad hacemos los

más fervientes votos". (103)

Los Estados Unidos de América, mientras tanto, atentos a posibles desórdenes, y en virtud al Tratado de 1846, que los "obligaba" a garantizar la seguridad de tránsito por el Istmo de Panamá, enviaron una flota de guerra a corta distancia del Istmo, y cuyas instrucciones eran impedir el desembarco de cualquier fuerza armada, gobernista o rebelde.

"Mantengan libre e ininterrumpido el tránsito - decía el mensaje del Ministerio de Guerra Y si alguna fuerza armada amenaza interrumpirlo, ocupen la línea del Ferrocarril. Impidan el desembarco de cualquier fuerza armada con intenciones hostiles, sean del gobierno o de los insurgentes, en cualquier lugar dentro de las cincuenta millas de Panamá. Se informa que fuerzas del gobierno se acercan al Istmo en buques. Impidan que desembarquen si, a juicio de ustedes, el desembarque ha de precipitar un conflicto". (104)

Tres días después de declararse Panamá como nación independiente, los Estados Unidos de América reconocen dicha independencia y lo mismo hacen poco después las principales naciones de Europa y Asia.

La Junta de Gobierno Provisional de Panamá acreditó como Ministro Plenipotenciario, ante el Gobierno norteamericano, al ingeniero francés Philippe Bunau-Varilla, y designó

103. CASTILLERO, E.; op. cit.; pp. 105 a 109

104. ARIAS, H.; op. cit.; p. 91

una Comisión para que llevara a cabo las negociaciones pertinentes para la construcción del Canal. Sin embargo, el 15 de noviembre, el Secretario de Estado norteamericano John Hay, propone a Bunau-Varilla el proyecto de un nuevo convenio, y sin esperar la llegada de la Comisión panameña acreditada, firman el Tratado de 1903, conocido también como Convención del Canal Istmico. Este sería ratificado, bajo fuertes presiones norteamericanas, el 2 de diciembre del mismo año, por el Congreso de la naciente República de Panamá.

Mucho se ha escrito sobre la creencia de que la Independencia de Panamá se llevó a efecto por la arbitrariedad del Presidente norteamericano Teodoro Roosevelt; sin embargo, aún y cuando existe mucha verdad en lo escrito, no hay que olvidar, como ya lo mencionamos anteriormente, que la separación panameña había sentado ya varios precedentes en 1830, 1831, 1840, 1855 y 1861; aunado, como también ya se mencionó a que Panamá veía como única esperanza para su redención económica, la construcción del Canal a través de su territorio; anhelo que vieron frustrado ante el rechazo del Tratado Herrán - Hay.

"La separación se consumó porque tenía hondas raíces en la historia, en la economía, en los intereses y en los sentimientos del pueblo panameño". (105)

Más al aceptar el nuevo Tratado, lejos estaban de considerar que sería el punto de partida de la actual situación de Panamá, ya que aunque el mismo fue modificado en partes e incluso se ha llegado a la firma de un nuevo

Tratado, es inobjetable que dió las bases para las relaciones entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá.

3.1. Tratado Hay - Bunau Varilla.

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

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

El Gobierno de la República de Panamá, a Philippe Bunau-Varilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Panamá, especialmente facultado para tal objeto por ese Gobierno, quienes después de haberse comunicado sus respectivos plenos poderes, y de haberlos

hallado en buena y debida forma, han convenido y concertado los siguientes articulos:

ARTICULO 1

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

ARTICULO 2

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

Canal, o de cualesquiera otras tierras y aguas fuera de la zona arriba descrita, que puedan ser necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal, o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección de la citada empresa.

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

ARTICULO 3

La República de Panamá concede a los Estados Unidos en la zona mencionada y descrita en el artículo 2o. de este Convenio y dentro de los límites de todas las tierras y aguas auxiliares mencionadas y descritas en el citado artículo 2o., todos los derechos, poder y autoridad que los Estados Unidos poseerían y ejercerían si ellos fueran soberanos del territorio dentro del cual están situadas dichas tierras y aguas con entera exclusión del ejercicio de tales derechos soberanos, poder o autoridad por la República de Panamá.

ARTICULO 4

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

ARTICULO 5

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

ARTICULO 6

Las concesiones que aquí se expresan de ningún modo invalidarán los títulos de los ocupantes o dueños de tierras o propiedades particulares en la mencionada zona o en cualesquiera de las tierras y aguas concedidas a los Estados Unidos según las estipulaciones de cualquier artículo de este Tratado, ni tampoco perjudicarán

los derechos de tránsito por las vías públicas que atraviesen la mencionada zona o cualesquiera de dichas tierras o aguas, a menos que tales derechos de tránsito o derechos particulares estén en conflicto con los derechos aquí cedidos a los Estados Unidos, caso en el cual los derechos de los Estados Unidos prevalecerán. Todos los daños causados a los propietarios de tierras o de propiedades particulares de cualquier clase con motivo de la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal o de las obras de saneamiento y protección aquí estipuladas, serán evaluadas y ajustadas por una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de los Estados Unidos y de la República de Panamá, cuyas decisiones al respecto a esos daños serán definitivas y cuyos fallos por tales daños serán pagados únicamente por los Estados Unidos. No se impedirá, demorará o estorbará parte alguna del mencionado Canal o del Ferrocarril de Panamá o de cualquiera de las obras auxiliares relacionadas con uno y otro y autorizadas por los términos de este Tratado mientras están pendientes los procedimientos en averiguación de esos daños. Los avalúos de esas tierras y de las propiedades particulares y de los daños causados a éstas, tendrán por base el valor que tenían los bienes antes de la fecha de la Convención.

ARTICULO 7

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

drán a ser propiedad de las ciudades de Panamá y Colón respectivamente, y el uso del agua será libre para los habitantes de Panamá y Colón, salvo la contribución de agua que sea necesario establecer para el funcionamiento y mantenimiento del mencionado sistema de alabañales y del acueducto.

La República de Panamá conviene en que las ciudades de Panamá y Colón cumplirán a perpetuidad los reglamentos de carácter preventivo o curativo dictados por los Estados Unidos y en caso de que el Gobierno de Panamá no pudiere hacer efectivo el cumplimiento de dichos reglamentos sanitarios de los Estados Unidos por las ciudades de Panamá y Colón, la República de Panamá concede a los Estados Unidos el derecho y autoridad de hacerlos efectivos. El mismo derecho y autoridad se concede a los Estados Unidos para el mantenimiento del orden público en las ciudades de Panamá y Colón y en los territorios y bahías adyacentes, en caso de que la República de Panamá a juicio de los Estados Unidos, no estuviere en capacidad de mantenerlo.

ARTICULO 8

La República de Panamá concede a los Estados Unidos los derechos que hoy tiene y que más tarde pueda adquirir sobre los bienes de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y de la

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

ARTICULO 9

Los Estados Unidos respecto de los puertos en ambas entradas del Canal y sus aguas y la República de Panamá respecto de las ciudades de Panamá y Colón convienen en que ellos serán libres en todo tiempo, de modo que en ellos no se impondrán ni cobrarán peajes aduaneros, derechos de tonelaje, anclaje, faros, muellaje, pilotaje o cuarentena ni ninguna otra contribución o impuesto sobre las naves que usen el Canal o pasen por él o que pertenezcan a los

Estados Unidos o sean empleados por éstos, directa o indirectamente en la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal principal u obras auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves, con excepción de los peajes y cargas que puedan ser establecidas por los Estados Unidos por el uso del Canal u otras obras, y con excepción de los impuestos y contribuciones establecidos por la República de Panamá, y sobre las naves que toquen los puertos de Colón y Panamá sin pasar por el Canal. El Gobierno de la República de Panamá tendrá el derecho de establecer en esos puertos y en las ciudades de Panamá y Colón los edificios y resguardos que sean necesarios para la recaudación de impuestos sobre las importaciones destinadas a otras partes de Panamá y para prevenir el contrabando. Los Estados Unidos tendrán derecho a usar las ciudades y bahías de Panamá y Colón como lugares de anclaje, para hacer reparaciones, para cargar, descargar, depositar, o transbordar cargamentos, ya sean en tránsito y sean destinados al servicio del Canal o de otras obras relacionadas con éste.

ARTICULO 10

La República de Panamá conviene en que no se impondrán contribuciones ya sean nacionales,

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

ARTICULO 11

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

ARTICULO 12

El Gobierno de la República de Panamá permitirá la inmigración y libre acceso a las tierras y talleres del Canal y a sus obras auxiliares a todos los empleados y obreros de cualquier

nacionalidad que estén contratados para trabajar en el Canal o que busquen empleo en él o que de cualquier manera estén relacionados con el mencionado Canal y sus obras auxiliares, con sus respectivas familias y todas esas personas estarán exentas del servicio militar de la República de Panamá.

ARTICULO 13

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

ARTICULO 14

Como precio o compensación de los derechos, poderes y privilegios otorgados por este Convenio por la República de Panamá a los Estados Unidos, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares en moneda oro de los Estados Unidos al efectuarse el canje de las ratificaciones de este Convenio y también una anualidad, durante la vida de este Convenio de doscientos cincuenta mil dólares en la misma moneda de oro, comenzando nueve años después de la fecha arriba expresada. Las estipulaciones de este artículo serán en adición a todos los demás beneficios que obtiene la República de Panamá de acuerdo con esta Convención. Pero ninguna demora o diferencia de opinión con motivo de este artículo o de cualquiera otra estipulación de este Tratado afectará o interrumpirá la completa ejecución y efecto de esta Convención en las demás partes.

ARTICULO 15

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

El presidente de los Estados Unidos nombrará dos personas, y el presidente de la República de Panamá nombrará dos personas, quienes procederán a dictar su fallo; pero en caso de discordan-

cia de la Comisión (con motivo de estar igualmente divididas las conclusiones), se nombrará un dirimente por los dos Gobiernos, quien dictará su fallo. En caso de muerte, ausencia, incapacidad de un Miembro de la Comisión o del Dirimente, o en caso de omisión, excusa o cesación en el desempeño de sus funciones, su puesto será llenado mediante el nombramiento de otras personas del modo antes indicado. Los fallos dictados por la mayoría de la Comisión o por el Dirimente serán definitivos.

ARTICULO 16

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

ARTICULO 17

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

a dichos puertos. Tales naves estarán exentas de los impuestos de anclaje y tonelaje por parte de la República de Panamá.

ARTICULO 18

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

ARTICULO 19

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

ARTICULO 20

Si en virtud de cualquier tratado vigente que se relacione con territorio del Istmo de Panamá y cuyas obligaciones recaigan sobre

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

ARTICULO 21

Es entendido que los derechos y privilegios concedidos por la República de Panamá a los Estados Unidos en los artículos que preceden están libres de toda deuda, gravamen, fideicomiso o responsabilidad anterior o de anteriores concesiones o privilegios a otros Gobiernos, compañías anónimas, sindicatos o individuos y en consecuencia, si surgieren reclamaciones a causa de las actuales concesiones y privilegios

o por otra causa cualquiera, los reclamantes ocurrirán al Gobierno de la República de Panamá y no a los Estados Unidos en demanda de cualquiera indemnización o transacción necesaria.

ARTICULO 22

La República de Panamá renuncia y concede a los Estados Unidos la participación a que puede tener derecho en las futuras utilidades del Canal de acuerdo con el artículo 15 del contrato de Concesión celebrado con Lucien N. B. Wyse, del cual es dueño hoy la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y todos los derechos y acciones de carácter pecuniario que emanen de ella o tengan relación con la misma, y los que emanen de las concesiones hechas a la Compañía del Ferrocarril de Panamá o de cualesquiera extensiones o modificaciones de las misma o que con ellas se relacionen; y de igual manera renuncia, confirma y concede a los Estados Unidos, ahora y para siempre, todos los derechos y bienes reservados en las citadas concesiones que de otra manera pertenecerían a Panamá antes de expirar o al expirar el término de noventa y nueve años de las concesiones otorgadas a la persona y compañías arriba mencionadas, y todos los derechos, títulos y acciones que en la actualidad tenga o pueda tener en lo futuro en las tierras, canal, obras, bienes y derechos que tengan

las citadas compañías en virtud de dichas concesiones o de cualquiera otra manera, y adquiridas o que adquieran los Estados Unidos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá o por su conducto, incluyendo cualesquiera bienes y derechos que pudieran volver en lo futuro al dominio de la República de Panamá, por caducidad, decomiso o cualquiera otra causa, en virtud de cualesquiera contratos o concesiones con el citado Wyse, la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Compañía Nueva del Canal de Panamá. Los derechos y bienes arriba mencionados estarán y quedan desde ahora libres y relevados de todo interés o reclamación actual o reversionista a que Panamá tenga derecho, y el título de los Estados Unidos sobre ellos, cuando se efectue la proyectada compra por los Estados Unidos a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en cuanto a la República de Panamá, con excepción siempre de los derechos de la República específicamente asegurados por este Tratado.

ARTICULO 23

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

fortificaciones con ese objeto.

ARTICULO 24

Ningún cambio en el Gobierno o en las leyes y tratados de la República de Panamá afectará, sin el consentimiento de los Estados Unidos, derecho alguno de los Estados Unidos de acuerdo con esta Convención, o de acuerdo con cualesquiera estipulaciones de tratados entre los dos países que en la actualidad existen o que en lo futuro puedan existir sobre la materia de esta Convención. Si la República de Panamá llegare a formar parte en lo futuro de algún otro gobierno o de alguna unión o confederación de Estados, los derechos de los Estados Unidos según esta Convención, no serán en manera alguna menoscabados o perjudicados.

ARTICULO 25

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

ARTICULO 26

Una vez firmada esta Convención por los Plenipo-

tenciarios de las Partes Contratantes será ratificada por los respectivos Gobiernos y las ratificaciones serán canjeadas en Washington a la mayor brevedad posible.

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

Hecho en la ciudad de Washington, a 18 de noviembre de 1 año de Nuestro Señor, mil novecientos tres.

P. BUNEAU VARILLA

JOHN HAY *. (106)

Al analizar el anterior Tratado de 1903, nos damos cuenta que las condiciones impuestas a Panamá, ya injustas de por sí, lo sean previa concepción recíproca de Panamá, como condiciones sin las cuales no son aplicables la imposiciones norteamericanas.

El primer problema jurídico que se confronta al estudiar la situación de este Convenio, es su validez; analizándose para tal fin el consentimiento y la capacidad de los contratantes. Sobre este segundo aspecto, no existe en el derecho internacional, algún criterio claro que determine en que momento después de declararse la independencia de un país, éste puede tener la capacidad necesaria para la celebración de Tratados. En el caso de la República de Panamá, transcurrieron sólo dos semanas entre la declaración de Independencia y la firma del Tratado.

Dando por hecho, que Panamá sí contaba con la capacidad necesaria para la celebración del Tratado, aún habría

que determinar si efectivamente Panamá consintió validamente el Tratado de 1903. Como la historia lo ha demostrado gracias a las cartas escritas por Bunau Varilla, éste negoció el Tratado respondiendo a sus intereses particulares en la Compañía francesa, más no a la voluntad del pueblo panameño, quien deseaba, y así lo había manifestado, un tratado similar al anterior Hay - Herrán.

Siguiendo lo expresado por la Convención de Viena en 1969:

"Si la expresión del consentimiento de un Estado para obligarse por un Tratado se ha conseguido mediante la corrupción de un representante directa o indirectamente por otro Estado negociante, el Estado puede invocar dicha corrupción para invalidar su consentimiento a obligarse por el Tratado". (107)

Por lo tanto, en este Tratado se encuentra viciado el consentimiento, con motivo de la conducta turbia de su representante en las negociaciones con los Estados Unidos, y por razón de las presiones intimidatorias ejercidas por los Estados Unidos para lograr la ratificación del Tratado, como veremos más adelante.

En cuanto a los efectos del Tratado, podemos observar primeramente que se redondea la Zona del Canal como unidad autónoma dependiente en lo absoluto de los Estados Unidos, con su régimen fiscal, administrativo y penal propio y excluyente de la Soberanía de Panamá; siendo que ésta nunca cedió de derecho su soberanía sobre la Zona del Canal de Panamá.

107. U.N. Doc. A/Conf. 39/27; 8 (1969)

B. NEGOCIACIONES Y LUCHAS DEL PUEBLO PANAMEÑO.

1. Medio siglo de relaciones y primeros intentos de reestructuración.

Tan pronto fue del conocimiento de Bogotá, la proclama de Independencia del pueblo panameño, se iniciaron diversos procedimientos con el fin de lograr la reincorporación del Istmo. Tres pueden considerarse las más significativas:

La primera de éstas, cuya finalidad era motivar al gobierno estadounidense para que ordenara el desembarco de tropas que permitieran a Colombia mantener tanto su soberanía, como el libre tránsito de la zona; tarea que estuvo a cargo del general colombiano Rafael Reyes, quien tenía instrucciones de prometer la ratificación del Tratado Herrán - Hay a cambio.

La segunda iba dirigida a que las demás naciones latinoamericanas apoyaran a Colombia en su intento de mantener su integridad territorial.

Y un tercer proyecto dirigido a los insurgentes panameños, ofreciéndoles una serie de concesiones a fin de reestablecer la incorporación. (108)

Pero estos proyectos se vinieron por tierra al ratificarse el Tratado de 1903; mismo que causó asombro, incluso a los propios norteamericanos, puesto que se concedía por el mismo, todo lo que Estados Unidos exigía a Colombia, y que ésta había rechazado en el Tratado Herrán - Hay, y mucho más aceptado por Panamá.

108. LINARES, Julio; El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino; 1a. ed.; México; Ed. Grijalbo, 1976; pp. 96 a 100

Sin embargo, desde el momento de la firma del Tratado Hay - Bunau Varilla, se iniciaron las controversias entre los Estados Unidos de América y el pueblo panameño; quienes despertando de su sueño reivindicatorio, vieron en dicha Convención:

"Los vicios de extralimitación de poderes y de violencia o intimidación en el consentimiento, suficientes para poner en entredicho la validez de la contratación". (109)

Las quejas se incrementaron, cuando en junio de 1904, el gobernador, de la ya llamada Zona del Canal, cumpliendo con las órdenes dictadas por el Presidente norteamericano Roosevelt, abrió dicho territorio al comercio de todas las naciones, estableciendo impuestos de aduana por concepto de importación de mercancías, así como un servicio postal para el envío de correspondencia exterior e interior. Esto provocó una reacción negativa en el Gobierno de la naciente República, quien solicitó la suspensión de las mencionadas disposiciones, sosteniendo la tesis de que :

"La Convención del Canal Istmico no importaba cesión territorial ni traspaso absoluto de soberanía en la Zona del Canal". (110)

Ante la amenaza que se veía venir, el gobierno norteamericano prometió que pronto se abrirían nuevas negociaciones para conciliar los intereses panameños; y así lo manifestó el presidente Roosevelt, en carta dirigida el 18 de octubre, de ese mismo año, al Secretario de Guerra, Mr. William

109. FACIO, Gonzalo; La ratificación de los Tratados Torrijó-Carter sobre el Canal de Panamá ; Rev.Ciencias Jurídicas; No. 33; Costa Rica, 1977; p. 51

110. LINARES, J.; op. cit.; p. 59

H. Taft:

"Nosotros los Estados Unidos, no tenemos la menor intención de establecer en Panamá una Colonia independiente en medio del Estado panameño o de ejercer funciones gubernamentales mayores que aquellas necesarias para lograr la construcción conveniente y segura del Canal, y operar la vía interoceánica bajo los derechos que nos concede el Tratado". (111)

Como resultado de dichas instrucciones presidenciales, se negoció un pacto conocido como Convenio Taft, que entró en vigor el 12 de diciembre de 1904, y que viene a redondear el Tratado Hay - Bunau Varilla; ya que manifiesta desde un punto de vista administrativo y fiscal, la llamada Zona del Canal como parte absolutamente autónoma y enteramente americana para todos sus efectos. Para el caso, establece que los puntos terminales del Canal, Ancón y Cristóbal no importan artículos, efectos y mercancías a condición de que Panamá redujera del 15 al 10% ad valorem de los artículos importados. Además se impedía cualquier aumento aduanal por parte de Panamá, con excepción de vinos, licores, alcoholes y opio, sobre los cuales sí podía haber aumentos.

Los derechos consulares y gravámenes a buques y a la importación en los puertos de Panamá y Colón, consignados a la Zona del Canal y con destino a ella, debían ser reducidos en un 60% sobre las tarifas en vigor. A través de este Convenio, así mismo, se pactó que las mercancías destinadas a la Zona del Canal debían ser visadas por funcionarios norteamericanos. Se eximió de gravámenes

111. Esta idea contrasta con la que expresaría en 1917 al afirmar: "I took Panamá" (Yo tomé Panamá). citado por SELSER, G.7 op. cit.; p. 301

la importación de productos o mercancías que fueran de Panamá a la Zona del Canal, a condición de que Panamá concediera la libre importación de los efectos, artículos y mercancías provenientes de la Zona del Canal. También, obligó a Panamá a organizar su régimen monetario estableciendo el patrón oro.

Como se aprecia este Convenio fue tan sólo una diplomática reapreciación del Tratado de 1903; y no fue sino hasta 1936, con el llamado Tratado Hull - Alfaro, que se da un paso firme hacia la justicia en las relaciones norteamericano-panameñas, ya que se inicia reconociendo el exacto cumplimiento de las obligaciones asumidas por Panamá en el Tratado de 1903, y en reconocimiento a ello, los Estados Unidos renuncian a la concesión que le hizo a perpetuidad la República de Panamá, del uso, ocupación y control de tierras y aguas necesarias para el funcionamiento, mantenimiento, saneamiento y protección del Canal. Es así que este Tratado elimina los artículos que colocaban a Panamá en condición de Protectorado.

Las conquistas de este Tratado fueron tanto políticas como económicas; entre las primeras, como ya mencionamos, se encuentran contenidas la garantía de independencia y reconocimiento de soberanía absoluta; en el aspecto económico, por primera vez se establece que tanto Panamá, como los Estados Unidos, fungirían como socios en la operación del Canal, distribuyéndose entre ambos los beneficios de la obra. Además se establece por vez primera la igualdad tanto en trato, como en oportunidades a los empleados y obreros panameños. (112)

112. BENEDETTI, Eloy; El problema de la Soberanía en la Zona - del Canal; Universidad de Panamá; Panamá, 1966; p. 298

"No es otro el espíritu del Tratado de 1936 en el que se consigna, de modo repetido, que los países tienen en la obra del Canal, un interés conjunto y vital, y que habrá perfecta, firme e inviolable paz y sincera amistad entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América y entre sus ciudadanos". (113)

Y aunque este Convenio no satisfizo totalmente las aspiraciones panameñas, sí le dió en un sentido amplio, su soberanía integral "sin limitaciones, ni temor a restricciones de su autodeterminación y libertad". (114)

Un punto muy importante contenido en el Tratado de 1936, es el referente, a la postura que tomarían ambas naciones en el caso de una conflagración mundial. Contendida en el artículo 10, en el cual se conviene que ambos gobiernos de común acuerdo tomarían las medidas necesarias para la protección de sus intereses comunes. Aunque no fue sino hasta pasado un año de difíciles negociaciones y debido a la entrada de los Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial, que Panamá le concedió formalmente las extensiones necesarias de tierra, para fines de defensa. Sin embargo, los Estados Unidos se vieron obligados a retirarse de ellas después de las hostilidades, y conforme con los términos según los cuales habían sido puestas a su disposición.

"La zona de maniobras del rfo Hato, probablemente la más importante de las regiones que se trataron de retener los Estados Unidos durante las negocia-

113. FABREGA, Octavio; La cuestión de la Soberanía en la Zona del Canal; Universidad de Panamá, Panamá, 1966; p. 153

114. CASTILLERO, F.; op. cit.; p. 157

ciones de la posguerra que fueron un fracaso, fue obtenida una vez más en las negociaciones económicas del Tratado de 1955". (115)

Otro de los acuerdos celebrados entre Panamá y los Estados Unidos de América, que conlleva también, una mejora a la situación de Panamá, denotando un cierto movimiento hacia la justa reciprocidad, es el Tratado Eisenhower-Remón, dado en el año de 1955. En éste se pactó la facultad reconocida a Panamá de gravar las rentas de las personas al servicio del Canal, del Ferrocarril y sus auxiliares, ya fuera que vivieran en la Zona del Canal o fuera de ella; siempre y cuando no se tratase de ciudadanos norteamericanos. Se excluyeron de este gravamen, también las pensiones, anualidades, pagos de auxilios y similares.

Los Estados Unidos reconocen en esta Convención que de acuerdo a lo establecido en el Tratado de 1903, Panamá tiene derecho a construir medios de comunicación, sin ninguna limitación en su territorio; pudiendo por lo tanto, construir carreteras a pesar de los derechos de exclusividad adquiridos por los Estados Unidos.

Por medio de este Tratado se abrogó, el segundo párrafo del artículo 7 del Tratado de 1903, referente a la sanidad en las ciudades de Panamá y Colón. Además, los Estados Unidos traspasaron a Panamá, libre de costo, el área conocida como Punta Paitilla; renunciando a cualquier reclamación posterior.

Panamá, por su parte, convino en reservar durante quince años renovables, una amplia zona para maniobras

115. GOROSTIAGA, Xavier; Panamá y la Zona del Canal 11a. ed.; Argentina, Ed. Tierra Nueva, 1975; p. 54

militares de las fuerzas de los Estados Unidos, sin costo o gravamen alguno; sin menoscabo de su soberanía y sin cese de la vigencia de la Constitución y leyes de Panamá, sobre tales áreas. También renunció Panamá a transportar sus fuerzas policíacas y sus servidores gubernamentales gratuitamente por la Zona del Canal, reconociendo, que en caso de una contingencia, Estados Unidos tendría derecho a prohibir o restringir el paso por la Carretera Transistmica en la Zona canalera.

La anualidad del Canal pagada por los Estados Unidos por el uso y ocupación de la Zona del Canal, era de 1903 a 1936 de \$250,000.- dólares oro. De 1936 a 1955 de \$430,000. Y en 1955, gracias a la nueva Convención, se incrementó a B/1,930,000.- (Un millón novecientos mil Balboas). Siendo, éste, uno más de los logros del mencionado Tratado.

2. Panamá rompe relaciones con los Estados Unidos.

Para 1959, dos eran ya los Tratados aprobados por los Estados Unidos de América y la República de Panamá; en donde se confirmaban francos adelantos para ésta de recuperación jurisdiccional en la Zona del Canal. Sin embargo, éstos aún no eran suficientes para acallar la herida que parecía se hundía más en el alma panameña.

Los Estados Unidos llevados por su interpretación unilateral del Tratado de 1903, crearon de facto un territorio independiente de la soberanía panameña, convirtiéndolo en un enclave colonial e interrumpiendo la integridad territorial de la República de Panamá. (116)

116. TORRIJOS H., Moisés, El Canal de Panamá, Rev. de Política Internacional, Año XV, No. 641; Yugoslavia, 1976; p. 11

Era la Zona del Canal, un gobierno dentro de otro, diferente al panameño. Con un poder ejecutivo, representado en la figura del Gobernador; el cual era designado directamente por el Presidente de los Estados Unidos. Con leyes y disposiciones emanadas directamente del Congreso estadounidense.

"... Flamea la bandera norteamericana... y despliegan (los Estados Unidos), un poderío militar cuya presencia y actividad va más allá del simple derecho de proteger el Canal". (117)

El rompimiento de relaciones diplomáticas entre Panamá y los Estados Unidos, tiene como antecedente histórico la jornada patriótica panameña, conocida como "Operación Soberanía o Siembra de Banderas". Dada el 2 de mayo de 1959, cuando un grupo de estudiantes panameños irrumpieron en la Zona del Canal, con el fin de izar la bandera panameña, como símbolo de la soberanía nacional; mismas que fueron recogidas por la policía norteamericana de la Zona, llamada "policía zoneita".

Seis meses después, un acto similar fue repelido, aunque ahora con consecuencias trágicas. Ciudadanos panameños encabezados por el diputado doctor Aquilino Boyd, desfilaron por las calles, izando la bandera panameña en la Zona del Canal. Iguales sucesos se repitieron dos veces más, hasta que buscando una solución al conflicto, el presidente norteamericano, general Dwight D. Eisenhower, declaró a Panamá, el derecho a izar su bandera en dicha Zona.

"En el mes de septiembre de 1960, el Presidente de los Estados Unidos, Eisenhower permitió que la bandera panameña fuera izada conjuntamente con la norteamericana en el Triángulo Shaler..."

(118)

En 1961, el Presidente de Panamá, doctor Roberto F. Chiari, viajó a Washington para entrevistarse con su homólogo norteamericano, John F. Kennedy; a quien propuso la celebración de un nuevo tratado a fin de resolver los acuciantes problemas surgidos entre ambas naciones. Uno de los acuerdos a que se llegó, fue la aceptación de ambas naciones para enarbolarse conjuntamente las dos banderas en todos los sitios públicos de la Zona del Canal. Sin embargo, al recibir la orden, el Gobernador zonaíta, general Robert J. Fleming, con el fin de poder izar el menor número posible de banderas panameñas, mandó retirar las astas en que por costumbre era colocada la bandera norteamericana, "inclusive frente a los centros de educación de la zona".

(119)

Estos hechos fueron creando una conciencia nacionalista; y así el 9 de enero de 1964, después de que la policía y estudiantes zoneítas rompieron la bandera panameña izada frente a la escuela de Balboa, operada por los Estados Unidos. Gran cantidad de panameños invadieron la Zona del Canal, provocando la agresión de los soldados acantonados en dicha Zona. Este acontecimiento que duró hasta el 11 de enero, tuvo un saldo de 22 panameños muertos e innumerables heridos, así como el rompimiento de relaciones diplomáticas entre ambas naciones.

118. JARAMILLO, Levi; El destino de Panamá: origen, trauma nacional y destino; 1a. ed.; Ed. Grijalbo; México, 1967; p. 150

119. CASTILLERO, E.; op. cit.; p. 181

Panamá protestó estos sangrientos hechos, primero ante el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

"...Quien tomó nota de la solicitud panameña, para que el Canal sea quitado de las manos de los Estados Unidos, con el fin de nacionalizarlo o ponerlo bajo control internacional".

(120)

Posteriormente, la reclamación se presentó ante la Organización de Estados Americanos (O.E.A.); organismo que envió una Comisión, pretendiendo dirimir la controversia y lograr un acuerdo:

"...Que no logró, porque en tanto que Panamá pidió un nuevo Tratado que sustituyera al de 1903...Estados Unidos ofreció simplemente discutir los puntos de discrepancia entre ambas naciones, sin previo compromiso de su parte de sustituir el protestado Convenio del Canal". (121)

Tres meses duró la lucha diplomática en la que intermedía la O.E.A., hasta que después de diversas mediaciones se suscribió una Declaración Conjunta, el 3 de abril de 1964, en la que se acordó lo siguiente:

"El Presidente de la Comisión General del Consejo de la Organización de los Estados Americanos, actuando provisionalmente como órgano de consulta, se complace en anunciar que los representantes debidamente autorizados de los Gobiernos de la República de Panamá y de los Estados Unidos

-
120. Nota publicada en el periódico Excelsior, el 11 de enero de 1964; p. 1 A
121. CASTILLERO, E.; op. cit.; p. 184

de América han convenido en nombre de sus gobiernos en una Declaración Conjunta que en los idiomas español e inglés, se transcribe a continuación:

De conformidad con las amistosas declaraciones de los presidentes de los Estados Unidos de América y de la República de Panamá del 21 y 24 de marzo de 1964, respectivamente, adjuntas a la presente que coinciden en un sincero deseo de resolver favorablemente todas las diferencias de los dos países;

Reunidos bajo la presidencia del señor presidente del Consejo y luego de reconocer la valiosa cooperación prestada por la Organización de los Estados Americanos a través de la Comisión Interamericana de Paz y de la Delegación de la Comisión General del Organo de Consulta de los representantes de ambos gobiernos han acordado:

10. Restablecer relaciones diplomáticas.
20. Designar sin demora embajadores especiales con poderes suficientes para procurar la pronta eliminación de las causas de conflicto entre los dos países, sin limitaciones ni precondiciones de ninguna clase.
30. En consecuencia, los embajadores designados iniciarán de inmediato los procedimientos necesarios con el objeto de llegar a un convenio justo y equitativo que estaría sujeto a los procedimientos constitucionales de cada país.

Washington, D.C., 3 de abril de 1964

Por los Estados Unidos: Ellsworth Bunker.

Por Panamá: M.J. Moreno, Jr. " (122)

En 1967, se presentaron en Panamá, tres proyectos de Tratados, que no fueron ni firmados ni ratificados por ninguno de los dos Gobiernos, a saber:

- Tratado del Canal de Panamá.
- Tratado para la construcción de un Canal a nivel del mar por Panamá.
- Tratado de defensa del Canal de Panamá y su neutralidad.

Los fundamentos de la posición panameña en relación con el rechazo a los proyectos de los mencionados tratados de 1967, según Engel Salo, se pueden resumir en las siguientes siete causas:

I. La Perpetuidad.

II. El ejercicio irrestricto de la jurisdicción política y autoridad administrativa de Estados Unidos en la Zona del Canal con exclusión y menosprecio de los derechos que se reservó el soberano territorial.

III. La determinación norteamericana, que ha sostenido en violación al Tratado de 1936 por medio del cual, se modificó la Convención de 1903, quedando eliminado el término "construcción", no obstante dicha modificación continuó efectuando obras de gran magnitud, dentro de la Zona del Canal, que no tenían relación alguna con el mantenimiento y protección del mismo.

Dichas instalaciones militares también constituyen una violación a las limitaciones impuestas por el artículo XXIII de la Convención de 1903;

"...En el cual se concedió a los Estados Unidos el derecho de proteger el Canal, limitándolo a utilizar su policía y fuerzas terrestres y navales para establecer fortificaciones para la protección y seguridad del Canal o de las naves que lo usen, o de los ferrocarriles y obras auxiliares". (123)

V. La insuficiencia de beneficios indirectos para Panamá.

VI. Insuficiencia de beneficios directos para Panamá.

VII. La interpretación unilateral que ha dado Estados Unidos a los Tratados, siempre ha sido de acuerdo a sus intereses y contraria a los derechos de Panamá. (124)

3. Declaración de los Ocho Puntos.

La postura de Panamá se orientó a la abrogación del Tratado de 1903, por lo que considerando que las propuestas de 1967 no eliminaban de fondo dicha causa de conflicto, se dieron a la tarea de defender su causa a nivel internacional, buscando para tal fin el apoyo de las Naciones firmantes de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Intentando resolver la explosiva situación entre Panamá y los Estados Unidos de América como consecuencia

123. Idem; p. 25

124. Anuario de Derecho publicado por la Cancillería panameña en septiembre de 1970; p. 227

de la existencia del Canal de Panamá, en mayo de 1973 se reunió el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en Panamá, siendo ésta la segunda vez que dicho Organismo funcionaba fuera de su sede en Nueva York. (125)

Dicho Organismo aprobó una resolución a favor de la causa panameña, sin embargo fue vetada por el representante de los Estados Unidos. No obstante, la repercusión mundial de dicho veto, significó un triunfo diplomático para la República de Panamá. La cual se vió favorecida por la Resolución del Consejo de Seguridad 330, sobre medidas coercitivas, adoptada ese mismo año. Documento en el que se reiteran las resoluciones de la Asamblea General 1514 (XV), 1803 (XVII) y 3016 (XXVII), sobre descolonización y soberanía permanente de las naciones sobre sus recursos naturales.

Las resoluciones dadas por el Consejo de Seguridad, se robustecieron con los señalamientos del entonces Secretario General de las Naciones Unidas, Dr. Kurt Waldheim, quien abogó porque:

"...Los problemas candentes suscitados en el curso del debate en relación con el desarrollo económico - incluyendo el pleno uso de los recursos naturales -, la descolonización, el desarme y la no intervención, fuesen considerados de acuerdo con el espíritu de nuestro tiempo y dentro del actual contexto histórico".

(126)

-
125. ORTEGA, Oydén; El Canal de Panamá y el interés Nacional; Rev. Política Internacional; Año XXXVII; No. 862; Yugoslavia, 1984; p. 14
126. ILLUECA, Jorge; Las actuales negociaciones sobre el Canal de Panamá; Vol. III; 2a. ed.; M. de Educación, Panamá, 1974; p. 417

Refiriéndose específicamente al problema del Canal de Panamá, dijo:

"Este problema aguarda una solución que sólo puede basarse en el respeto del derecho y la búsqueda de la Justicia. Toda solución deberá tener en cuenta los principios enunciados en la Carta (ONU), como los de la integridad territorial, la igualdad soberana y la obligación de resolver todas las controversias internacionales por medios pacíficos, así como el principio que ha pasado a ser ahora una norma común aceptada a saber, el de que todo Estado tiene derecho a explotar plenamente y por su propia cuenta todas sus posibilidades naturales". (127)

El resultado real, se manifestó en el inicio de negociaciones, expresado en la Declaración Tack - Kissinger, el 7 de febrero de 1974. En la que se señalaron las bases para derogar el Tratado de 1903 e iniciar las negociaciones para la concertación de un nuevo tratado. Quedando de manifiesto el interés de Panamá por aprovechar para beneficio propio su privilegiada situación geográfica.

La solidaridad internacional respaldó la decisión de los contratantes, quienes acordaron:

I. La concertación de un nuevo Tratado sobre el Canal de Panamá, el cual abrogaría tanto el de 1903 como sus enmiendas.

II. Se elimina la cláusula de perpetuidad y se fija una fecha para la conclusión del nuevo Tratado.

III. Tan pronto como se cumplan con las especificaciones del nuevo Tratado, terminará la jurisdicción de los Estados Unidos en territorio panameño.

IV. Todo el territorio panameño en el que se haya situado el Canal regresará a la jurisdicción de Panamá; la cual en su calidad de soberana concederá a los Estados Unidos, el derecho al uso de tierras, aguas y espacio aéreo necesarios para el funcionamiento y protección del Canal.

V. Panamá tendrá la participación que le corresponda, en un plano de equidad, los beneficios que se derivan de la explotación del Canal. Se reconoce que su principal recurso es su privilegiada situación geográfica.

VI. Panamá, participará en la administración del Canal, de conformidad con el procedimiento que se establezca para ello. Además, asumirá la total responsabilidad en el funcionamiento del Canal, a la extinción del Tratado.

VII. Se acuerda que la defensa del Canal se haría conjuntamente.

VIII. Reconociendo que los servicios que presta el Canal interoceánico a la navegación son muy importantes, las partes contratantes consideraron que dado que el Canal sería insuficiente en un futuro cercano, convienen en buscar la forma para ampliar su capacidad. (128)

La Declaración Tack - Kissinger, es la primera piedra que se puso para el nacimiento de un nuevo Tratado, reconociendo y afirmando la soberanía panameña. Así mismo, la alusión que hace dicha concertación, en su octavo punto,

128. Ver anexo correspondiente al final de este trabajo: Anexo I.

relativo a la apertura de un nuevo Canal, es una idea que se ha venido expresando constantemente. Aunque en el siguiente capítulo de este trabajo analizaremos una propuesta de canal interoceánico en México, sirva para éste una reflexión que los mismos hechos demuestran.

3.1. Breve referencia técnica del Canal de Panamá.

El Canal de Panamá, es un canal de esclusas, formado en su mayor extensión por las aguas del río Chagres que desembocan en el Océano Pacífico, y las del río Grande que lo hace en el Atlántico.

Se encuentra situado entre los grados 8' y 9' de latitud norte y aproximadamente al 79' de longitud oeste. A una altura de 93 metros sobre el nivel del mar. Como es sabido, la costa del Pacífico es 0.20 centímetros más alta que la del Atlántico; alcanzando su más alta marea 22,07 pies, en comparación a la del Atlántico que sólo alcanza 3,05 pies. Lo que ocasiona demoras en el ascenso y descenso de las embarcaciones. (129)

La idea original para la construcción del Canal de Panamá, proyectada por el ingeniero Fernando De Lesseps, era el de una vía a nivel del mar; proyecto que más tarde en manos norteamericanas, no pudo llevarse a la práctica, dado el objetivo de construir el Canal en el menor tiempo posible y al menor costo.

"La historia y la geografía han tenido mucho que ver en las funciones que los propietarios

de canales interoceánicos y de otras vías acuáticas han debido asumir durante la existencia de esos cursos de agua e incluso antes de que éstos existieran". (130)

Fue así, que el 19 de agosto de 1914 se inauguró el Canal de Panamá, aunque ya con la predisposición futurista de que su servicio resultaría eficiente sólo hasta por cincuenta años. Los cuales, ya han sido superados por el incesante desarrollo del comercio marítimo mundial y por los avances tecnológicos que han permitido la construcción de embarcaciones de grandes dimensiones. Esto ha planteado la necesidad ya sea de ampliar la capacidad del actual Canal, o bien el buscar otras posibles rutas, que mermen las enormes erogaciones que sufren los Estados, ante las demoras de sus respectivos barcos, esperando turno en las terminales del Canal de Panamá.

Baxter, nos dice en su obra sobre vías acuáticas internacionales que,

"...La libertad de tránsito por una vía acuática artificial, garantizada por la más solemne de las promesas hechas por quienes tienen poder para obstruir la vía acuática, puede ser enteramente ilusoria si dicha vía no es conservada y administrada de una manera eficiente...El no poder hacer que la navegación se desplace por el Canal rápidamente, ya sea individualmente o en convoyes, puede hacer que aumente enormemente el costo del tránsito, inmovilizando a un barco aunque solamente sea durante corto tiempo,

porque el costo diario de operación puede contarse en miles de dólares". (131)

Ante esta problemática, el doctor Ernesto Castellero, define la posición panameña de la siguiente manera:

"...Tanto el gobierno como el pueblo panameño no sienten entusiasmo por la nueva ruta, sea que ésta se abra por su territorio o por algún otro país americano, pues en cualquiera de los casos, con el desvío del tráfico comercial del Canal de Panamá, la decadencia de las dos principales ciudades terminales, Panamá y Colón, se precipitaría y el país todo sufriría las consecuencias de la paralización del comercio en ambas". (132)

Más cabe preguntarse, sin menospreciar la inquietud de la hermana Nación, cuánto de cierto habría en dicha apreciación en aras de un bien común.

4. Tratados Torrijos - Carter.

Las bases sentadas por la Declaración Conjunta de los Ocho Puntos: Tack - Kissinger, culminaron el 7 de septiembre de 1977, cuando en presencia de los Jefes de Estado de América Latina y de sus Delegados Especiales, el general Omar Torrijos Herrera, Jefe de Gobierno de Panamá, y el Presidente norteamericano, James Carter, firmaron en la sede de la Organización de Estados Americanos (O.E.A.), en Washington, los nuevos Tratados denominados

131. Idem; p. 281

132. CASTILLERO, E.; op. cit.; p. 169

Torrijos - Carter.

"...Ambas partes demostraron una responsable voluntad política de hacerse razonables concesiones mutuas, con recíproco respeto de su condición de naciones soberanas". (133)

En estos Tratados, Panamá otorga de manera temporal a los Estados Unidos de América, los derechos necesarios para manejar, operar, mantener, mejorar, proteger y defender el Canal, desde el 10. de octubre de 1979 hasta el año 2000. Se entiende, bajo los mismos, una administración conjunta del Canal, así como una defensa del mismo entre ambas naciones.

Hasta 1989 el administrador del Canal de Panamá, continuará siendo norteamericano, pasando el sub-administrador panameño a ejercer las labores de administrador a partir del 10. de enero de 1990. Tanto el Canal, como las áreas e instalaciones vitales para su funcionamiento, conviniere quedarían bajo un régimen de administración por ambas naciones.

Panamá asume gracias a estos Tratados la plena jurisdicción sobre todo su territorio. Respecto a la participación económica de Panamá en los beneficios de la operación del Canal, éstos se incrementaron notablemente en comparación con los 76 años de vigencia de los Tratados de 1977.

"...Sin embargo, tal beneficio es sustancialmente menor al recibido por los Estados Unidos y mucho menos de lo que Panamá legítimamente merece". (134)

133. ORTEGA, O.: op. cit.; p.15

134. Idem; p. 12

Conjuntamente a los Tratados Torrijos - Carter, se firmó un Protocolo de Neutralidad Permanente, por medio del cual las partes contratantes por razones de seguridad e interés nacional, reconocen el régimen de neutralidad del Canal. Este Protocolo aún se encuentra abierto a la adhesión de los Estados que deseen hacerlo. Así mismo, se reconoce la presencia de tropas y bases militares norteamericanas en territorio panameño, aunque en forma, también temporal, pues en cumplimiento de dichas Convenciones, éstos deberán salir de territorio panameño en el año 2000.

Ya firmados los Tratados por parte de ambos Mandatarios faltaba aún la ratificación del Senado norteamericano; para lo que se requería del voto favorable de por lo menos 67 de los 100 Senadores que lo conformaban.

"Las fuerzas conservadoras, con el ex-gobernador ultraderechista Ronald Reagan a la cabeza, desataron una millonaria campaña contra la ratificación. A su vez, el Presidente James Carter y su equipo lanzaron una contra-ofensiva, en la que se puso en juego el prestigio internacional del mandatario norteamericano". (135)

El Departamento de Estado norteamericano consideraba que los acuerdos sobre el Canal podrían ser renegociados, si el Senado se negaba a aprobarlos sin reservas. El vocero de la Cancillería, John Trattner estableció una distinción entre reservas eventuales, que modificarían o limitarían los términos del Tratado y otras que sólo lo aclararían.

El 7 de octubre de 1977, en Washington, el Departamento de Estado, excluyó toda posibilidad de renegociación y el Presidente Carter, reconoció que existía duda para la ratificación de los nuevos Tratados, además de que no iba a ser fácil conseguir el apoyo de los Senadores. Entre tanto, el general Omar Torrijos, declaraba en Estocolmo, que el Canal podría quedar cerrado al tráfico internacional, si el Congreso norteamericano no ratificaba los acuerdos que se habían tenido con ese Gobierno. (136)

Así mismo, Omar Torrijos expresó su seguridad de que el pueblo panameño aprobaría masivamente los Tratados en el referéndum que se llevaría a cabo el 23 de octubre de 1977. (137)

El 25 de octubre, después de celebrado el plebiscito, el general Torrijos, manifestó su conformidad con el 66% de votos a favor de los instrumentos acordados; sin embargo, los opositores dijeron tener una buena posición al respecto. El vicepresidente Gerardo González, dijo que el apoyo disminuyó luego que el general Torrijos y el presidente Carter se reunieron y se aceptó definitivamente el derecho de Estados Unidos a intervenir en la defensa del Canal, y que en algunas regiones como en la Isla de San Blas, los zoneitas promovieron la votación negativa. (138)

El Secretario de Defensa norteamericano, Harlod Brown, dió el total apoyo de las Fuerzas Armadas y del Pentágono al presidente Carter por la firma de los Tratados. Brown dió:

"El Tratado ofrece a los Estados Unidos una posición de preferencia en caso de que sus

136. Diario "El Universal": 8 de octubre de 1977: p. 3

137. Ibidem

138. SINFIN "El Día": 26 de octubre de 1977: p. 11

barcos de guerra transiten por el Canal rápidamente, además hará el papel de defensa del Canal y el derecho a intervenir para proteger su neutralidad después del año 2000..." (139)

Al votarse la ratificación del Tratado de Neutralidad, el senador por Arizona, Donald Deconcini, presentó una reserva en los siguientes términos:

"No obstante las disposiciones del artículo V, o de cualquier otra disposición del Tratado, en caso de que se cierre el Canal o se interfiera en sus operaciones, los Estados Unidos de América y la República de Panamá tendrán cada una independientemente, el derecho de tomar las medidas que consideren necesarias de conformidad con sus procedimientos constitucionales, incluyendo el uso de la fuerza militar en Panamá, para reabrir el Canal o restaurar las operaciones del mismo, según sea el caso". (140)

Esta reserva fue aprobada por el Senado, provocando reacciones negativas y descontento en Panamá y toda América Latina. Ya que se consideró que a través de la misma quedaba justificado el derecho norteamericano, para intervenir militarmente en Panamá. Aunque, según los expertos, ésta jamás podría extenderse hasta violar las normas de No Intervención contenidas en los Pactos Constitutivos de Naciones Unidas y de la O.E.A.

Por otra parte, esta reserva quedó limitada, al

139. Diario Excelsior del 28 de septiembre de 1977; p. 16 A

140. FACIO, G.; op. cit.; p. 61

votarse el segundo Tratado, el cual hace referencia a la transferencia del Canal. Este Tratado fue aprobado, sin mayor discusión al presentarse la reserva del Senador Byrd:

"De conformidad con su adhesión al principio de no intervención, toda acción que tomen los Estados Unidos de América en ejercicio de sus derechos para asegurar que el Canal de Panamá permanezca abierto, neutral, seguro y accesible de acuerdo con las estipulaciones de este Tratado, y el Tratado de Neutralidad, y las resoluciones de consejo y consentimiento referentes a los mismos, será con el único propósito de asegurar que el Canal permanecerá abierto y no tenderá, como su propósito, ni será interpretado como un derecho de intervención en los asuntos internos de la República de Panamá o una interferencia en su independencia política o en la integridad de su soberanía".

(141)

Como se ve, gracias a esta última reserva, se detiene un poco el intervencionismo a ultranza emanado de la enmienda Deconcini. Panamá aceptó dicha enmienda, bajo condiciones difíciles; tanto las presiones naturales internas y externas, traducidas en una campaña para desestabilizar al gobierno de Torrijos. (142)

141. Citado por FACIO, G.; op. cit.; p. 62

142. Para mayor información sobre los Tratados Torrijos-Carter, véase el anexo correspondiente: Anexo II.

C. Situación actual del Canal de Panamá.

Los acuerdos sobre el Canal firmados en septiembre de 1977, reflejan un proceso por etapas de recuperación jurisdiccional de Panamá sobre su territorio. Proceso que culminará en el año 2000, en que se devolvera el Canal y se dará retiro total de las tropas estadounidenses. Sin embargo, como indicabamos en el apartado anterior, gracias a las enmiendas y reservas introducidas por el Senado nortamericano en 1978, los beneficios recibidos por Panamá, se vuelven precarios, al dejarse abierta la posibilidad para los norteamericanos de negociar la permanencia de sus bases militares y tropas en casos de necesidad o de emergencia. Estas adiciones sumadas a la aprobación de la Ley Murphy o Ley 96/70, del 27 de septiembre de 1979, han provocado fisuras en las relaciones entre ambas naciones.

En opinión del gobierno panameño, dicha ley es contraria al espíritu de los Tratados de 1977.

"Es el caso de una ley típicamente antijuríca, por cuanto establece disposiciones que, para normar el cumplimiento de un tratado binacional por una de las partes signatarias, introduce disposiciones que contradicen lo antes ratificado por el mismo". (143)

Entre las disposiciones que regula dicha ley, contrarias al texto de los Tratados Torrijos - Carter, podemos mencionar:

143. CASTRO, Nils; Canal de Panamá: a 5 años del Tratado, Nuevas Causas de conflicto; Rev. Foro Internacional; Vol. XXVI; No. 1; Colegio de México; México, 1985; p. 34

10. Regula al personal de la Comisión del Canal de Panamá, que según los Tratados de 1977, deberá estar integrada por representantes de ambas naciones (5 estadounidenses y 4 panameños). Siendo este órgano el principal rector de los derechos y responsabilidades de ambos contratantes. Pero la mencionada Ley, pretende considerar a dicha Comisión dependiente del Ejecutivo norteamericano, reduciéndola a mera Junta Directiva, a cargo del Secretario de Defensa de los Estados Unidos, y sometiendo a los funcionarios panameños de dicha Comisión a las leyes norteamericanas.

20. Por disposición de esta Ley, se transfieren a la Comisión del Canal de Panamá, gastos que deberían correr a cuenta de los Estados Unidos, con lo que se contrarían las disposiciones de los Tratados, que prevén la recepción adecuada de beneficios económicos para Panamá.

A pesar de las protestas panameñas y de las promesas del Presidente Carter, quien empeñó la palabra del Ejecutivo de Estados Unidos, en que los mecanismos de esa Ley serían revisados conjuntamente con Panamá para ponerlos en concordancia con los Tratados y los intereses de ambas naciones. Cabe aclarar que la mencionada Ley aún sigue vigente.

Panamá como miembro de la Organización de las Naciones Unidas, de la Organización de los Estados Americanos, del Grupo de Países No Alineados y del Grupo de los 77; ha demostrado una trayectoria internacional como país amante de la paz, del diálogo y la conciliación y entendimientos pacíficos. Sus principios referentes a la protección del Canal, se basan en reconocerlo como una vía vulnerable,

cuya única defensa es la neutralidad; por lo que ha protestado enérgicamente por las actividades militares unilaterales norteamericanas, realizadas desde su territorio contra países con los cuales Panamá mantiene relaciones diplomáticas.

"Tales acciones no sólo violan los Tratados y la Soberanía panameña, sino que lesionan igualmente el interés nacional y el interés de las demás naciones usuarias del Canal".
(144)

Sin embargo, desde 1979 el Ejército panameño es adiestrado en prácticas militares por soldados norteamericanos, con supuestas miras al cumplimiento de la responsabilidad conjunta de protección y salvaguarda del Canal, hasta el año 2000. Más como es sabido, su participación en más de 20 maniobras conjuntas con las fuerzas armadas norteamericanas, con fines contrainsurgentes entre 1979 y 1983, hace presumir su creciente injerencia en el conflicto centroamericano y un mejor alineamiento a los designios intervencionistas estadounidenses en la región. (145)

Panamá se encuentra sometida a un régimen militar desde 1968, pasando por cuatro significativas etapas, hasta el momento actual:

- I. De 1968 a 1972 un período represivo, en que se desplazan las fracciones políticas por la fuerza militar constituyéndose ésta como depositaria del poder político.
- II. De 1972 a 1977, época de consolidación económica, caracterizando a Panamá como plataforma de servicios.

144. ORTEGA, O., *op. cit.*; p. 17

145. *Idem*; p. 19

"Para la década de los setentas se produce un remozamiento de la presencia de los Estados Unidos en Panamá, y la creación y reforzamiento de una serie de servicios a los sectores más transnacionalizados del capitalismo mundial".
(146)

Es en este período que gracias a las favorables condiciones fiscales ofrecidas por Panamá: libre circulación del dólar, ausencia de controles aduaneros y fiscales, secreto bancario, etc., se instala un Centro Financiero Internacional, que permite a través del establecimiento de más de 120 bancos, una fácil movilización de capital de un Estado a otro.

III. De 1978 a 1981. Epoca de apertura democrática. La firma de los nuevos Tratados marca un nuevo derrotero en las relaciones internas y externas. En las primeras, se fortalece una tendencia de no intervencionismo estatal en la economía, se retoma la democracia con la aceptación de nuevos partidos políticos. En el segundo plano, el general Torrijos se convierte en intermediario en el conflicto Centroamericano; principalmente en Nicaragua y El Salvador. Lo que le permite un mayor apoyo para el cumplimiento de los Tratados.

"La idea de Torrijos, era atraerse el apoyo del mayor número de naciones del mundo, en relación con el problema canalero". (147)

Es en estos momentos en que asume la presidencia norteamericana, uno de los principales opositores a la

146. TURNER, Anayansi; Panamá; 1a.ed.; Centro de Investigación y Docencia Económicas; México, 1986; p. 34

147. Idem; p. 18

ratificación de los Tratados de 1977: Ronald Reagan; quien veía en Torrijos, a un aliado poco confiable, expresando así en el Documento de Santa Fé, en donde también acusa al régimen Torrijista de dictadura de extrema izquierda y de intermediario en la transferencia de armas de Cuba y Estados Unidos a los Sandinistas en la conquista marxista de Nicaragua, en julio de 1979. (148)

IV. De 1981 a la fecha, en que con la muerte aún no esclarecida del general Torrijos, y dado el grado de poder concentrado en su persona, mayor aceleración en la composición del modelo reformista el desplazamiento de la figura torrijista del aparato estatal, la agudización de las contradicciones políticas en el seno del partido oficial y del Estado Mayor de la Guardia Nacional.

En 1982 con capital norteamericano se construye el oleoducto transistmico, cuya finalidad es permitir el traslado de petróleo de Alaska a la zona este norteamericana; sin embargo, es en esta época en que comienza a agudizarse una grave crisis económica: se reducen las exportaciones en un 49%, la industria manufacturera sufre un estancamiento debido principalmente a la poca competitividad de los productos nacionales en el mercado mundial y a la enorme dependencia de capital extranjero; el Canal disminuye sus ingresos, debido a la baja en el tránsito de barcos, dada la saturación física, ya mencionada a la que no puede hacer frente el Canal.

Desde 1978, los organismos financieros internacionales, principalmente el Fondo Monetario Internacional, han

recomendado un paquete de medidas, principalmente dirigidas a la restricción del gasto público, y a un apoyo especial al sector agropecuario que había sido relegado.

"Esta crisis se exagera por la situación de guerra que vive Centroamérica, principal mercado del país después de los Estados Unidos, por el problema de la deuda y por la inestabilidad política imperante en lo interno". (149)

Desde la muerte de Torrijos, Panamá ha pretendido establecer un sistema de democracia restringida. El Ejecutivo ha estado presidido por Aristides Royo, Ricardo De la Espriella, Jorge Illueca, Nicolás Ardito Barletta, Eric A. Del Valle. Este último derrocado en un golpe de estado, perpetrado por el general Manuel Antonio Noriega, Jefe Máximo de las actuales Fuerzas de Defensa de la República, y total defensor de la política "anti-yanqui".

El actual presidente, Manuel Solís Palma, recibe el total apoyo del "hombre fuerte de Panamá", como ha sido llamado el general Noriega; aunque el gobierno norteamericano reconoce aún al depuesto Eric A. Del Valle, como presidente constitucional de Panamá.

En estos momentos, se vive un aire de elecciones en Panamá; mientras que presidencia norteamericana fue asumida hace poco más de cien días por el señor George Bush; quien fuera vicepresidente durante la Administración Reagan. Según las declaraciones del señor Bush al tomar posesión, se abocará a un respeto máximo a lo establecido en los Tratados de 1977, entregándose a Panamá el Canal en el año 2000, pero esperando que para entonces, el general Noriega, no se encuentre ya en el poder.

Ante este incierto futuro, es necesario que se comprenda la complejidad y magnitud del problema, y que se valore con objetividad la realidad incipiente, en bien de los intereses del pueblo panameño. Panamá se enfrentará por completo a una nueva estructura económica, en la cual vacilarán tanto los intereses públicos como privados, y en donde debe encontrar una fórmula que permita arreglar sus propios problemas económicos; de ahí el temor de posibles pugnas entre los partidos políticos, durante las próximas elecciones.

Para Estados Unidos, el Canal representa la hegemonía política, económica y militar. Aunque el interés económico básico de Estados Unidos en el Canal por el Istmo Centroamericano, no radica mucho en obtener ganancias de su operación sino en que la vía preste el servicio al tráfico marítimo en la forma más económica posible; lo que representa grandes beneficios a su industria y comercio.

Para la República de Panamá la defensa del Canal lleva aparejado la seguridad del propio país en todos los ámbitos, junto con la justa recompensa de los beneficios inherentes al servicio que se presta. La militarización de la Zona del Canal, la convierte en un blanco de represalias y por lo tanto se pone en peligro su existencia.

Ya se ha hablado de que el actual Canal es obsoleto, dicha premisa nos sitúa a pensar que lo importante entonces, para Panamá no es ya tanto la solución de los problemas que emanan del mismo, sino las negociaciones que puedan realizarse respecto a una nueva ruta, preferentemente a nivel del mar.

Eloy Benedetti, nos explica que el nuevo Canal debe ser ancho, profundo y que esté protegido contra sabotajes, permitiendo el rápido y fácil tránsito de naves de mayor tonelaje, de acuerdo con las proyecciones del crecimiento del tráfico marítimo. (150)

Nuevamente, Panamá se enfrenta al problema de encontrar los mecanismos que solucionen la situación económica en las negociaciones, pues es uno de los renglones de mayor importancia. Los viejos moldes de conducta, no deben ser obstáculo para que Panamá piense en nuevas formas de sustentar sus intereses, delinear sus políticas, proponer ofertas y aceptar demandas, permitiendo que el pueblo panameño se haga sentir en las negociaciones. Aunque esta Nación tiene un porcentaje muy alto de que se construya un nuevo Canal en su territorio, no se debe descartar la posibilidad latente de que otra vía sea llevada a cabo en Colombia. Existen ya al respecto algunas negociaciones, existiendo presagios de buen funcionamiento, lo que redundaría en la economía colombiana.

Gracias al antecedente del Tratado de 1903, los países interesados en abrir una nueva vía : Estados Unidos, Japón y Gran Bretaña; han acordado llevar las negociaciones a un nivel que no implique concesiones sobre derechos de soberanía, enajenación del territorio o facultades jurisdiccionales, poniendo la solución del problema en una Comisión Bilateral, que buscaría que el Tratado fuese justo y equitativo tanto en los derechos como en las obligaciones para ambos contratantes. (151)

-
150. BENEDETTI, Eloy; Incidencias del Canal a nivel en la Vida Nacional; Of. de Información y Publicaciones; Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá; Panamá, 1987; p.6
151. Idem; p. 14

CAPITULO III. UN CANAL INTEROCEANICO EN MEXICO.

A. Marco Histórico - Económico.

Como ya mencionamos en el capítulo anterior, la idea de encontrar o crear en el Nuevo Mundo, un paso que acortara la ruta a las Indias Orientales, se inició al poco tiempo del descubrimiento de América. Ya en 1524, Hernán Cortés escribía a Carlos V, que el encuentro de dicha vía "...valdría más que la conquista de México". En función de lo cual envió a Cristóbal de Olid rumbo a La Antequera; sin embargo, dicho objetivo se vería frustrado por el ansia de poder y riqueza que llevaría a Olid a traicionar a Cortés. (152)

Cuatro años más tarde, el portugués Antonio de Galvao, recomendaba cuatro puntos favorables para la apertura del Canal: el Istmo de México, Nicaragua, Panamá o el Darién Meridional. En 1529, Francisco López de Gómora, corroboraba lo propuesto por Galvao, apremiando la apertura de la vía, dado lo difícil y largo que para la navegación representaba el viaje por el Estrecho de Magallanes:

"...El paso se había de hacer en tierra firme por una de cuatro partes, o por el río de Lagartos o por el desagadero de la laguna de Nicaragua... También hay otro río de la Veracruz a Tecoaatepec, por el cual trae y llevan barcas de una mar a otra los de la Nueva España..." (153)

152. MENDEZ Pereira, Octavio; "Antología del Canal: 1914-1930"; 1a. ed.; Panamá; Star & Herald, Ed., 1939; p.20

153. SELSER, G.; op.cit.; p.17

Pero mientras se proyectaba la vía, Panamá comenzó su florecimiento gracias al frecuente tránsito de hombres y mercancías a través del río Chagres, dejándose de lado las otras vías restantes. El oro y la plata procedentes del Perú, a partir de la conquista de Pizarro, hicieron de esta ruta durante los dos siglos siguientes un paso obligado en el viaje hacia España. (154)

No obstante, a finales del siglo XVIII, la naciente República de los Estados Unidos de América hizo renacer la idea de abrir un paso por México, a fin de facilitar la comunicación y el comercio entre sus Estados. Ya que recordemos, que en su afán por acrecentar su territorio original, habían avanzado primero al oeste con la ocupación de Florida y la compra de Luisiana, para continuar hacia el sur tomándose las provincias de Texas, Nuevo Santander, Nuevo México y parte de la Nueva Vizcaya. No en vano en 1827, el poeta alemán Goethe comentaba:

"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 Pacífico, y viceversa los resultados que de ello derivarían para la raza humana en su totalidad, 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 tres o cuatro años habrá de tomar posesión de los vastos territorios que se extienden del otro lado de las Montañas Rocallosas, y de poblarlas abundantemente...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 efectuarán." (155)

Un año antes, al Secretario de Estado norteamericano, Mr. Clay, había dado instrucciones a los plenipotenciarios Poinsett y Butler, para que en el Congreso de Panamá, promovieran las negociaciones tendientes a engrandecer por medio de un Tratado de límites, el territorio estadounidense. Y fue así, como los Estados Unidos iniciaron su labor, primero de colonización en Texas, gracias a la concesión que en 1823 otorgara Agustín de Iturbide al presidente norteamericano Stephen F. Austin, para que doscientas familias se asentarán en dicha región; mismos que doce años más tarde establecieron su propio gobierno local e iniciaran las gestiones para reconocerse como parte de la Unión Americana. Esta adhesión fue aceptada por el Congreso norteamericano, el 18 de febrero de 1845, lo que provocó la ruptura de relaciones con México y la declaración de guerra, misma que culminaría con la firma del Tratado Guadalupe - Hidalgo, el 2 de febrero de 1848, por el que México aceptaba la anexión de Texas y de los territorios al oeste de Luisiana, incluyendo a California. (156)

155. CASTILLERO, E., op. cit., pp. 6 y 7

156. El Tratado Guadalupe-Hidalgo estableció dos puntos cruciales en la línea divisoria: el río Bravo al este y la inclusión de San Diego al oeste en territorio norteamericano, - mientras el resto de la frontera recorrería el paralelo 32.

Aunque en el proyecto del Tratado Guadalupe - Hidalgo, enviado por el presidente Buchanan a su plenipotenciario en México, Mr. Trist, se incluía el derecho libre y perpetuo de paso por el Istmo de Tehuántepec. Sin embargo, los comisionados mexicanos señores Bernardo Couto, Luis G. Cuevas y Miguel Atristán, se negaron a aceptarlo. Por lo que en el Tratado no quedó estipulado nada referente al Istmo de Tehuántepec. (157)

Dicho Proyecto en su artículo octavo decía:

"Art. VIII.- El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, concede y garantiza perpetuamente al Gobierno y a los ciudadanos de los Estados Unidos de América, el derecho de transporte a través del Istmo de Tehuántepec, de océano a océano, por cualesquiera medio de comunicación que ahora existiese por tierra o por agua libre de cualquier impuesto o de carga de cualquiera especie que sea, y para todos y cada uno de los artículos provenientes de los Estados Unidos o de cualquier país extranjero, si es que pertenecen a los dichos gobierno y ciudadanos de los Estados Unidos.

Y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos concede y garantiza al gobierno y ciudadanos de los Estados Unidos, el mismo derecho de paso para sus mercancías y artículos, tal como se ha dicho antes, sobre cualquier ferrocarril o canal que pueda ser construido en el futuro

157. Para mayores detalles sobre este Tratado, véase VALADES, José, México, Santa Anna y la guerra de Texas, México, 1979; PRUNEDA, Pedro, Historia de la Guerra de México, México, 1978; GARCÍA Cantó, Gastón, Las invasiones norteamericanas en México, México, 1971.

a través del dicho Istmo por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos o bajo su autoridad, pagando sólo los impuestos que sean razonables en la inteligencia de que no serán más altos que los que se impongan o cobren por las mismas clases de artículos y mercancías, cuando pertenezcan al Gobierno o a los ciudadanos mexicanos. Ninguno de los dichos artículos, que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos o a sus ciudadanos y que pasen en tránsito por el dicho Istmo de mar a mar, ya sea por las vías existentes o por cualquier ferrocarril o canal que se construya en el futuro, podrá gravarse con ningún impuesto de importación o exportación.

Los dos gobiernos se comprometen a promulgar los reglamentos que sean necesarios para evitar fraudes y contrabandos a consecuencia del derecho de paso que aquí se concede y se garantiza perpetuamente al Gobierno y a los ciudadanos de los Estados Unidos". (158)

La negativa a aceptar el derecho de paso, contenido en el artículo anterior, estuvo mal fundamentado por los comisionados mexicanos, lo que traería consecuencias posteriores. Los comisionados alegaban que era imposible conceder dicho privilegio a los estadounidenses, ya que el mismo había sido otorgado anteriormente a súbditos ingleses, por lo que México no podía hacer nada al respecto.

Esta referencia aludía al Decreto que Santa Anna había otorgado en 1842 a favor del señor José Garay, para a-

158. FERNANDEZ Mac Gregor, Genaro; El Istmo de Tehuantepec y los Estados Unidos; 1a. ed.: México, Ed. Elade, 1954; p. 12

brir una comunicación por la ruta del Istmo de Tehuantepec. En dicho Decreto se fijaba un plazo de cincuenta años para el goce de los productos de la vía, en unos tramos a través de la navegación, y en otros por ferrocarril. Terminado ese plazo, los derechos de tránsito pasarían al Gobierno mexicano. Así mismo, se le concedía el derecho de expropiar los terrenos baldíos que se encontrasen a diez leguas de cada lado del camino. También se estipulaba que una vez construida la vía, debía ser ésta accesible a todas las naciones, quedando al amparo de las reglas de neutralidad internacional vigentes.

Esta concesión otorgaba a Garay, dieciocho meses para hacer las obras de reconocimiento y diez meses más para comenzar la construcción; misma que fue ratificada y prorrogada en 1843 por el Presidente Nicolás Bravo, y en 1846, por el general Mariano Salas.

El Decreto fue publicado el 2 de marzo de 1842, a saber:

"Antonio López de Santa Anna, general de división, benemérito de la Patria y Presidente provisional de la República Mexicana, a todos sus habitantes, sabed:

Que constante en el propósito de procurar el engrandecimiento de la Nación y la felicidad de sus habitantes, teniendo presentes las proposiciones que me han sido presentadas por Don José Garay, y considerando que ningún medio puede ser más seguro y efectivo para promover

grandes resultados de beneficio nacional, que el de traer a la República el centro del comercio y de la navegación de todas las naciones, y que esto será la consecuencia del establecimiento de un paso fácil y breve del uno al otro océano; que la naturaleza ofrece este medio sin grandes dificultades y sin necesidad de muy cuantiosas erogaciones en el Istmo de Tehuantepec, porque allí se baja y se abate la Sierra Madre hasta el punto casi de desaparecer; porque allí se encuentran dos puertos, uno en el Norte y otro en el Sur, poco distantes entre sí, y que el espacio que los separa está comunicado en su mayor parte por una laguna y un río navegables; porque ese terreno intermedio se presta a los trabajos y obras necesarias y abunda en materiales de construcción, y que si hasta ahora no se había fijado la atención en esta empresa, que ella sola decidirá del engrandecimiento de toda la República, ha sido quizá o porque no se había calculado la extensión de las consecuencias, o porque no se conocía la posibilidad de la ejecución o bien porque preocupados con la idea de una cortadura oceánica, no se había pensado en que un camino o un canal de transbordo podía dar aproximadamente los mismos resultados. Deseando hacer, si más no se puede, lo que es posible, pero siempre lo muy importante para la República y para el mundo; y buscando en lo que es más asequible el principio de ulteriores empresas más extensas; puesto que

la apertura de un camino de tránsito, dando a conocer la facilidad de una cortadura que divida el continente, podrá hacer que se emprenda aunque más tarde, tan grandiosa obra; cierto además de que para estimular el espíritu especulador es menester hacer concesiones de que siempre nació el de empresa, y de que por ésta la nación obtendrá rentas con que ahora no cuenta, pagadas por el comercio de las otras naciones, y desde luego las ventajas de ponerse en contacto con todo el mundo, formando sobre su territorio el emporio del comercio, y por consiguiente, el de la riqueza y la abundancia, haciendo exportables los frutos de su territorio; en uso de las facultades que me concede el artículo 7o. de las Bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido a bien decretar lo siguiente:

Art. 1o. Se abrirá una vía de comunicación entre el Océano Pacífico y el Atlántico, en el Istmo de Tehuán-tepec.

Art. 2o. Esto se verificará por navegación y donde ella no sea conveniente, por medio de ferrocarriles en que se usará de carros de vapor.

Art. 3o. El tránsito abierto en el Istmo, será neutral y común a todas las naciones que se hallen en paz con la República Mexicana.

Art. 4o. La ejecución de esta obra se confía a D. José Garay, a quien se concede el derecho exclusivo para el efecto. Sus obligaciones e indemnizaciones serán las que van a expresarse:

Primera. D. José Garay hará practicar a su costa un reconocimiento del terreno y dirección que debe seguir la vía de comunicación y de los puertos que sean más conveniente designar, eligiendo los más cómodos e inmediatos, lo que verificará a más tardar, en el término de diez y ocho meses contados desde esta fecha, y comenzará las obras dentro de los diez días siguientes. Si al término de estos no lo hubiere hecho, cesará el derecho exclusivo que le concede este Decreto. (159)

Segunda. En los puertos que designe el empresario, hará todas las obras necesarias para que sean de un abrigo suficiente y cómodo uso. Construirá en cada uno de ellos fortalezas y almacenes. Formará el camino de comunicación entre ambos puertos, por navegación o ferrocarriles, uno y otro por medio de vapores. Establecerá los carros y buques de capor que se calculen necesarios para que jamás se demoren por su falta de transportes.

Tercera. Pagará el empresario todo el terreno de propiedad particular por donde haya de pasar

159. Véase el anexo correspondiente al reconocimiento del terreno llevado a cabo por D. José Garay: Anexo III.

el camino a justa tasación. Pero no se ocupará mayor extensión por razón de utilidad pública, que la de un cuarto de legua a cada lado, que será la que se pueda exigir que vendan los propietarios.

Art. 50. Las indemnizaciones que se acuerdan al empresario y a los que traspase sus derechos o acciones, son los siguientes: Tendrá el derecho de percibir los de tránsito por cincuenta años, al cabo de los cuales adquirirá el Gobierno de la República, y por sesenta el privilegio exclusivo de hacerlo por buques o carros de vapor, fijando por fletes una cuota equitativa. Pero el mismo empresario dará al gobierno desde que la empresa ponga en corriente la comunicación, cuarta parte de los productos líquidos de lo que se pague por el permiso de tránsito, deducidos los gastos de administración, conservación, y reparación. La misma cuarta parte dará a la empresa el gobierno cuando entre en posesión de los derechos de tránsito del camino, por el mismo tiempo que haya recibido de ella. El gobierno y la empresa, podrán nombrar interventores en la recaudación y en los gastos, por todo el tiempo en que respectivamente deban percibir la cuarta parte expresada. Se cede a la misma empresa la propiedad de los terrenos baldíos que se encuentren a diez leguas de cada lado del camino o canal del tránsito.

Art. 6o. A cincuenta leguas de cada lado del tránsito de comunicación es permitido a todo extranjero adquirir propiedad raíz y dedicarse a todo género de industria sin exclusión de la minera. Aquel territorio será la patria de cuantos vengan a radicarse en él, con sujeción a las leyes de la República.

Art. 7o. El Gobierno se compromete a prestar a la empresa de comunicación toda protección y auxilio, así para el reconocimiento, como para los trabajos de las obras, pero la indemnización de los servicios y prestaciones de los habitantes, serán de cuenta de la empresa. Se compromete así mismo a no imponer ninguna contribución ni renta sobre las mercaderías y pasajeros de tránsito, hasta que no hayan transcurrido el tiempo de cincuenta años, y a no gravar a la empresa ni a sus fondos con impuestos ni préstamos forzosos.

Art. 8o. El Gobierno tendrá en los puertos u otros lugares que designe de la comunicación del Istmo, los empleados de las Aduanas que crea conveniente para el sólo objeto de que cobren los derechos de importación y de exportación de lo que no vaya ni venga de tránsito y de calar el contrabando; y en ningún caso podrán ingerirse en el cobro de los derechos de tránsito ni de fletes, ni alijos, ni de

tonelada, ni de otra clase, pues ninguno pagarán los buques que carguen o descarguen de tránsito, mientras éste pertenezca a la empresa. Las medidas administrativas para evitar el contrabando serán tales, que por ellas no se embarace el transporte en el Istmo, y para el efecto se expedirá un reglamento particular.

Art. 9o. Concluidas las obras serán reconocidas por dos facultativos, nombrado uno por el gobierno y el otro por la empresa, para que declaren si ésta ha cumplido con su contrata; en caso de discordia, los mismos facultativos nombrarán un tercero que la dirima. Pero ningún género de cuestión impedirá que la comunicación se ponga en uso estando ya dispuesta al efecto. Sin embargo, la empresa queda siempre obligada a cumplir en todas sus partes la contrata.

Art. 10o. En el caso de que fuera practicable la comunicación de los dos mares, y se hicieran proposiciones para realizarla por alguna persona o compañía no podrán ser admitidas en los cincuenta años del privilegio concedido al Sr. Garay, sin su previo consentimiento o el de los que sus derechos representaren.

Art. 11o. Por el tenor de las bases de este Decreto, será escriturado el contrato entre el gobierno y D. José Garay, con las formalidades y requisitos que determinan las leyes.

Por tanto mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Palacio del Gobierno Nacional en México, a
10. de marzo de 1842.

Antonio López de Santa Anna.-

José María de Bocanegra.-" (160)

Como se desprende de la lectura del anterior Decreto quedaban satisfechos tanto los intereses de la Nación, como los del empresario a quien se otorgaba. Así mismo, destaca el estado de neutralidad en que quedaría la vía en caso de ser construida. Sin embargo, Garay no contaba con el capital suficiente, por lo que cedió la mayor parte de sus derechos a la compañía inglesa "Manning & Mackintosh"; quienes a su vez, en 1849, un año después de la firma del Tratado Guadalupe - Hidalgo, transfirieron sus derechos a "P.A. Hargous Co.", compañía norteamericana. Con lo que se inicia en base al asunto de Tehuantepec, un peligroso capítulo en la historia de las relaciones de México con los Estados Unidos de América.

México se encontraba, también, imposibilitado para emprender una obra de tal envergadura, por falta de capital tanto para su construcción como para el mantenimiento; además de que no contaba con ejército o armada suficientes para conservarla y defenderla.

Como ya se analizó en el capítulo segundo, las dos potencias de la época: Gran Bretaña y los Estados Unidos

160. Se publicó en El Observador Judicial y de Legislación, el día 2 de marzo de 1842, México; pp. 411 a 415

de América, estaban interesadas en obtener la primacía de la construcción de la vía que uniría al Pacífico con el Atlántico. A más de ser las únicas capaces de llevarla a cabo. Como recordaremos, Gran Bretaña tenía posesiones en Centro y Sud América, y su objetivo era abrir un canal a través de Nicaragua. Oportunidad que se les presentó con la firma del Tratado Hise - Selva, el 7 de marzo de 1848; por el cual Nicaragua otorgaba derechos a Gran Bretaña para abrir dicha vía marítima, a cambio de la posesión de la Mosquitia.

Por su parte los Estados Unidos, firmaban con Colombia, tres meses más tarde, el Tratado Bidlack - Mallarino, por el cual se otorgaba a la primera el derecho de construir un Canal a través del Istmo de Panamá. Ambos hechos dieron lugar a mutuas protestas entre los Gobiernos británico y norteamericano, y al juego diplomático entre sus plenipotenciarios, que culminaría con la formulación de un status quo, conocido como Tratado Clayton - Bulwer, en 1850. El cual sería derogado en 1901, por el Tratado Hay - Pauncefote. [161]

Aún cuando el Tratado Clayton - Bulwer, frenaba el ímpetu expansionista norteamericano, éstos continuaron buscando oportunidades para abrir la ruta interoceánica en México. El 10. de enero de 1851, el entonces presidente de México, general Manuel Herrera, informaba al Congreso que había celebrado con los Estados Unidos, tres tratados, uno de los cuales se refería al paso por el Istmo de

161. Sobre los Tratados Clayton-Bulwer y Hay-Pauncefote, véase pp. 54 a 62 y 73 a 77.

Tehuán-tepec. Sin embargo, éste fue rechazado por el Congreso Mexicano. Su predecesor, el general Arista, buscando que dicho tratado fuese ratificado, se dirigió al Congreso, justificando a Herrera diciendo:

"El noble y patriótico deseo de abrir a la República una nueva fuente de riqueza y prosperidad, atrayendo a su seno el comercio del Orbe, y con él la simpatía y la alianza de todas las naciones, determinó a la Administración anterior a celebrar el Tratado con los Estados Unidos para proteger la apertura de una vía de comunicación entre los Océanos Pacífico y Atlántico, por el Istmo de Tehuán-tepec..."
 ((162))

Los Estados Unidos a través de la firma de dicho Tratado, exigían que la compañía de Mr. Hargous iniciara los trabajos de construcción de la vía interoceánica, por ser ésta quien detentaba la concesión de la apertura. En el mismo Convenio señalaban su deseo de respetar la soberanía mexicana, pero exigían que sus fuerzas militares tuvieran el derecho a ocupar no sólo la línea del proyectado Canal, sino cualquier otra parte del territorio adyacente. Dado que el Congreso mexicano se negaba a aprobar dicho acuerdo, el Gobierno norteamericano, manifestó a través de su ministro plenipotenciario, Mr. Letcher, que dada la negativa de México, estaban dispuestos a tomar el asunto en sus propias manos en defensa de los intereses

162. GONZALEZ Ramirez, Manuel; El codiciado Istmo de Tehuán-tepec; 1a. ed.; México, Complejo Ed. Mexicano, 1973; p. 69

de sus ciudadanos. En los siguientes términos se dirigió el Presidente Buchanan a su ministro Mr. Letcher:

"Si estas u otras sugerencias que puedan ocurrir a Usted, no llevan a aquel Gobierno (México), a aceptar las reformas que se proponen, puede Usted informar al Secretario de Relaciones, que el Gobierno de los Estados Unidos confía en el honor de México, comprometido en los Decretos mencionados (los relativos a otorgamiento y prórroga de la concesión), y da por seguro que no hay necesidad de estipulaciones contractuales para que cumpla fielmente con la que esos decretos contienen. Sin embargo, si contrariamente a esta justa esperanza, México violase tales compromisos o permitiere que fuesen violados por otras personas, este Gobierno tomando en cuenta las circunstancias del caso, se verá obligado a considerar tal hecho como una ofensa nacional y se sentirá justificado para requerir y demandar satisfacción por ellas, tomando en lo futuro en sus manos, la protección de sus ciudadanos tenedores de la concesión..."

(163)

Y aún cuando el Congreso mexicano no aprobó dicho Tratado, las negociaciones siguieron adelante hasta culminar con la firma del Tratado Diez de Bonilla - Gadsen (Tratado de la Mesilla), el 30 de diciembre de 1853. Ratificado por ambas naciones, y en virtud del cual el presidente

Santa Anna cedió una franja de su territorio a lo largo de la frontera septentrional, conocida como La Mesilla. Así mismo, autorizaba la construcción de una vía férrea por el Istmo de Tehuantepec, como señalaba el artículo octavo:

"Artículo VIII.- Habiendo autorizado el Gobierno Mexicano en 5 de febrero de 1853, la pronta construcción de un camino de madera y de un ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec, para asegurar de una manera estable los beneficios de dicha vía de comunicación a las personas y mercancías de los ciudadanos de México y de los Estados Unidos, se estipula que ninguno de los dos gobiernos pondrá obstáculo alguno en el tránsito de personas y mercancías de ambas naciones y que, en ningún tiempo, se impondrán cargas por el tránsito.

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

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

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

Habiendo convenido el Gobierno mexicano en proteger con todo su poder la construcción, conservación y seguridad de la obra, los Estados Unidos de su parte podrán impartir apoyo y arreglado al Derecho de Gentes". (164)

Como podemos darnos cuenta por la lectura del anterior artículo, los santanistas permitían que la fuente de riqueza y prosperidad que traería sobre México, la construcción del Canal en el Istmo, por la que tanto propugnaron Arista y Herrera, sería no exclusiva para nuestra Nación, sino compartida con los Estados Unidos. Igual sucedería con la nombrada simpatía y alianza que se esperaba conquistar con todo el mundo, y que gracias a las estipulaciones anteriores, se asignarían casi exclusi-

vamente a Norteamérica.

Mucho se ha escrito sobre la firma de dicho Tratado, coincidiendo en el gran peligro que corría México a causa de Tehuantepec. Sin embargo, es necesario enlazar dicha situación, con la reinante en México y toda Hispanoamérica: la confrontación interna entre liberales y conservadores, que hacían más difícil la resolución de los problemas que presentaba el exterior; además de que creaba el terreno apropiado para la expansión imperialista norteamericana. (165) Y que fincó las bases en nuestro país para la constitución de la hipoteca internacional, que en el fondo entrañó la servidumbre de paso aceptada en 1853; confirmada en 1859 con la firma del Tratado Mc Lane - Ocampo. Y gracias al cual se cedió el derecho de tránsito en Tehuantepec, comprometido junto con la igualdad de tarifas y derechos aplicables a productos de ambas naciones que se trasladaran por esa ruta, el derecho de paso en el camino de Guaymas a Nogales; la perpetuidad en el derecho de vía a través del territorio mexicano desde Camargo y Matamoros, en Tamaulipas; la abolición de préstamos forzosos para los americanos residentes; se aceptó la entrada de fuerzas norteamericanas con el fin de proteger sus intereses. Todo esto a cambio de cuatro millones de dólares, que necesitaba el Gobierno para hacer frente a la lucha contra los conservadores. (166)

A través del citado Acuerdo, se obligaban ambas naciones a obrar de común acuerdo en el cumplimiento de los tratados vigentes entre ambas. Además se estipuló el derecho de recurrir el uno al otro en demanda de ayuda

165. Véase pp. 56 a 58

166. ORTIZ Wadgymar, Arturo; Evolución de las relaciones comerciales entre México y los Estados Unidos 71a. ed.; México: U.N.A.M., 1981; p. 77

para conservar el orden y la seguridad en sus respectivos territorios. Estipulación que no agradó al Congreso estadounidense, que sentía a través del mismo un atentado contra su soberanía. Y además, de que en el Tratado referido, no conseguían la propiedad soberana para la construcción de un Canal por el Istmo de Tehuántepec, sino tan sólo una mera concesión, por lo que se negó a ratificarlo.

No obstante, la simple firma del acuerdo por parte de México, fue motivo de nueva pugna entre liberales y conservadores; estos últimos alegaban que el Convenio, constituía una traición a la Patria, y que gracias a la mala administración juarista, México estaba a punto de mermar su soberanía territorial. Sin embargo, olvidaban o simulaban no recordar, que precisamente esta facción, teniendo al frente a Santa Anna, había iniciado la afectación a nuestra soberanía y la merma al territorio, con la firma de los Tratados de 1846 y 1853. Más bien su defensa a los intereses y soberanía de México, que enarbolaban, llevaba implícito el temor a que el Gobierno de Juárez podía con la ratificación norteamericana del Tratado Mc Lane - Ocampo, recurrir a la ayuda material de los Estados Unidos para someter a la fracción conservadora, y a la ya en puerta intervención francesa.

No obstante, el Tratado tuvo que pasar a segundo plano, puesto que en 1860 una preocupación mayor que sus deseos expansionistas llenaban el ánimo norteamericano: La Guerra de Secesión. Al desencadenarse ésta, tanto Unionistas como Confederados solicitaron de México ayuda

y observancia de su neutralidad frente al conflicto. El Sur ofrecía devolverle parte del territorio arrebatado en 1848, a cambio de una salida a través del territorio mexicano del algodón confederado, estancado por el bloqueo impuesto por la Unión. Mientras que el Norte ofrecía a Juárez ayuda en caso de una intervención europea, así como la apertura de un crédito por diez millones de dólares. Además de resucitar el Tratado Mc Lane - Ocampo, así como un derecho de tránsito de Guaymas hacia Arizona.

Sin embargo, el presidente Juárez, no aceptó ninguna de las dos propuestas, manteniéndose al margen de los acontecimientos.

"Si antes el Senado norteamericano había repudiado el Tratado Mc Lane - Ocampo, ahora a la diplomacia juarista le fue dado colocarse en una situación similar..." (167)

Pero aún sin la firma del Tratado, la cesión de derechos surgida del Decreto Garay surtiendo efectos. Y así el 9 de febrero de 1853 se publicó en el Boletín Judicial del Supremo Gobierno, el contrato celebrado entre el Gobierno mexicano y la compañía norteamericana A. G. Sloo y Asociados, para la apertura y comunicación del Istmo de Tehuantepec. Haciéndose hincapie en la cláusula 21, referente a la neutralidad de la vía, a saber:

"El tránsito por la vía de comunicación será libre para todos los habitantes del globo, pero se aumentará en un 25% a las mercancías

de las naciones que no hayan celebrado tratado de neutralidad con México". (168)

Pasados los problemas internos, a fines del siglo pasado y principios del siglo XX, los Estados Unidos firmes en su propósito de realizar la tan pretendida adquisición soberana de la vía interoceánica en América, vieron en la situación reinante en Colombia (169), el momento oportuno para la realización de sus fines, obteniendo el paso marítimo de comunicación. Sin embargo, no se contentaron con esto sus aspiraciones de adquirir igual potestad sobre el suelo mexicano, como se vió durante el régimen porfirista, el cual otorgó concesiones al respecto a dos compañías norteamericanas : La Tehuantepec Ship Canal Co., y la Mexican and Pacific Railway Co.. Quienes vieron frustradas sus aspiraciones, la primera por incumplimiento del contrato, y la segunda aún cuando logró construir 35 kms. de la vía férrea, tuvo que parar ante la inminente caída dictatorial.

Para el 10. de diciembre de 1934 en que tomó posesión de la Presidencia de la República, el general Lázaro Cárdenas, estaba aún vigente el artículo 80. del Tratado de La Mesilla de 1853, ratificado en tiempo de Santa Anna, y por el cual México otorgaba la mencionada servidumbre de paso por el Istmo de Tehuántepec a los norteamericanos; quienes podían hacerla valer en cualquier momento. Visto lo cual, Cárdenas giró instrucciones al Embajador mexicano ante Washington, Francisco Castillo Nájera, a fin de que denunciara dicho acuerdo.

168. Boletín Oficial del Supremo Gobierno, publicado el 9 de febrero de 1853, México. No. 8

169. Véase pp. 67 a 69

Castillo Nájera, haciendo uso de una gran habilidad diplomática, invocó la política del "Buen Vecino", vigente en los Estados Unidos por el Presidente Franklin D. Roosevelt, para pedir dicha anulación bajo la premisa de que los norteamericanos no habían hecho uso del Istmo de Tehuán-tepec. Además de que la denuncia sería prueba de la buena voluntad estadounidense hacia México. Y fue así como el 13 de abril de 1937 se efectuó el canje de ratificaciones para la anulación de esa obligación atentatoria de la soberanía mexicana.

Durante la década de 1970, la crisis de la economía mexicana es fiel reflejo de la situación económica norteamericana, que se inicia al finalizar la bonanza de la Segunda postguerra (década de los sesentas), y cuyo principal problema fue el desequilibrio en su balanza de pagos; fenómeno hasta entonces desconocido por la economía estadounidense. Dicha situación apremiaba la toma de medidas participativas entre el sector público y el privado, no sólo de esa Nación, sino de toda América.

El 7 de abril de 1973, el entonces Secretario de la Presidencia, licenciado Hugo Cervantes del Río, habló ante la Sexta Reunión de la Comisión Coordinadora para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuán-tepec. Organismo que fue integrado en 1972, durante la Administración del licenciado Luis Echeverría, con la finalidad de dar el impulso económico y social necesario para esa deprimida zona de la República; ya que aún y cuando parte de ésta ha florecido gracias a la industria petrolera; sin embargo,

no ha sido aprovechada, convenientemente, su privilegiada situación geográfica. (170)

En la citada reunión el licenciado Cervantes del Río, exhortó la participación de la iniciativa privada en el desarrollo de las industrias necesarias para el mejor aprovechamiento de la riqueza representada por el Istmo. Al efecto, se instrumentaron estímulos fiscales y ventajas aduanales en los puertos terminales del Istmo: Salina Cruz y Coatzacoalcos.

"...Este angostamiento maravilloso de la geografía de América que es el Istmo de Tehuantepec, sirva para que lo utilicemos los mexicanos...que será lo que permita que sigamos trayendo del exterior, en las condiciones más justas posibles, lo que todavía no podemos hacer aquí, en equipo o en tecnología para el desarrollo creciente de nuestro país...como país que forma parte del Tercer Mundo, del mundo en desarrollo, no quiere (el Presidente), dejar en manos de los países desarrollados y fuertes, de los ya industrializados, las decisiones que a nosotros habrán de afectarnos, sino por el contrario... los mexicanos tenemos un deber semejante de actuación con un sentido responsable y patriótico, con un propósito y vocación inalterable de trabajo...porque es en el trabajo y en el esfuerzo de todos y cada uno, no importa cuál sea el tamaño o la jerarquía de nuestra

actividad, en donde indudablemente residirá la prosperidad, el desarrollo y la felicidad de la Nación..." (171)

Durante la Administración del licenciado Miguel de la Madrid, se destacó la importancia de aprovechar el enorme potencial de recursos con los que cuenta México, a fin de librarlo de su faceta de país monoexportador de petróleo (172). Para esto se señaló era preciso desarrollar prioritariamente la infraestructura básica del país: el transporte y las vías de comunicación.

"...Un sistema nacional de transportes y comunicaciones debe servir a los grandes objetivos nacionales...deber servir a la independencia nacional y al ejercicio pleno e integral de la soberanía sobre nuestro territorio, tanto sobre el terrestre, como el marítimo y el aéreo...Lo que debemos hacer es fortalecer la administración del Estado encargada de este sector, aplicar las leyes o revisirlas si es preciso, y hacer que los medios del Estado tengan un efecto ejemplar y de inducción hacia los medios privados; pero desde luego, recordar que existen leyes con normas precisas que hasta ahora no hemos sabido aplicar..."

(173)

Fue durante esta Administración que se dió una

171. Idem; pp. 136 y 137

172. Sobre el florecimiento de la industria petrolera en México, véase KAPLAN, Marcos; Petróleo y Desarrollo; U.N.A.M.; 2a. ed.; México, 1980. FRIEDMANN, G.; La Crisis del Progreso; 1a. ed.; Ed. Laia; Barcelona, 1977.

173. DE LA MADRID, Miguel; Los grandes problemas Nacionales de - Hoy; 1a. ed.; México; Ed. Diana, 1978; pp. 302 a 305

nueva perspectiva al comercio exterior, prueba de ello fue la instrumentación de una nueva ley para la materia; reconociéndose la gran importancia que las relaciones económicas internacionales representan para México, dada la situación en que la prolongada crisis económica lo tiene sumergido. Así mismo, quedó plasmado con la entrada al GATT (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio), lo que permitirá a corto plazo favorecer al productor interno competente, comunicándolo con los mercados exteriores. Además se reconoció, que el orden económico internacional actual, comprende no sólo el tránsito de mercancías y artículos a través de las fronteras, sino también una internacionalización de los servicios de transporte y tecnología. (174)

La actual administración a cargo del licenciado Carlos Salinas de Gortari, conjuga para lograr el reestablecimiento de la economía, un rompimiento con los viejos esquemas de protección gubernamental aunado a una mayor participación de la iniciativa privada, fijando metas conjuntas tendientes a mantener una política comercial abierta hacia el exterior.

El Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico (PECE), legado del anterior sexenio, es una concertación entre los sectores público, privado y social que se instituyó con el fin de revisar periódicamente el comportamiento de las principales variables y sus ajustes. Y ha sido efectiva, en tanto que ha logrado que los empresarios mexicanos empiecen a recobrar la confianza en los lineamien-

174. MEDINA Mora, Raúl; La Nueva Ley sobre el Comercio Exterior; 1a. ed. México; Ed. Porrúa, 1987; pp. 2 a 5

tos de la política económica. Aún y cuando las estimaciones del exterior, principalmente de la CEPAL (Comisión Económica para América Latina), prevén un mayor debilitamiento de la actividad productiva. (175)

El Presidente Salinas de Gortari, ha reconocido que la economía de los Estados Unidos ya no es la predominante en el mundo, en razón de lo cual su política económica exterior ha ido dirigida principalmente hacia el Japón y varios países europeos, especialmente Alemania Occidental; quienes se han convertido en grandes potencias económicas. Pero consciente de que el ejercicio de la soberanía ha traspasado los umbrales clásicos y obsoletos; entendiéndolo que el capital extranjero que actúa en el territorio del país huésped, requiere su subordinación irrestricta a las leyes y jurisdicciones nacionales, con la prohibición de interferir en las áreas reservadas para México y sus nacionales; tal sería el caso no sólo de los consabidos de defensa, armamentos, servicios públicos, explotación de recursos naturales del suelo y del subsuelo, sino también dirigidos a lo que es tema de este trabajo: las vías y medios de comunicación.

El desafío de la actual administración radica, según entendemos en fomentar el desarrollo de áreas e intereses comunes, allí donde existan o donde permanezcan latentes. Tal es su actitud, como lo vimos, a principios del mes de febrero en que buscando la participación de la iniciativa privada, se avocarán a la tarea de construir carreteras, que como sabemos habían quedado durante muchos años, bajo el total resguardo gubernamental.

175. AGUILAR Carmen y MENDIOLA, Gerardo; ¿Sequitrán las puertas abiertas?; Rev. Expansión; AÑO XXI, Vol. XX, No. 509; Feb., 1989; pp. 19 a 29

B. MARCO JURIDICO.

El propósito de este capítulo es ofrecer el marco jurídico que a nuestro entender permitiría responder a las dudas que han llevado a la creación de viejos clichés respecto a que la apertura de un Canal a través del Istmo de Tehuán-tepec, atentaría contra la soberanía, la independencia o sería causa de división del territorio. Absurdos que han impedido el total aprovechamiento de la zona: imperativo que la situación actual del país requiere para agilizar el reestablecimiento económico.

1. Desde una perspectiva internacional.

Como ya analizamos en el primer capítulo, la soberanía se expresa en la personalidad jurídica que tiene un Estado, y que se constituye en la potestad jurisdiccional en su territorio. Concepto avalado por la Organización de Naciones Unidas, al reconocer el derecho que tienen los Estados a la soberanía permanente sobre todos sus recursos naturales situados en su territorio (176). Aceptación que invita a todas las naciones a una apertura ilimitada de sus fronteras y a una comunicación abierta y constante con el exterior.

Al construirse un canal interoceánico, hemos dicho ya en el primer capítulo, el propietario contrae ciertas obligaciones fundadas en usos aceptados por las

176. Véase Res. 3016/XXVII del 18-XII-1962

naciones, y que se encuentran por tanto expresados en el derecho internacional consuetudinario.

Si bien comparten muchas características comunes con los principios que rigen la navegación de ríos y estrechos internacionales, sin embargo no existe un cuerpo de leyes aplicable *ex proprio vigore*. Así en caso de abrirse un canal interoceánico a través del Istmo de Tehuán-tepec, lo idóneo sería dedicarlo al uso internacional; hecho que en la práctica toma la forma de Tratado, constituyéndose así tanto una concesión de derechos a la otra parte contratante como a los terceros Estados.

Recordando, al efecto, que dicho carácter internacional, lo da tanto el volumen de tráfico que atraviesa a una vía acuática, como su situación geográfica, en tanto que comunique secciones marítimas de importancia para la navegación mundial. Y también, en los intereses de las naciones que dependen de su utilización para la importación y exportación de materias y productos que le son esenciales. Recordemos también, que los problemas de las vías de comunicación consideradas internacionales, tienen menor riesgo de surgir, si es un sólo Estado quien opere la vía.

En tanto que no existe un cuerpo de leyes, tratado u organismo referente a la internacionalización de los canales interoceánicos; sin embargo, se han establecido analogías entre las respectivas situaciones legales de dichas vías. Así que es necesario considerar que cualquier propuesta para una vía acuática internacional, debe ser

capaz de aplicarse al resto, en tanto que la rigen los mismos principios de libre paso, y dado su fin fundamental de unir y abrir comunicación entre dos grandes océanos; lo que los lleva a compartir, además, una gran importancia estratégica.

No obstante, en caso de que se llegase a celebrar un Tratado internacional, existen principios básicos que se deben observar para su formación, como quedó asentado en la Convención de Viena de 1969:

a) Ex Consensu Advenit Vinculum.- El consentimiento es la base de las obligaciones convencionales.

b) Pacta Sun Servanda.- Los Tratados o pactos deben ser cumplidos.

c) Res Inter Alios Acta.- Los Tratados sólo producen efectos entre las partes contratantes.

d) Ius Cogens.- Los Tratados no pueden ir en contra de los principios básicos del Derecho Internacional.

e) Rebus Sic Stantibus.- Los Tratados no pueden ir en contra de la conservación de un Estado. (177)

La apertura de un Canal en México, debería quedar abierta sin discriminación al libre paso de barcos tanto de guerra como mercantes de todas las naciones en tiempo de paz. Aunque en tiempo de guerra, México no estaría obligado a permitir la entrada al Canal de barcos de guerra de sus adversarios o de barcos de guerra mercantes con pabellón enemigo. (178)

177. SEARA, M.; op. cit., pp. 190 y 191

178. Véase pp. 17 a 19

Así mismo, sería de importancia trascendental, el manifestar dicha vía como zona neutralizada; lo que le permitiría reservarse el derecho a permitir la libre navegación a las embarcaciones que conlleven un atentado contra la vía. Además de poder tomar las medidas razonables para proteger dicha neutralización. (179)

México, tendría también la obligación de mantener el Canal libre de interferencias ilegales o irrazonables al aplicarse las leyes locales relativas a la defensa, sanidad, policía o seguridad.

"Lo que un Estado, por cuyo territorio corra un Canal interoceanico, tenga prohibido por ley hacer directamente, no puede permitirse que lo realice indirectamente por medio de impedimentos que encuentren su justificación en la necesidad de proteger el funcionamiento del Canal y el orden público del Estado". (180)

Dicha libertad de navegación está relacionada con la obligación positiva que tendría México o sobre quien recayere la operación o supervisión de la vía acuática, (181) de mantenerla en condiciones de navegación, dándole el mantenimiento necesario. Servicios apoyados financieramente en las tarifas de peaje; las cuales, como nos indica Baxter (182) , no tienen un límite reconocido de manera uniforme para los demás Canales. Por lo que deben fijarse conforme a un prorrateo entre el costo de operación de

179. Véase p. 33

180. BAXTER, R., op. cit., p. 307

181. Respecto a nuestra propuesta sobre la forma de administración del Canal Interoceanico en México véase pp.177 a 187

182. BAXTER, R., op. cit., p. 308

la vía y el volumen de barcos que navegan por ella. No permitiéndose que sean tan elevadas que interfirieran en la libertad de navegación por dicha vía.

Debido a que el sector público no podría económicamente respaldar una obra de tal envergadura, además de que lo que menos se pretende con esta propuesta es mermar el presupuesto nacional, consideramos que tanto la construcción, operación y mantenimiento del Canal, serían convenientemente respaldadas por la iniciativa privada. Buscándose también, el apoyo financiero de fuentes internacionales privadas; que como veremos más adelante, dada nuestra actual estructura jurídica, no representan peligro alguno para la tan invocada soberanía territorial. Además, reconocemos que al aceptarse dicha concesión, se reflejaría la confianza que los inversionistas mexicanos tienen puesta en sus instituciones públicas; lo que sería de gran impacto ante la comunidad internacional. (183)

2. Desde una perspectiva nacional.

Jurídicamente, nuestra propuesta constituiría una vía general de comunicación, en tanto que se trata de un canal destinado a la navegación, que desembocando en mar territorial atraviesa dos entidades federativas: Oaxaca y Veracruz. Según lo expresa la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 10 :

183. Sobre las distintas formas de administración de un Canal, véase p.16

"Art. 10. Son vías generales de comunicación:

I. Los mares territoriales, en la extensión y términos que establezcan las leyes y el Derecho Internacional;

II. Las corrientes flotables y navegables y sus afluentes que también lo sean, siempre que se encuentren en cualquiera de los casos siguientes:

a) Cuando desemboquen en el mar o en los lagos y esteros mencionados en la siguientes fracción;

b) Cuando su cauce sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas;

c) Cuando pasen de una entidad a otra;

d) Cuando crucen la línea divisoria con otro país;

III. Los lagos, lagunas y esteros, flotables o navegables, siempre que reúnan cualquiera de los requisitos siguientes:

a) Cuando se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar;

b) Cuando estén ligados a corrientes constantes;

c) Cuando su vaso sirva de límite, en todo o en parte de su extensión al territorio nacional o a dos o más entidades federativas;

d) Cuando pasen de una entidad a otra;

e) Cuando crucen la línea divisoria con otro país;

IV. Los Canales destinados o que se destinen a la navegación, cuando se encuentren comprendidos en cualesquiera de los casos previstos en las fracciones II y III..."

En función de lo anterior corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgar la concesión respectiva para la construcción, operación y control del Canal propuesto. Fundamentándonos en los artículos 25 párrafos tercero y octavo, 27 párrafos segundo, tercero, quinto y sexto, y 28 párrafo noveno de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 36 fracciones I, XII, XVI y XIX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 8o y 12 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 20 y 110 de la Ley General de Bienes Nacionales.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

"Art. 36. A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo con las necesidades del país;

XII. Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;

XVI. Regular las comunicaciones y transportes por agua;

XIX. Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios; los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina...

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Art. 8. Para construir, establecer y explotar

vías de comunicación o cualquiera clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta Ley y sus reglamentos.

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación se sujetarán a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional y que deberá hacerse del conocimiento del público, a cuyo efecto la Secretaría de comunicaciones publicará, dentro de los primeros quince días del mes de enero de cada año, el programa de trabajos correspondientes, debiendo ajustarse al referido plan a las siguientes bases generales:

I. Comunicación preferente de las zonas de mayor potencialidad económica que carezcan de medios de transportes expeditos;

II. De conformidad con la fracción anterior, se dará especial atención al establecimiento de vías de enlace o alimentación de troncales;

III. La construcción o establecimiento de nuevas vías quedará sujeta a estudios previos de carácter económico para determinar:

a) Distancia adecuada de la nueva vía respecto a las ya establecidas a fin de evitar duplicidad dentro de una misma zona

de influencia, cuando las vías ya existentes satisfagan con eficacia las necesidades de transporte de la región;

b) Perspectivas de tránsito nacional;

c) Riquezas naturales susceptibles de aprovechamiento;

d) Planeación de las explotaciones a que dé lugar el estudio de la fracción anterior;

e) Posibilidades de colonización;

f) Estado de la propiedad territorial que habrá de beneficiarse con la nueva vía de comunicación;

g) En los casos del inciso a) de la fracción III, se asesorará de la Secretaría de la Defensa Nacional, desde el punto de vista militar;

IV. La Federación realizará con la oportunidad debida las obras necesarias de colonización a lo largo de las zonas de influencia de las nuevas vías, en los lugares más apropiados para el caso, expropiando la extensión territorial que se determine.

Para la mejor observancia y fines que se propone este artículo se formará una Comisión Técnica Consultiva, compuesta de los representantes oficiales, de los trabajadores y de las empresas, que fije el reglamento que al efecto

se expida.

Esta comisión tendrá asimismo, a su cargo, el estudio del número de vehículos que deben prestar el servicio en cada ruta, con el objeto de que no sea mayor de la capacidad de ésta, ni menor del que los intereses generales requieran.

Art. 12. Las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación sólo se otorgará a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país. Cuando se trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva que, para el caso de que tuvieren o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ellas se refiere, la protección de sus gobiernos, bajo la pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la Nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión.

Art. 110. El Gobierno Federal tendrá el derecho de percibir una participación en los ingresos que obtengan las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte por la explotación de los servicios concesionados.

Dicha participación se fijará en las mismas concesiones o permisos.

Ley General de Bienes Nacionales.

Art. 20. Las concesiones sobre bienes de dominio público no crean derechos reales; otorgan simplemente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes y el acto o título de la concesión.

Salvo lo establecido en otras leyes las concesiones sobre inmuebles de dominio público podrán otorgarse hasta por un plazo de veinte años, el cual podrá ser prorrogado hasta por plazos equivalentes a los señalados originalmente, a juicio de la Secretaría, atendiendo tanto para el otorgamiento de la concesión como para la prórroga, lo siguiente:

I. El monto de la inversión que el concesionario pretenda aplicar;

II. El plazo de amortización de la inversión realizada;

III. El beneficio social y económico que signifique para la región o localidad;

IV. La necesidad de la actividad o servicio que se preste;

V. El cumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones a su cargo; y

V. La reinversión que se haga para el mejoramiento de las instalaciones o del servicio prestado.

Al término del primer plazo de la concesión, las obras, instalaciones y los bienes dedicados a la explotación de la concesión revertirán en favor de la Nación. En caso de prórroga o de otorgamiento de una nueva concesión, tendrá preferencia el concesionario original y para la fijación del monto de los derechos se deberán considerar, además del terreno, las obras, instalaciones y demás bienes dedicados a la explotación de la concesión.

El artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos otorga a los particulares el derecho de obtener concesiones para la prestación de servicios públicos o para la explotación, uso o aprovechamiento de bienes de dominio de la federación, sujetándose a las leyes reglamentarias; y siempre en casos de interés general.

Consideramos que el proyectado Canal cumpliría con los requisitos exigidos, en tanto que como ya vimos en la ley reglamentaria correspondiente se trata de la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, que traería como consecuencia directa enormes beneficios a la economía nacional, expresados en:

a) La operación del Canal interoceánico generaría impuestos para México.

b) Se afectaría positivamente la balanza de pagos de la Nación al atraer divisas a cuenta de servicios prestados por mexicanos.

c) Tanto en la construcción como en la operación del Canal se generarían empleos directos e indirectos.

d) Permitiría a México convertirse en un punto esencial en el comercio mundial, al ofrecer una vía adicional al transporte marítimo. Hecho que brinda a la Nación un importante elemento de negociación internacional.

e) Las comunicaciones entre la costa oriental y occidental de México, se beneficiarían considerablemente al acortar las distancias, sin necesidad de bajar hasta el Canal de Panamá.

f) Se aumentaría el comercio interior entre ambos litorales, lo que ayudaría a impulsar la economía nacional.

g) Se repercutiría positiva y directamente la economía de Oaxaca y Veracruz, gracias a la concurrencia de factores de industrialización.

h) Servirá de incentivo para que se entrene y capacite a personal mexicano. Quienes a su vez podrán desarrollar otros macroproyectos similares, tales como oceanoductos, canales interiores, etc.

i) Recibirá un fuerte impulso y fortalecimiento la industria nacional de la construcción.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

"Art. 25. ...Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, al sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación...

...La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, en los términos que establece esta Constitución.

Art. 27. La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada...

La Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado

del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana...

...El dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes...

Art. 28. ...El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público...

Considerando que una de las principales objeciones que ha formulado el Gobierno Federal para no permitir que la idea de la construcción de un Canal Interocéánico por el Istmo de Tehuántepec se lleve a cabo, es precisamente que sería dejar vulnerable la soberanía de la Nación,

entonces, tratando de no perturbar tales espíritus atávicos, y en aras de considerar que es prioritario el desarrollo de nuestra deprimida economía. Pretendiendo, además que se logre un óptimo rendimiento en la administración y control del Canal, podría concertarse una empresa de participación estatal mayoritaria; para lo cual en la constitución de su capital se harían figurar títulos representativos de capital social de serie especial suscritos por el Gobierno Federal. Según lo marca el artículo 46, fracción II, a saber:

"Art. 46. Son empresas de participación estatal mayoritaria las siguientes:

...II. Las Sociedades de cualquier naturaleza incluyendo las organizaciones auxiliares nacionales de crédito; así como las instituciones nacionales de seguros y fianzas que satis fagan alguno o varios de los siguientes requisitos:

A) Que el Gobierno Federal o una o más entidades paraestatales, conjunta o separadamente, aporten o sean propietarias de más del 50% del capital social,

B) Que en la constitución de su capital se hagan figurar títulos representativos de capital social que sólo puedan ser suscritas por el Gobierno Federal,

C) Que al Gobierno Federal corresponda la facultad de nombrar a la mayoría de los miembros del Órgano de gobierno o su equivalente, o bien designar al presidente o director general, o cuando tenga facultades para vetar los acuerdos del propio Órgano de gobierno...

3. Breve referencia técnica de un Canal por el Istmo de Tehuántepec.

El propuesto Canal Interoceánico deberá ser construido a nivel, teniendo como puertos terminales a Puerto México en la desembocadura del río Coatzacoalcos, y el puerto de Salina Cruz en el Pacífico. Heriberto Jara, en su obra "El Canal de Tehuántepec", menciona que en la Sierra de Chimalapa, existen dos puertos: el Chibela a 237 metros sobre el nivel del mar y Tarifa a 230 metros de altura. Siendo este último preferible, ya que es aquí a donde se aproximan las cuencas de los ríos necesarios para alimentar el Canal. Entre los que se cuentan el Coatzacoalcos, Blanco, Milagros, Negro, Cuyulapa, Escuilapa, Chichihua, Xucuta y Monetzá. (184)

El Canal tendría una longitud aproximada de 200 Kms., y conllevaría, también la utilización de las lagunas Superior e Inferior en las Costas de Oaxaca. El ahorro que tendrían las embarcaciones al cruzar por el proyectado Canal, sería de 15 000 millas marinas en relación a un viaje de costa a costa pasando por el Estrecho de Magallanos.

CONCLUSIONES

1. El concepto de que la soberanía es un poder absoluto, ha sido descartado por la mayoría de las Naciones, quienes lo consideran obsoleto e impráctico. Reconociendo la igualdad de todos los Estados y pretendiendo respetar recíprocamente la autonomía e integridad territorial. Y considerando, así mismo, que la violación de dichos principios constituye una ruptura del orden jurídico internacional.

2. La soberanía que los Estados ejercen sobre su territorio se expresa tanto en las funciones legislativas, administrativas y jurisdiccionales en favor de sus ciudadanos; como en su derecho a no permitir dentro de su ámbito espacial el ejercicio de otra competencia estatal.

3. El Estado ejerce su soberanía territorial sobre el suelo, subsuelo, espacio aéreo y marítimo que lo conforman; dándole a cada elemento territorial un tratamiento jurídico diferente.

4. Los Canales son vías acuáticas creadas artificialmente por el hombre.

5. Se le da el nombre de Canal Interoceánico, a aquel que une a dos mares; sin embargo, esta característica no lo convierte de origen en una vía internacional.

6. A pesar de la importancia que tienen los Canales Interoceánicos no existen aún un cuerpo de leyes que unifique su regulación.

7. La internacionalización de un Canal se puede adquirir por la vía convencional, mediante la suscripción de un Tratado. Situación que han seguido los tres Canales Interoceánicos más importantes: Panamá, Suez y Kiel.

8. En caso de construirse un nuevo Canal, los precedentes sentados por los canales que se le equiparán no serían obligatorios, en razón del principio internacional: Res Inter Alios Acta; es decir que los Tratados sólo producen efectos entre las partes contratantes.

9. Las formas de administración que han seguido hasta el momento los Canales Interoceánicos son: por una dependencia gubernamental del Estado por donde pasa la vía; a través de concesión a una empresa privada nacional, autónoma del Estado; en forma mancomunada por dos o más naciones; por una empresa extranjera.

10. El operario y/o administrador de un Canal Interoceánico tiene la obligación de mantener en tiempo de paz, libertad de paso a todos los buques de guerra o mercantes.

11. El operario y/o administrador de un Canal Interoceánico tiene el derecho en tiempo de guerra a no permitir la libertad de paso a barcos enemigos sean de guerra o mercantes.

12. El operario y/o administrador de un Canal Interoceánico tiene la obligación de mantener la vía en condiciones favorables que permitan la libertad de navegación; además de no crear restricciones irrazonables que impidan el libre paso de las embarcaciones.

13. Las figuras de neutralidad y neutralización tienen connotaciones diferentes. La primera consiste en mantener en caso de guerra, una actitud de imparcialidad; mientras que la segunda se refiere a un régimen jurídico convencional, a través del cual un Estado sustrae una zona de su territorio de todo acto bélico.

14. Los tres principales Canales Interoceánicos están sometidos a un régimen de neutralización debido a su importancia estratégica; por lo cual permanecerá libre y abierto tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz para todos los buques de guerra o mercantes.

15. Desde el descubrimiento de América, este nuevo continente se levantaba como una barrera entre Europa y Asia; siendo una de las principales

preocupaciones de navegantes y exploradores encontrar un paso menos costoso, largo y difícil que permitiera la comunicación trascontinental.

16. En los siglos XVIII y XIX tres fueron consideradas las rutas más accesibles para abrir la vía interoceánica: Nicaragua, Panamá y el Istmo de Tehuantepec.

17. Debido a circunstancias políticas y económicas, la concesión para abrir un Canal por el Istmo de Panamá se otorgó al francés Fernando de Lesseps. Quien a su vez vendió su concesión y equipo a los Estados Unidos de América. Estos aprovechándose del momento coyuntural que vivía el Departamento de Panamá en su intento por separarse de Colombia, celebran con los panameños un Tratado en 1903, a todas luces contrario a los principios jurídicos internacionales.

18. Este Tratado conocido como Hay - Bunau Varilla, consignaba el derecho perpetuo de los Estados Unidos de América para ejercer absoluto dominio sobre la Zona del Canal.

19. Un primer problema confrontado a la lectura del Tratado de 1903, es respecto al consentimiento y la capacidad de los contratantes, viciándose por tanto la validez del Convenio.

20. Después de la firma del Tratado de 1903 se iniciaron las controversias entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá. Los primeros ejerciendo una intimidación y extralimitación de poderes, que ponían en entredicho la validez del Convenio. Después de varios intentos por abrogar dicho Tratado, finalmente en 1977, se firman los nuevos Tratados Torrijos - Carter, a través de los cuales Panamá asumirá plena jurisdicción sobre todo su territorio el 1o de enero de 1990.

21. Dos reservas aprobadas por el Senado norteamericano al ratificar los Tratados de 1977, ofrecen a los Estados Unidos de América el derecho a intervenir en la Zona del Canal, bajo el supuesto de protección de la neutralidad de la vía interoceánica.

22. Esta justificación para intervenir militarmente en territorio panameño es violatorio de las normas de no intervención contenidas en los Pactos constitutivos de la Organización de Naciones Unidas y de la Organización de los Estados Americanos. Además de dejar abierta la posibilidad para los norteamericanos de no retirar sus tropas y bases militares al cumplirse el plazo establecido.

23. Las pugnas internas panameñas por detentar el poder reducen la posibilidad del total retiro de los estadounidenses de la Zona del Canal.

24. Ya desde la Segunda Guerra Mundial quedó comprobado que el Canal de Panamá es insuficiente para poder cubrir debidamente las necesidades del intenso tráfico marítimo internacional. Por lo cual se vuelve perentoria la búsqueda de una nueva ruta.

25. Existen ya negociaciones para ampliar el actual Canal de Panamá; sin embargo, aún y cuando se llevaran a cabo dichas obras, seguiría siendo insuficiente. Además de que representaría, durante el tiempo que durasen las obras, una interrupción en la navegación, con consecuencias económicas negativas para el comercio mundial.

26. También existen negociaciones para abrir una vía alterna en Panamá o bien en la región del río Atrato en Colombia.

27. En estas condiciones, México cuenta con una situación privilegiada en el Istmo de Tehuantepec, que le permitiría brindar esa tan indispensable ruta complementaria. Desechando viejos tabúes es preciso que se adelante a las circunstancias y emprenda la construcción del Canal que tarde o temprano habrá de llevarse a cabo. Siendo preferible que sea México quien la realice por sí mismo en defensa de sus propios intereses.

28. La situación económica de México, requiere por una parte que se permita a la iniciativa privada

la oportunidad de invertir en proyectos seguros y retributivos como sería la realización de este macroproyecto. Además de que servirá ante la comunidad internacional como muestra de la confianza en México de inversionistas mexicanos.

29. La apertura de un Canal interoceánico en México, jurídicamente constituye una vía general de comunicación. Por lo que correspondería a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgar la concesión para la construcción, instalación y operación de la vía.

30. En tanto que en este momento el sector público no podría económicamente respaldar la construcción de dicha obra, se otorgaría una concesión a particulares mexicanos constituidos en una sociedad mercantil, con acciones de participación para el Estado de un 51%. Y administrada en forma de administración paraestatal.

31. México requiere para el reestablecimiento de su economía, desarrollar el comercio y la industria; aspectos que se verían clara y enormemente beneficiados con la construcción de este macroproyecto.

32. Los beneficios se expresarían en la generación de impuestos; en la afectación positiva a la balanza de pagos al atravesar divisas generados por mexicanos;

en la creación de nuevas fuentes de trabajo; al acortarse las distancias, se beneficiaría el comercio interior; se repercutiría positivamente la economía de la región del Istmo, y convertiría a México en un punto esencial en el comercio marítimo mundial. Hecho que no ha logrado a pesar de estar rodeado de litorales.

ANEXO 1. - DECLARACION DE LOS OCHO PUNTOS

DECLARACION TACK - KISSINGER

"Anuncio conjunto por su Excelencia Juan Antonio Tack, ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá, y el Honorable Henry A. Kissinger, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, del 7 de febrero de 1974, en Panamá.

La República de Panamá y los Estados Unidos de América han estado abocados a negociaciones para concertar un Tratado enteramente nuevo respecto al Canal de Panamá, negociaciones que fueron hechas posibles por la Declaración Conjunta entre los dos países el 3 de abril de 1964, suscrito bajo los auspicios del Consejo Permanente de la Organización de Estados Americanos, actuando provisionalmente como órgano de consulta. El nuevo Tratado abrogaría el Tratado existente desde 1903 y sus enmiendas posteriores, estableciendo los requisitos para una relación moderna entre los dos Estados basado en el más profundo respeto mutuo.

Desde el fin del pasado mes de noviembre, los representantes autorizados de los dos gobiernos han estado sosteniendo importantes conversaciones que han permitido llegar a un acuerdo sobre un conjunto de principios fundamentales, los

cuales servirán de guía a los negociadores en el esfuerzo por concertar un Tratado justo y equitativo, que elimine, de una vez por todas, las causas de conflicto entre los dos países.

Los principios que hemos acordado, a nombre de nuestros respectivos gobiernos, son los siguientes:

1. El Tratado de 1903 y sus enmiendas serán abrogados al concertarse un Tratado enteramente nuevo sobre el Canal interoceánico.

2. Se eliminará el concepto de perpetuidad. El nuevo Tratado relativo al Canal de esclusas tendrá una fecha de terminación fija.

3. La terminación de la jurisdicción de los Estados Unidos en territorio panameño se realizará prontamente, de acuerdo con los términos especificados en el nuevo Tratado.

4. El territorio panameño en el cual se halla situado el Canal será devuelto a la jurisdicción de la República de Panamá. La República de Panamá, en su condición de soberano territorial, conferirá a los Estados Unidos de América, por la duración del nuevo Tratado sobre el Canal Interoceánico y conforme se establezca en el mismo, el derecho de uso sobre las tierras, aguas y espacio aéreo que sean necesarios para el funcionamiento, saneamiento, protección y defensa del Canal y el tránsito de las naves.

5. La República de Panamá tendrá una participación justa y equitativa en los beneficios derivados de la operación del Canal en su territorio. Se reconoce que la posición geográfica de su territorio constituye el principal recurso de la República de Panamá.

6. La República de Panamá participará en la administración del Canal, de conformidad con un procedimiento que habrá de ser acordado con el Tratado. También se estipulará en el Tratado que la República de Panamá asumirá la total responsabilidad por el funcionamiento del Canal a la terminación del Tratado. La República de Panamá conferirá a los Estados Unidos de América los derechos necesarios para regular el tránsito de las naves a través del Canal y operar, mantener, proteger y defender el Canal, y para realizar cualquier otra actividad específica en relación con esos fines, conforme se establezca en el Tratado.

7. La República de Panamá participará con los Estados Unidos de América en la protección y defensa del Canal, de conformidad con lo que se acuerde en el nuevo Tratado.

8. Los Estados Unidos de América y la República de Panamá, reconociendo los importantes servicios que el Canal Interoceánico de Panamá brinda al tráfico marítimo internacional, y teniendo en cuenta la posibilidad de que el presente

Canal podrá llegar a ser insuficiente para dicho tráfico, convendrán bilateralmente en posiciones nuevas que amplíen la capacidad del Canal.

Esas provisiones se incorporarán en el nuevo Tratado de acuerdo con los conceptos establecidos en el principio 2o.

JUAN A. TACK, HENRY A. KISSINGER" (*)

* JARAMILLO, E.; op. cit.; pp. 375 y 376

ANEXO 2.- TRATADO TORRIJOS - CARTER

LA REPUBLICA DE PANAMA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

Actuando en armonía con la Declaración Conjunta emitida el 3 de abril de 1964 por los Representantes de los Gobiernos de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América y la Declaración de Principios del 7 de febrero de 1974, rubricada por el Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá y el Secretario de Estado de los Estados Unidos de América; y

Reconociendo la soberanía de la República de Panamá sobre su territorio,

Han decidido abrogar los tratados anteriores pertinentes al Canal de Panamá y celebrar un nuevo Tratado que sirva como base para una nueva relación entre ambos países y,

En consecuencia han acordado lo siguientes:

ARTICULO I

1. Al entrar en vigor este Tratado quedan abrogados y sustituidos:

a) La Convención del Canal Istmico suscrita entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, en Washington, D.C., el 18 de noviembre de 1903.

b) El Tratado General de Amistad y Cooperación, firmado en Washington el 2 de marzo de 1936 y

el Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación y el Memorándum de Entendimientos Acordados, firmados en Panamá el 25 de enero de 1955, suscritos entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América.

c) Todos los otros Tratados ,convenios, acuerdos y canjes de notas entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América vigentes con anterioridad a la entrada en vigor de este Tratado y concernientes al Canal de Panamá.

d) Las estipulaciones referentes al Canal de Panamá que aparezcan en Tratados, convenios, acuerdos y canjes de notas entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América que estuvieren vigentes con anterioridad a la entrada en vigor de este Tratado.

2. De conformidad con las estipulaciones de este tratado y acuerdos conexos, la República de Panamá, en su condición de soberano territorial, otorga a los Estados Unidos de América, por la duración de este Tratado, los derechos necesarios para regular el tránsito de barcos a través del Canal de Panamá y para manejar, operar, mantener, mejorar, proteger y defender el Canal. la República de Panamá garantiza a los Estados Unidos de América el uso pacífico de las áreas de tierras y aguas cuyos derechos de uso le han sido otorgados para dichos fines conforme a este Tratado y sus acuerdos conexos.

3. La República de Panamá tendrá una participación creciente en la administración, protección y defensa del Canal, según se dispone en este tratado.

4. En vista de la relación especial que se crea por razón del presente tratado, la República de Panamá y los Estados Unidos de América cooperarán para asegurar el funcionamiento ininterrumpido y eficiente del Canal de Panamá.

ARTICULO II

Este tratado estará sujeto a ratificación de acuerdos con los procedimientos constitucionales de ambas partes y sus instrumentos se canjearán en Panamá al mismo tiempo que los del Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá, firmado en esta fecha. El presente tratado entrará en vigor simultáneamente con el Tratado concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá, seis meses calendarios después de la fecha del canje de los instrumentos de ratificación.

2. Este tratado terminará al mediodía, hora de Panamá, el 31 de diciembre de 1999.

ARTICULO III

La República de Panamá, como soberano territorial, confiere a los Estados Unidos de América el derecho de manejar, operar y mantener el Canal de Panamá, sus obras, instalaciones y equipos especiales y de proveer lo necesario para el tránsito fluido

de naves por el Canal de Panamá. Los Estados Unidos de América aceptan la concesión de tales derechos y se comprometen a ejercerlos conforme al presente tratado y acuerdos conexos.

2. En cumplimiento de las responsabilidades anteriores los Estados Unidos de América podrán:

a) Usar para estos fines libres de coste, salvo estipulación distinta de este Tratado, las diversas áreas, aguas e instalaciones, incluido el Canal de Panamá, según se especifica en el acuerdo para la ejecución de este artículo firmado en esta fecha; así como otras áreas e instalaciones que se pongan a disposición de los Estados Unidos de América en virtud de este Tratado y acuerdos afines y tomar las medidas necesarias para garantizar el saneamiento de dichas áreas,

b) efectuar las mejoras y alteraciones que estime apropiadas en las antedichas áreas e instalaciones en consonancia con los términos de este Tratado,

c) promulgar y hacer cumplir los reglamentos pertinentes al tránsito de las naves por el Canal y a la navegación y asuntos marítimos, de conformidad con este Tratado y acuerdos afines. La República de Panamá dará su cooperación cuando fuere necesario para el cumplimiento de dichos reglamentos,

d) establecer, modificar, cobrar y guardar peajes por el uso del Canal de Panamá y otros cargos y establecer y modificar los métodos para su determinación,

f) suministrar servicios de apoyo para facilitar el cumplimiento de sus responsabilidades conforme a este artículo,

g) expedir y hacer cumplir los reglamentos para el ejercicio eficaz de los derechos y responsabilidades de los Estados Unidos de América en virtud de este tratado y acuerdos afines. La República de Panamá dará su cooperación cuando fuere necesario para el cumplimiento de dichos reglamentos, y

h) ejercer cualquier otro derecho conferido en virtud de este tratado o que de otro modo pudieran acordar las dos partes.

3. En desarrollo de esta concesión de derechos, los Estados Unidos de América con arreglo a los términos de este Tratado y a las leyes de los Estados Unidos de América cumplirán sus responsabilidades por medio de una agencia gubernamental estadounidense que se denominará la Comisión del Canal de Panamá, la cual será constituida conforme a las leyes de los Estados Unidos de América.

a) La Comisión del Canal de Panamá estará dirigida por una Junta Directiva compuesta por nueve miembros cinco de los cuales serán ciudadanos de los Estados Unidos de América y cuatro serán ciudadanos panameños, propuestos por la República de Panamá para su oportuno nombramiento en tales cargos por los Estados Unidos de América.

b) En caso de que la República de Panamá solicite de los Estados Unidos de América la remoción de un ciudadano panameño como miembro de la Junta Directiva, los Estados Unidos de América accederán, a dicha solicitud. En ese caso, la República de Panamá propondrá otro ciudadano panameño, el cual será nombrado oportunamente por los Estados Unidos de América en tal cargo. En el caso de la remoción de la Junta Directiva de un miembro panameño, por iniciativa de los Estados Unidos de América, ambas Partes celebrarán consultas con atelación a fin de llegar a un acuerdo sobre tal remoción y la República de Panamá propondrá otro ciudadano panameño, para dicho nombramiento por los Estados Unidos de América en su reemplazo.

c) Los Estados Unidos de América emplearán a un ciudadano de los Estados Unidos de América como Administrador de la Comisión del Canal de Panamá y a un ciudadano panameño como Subadministrador, hasta el 31 de diciembre de 1989. A partir del 1o de enero de 1990 se nombrará a un ciudadano panameño para el cargo de Administrador y a un ciudadano de los Estados Unidos de América ocupará el cargo de Subadministrador. Dichos ciudadanos panameños serán propuestos a los Estados Unidos de América por la República de Panamá para su nombramiento en dichos cargos por los Estados Unidos de América.

d) Si los Estados Unidos de América removieran de su cargo de Subadministrador o Administrador al ciudadano panameño, la República de Panamá propondrá otro ciudadano panameño para ser nombrado en tal cargo por los Estados Unidos de América.

4. Una descripción ilustrativa de las actividades que la Comisión del Canal de Panamá ejecutará en el cumplimiento de las responsabilidades y derechos de los Estados Unidos de América conforme a este artículo, está contenida en el Anexo. Los trámites para la cesación o transferencia de las actividades realizadas con anterioridad a la entrada en vigor de este tratado por la Compañía del Canal de Panamá o por el Gobierno de la Zona del Canal que no serán realizadas por la Comisión del Canal de Panamá, están estipuladas en el Anexo.

5. La Comisión del Canal de Panamá reembolsará a la República de Panamá, los gastos en que ésta incurra al suministrar a las áreas de funcionamiento del Canal y a las áreas de vivienda expresadas en el Acuerdo para la ejecución del Artículo III, de este Tratado y ocupadas tanto por panameños como por estadounidenses, empleados de la Comisión del Canal de Panamá, los siguientes servicios públicos: policía, protección contra incendio, mantenimiento de las calles, alumbrado público, limpieza de

las calles, control de tránsito y recolección de basuras. La Comisión del Canal de Panamá pagará a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares de los Estados Unidos de América por año, por razón de los anteriores servicios. Se conviene que cada tres años desde la fecha en que entre en vigencia este tratado, el coste erogado al suministrar los referidos servicios, será reexaminado para determinar si se requiere un ajuste en el pago anual para compensar por la inflación y otros factores importantes que afectan los costes de dichos servicios.

6. La República de Panamá será responsable por el suministro a todas las áreas comprendidas en lo que constituyó la Zona del Canal, de servicios de naturaleza jurisdiccional general como aduanas e inmigración, servicios postales, administración de justicia y expedición de licencias, de conformidad con este tratado y sus acuerdos conexos.

7. La República de Panamá será responsable por el suministro a todas las áreas comprendidas en lo que se constituyó la Zona del Canal, de servicios de naturaleza jurisdiccional general como aduanas e inmigración, servicios postales, administración de justicia y expedición de licencias, de conformidad con este tratado y sus acuerdos conexos.

8. Además de la participación de ciudadanos panameños en los altos niveles de la dirección de la Comisión del Canal de Panamá, según se dispone en el párrafo 3 de este artículo, habrá una creciente participación de ciudadanos panameños en todos los demás niveles y esferas de empleos en dicha Comisión, con el objeto de hacer los preparativos para que la República de Panamá pueda asumir de una manera ordenada y eficiente, la plena responsabilidad por la dirección, funcionamiento y mantenimiento del Canal al expirar este Tratado.

9. El uso de las áreas, aguas e instalaciones con respecto a las cuales se han otorgado a los Estados Unidos de América derechos de conformidad con este artículo y los derechos y condición jurídica de los organismos y empleados de los Estados Unidos de América que operarán en la República de Panamá de conformidad con este artículo, se registrarán por el acuerdo para la ejecución de este artículo, firmado en esta fecha.

10. Los organismos de los Estados Unidos de América, conocidos como la Compañía del Canal de Panamá y el Gobierno de la Zona del Canal de Panamá, dejarán de funcionar dentro del territorio de la República de Panamá que constituye la Zona del Canal, a la entrada en vigor de este tratado.

ARTICULO IV

1. La República de Panamá y los Estados Unidos de América se comprometen a proteger y defender el Canal de Panamá. Cada parte conforme a sus procedimientos constitucionales tomarán medidas para hacer frente al peligro resultante de un ataque armado u otras acciones que amenacen la seguridad del Canal de Panamá o de los barcos que transiten por él.

2. Durante la vigencia de este tratado los Estados Unidos de América tendrán la responsabilidad primaria de proteger y defender el Canal. Los derechos de los Estados Unidos de América a estacionar y adiestrar y transportar fuerzas militares en la República de Panamá, están descritos en el acuerdo para la ejecución de este artículo firmado en esta fecha. El uso de las áreas e instalaciones y el estado jurídico de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América en la República de Panamá se regirán por el referido acuerdo.

3. Con el fin de facilitar la participación y cooperación de las Fuerzas Armadas de ambas Partes en la protección y defensa del Canal, la República de Panamá y los Estados Unidos de América establecerán una Junta Combinada compuesta por un número igual de representantes militares de alto rango por cada Parte. Estos

representantes estarán encargados por sus respectivos gobiernos de consultar y cooperar en todos los asuntos relativos a la protección y defensa del Canal y de planificar las medidas que deberán tomarse en concierto para tal fin. Dichos acuerdos para la protección y defensa combinadas no restringirán la identidad ni las líneas de mando de las Fuerzas Armadas de la República de Panamá o de los Estados Unidos de América. La Junta combinada se encargará de la coordinación y cooperación en asuntos como:

- a) La preparación de planes de contingencia para la protección y defensa del Canal a base de los esfuerzos cooperativos de las Fuerzas Armadas de ambas Partes;
- b) La planificación y ejecución de ejercicios militares combinados; y
- c) La ejecución de operaciones militares panameñas y estadounidenses para la protección y defensa del Canal.

4. La Junta combinada, a intervalos quinquenales durante la vida de este tratado, examinará los recursos que ambas partes hubiesen dispuesto para la protección y defensa del Canal. Además, la Junta Combinada formulará a los dos Gobiernos recomendaciones adecuadas en relación con las necesidades proyectadas, la eficaz utilización de los recursos disponibles por ambas partes y otros asuntos de interés mutuo referentes

a la protección y defensa del Canal.

5. En la medida posible, consistente con su responsabilidad primaria para la protección y defensa del Canal, los Estados Unidos de América procurarán mantener sus fuerzas armadas en Panamá durante tiempos normales a un nivel que no exceda del de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América en el territorio que constituyó la Zona del Canal de Panamá, con anterioridad inmediata a la fecha de vigencia de este Tratado.

ARTICULO V

Los empleados de la Comisión del Canal de Panamá que fueren nacionales de los Estados Unidos de América, sus dependientes y los contratistas designados por la Comisión del Canal de Panamá respetarán las Leyes de la República de Panamá y se abstendrán de cualquier actividad incompatible con el espíritu de este Tratado. En consecuencia, se abstendrán de toda actividad política en la República de Panamá así como de cualquier intervención en los asuntos internos de la República de Panamá. Los Estados Unidos de América adoptarán todas las medidas dentro de sus facultades para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo.

ARTICULO VI

1. La República de Panamá y los Estados Unidos

de América se comprometen a aplicar este tratado de modo consistente con la protección del ambiente natural de la República de Panamá. Para este fin las partes contratantes se consultarán y colaborarán en forma apropiada para asegurar que darán la atención debida a la protección y conservación del ambiente natural.

2. Se establecerá una Comisión Mixta sobre el natural Ambiente con igual representación de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América, la cual examinará periódicamente la aplicación de este tratado, y recomendará a los dos Gobiernos, en cuanto fuere propio, medidas para evitar y si esto no fuese posible, mitigar los efectos ambientales adversos que pudieran derivarse de sus respectivas acciones conforme al tratado.

3. La República de Panamá y los Estados Unidos de América suministrarán a la Comisión Mixta sobre el ambiente natural la información completa sobre cualquier acción que se tome de conformidad con este tratado y que a juicio de ambos pudiera tener un efecto significativo sobre el ambiente natural. Tal información se pondrá a disposición de la Comisión Mixta con la mayor antelación posible a la acción planeada, a fin de facilitar el estudio, por parte de dicha Comisión, de cualesquier posibles problemas ambientales

y para permitir que se consideren las recomendaciones de la Comisión Mixta antes de que la acción prevista se ponga en ejecución.

ARTICULO VII

1. Todo el territorio de la República incluso las áreas cuyo uso la República de Panamá pone a disposición de los Estados Unidos de América, conforme a este tratado y a sus acuerdos conexos, estará bajo la bandera de la república de Panamá y en consecuencia dicha bandera ocupará siempre la posición de honor.

2. La bandera de los Estados Unidos de América podrá ser desplegada, junto a la bandera de la República de Panamá en la sede de la Comisión del Canal de Panamá y en la sede de la Junta Combinada, y según se dispone en el Acuerdo del Artículo IV de este Tratado.

3. La bandera de los Estados Unidos de América podrá también ser desplegada en otros lugares y en algunas ocasiones según lo acuerden ambas partes.

ARTICULO VIII

1. Serán inviolables las instalaciones pertenecientes a los organismos o dependencias de los estados Unidos de América que funcionan en la República de Panamá de conformidad con este Tratado y acuerdos afines, y las usadas por ellos así como los archivos y documentos

oficiales. Las dos partes acordarán los procedimientos que seguirá la República de Panamá en la conducción de las investigaciones criminales en dichos lugares.

2. Los organismos y dependencias del Gobierno de los Estados Unidos de América que operan en la República de Panamá de conformidad con este tratado y acuerdos conexos serán inmunes a la jurisdicción de la República de Panamá.

ARTICULO IX

1. De conformidad con las estipulaciones de este tratado y sus acuerdos conexos, las leyes de la República de Panamá se aplicarán en las áreas puestas a su disposición de los Estados Unidos de América para su uso de acuerdo con este Tratado. Las leyes de la República de Panamá se aplicarán a asuntos o hechos ocurridos en lo que constituyó la Zona del Canal antes de la entrada en vigencia de este tratado, sólo en la medida en que estuviere expresamente dispuesto en tratados o convenios anteriores.

2.. Las personas naturales o jurídicas que, en la fecha de entrada en vigor de este tratado, se dedicaren a negocios o actividades no lucrativas en sitios del territorio que constituyó la Zona del Canal, podrán continuarlos en dichos sitios bajo las mismas condiciones existentes al entrar en vigor este Tratado, por un período

de transición de treinta meses contados desde esa fecha. La República de Panamá mantendrá las mismas condiciones referidas antes de la entrada en vigor de este tratado, de modo que puedan obtener licencias para realizar negocios en la República de Panamá, previo el cumplimiento de las Leyes. Posteriormente dichas personas recibirán el mismo tratamiento conforme a la las leyes de la República de Panamá que el que se da a negocios similares ya establecidos en el resto del territorio de la República de Panamá, sin discriminación.

3. Los derechos de propiedad, como los reconocen los Estados Unidos de América de que disfrutaban las personas naturales o jurídicas privadas en edificios y otras mejoras ubicadas en el territorio que constituyó la Zona del Canal, serán reconocidos por la República de Panamá de conformidad con sus leyes.

4. Los propietarios de edificios y otras mejoras ubicados en las áreas de funcionamiento del Canal, las áreas de vivienda u otras áreas semejantes al procedimiento de expedición de licencias establecido en el Artículo IV del Acuerdo para la Ejecución del Artículo III de este Tratado podrán continuar utilizando el terreno en donde su propiedad estuviere localizada, de conformidad con los procedimientos establecidos en dicho artículo.

5. Los propietarios de edificios y otras mejoras

ubicados en el territorio que constituyó la Zona del Canal, a los cuales no fuere aplicables el procedimiento de expedición de licencias antes mencionado o dejare de serles aplicable durante la vigencia o la terminación de este tratado podrán continuar utilizandolo donde estuviere localizada su propiedad sujetos al pago de un precio razonable a la República de Panamá. Si la República de Panamá decidiese vender dicho terreno, ofrecerá a los propietarios aquí expresados, una primera opción de compra de dicho terreno a costo razonable. En caso de organizaciones no lucrativas tales como iglesias y organizaciones fraternales, el precio de compra será nominal, de conformidad con la práctica prevaleciente en el resto del territorio de la República de Panamá.

6. Si la República de Panamá requiriese de alguna de las personas antes mencionadas que descontinúe sus actividades o desocupare su propiedad para fines públicos, será compensada por la República de Panamá según el valor justo de mercado.

7. Las disposiciones de los párrafos 2 al 6 ambos inclusive, se aplicarán a las personas naturales o jurídicas que hubieren estado dedicadas a actividades de negocios o no lucrativas en el territorio que constituyó la Zona del Canal,

por lo menos, seis meses antes de la fecha de la firma de este tratado.

8. la República de Panamá no expedirá ni adoptará o ejecutará ninguna ley, decreto, reglamento o acuerdo internacional o acción que pretenda reglamentar o que de algún modo interfiera en el ejercicio, por parte de los Estados Unidos de América de los Derechos conferidos en este Tratado o acuerdos conexos.

9. Las naves que transiten por el canal y las cargas, pasajeros y tripulaciones transportados en tales naves, estarán exentos de todo impuesto, derecho u otro gravamen por parte de la República de Panamá. Sin embargo, el caso en que tales naves entraren a un puerto panameño, se les podrán cobrar los cargos que por tal circunstancia correspondieren como por ejemplo, cargos en conceptos de servicios suministrados a la nave. La República de Panamá podrá también requerir a los pasajeros y a las tripulaciones que desembarquen de tales naves que paguen los impuestos, derechos y gravámenes para personas que ingresaren a su territorio. Tales impuestos, derechos y gravámenes serán fijados sobre una base no discriminatoria.

10. Las partes concluirán un acuerdo mediante el cual los nacionales de uno de los dos Estados que fueran condenados por los tribunales del

otro y no estuviesen domiciliados podrán optar por cumplir la sentencia en el estado de su nacionalidad.

ARTICULO X

1. Los Estados Unidos de América en el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus responsabilidades, establecerán reglamentos para la contratación del personal y de su régimen de trabajo. Estos Reglamentos se entregarán a la República de Panamá antes de ponerse en vigor.

2. Los Estados Unidos de América establecerán las normas de calificación sobre la pericia, entrenamiento y experiencia necesarias para la Comisión del Canal de Panamá. Al establecer dichas normas, en lo concerniente a los requisitos para licencias profesionales, los Estados Unidos de América, sin perjuicio de su derecho de requerir pericia y calificaciones profesionales adicionales, reconocerán las licencias profesionales expedidas por la República de Panamá.

3. Los Estados Unidos de América establecerán una política para la rotación periódica, con un máximo de cinco años para empleados ciudadanos de los Estados Unidos y otros empleados no panameños contratados después de la entrada en vigor de este tratado.

ARTICULO XI

La República de Panamá reasumirá plena jurisdicción sobre el territorio que constituyó la zona del Canal, en la fecha de entrada en vigor de este tratado y de conformidad con sus estipulaciones.

1. Con el fin de lograr una transición ordenada en la aplicación plena de los arreglos jurisdiccionales establecidos mediante este tratado y los acuerdos afines, las estipulaciones de este artículo serán aplicables a partir de la fecha en que este tratado entre en vigor y permanecerán vigentes durante treinta meses calendarios. Las facultades conferidas en ese artículo a los Estados Unidos de América para este período de transición complementarán y no tienen la finalidad de limitar la total aplicación y efecto de los derechos y atribuciones conferidas a los Estados Unidos en otras partes en este tratado y acuerdos afines.

2. Durante este período de transición, las leyes civiles y penales de los Estados Unidos serán aplicables en forma concurrente con las de la República de Panamá en ciertas áreas e instalaciones dispuestas para su uso y conformidad con este tratado, de acuerdo con las siguiente disposiciones:

a) La República de Panamá permite a las autoridades de los Estados Unidos tener el derecho primario de ejercer jurisdicción penal sobre ciudadanos de los Estados Unidos empleados en la Comisión del Canal de Panamá y sus dependientes y sobre miembros de las Fuerzas de los Estados Unidos y su componente civil.

b) Cualquiera de las Partes podrá declinar el ejercicio de su derecho primario de jurisdicción en un caso o categoría de casos específicos.

3. Durante el período de transición, los Estados Unidos retendrán autoridad policial y mantendrán una fuerza policial en las áreas e instalaciones mencionadas. Podrán detener a cualquier persona no sujeta a su jurisdicción primaria si se presume que tal persona ha cometido o está cometiendo un delito contra las leyes o reglamento aplicables y, sin demora, transferirán su custodia a las autoridades policiales de Panamá.

4. Los tribunales de los Estados Unidos y el personal relacionado con los mismos que actuaban en lo que constituyó la Zona del Canal inmediatamente antes de la entrada en vigor de este Tratado, podrán continuar actuando durante el período de transición para la ejecución judicial de operación del Canal puestas por Panamá a disposición de los Estados Unidos para su uso, serán aplicables conforme a tales áreas adicionales.

5. Sin el previo consentimiento de la República de Panamá, los Estados Unidos no podrán utilizar técnicas nucleares de excavación para las obras antes indicadas.

ARTICULO XIII

1. Al finalizar la vigencia de este Tratado, la República de Panamá asumirá la plena responsabilidad de la administración, funcionamiento, y mantenimiento del Canal de Panamá, el cual le será transferido en condiciones de funcionamiento, libre de gravámenes y deudas salvo lo que convinieren las Partes.

2. Los Estados Unidos transfieren a la República de Panamá, libre de coste los derechos, títulos e intereses que los Estados Unidos pudieren tener respecto de bienes raíces, incluso las mejoras inamovibles de los mismos.

3. La República de Panamá conviene en liberar a los Estados Unidos respecto de las reclamaciones que pudiesen presentar terceras personas en relación con los derechos, títulos o intereses sobre los bienes antedichos.

4. La República de Panamá recibirá adicionalmente de la Comisión del Canal una retribución justa y equitativa por los recursos nacionales que ha dedicado al funcionamiento, manejo, mantenimiento, protección y defensa eficientes del Canal de Panamá.

ARTICULO XIV

En la eventualidad que surgiere alguna controversia concerniente a la interpretación de este tratado o acuerdos conexos, las Partes harán todo esfuerzo por resolver el asunto mediante consultas a los comités competentes establecidos de conformidad con este tratado y acuerdos conexos o si fuese oportuno, mediante los canales diplomáticos. Cuando las partes no pudiesen resolver un determinado asunto por dichos medios podrán, en casos apropiados, acordar someter el asunto a conciliación, mediación, arbitraje u otro procedimiento que mutuamente considerasen conveniente para el arreglo pacífico de la controversia.

Firmado en Washington a los 7 días de septiembre de 1977, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente idénticos.

Por la República de Panamá

OMAR TORRIJOS
JEFE DE GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE PANAMA

Por los Estados Unidos
de América.

JAMES CARTER
PRESIDENTE DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMERICA

ANEXO 3.-

RECONOCIMIENTO

N.º 1.

ISTMO DE TEHUANTEPEC.

Partiendo en los años 1812 y 1843, con el objeto de una comunicación oceánica, por la comisión científica que nombra al efecto al empresario D. José de Garay.

INTRODUCCION.

El proyecto de una comunicación entre los dos océanos, que ha sido objeto de investigaciones científicas desde el descubrimiento de la América, llamó también la atención del gobierno español en el tiempo en que estos países formaban parte integrante de la monarquía, y teniendo presente lo que se había escrito, y los informes de los que habían presentado reconocimientos en los principales puntos indicados para efectuar la comunicación, las Cortes, conformándose con el dictamen de la Real Academia de Ciencias, autorizó la apertura de un canal en el Istmo de Tehuantepec, por decreto de 30 de abril de 1814, declarando que la empresa debía ejecutarse con los fondos del Consulado de Guadalupe.

Esta elección, que significa la preferencia que daba el gobierno español al Istmo de Tehuantepec sobre los de Nicaragua y Panamá, no había fijado las miradas de las directas europeas que se han formado después de la independencia de estas repúblicas para efectuar la comunicación transatlántica, y lo que es más, ni las del gobierno mexicano, sin duda porque aunque su interés era grande y directo, las vicisitudes políticas habían absorbido todos los pensamientos, impidiéndole también la realización de grandes ideas, hasta que en el año de 1842, el Sr. D. José de Garay, después de establecida un gobierno republicano investido de un poder estadal y plenas, hizo proposiciones para la apertura de una vía de comunicación en aquel Istmo. Estas fueron aceptadas, y por decreto de 1.º de marzo del mismo año, publicándose por bando al siguiente día, se ordenó que fuese abierta dicha comunicación, declarando que, después de verificado, el tránsito se tendría por normal y enano á todas las naciones. Al Sr. Garay se dió en el decreto el privilegio esclusivo de ejecutar la obra, y su terminación, se le concedió el de establecer trasportes, y el de percibir los derechos de tránsito por cincuenta años y la propiedad de los terrenos que haya á diez leguas de cada lado de la vía de comunicación, autorizando también con amplias concesiones una colonización en el espacio de 50 leguas á cada lado de la línea de comunicación, y haciendo otras grandes franquicias consiguientes en aquel decreto y en los posteriores.

Tratando el Sr. Garay la obligación de hacer practicar á su costa los reconocimientos previos á la ejecución de la obra, nombró una comisión científica, compuesta de los individuos siguientes:—*Co director*, el infrascripto D. Cayetano Mora.—*Ingeniero*, teniente coronel graduado D. Teodoro de la Trompille.—*Capitan de la plana mayor* D. José González y Boides.—*Secretario y Tesorero*, oficial 1.º del ministerio de guerra y marina D. Pedro Garay y Garay.—*Arquitecto*

de la anterior, teniente de marina, D. Mauro Gálvez de Guzmán.

Esta comisión, provista absolutamente de todo lo necesario, marchó para Tehuantepec el día 30 de abril del mismo año, y sus trabajos forman el objeto de la memoria siguiente.

INFORME *General del infrascripto D. Cayetano Mora, relativo al reconocimiento del Istmo de Tehuantepec el día 30 de abril del mismo año, y sus trabajos formados el objeto de la memoria siguiente.*

Al hacerme cargo de la dirección de la comisión científica que se me dió el honor de confirmar, tina de mis primeras atenciones fué la de imponerme de todos los datos y noticias existentes con relación á nuestro objeto.

A Hernán Cortés debe atribuírse la primera idea de establecer una comunicación oceánica por este Istmo.

Las ventajas de su forma topográfica no podían ocultarse á la percepción de aquel hombre extraordinario, ni se puede explicar como, en medio de un país prodigiosamente fértil, hubiese creyido para su propiedad la sola parte comparatively estéril, si no fuese porque es la única por la cual debe indistintamente pasar la obra, de cualquiera clase que fuese, Cortés habiese calculado la posibilidad de verificado por medio de un canal. A pesar de que, según Lozanza, «Cortés había leído matemáticas», y que lucía y más de un siglo que se habían inventado en Italia las ruedas, sus aplicaciones eran todavía tan escasas, y hechas sobre tan poca base, que no es presumible hubiesen atraído la atención de Cortés. Por otra parte, el establecer la posibilidad de semejante proyecto no puede ser sino el resultado de operaciones que las ocupaciones de Cortés no debían permitirle verificar por sí mismo, y tal vez hubiese entre los que le acompañaban quien tuviese los conocimientos indispensables para el objeto. Por último, si tales hubieran sido sus miras, los hubiera manifestado pidiendo al emperador las concesiones y privilegios oportunos, del mismo modo que consiguió el derecho sobre las aguas calientes y manantiales aguas favorables para el caso, según consta en los títulos de posesión de los *Tierras Maraguanas* que se le concedieron en el Istmo.

Objeto de las mismas miras de Cortés habia sido el de hallar un esterocho que naturalmente uniese los dos mares, y en su *carta carta de relación* á Carlos V, le da cuenta de haber enviado una expedición hacia Guadalupe, «...» etc., porque luego información que aquella tierra es muy rica, como porque hay oporuno de muchos platos que por aque-

„lla había sale estrecho al otro mar, que es la cosa
„que yo en este mundo mas deseo topas, por el gran
„terricio que se me representa que de ella vosotras
„cuestora majestad recibida.”

Al principio la animaban las mas bellas esperanzas,
y anunciaba haber dispuesto que, varios buques fueran
„a descubrir toda la costa de la bahía de la Ascen-
„sion, en demanda de aquel estrecho, que se cree que
„en ella hay.”

Cortés recibia cada día noticia de la existencia de
nuevas tierras (las California) que debían pintarse con
los colores mas vivos á las imaginaciones de los homi-
bres que exaltaba el prodigio inesperado del descu-
brimiento de un nuevo mundo, ni sería extraño que
con las ideas inexactas que entonces se tenían sobre
la forma de la tierra, el mismo Cortés hubiese llega-
do á persuadirse que las nuevas regiones que se le an-
nunciaban se extendiesen hasta el Asia. En efecto,
hablando de las dificultades que tuvo que vencer para
constituir cuatro navios en el mar del Sur, dice:
„Tengo en tanto estos navios que no lo podía signi-
„ficar, porque tengo por muy cierto que con ellos,
„siendo Dios nuestro Señor servido, tengo de ser cau-
„sa que vuestra majestad sea, en estas partes, señor
„de mas reinos y señorios que los que, hasta hoy, en
„nuestra nacion se tiene noticia; á él plega enemi-
„narlo como á él se sirva, y vuestra cesárea majestad
„consiga tanto bien, pues creo que, con hacer yo es-
„to no lo quedaré á vuestra excelencia mas que ha-
„cer para ser monarca del mundo.”

Entretanto las esperanzas de encontrar el estrecho
iban disminuyendo y el istmo debía proporcionalmen-
te adquirir nueva importancia á los ojos de Cortés.
Entonces, fué, en mi concepto, cuando concibió la
idea de una lucrosa especulación por medio de un ca-
mino en el istmo, que le pudiese en situación de pro-
veer á España con las especias de las Indias Orienta-
les y los productos de las nuevas regiones que se pre-
metía descubrir. Los siguientes párrafos de su men-
cionada carta, en los cuales insinúa el deseo de con-
seguir un privilegio para este comercio, y el arte que
emplea para solicitarlo me parecen indicarlo clara-
mente.

„En los capitulos pasados he dicho, muy poderoso
„señor, á vuestra excelencia, las partes alonche he
„enviado junte, así por mar como por tierra, de que
„creo, guiándolo Nuestro Señor, vuestra majestad ha
„de ser muy servido; y como tengo continuo cuida-
„da, siempre me ocupo en pensar todas las maneras
„que puedan tener para poner en ejecución y che-
„tar el deseo que yo, al real servicio de vuestra ma-
„jestad tengo; viendo que otra cosa no me quedaba
„para esto sino saber el secreto de la costa que está
„por descubrir entre el no Panamá y la Florida, que
„es lo que descubrió el adelantado Juan Ponce de
„Leon; y de allí la costa de la dicha Florida por la
„parte del Norte hasta llegar á los Borallanos; porque
„se tiene por cierto que en aquella costa hay estre-
„cho que pasa al mar del Sur, y si se hallase, segun

„cierta figura que yo tengo del paraje adonde está
„aquel archipiélago que descubrió Magallanes por
„mandado de vuestra alteza, parece que saldría muy
„cerca de allí y, siendo Dios nuestro Señor servido
„que por allí se topase el dicho estrecho, sería la na-
„vegacion desde la España (las Indias Orientales)
„para esos reinos de vuestra majestad, muy buena y
„muy breve, y tanto que sería las dos tercias partes
„menos que por donde ahora se navega y sin ningún
„riesgo ni peligro de los navios que fuesen y vinié-
„sen, porque irían siempre, y vendrían, por reinos y
„señorios de vuestra majestad que, cada vez que al-
„guna necesidad tuviesen, se podían reparar, sin
„ningun peligro, en cualquiera parte que quisiesen
„tomar puerto, como en tierra de vuestra alteza; y
„por representarme el gran servicio que, de aquí, á
„vuestra majestad resulta, aunque yo e-y-to harto
„prestado y empeñado por lo mucho que debo y he
„prestado en todas las otras annadas que he hecho,
„así por la tierra como por la mar, y en sostener los
„apertrechos y artillería que tengo en esta ciudad y
„en lo á todos partes, y otros muchos gastos y cosas
„que cada día se ofrecen, porque todo se ha hecho y
„hace á mi costa, y todas las cosas de que nos hemos
„de proveer son tan caras y de tan excesivos precios
„que, aunque la tierra es rica, no basta el dinero que
„yo de ella puedo haber, á las grandes costas y ca-
„pexas que tengo; pero con todo, habiendo respeto
„á lo que en este capitulo digo, y pensando toda
„la necesidad que se me puede ofrecer, aunque cer-
„tifico á vuestra majestad que, para ello, tomé los
„dineros prestados, he determinado de enviar tres ca-
„rabelos y dos bergantines en esta demanda, aunque
„pienso que me costará mas de diez mil pesos de oro,
„y juntar este servicio con los demás que he hecho,
„porque lo tengo por el mayor, si, como digo, se ha-
„lla el estrecho, y, ya que no se halla, no es posible
„que no se descubran muy grandes y ricas tierras, don-
„de vuestra cesárea majestad mucho se sirva y los
„reinos y señorios de su real corona se enriquecen en
„grande cantidad; y siquiere de esto muy utilidad, ya
„que el dicho estrecho no se hallare, que tendría vues-
„tra alteza cabida que no lo hay, y dorse á orden co-
„mo, por otra parte, vuestra cesárea majestad se
„sirva de aquellas tierras de la Española, y de todas
„las otras que con ellas confinan, y yo me ofreciere á vues-
„tra alteza que, siendo servido me lo mandas dar (se-
„cundando la orden) ya que falle el estrecho, la daré
„como que vuestra majestad me lo se sirva, á me-
„jores costa. Plega Nuestro Señor, que la annada
„veniente el fin para que se hace, que es descubrir
„aquí el estrecho, porque sería lo mejor, lo cual tengo
„muy cierto porque en la real ventura de vuestra
„majestad ninguna cosa se puede entender, y á mi
„que me faltará diligencia y buen recaudo, y voluntad
„para lo trabajar.”

„Asimismo, pienso enviar los navios que tengo he-
„chos en el mar del Sur que, queriendo Nuestro Se-
„ñor, navegarán en fin del mes de julio de este año,

de quinientos veinte y cuatro, por la costa abajo, en demanda del dicho estrecho, porque, si lo hay, no puede excusar, á estos, por el mar del Sur, y á los otros, por el mar del Norte; porque, estos del Sur, llevarán la costa hasta hallar el dicho estrecho, y juntar la tierra con la que descubrió Magallanes, y los otros del Norte, como le dicho hasta la junta con los Bacallanos. Así por una parte y por otra, no se dejó de saber el secreto. Certifico á vuestra majestad que, según tengo información de tierras, la costa del mar del Sur arriba, que viniendo por ella estos navios, yo hubiera muy grandes inmensas, y si vuestra majestad se sirviera: mas como yo soy informado del deseo que vuestra majestad tiene, de saber el secreto de este estrecho, y el gran servicio que, en lo descubrir, su real corona recibiría, deo todas las otras providencias é intenciones, que por acá se establecieron muy notorias, por seguir este otro camino de Nuestro Señor lo quis, como sea más servido, y vuestra majestad cumpla su deseo y, yo así mismo cumpla mi deseo de servir."

En uno de estos reconocimientos se descubrió á Terra-Nova de la que el católico el título de duque. Después de su vuelta de España, en 1530, volvió á ocuparse de hacer un pasaje, pero se molestaron las expediciones, y con los buques que construyó en el mar del Sur, descubrió en persona las Californias.

A fines del siglo XVII. Dampier, hablando del Coatzacoatlán, dijo:

"Este es uno de los principales rios de la costa. No tiene la mitad de la anchura del Tabacon pero es muy profunda. Su barra es menos peligrosa que ninguna otra en esta costa, cubriéndola catorce pies de agua con muy poca marea; á falta de la barra, hay mucho más, y así lo es de Tierra Abanda.

.....

"Este rio tiene su nacimiento cerca del mar del Sur, y es navegable por gran trecho tierra adentro, especialmente para barcos y pequeñas embarcaciones."

El documento mas antiguo entre los de mayor importancia que se ha podido conseguir después del citado, es la relación de un reconocimiento que, de orden del virrey Fr. D. Antonio María Buzoteli, hizo en 1774 el ingeniero D. Agustín Cramer, teniente de rey en el castillo de S. Juan de Ulúa. x

Su exposición, tan breve que apenas ocupa un pliego de papel, es sin embargo un monumento de su penetración y del juicio facultativo de un hombre del arte.

Llegado al istmo por el golfo de México, empieza con la importante noticia siguiente.

"La barra del Coatzacoatlán tiene, á media marea, 24 palmos de agua, excepto en una pequeña parte de su estension donde no hay mas que 18."

"Estos mismos son los que se encuentran en el primer reconocimiento, y los que yo he hallado; por esta razón, y por contentar estos señores con otras muchas hechas en el espacio de 11 años por el virrey actual, se puede inferir que dicha barra es nave-

gable; ó que si hay en esta alguna variación, no es considerable, ni se ha percibido."

"Pasada la barra tiene el rio de 6 á 8 brazas de profundidad."

Cramer sigue su relación describiendo brevemente, pero con admirable exactitud, el curso del rio hasta el Mal Paso, y habiendo demostrado la facilidad que presta el terreno desde este punto á Tehuantepec para la construcción de un buen camino, concluye con los notables observaciones que literalmente copio.

"La disposición de los rios; la tierra como intercala que está, entre Santa María Petaja y San Miguel Chimalapa, y la buena propiedad que ofrece el terreno, hacen conocer que no fuera empresa muy difícil, ni de excesivo costo, la comunicación de los dos mares en este istmo. Suponiendo suspendidas las aguas de los rios Amoloya y Citone, se abriría un canal para comunicarlos con los del de San Miguel, ó Chiapa, cuyo curso hacia el Océano Pacifico por la barra de San Francisco, pasa por la venta de Chiapa, y de aquí en adelante ya no hay dificultad porque todos se perfeccionan alano, hasta Tehuantepec."

Así que hayamos dado á conocer la forma topográfica del istmo, se verá la racionalidad de este proyecto, siempre que su aplicación se limite á un canal de pequeñas dimensiones como debía serlo el proyecto por Cramer.

A estos resultados se referia el Baron de Humboldt cuando, después de haber declarado con mucha propiedad que hasta entonces, la topografía del istmo de Tehuantepec era totalmente desconocida en Europa, añadió, que podese dudar que este punto mereciera no menos atención que el lago de Nicaragua. Con todo es evidente que si el ilustre viajero consiguió ver algun escrito de Cramer, un seria el documento que acabo de mencionar, pues de ningun modo se encuentra en él indicada, como lo ha supuesto el baron, la posibilidad de un canal, sin esclusas, ni canales inclinados."

En 1820, Robinson, tratando de la misma materia, escribió:

"Procederemos ahora á examinar otra (via para un canal) la cual aunque privada de algunas de las ventajas naturales de Costa Rica, posee sin embargo otras de tanta importancia que casi nos parece dudoso por cual de los dos puntos debería abrirse primero la descendida comunicacion."

Y hablando de l Coatzacoatlán añade:

"Es el único punto en el golfo mexicano donde pueden entrar buques de guerra y otras de gran estension, y es muy superior al de Panzacola ó Espiritu Santo. En todos tiempos hay sobre la barra á la entrada de de los pueros veinte y dos pies de agua."

Conquistada por los mexicanos la independencia de su patria, sus primeros adelantos naturalmente se inclinan á promover el desarrollo de los inmensos elementos de prosperidad que encierra su territorio, y

que desgraciadamente se mantienen todavía, en gran parte, inertes.

El gobierno del estado de Veracruz, y el federal de México, nombraron á un mismo tiempo (en 1824) dos comisiones con el objeto de inspeccionar el Istmo. El primero confió la suya al cuidado de D. Tadeo Ortiz, y el segundo puso la otra bajo la direccion del general D. Juan de Obregon, entonces coronel del estado mayor del ejército.

Hasta despues del regreso de nuestra comision á México, no se pudieron conseguir los escritos del Sr. Ortiz. Sus miras se dirijian especialmente al fomento de la colonizacion y cultivo de los fértiles terrenos de esta parte de la república tan favorecida por la naturaleza, y que describe con entusiasmo; pero en todo lo que tiene relacion con nuestro objeto, manifiesta una carencia absoluta de las luces necesarias, y sus proyectos no son admisible sin cuando los limita á la proposicion de hacer unvalable el Concazacoales hasta la confluencia del Malatongo, y construir un camino que, desde este punto baje al mar del Sur pasando por el poblillo de Tarifa, la venta de Chicapa, y las lagunas. Tambien vió la facilidad con que se puede habilitar la Boca barra de San Francisco (en el Pacifico) para la aduision de buques mayores.

En adelante tenemos alguna mención de sus observaciones y, entretanto, nos limitaremos á citar tres únicamente las que se refieren á la barra del Concazacoales y que son de la mayor importancia.

„La barra del Concazacoales es fija, constante, y formada dos canales ó pasos: el de la izquierda ó del Oeste, tiene en la estacion lluviosa, esto es, desde el principio de junio hasta fines de febrero, tres brazas y media de agua, ó son 21 pies, aumentándose estas hasta 23 en plena mar. El de la derecha, ó del Este, de dos y media brazas ó 15 pies, y ambos en la estacion seca bajan tres ó cuatro pies, manteniéndose el principal á 18, á lo que concurren algunas corrientes particulares. Si para entrar con una embarcacion se atiende solamente á su mayor seguridad, se debería preferir el canal de 15 pies, por ser menos correntoso y, al parecer, mas ancho; porque en el grande, cuando las lizas soplan fuertemente, se sienten corrientes rápidas de Este á Oeste, y sin el auxilio de un piloto, podría ser, sino peligrosa, á lo menos difícil el acceso para buques de alto bordo. „Como la direccion de los canales es de Norte á Sur, juzgamos que las embarcaciones podrían entrar por vientos Norte, Nordeste, y monzonas del segundo, y tener en adelante, barlos encarándose un poco. „La liza trinito no ofrece dificultad ninguna, con alguna operacion, para regularse de las corrientes que, como se ha notado, entran con alguna violencia del Este al Oeste y podrían hacer encallar las embarcaciones en la playaz aunque es regular que haya variaciones periódicas, cuyos fenómenos atenderán los marinos. „La salida de los buques por cualquiera de los pa-

ses, no podrá, por de contado, verificarse con los mencionados vientos; empero si facilmente con los Sures, Oestes, y terrales, siendo frecuentes estos últimos que ventran casi todos los dias á lo menos en la estacion lluviosa, desde cosa de media noche, hasta las 8 ó 9 de la mañana en que dan lugar á las lizas, por cuya circunstancia deberán dichos buques aguardar á la vela desde las cinco hasta las siete, y cuando mas, hasta las ocho de la mañana, suficiente tiempo para que se pongan en franquía sin temor de empañarse en la cenizada nebulosa y peligrosa que la sierra de San Martin forma hasta su punto otia. „

Es evidente que los costas dificultades indicadas por el Sr. Ortiz, para la entrada y salida de las embarcaciones, desaparecerán completamente cuando se destinen buques de vapor que las resolquien en algunos casos.

Contemporáneamente con el Sr. Ortiz verificó su travesamiento el Sr. Obregon. El mismo cuenta que le faltaron los auxilios necesarios, y que los resultados de su rápida inspeccion debían resentirse de las circunstancias nada favorables que le acompañaron; pero como su relacion corrió impresa, y se nos pudiere por lo tanto oponer el peso de su autoridad, nos permitiremos alegar las razones que nos inclinán á adherirnos á nuestras propias observaciones, cuando las hallamos sensiblemente discordes con las suyas.

La relacion del Sr. Obregon empieza, como la de Cimner, con la descripción del curso del Concazacoales, y pone en su barra 11 pies de agua; pero debe notarse que probablemente no pasó por el canal mas hondo, y que era en el mes de mayo y en una época de sequia extraordinaria.

Tambien el señor Obregon encontró, como el señor Ortiz, que sería fácil y aun ventajoso hacer un desagüe al Concazacoales hasta la confluencia del Alamán (ó Malatongo) y desde este punto proponer un camino corto no hasta las lagunas, pasando por la Chivela en lugar del poblillo de Tarifa que proponía Ortiz.

Desde un muelle en las orillas de la laguna superior, se embarcamos, segun el señor Obregon, los efectos en barcos chicos, continuando la comunicacion hasta San Dionisio.

„Tal vez,“ dice, „fuerá poco costoso el escavar del otro lado de la barra de Santa Teresa, un puertecito para buques de veinte y mas pies de calado, y profundizar la barra principal,“ y concluye diciendo:

„Por último, si el puertecito que hay al Puente y junto á la boca del rio de Tehuantepec fuera mas su propósito para fondar las embarcaciones con facilidad, entonces sería muy fácil abrir un paso desde la laguna superior á Talma (parte occidental de la laguna inferior) por la lengua de arena que las divide, y desde Talma llevar un canal de corta extension hasta la boca del Tehuantepec por el Sur de los cerros de Huilotepec. „

En cuanto á la posibilidad de un canal, no solo-

Tampoco en este distrito faltan, por desgracia, reptiles venenosos que solo desaparecen en los países poblados. La credulidad de estos habitantes atribuye á muchas plantas el mérito de paralizar los efectos causados por la mordedura de las sierpes mas terribles, pero la copia misma de estos remedios se hace dudosa de su eficacia. El único que parece ser efectivo, cuando se aplica con tiempo, consiste en extraer de la herida, junta con el veneno, una parte de la sangre contaminada, por medio de la succión, á cuyo objeto se dedican varios indios, que por esta razón son llamados chupadores.

En los cercados de este distrito se puede recoger una gran cantidad de bombas de seda silvestre, y en todas partes cera y miel con abundancia.

PRODUCCIONES INDUSTRIALES.

Todavía mas triste habla de ser el estado de la industria de esta parte del istmo que lo ha sido el de la neutral. La agricultura que en 1831 podia considerarse como nula y abandonada, hace pocos años ha tomado algun incremento, y varios de estos habitantes se han dedicado al cultivo del algodón y del tabaco, pero carece enteramente de datos para poder indicar la cantidad de estos productos.

El algodón parece ser de calidad muy superior y no lo es menos el tabaco que particularmente se cultiva en el territorio de Jaltipan, y al cual los habitantes de este pueblo sacan dar un regular beneficio.

Lo que mas generalmente se siembra es maiz, frijol y arroz, pero únicamente la cantidad necesaria para el consumo de las familias.

Las tierras son tan férciles, que tanto D. Tadeo Ortiz, como D. José María Iglesias, asientan que hay puntos en que cinco cosechas buenas de maiz son el premio con que la naturaleza recompensa los esfuerzos del cultivador. Los nombres bajo los cuales los indios distinguen estas cosechas son: toranmil, tepachole, temporal, tepeta, y etepil. El Sr. Ortiz, hablando de esta misma fecundidad, añade con entusiasmo: „enpequeña en lo que mas se distingue esta region privilegiada, es en el hecho original de que una sola siembra de arroz produce sucesivamente dos ó tres cosechas, sin el menor cuidado ni beneficio, segun tuve oportunidad de observar en el rancho de Gavilanes, sito en la playa entre los rios Contzequeales y Tamineladas.“

En toda la estension de este distrito prosperan la caña de azúcar, el café y el cacao, que se cultivan en las cercanías de casi todos los pueblos, pero siempre en cantidades muy reducidas. Sobre el Contzequeales el único planuel de alguna consideracion es un cafetal y cacaozal que un colono europeo estableció en estos últimos años cerca de Hialapintlan, en la orilla del rio opuesta á este pueblo.

El izle se cultiva principalmente en Jaltipan, Soconusco, Tejistepic, Otetipa, Ihuatlan y Molocan. En 1831 el Sr. Iglesias contaba 1221 iztales y hacia

ascender á mas de 100 mil francos el valor de sus productos que suelen enviarse á Veracruz.

En Minatitlan hay una fábrica de aguardiente, la mas considerable del distrito, pero en todas partes, y hasta en algunos ranchos inventan este pernicioso licor, valiéndose para el intento de unos alambiques de barro, toco instrumento de una industria primitiva.

En cuanto á las artes puede decirse que ninguna absolutamente existe en el distrito, y lo único que encuentro sobre el particular en la estadística de 1831, es que los indios de Jaltipan curten algunas vueltas con los cueros hacen sillas de montar.

OBSERVACION.

Es indispensable advertir que la poblacion y los recursos del istmo son superiores á los que resultan de las noticias espuestas.

En la parte austral hubiera debido contarse con la poblacion y los recursos de todo el distrito de Tehuantepec, mientras nos hemos limitado á hacerlo únicamente con la parte comprendida entre los límites topográficos del istmo.

En cuanto al distrito de Aenycuan, ya he dicho que desde 1831 su agricultura ha recibido un notable impulso, pero he omitido hablar del número de ganados pertenecientes á sus pueblos, haciendas ó ranchos, siempre que no he podido establecerlo sobre datos positivos.

De todo lo espuesto resulta con seguridad que, segun he indicado anteriormente, los recursos del istmo de Tehuantepec deben considerarse superiores á los que se hallan espuestos en el resumen estadístico.

VENTAJAS DE UNA COMUNICACION OCEANICA

EN UN ISTMO AMERICANO.

Y PREFERENCIA QUE DEBESE PARA ESTO QUANTO EL TERRITORIO

DE MEXICO Y GUATEMALA

SOBRE LOS DE PANAMÁ Y NICARAGUA.

Cristóbal Colon fué el primero que concibió esta importante seria para el mundo una comunicacion marítima en el istmo americano. Las ventajas que de ella resultarian son palpablemente evidentes, y las juicadas reflexiones de Humboldt sobre el particular, que demuestran su importancia, son tan bien conocidas y apreciadas, que me parece ocioso repetir las en este lugar, y solo me permitiré añadir á ellas una observacion que las hace algo mas estensas y que hasta ahora no he visto emitida.

Se ha convénido generalmente en que hecha la ca-

nunciación, también el camino del istmo todos los buques cuyo rumbo los obliga actualmente á doblar el cabo de Hornos; se ha admitido igualmente que en atención á los vientos y las corrientes favorables, esta vía sería preferida á la del cabo de Buena Esperanza, aun por las embarcaciones que de Europa se dirigen á la China y el Japon, pero se ha creído que de ningún modo sería conveniente para la vuelta de la China á Europa, y mucho menos para los viajes de las Indias Orientales.

Si para resolver semejante duda se atiende únicamente á la distancia material que separa los puntos extremos de estas navegaciones, nada ciertamente se ganaría en estas últimos casos con seguir el camino del istmo mas bien que el actual del cabo de Buena Esperanza; pero si se consideran las dificultades y los peligros que se encuentran en esta navegación, y por otro lado las ventajas que puede ofrecer el hacer á mitad de camino escala en un país indudablemente rico y adorno por su riqueza territorial al mas brillante porvenir, y la inapreciable ventaja de poder calcular de antemano la duración probable de los viajes, no se puede dudar que la vía del istmo merezca, en todos casos, la preferencia sobre las demás. Esta opinión, que hasta ahora puede parer dudosa, dejará ciertamente de serlo el día, probablemente no muy distante ya, en que los progresos de la mecánica permitiendo definitivamente despreciar la incertidumbre de los vientos, hagan que sea considerado como mejor el camino que proporciona una navegación mas segura.

El istmo americano se extiende desde el golfo de Darien en donde se une á la América del Sur, hasta el de Tehuantepec en que adhiere á la del Norte. Varios puntos de este istmo habian parecido presentar en sus formas topográficas circunstancias que convidaban á examinar su aptitud para la comunicación de donde: pero no se pudo en conocer que entre ellos solo tres eran dignos de fijar la atención. Estos puntos, son los que, adoptando el nombre de las principales poblaciones de sus respectivos territorios, llamaremos hoy por vía de distinción istmo de Panamá, Nicaragua y Tehuantepec.

En el primero de los dos océanos quedan separados por una distancia de solo 65 kilómetros; y es imposible examinar el mapa del istmo americano sin inclinarse á considerar aquel punto como el mas propio para el objeto. La distancia entre los dos mares aumenta en Nicaragua, en donde llega á ser de 150 kilómetros, pero quedando interrumpida por un lago de vastas dimensiones, parece reunir tambien este punto considerables ventajas. El territorio de Tehuantepec, por último, constituido por una faja continua de 280 kilómetros de ancho, es el que visto superficialmente parece presentar mayores dificultades.

A pesar de estas apariencias, como una distancia mayor ó menor no es el único elemento que debe apreciarse en este asunto, sucede precisamente en los tres casos propuestos, que la facilidad de la obra se halla en razón inversa de la estrechez del terreno: así es que

mientras en el estado actual de nuestros conocimientos en ejecución parece ser imposible en Panamá, y acompañada de inmensas dificultades, en Nicaragua, la construcción, fácil y conveniente en Tehuantepec.

Desde la conquista, el istmo de Panamá ha sido el objeto de las mas diligentes indagaciones, y se crían la suposición de que el gobierno español no se haya ocupado de este importante proyecto. Desgraciadamente ningún reconocimiento tuvo feliz resultado, y el silencio que relativamente á este mismo objeto guardaron los célebres astrónomos que á fines del siglo pasado permanecieron algun tiempo en aquellas regiones, es la mejor prueba de que nada favorable tuvieran que anunciar al mundo sobre el particular.

Era materialmente imposible que las formas de un país de extensión tan reducida y que habia llamado tanto la atención, hubiesen quedado enteramente desconocidas durante tres siglos, métricas que es evidente que no existen en ninguna de las dos costas opuestas puertos naturales adonde dirigir las expediciones de un canal. En estos últimos tiempos se ha pretendido que todas las dificultades habian desaparecido, y que era casi tan fácil abrir un canal en el istmo de Panamá como lo seria en Holanda. Las relaciones posteriores de hábiles injenieros enviados para averiguar los hechos, parecen señalar al contrario los graves inconvenientes que el terreno opone á una empresa de esta clase; pero aun suponiendo que ninguno ofreciese la topografía del país, otros existen que por sí solos bastarian para hacerla impracticable, y que por desgracia no es posible remediar.

Mr. M. Chevalier examinando las consideraciones que deben tenerse presentes al escoger el punto mas conveniente para una comunicación oceánica, advierte muy oportunamente que una de las principales es la de su utilidad.

„Por grande que fuera,“ dice, „la reunión de tiempo que se consigue con dirigirse al istmo, los buques lo harian si hubiesen de ser solo un vasto „ostrio.“

El clima del de Panamá tiene fama de ser poligrafo, como lo han asentado Humboldt y otros escritores. El temor que inspiraba su inhabilidad fué una de las causas que impidieron la reunión del congreso que despues de la emancipación de las Américas españolas, habia sido propuesto para establecer un sistema de política general adecuado á los intereses de las naciones americanas. Por este mismo temor no se merecieron los injenieros Lloyd y Falgout á quedarse en el istmo el tiempo suficiente para completar los trabajos del reconocimiento que emprendieron en los años 1827 y 1828 de orden del general Bolívar y en una expedición mexicana, Lloyd perdió la vida. A este sensible motivo debe tambien atribuirse la grande renuncia de población que se nota en aquel istmo y consecuentemente la de terrenos necesarios para la subsistencia; y no permitiendo el clima poder numerar.

lar la primera, tampoco sería posible conseguir el incremento de los arroyos.

En este momento se está explorando de nuevo el istmo de Panamá; pero se ha supuesto últimamente que aun cuando se considerase posible la obra, su ejecución exigiría los esfuerzos reunidos de las principales potencias del mundo, y por lo menos la cantidad de 200 millones de francos.

El istmo de Nicaragua posee un territorio fértil, un clima benigno, y no le falta población. Hacia el Norte el lago de Nicaragua comunica con el Atlántico por medio del caudaloso río de San Juan, y por el Sur una pequeña distancia separa el mismo lago de la costa del Pacífico.

Bajo estos aspectos el istmo de Nicaragua se presenta muy favorablemente; pero despreciando á un examen detenido, se encuentran dificultades capaces de arrebatar la imaginación á los viajeros.

Segun los apuntes publicados por disposición del supremo gobierno del estado de Nicaragua, relativos á la exploración que en los años 1837 y 1838 verificó en aquel istmo D. J. Bailey, el río San Juan recorre en sus vueltas una extensión de cerca de 150 kilómetros, seis y medio de los cuales están ocupados por cuatro rapidos causados por unos bancos de peña que atraviesan todo su cauce. Estos obstáculos y el prolongado curso del río, parecerían dificultados de tanto tanto, que se indicó pudiera ser preferible excavar un canal lateral, mas bien que intentar la habilitación del río mismo para la navegación.

Hacia el Sur una distancia de casi 28 kilómetros entre el lago y el Pacífico, queda ocupada por una sierra que aunque no muy elevada, causaría trabajos de extraordinaria magnitud. Una extensión considerable debería escavarse á una profundidad mucho mayor de lo acostumbrado hasta ahora en obras de esta clase, y por mas de cinco kilómetros, sería inevitable taladrar los cerros abriendo un paso capaz de admitir los buques destinados á una navegación transatlántica. La posibilidad de semejante empresa no es poco dudosa, sobre todo si como es presumible, á pesar de los ensayos superficiales hechos por Bailey, el núcleo de la sierra que se trata de atravesar consiste, como lo de los Andes á que pertenecen, de granito ó pórfido antiguo.

El puerto de San Juan del Sur, al cual se trataría de llegar por este lado, no correspondiera por sus reducidas dimensiones al objeto á que se quisiera destinarlo, y parece que con los vientos dominantes de Norte y Nordeste, su entrada no es fácil ni aun exenta de graves peligros.

Se ha supuesto que esta obra costaría un desembolso de 150 millones de francos, pero esta cantidad es probablemente muy inferior á la que sería necesaria.

La mayor parte de la distancia que divide los dos mares en el istmo de Tehuantepec, está ocupada por las legañas y llanos en el lado del Sur, y por el curso del Coatzacoacoles en el del Norte, de modo que los principales trabajos que habría que ejecutar, que-

darian comprendidos entre los grados 16.26' y 17.3' de latitud Norte, es decir, en un espacio que no llega á 50 kilómetros, sin que sea necesario hacer ninguna excavación que exceda de los límites usuales.

Como en nuestro caso se trata de un canal á punto de reparto, lo mas esencial era buscar el modo de llevar á dicho punto una cantidad suficiente de agua. La del río Chicapa y de sus confluente, combinados con trononía, podría á ellas sola suministrar las cantidades; pero queriendo prever el caso de una escasez ó ecepsion, nos hemos dedicado á buscar los medios de aumentarla, y se ha logrado poder disponer no solo de la cantidad necesaria para alimentar el canal, sino también de un exáente cantidad que se destinaria á aumentar el caudal de los ríos que se creen oportuno habilitar para la navegación.

Nuestro en tal terreno en sus estrechidades dos puertos excelentes, y los materiales propios para la obra no pueden ser ni mas abundantes, ni de mejor clase, ni mas convenientemente distribuidos.

Un clima notable por su salubridad favorece el istmo de Tehuantepec, y los departamentos de que forma parte, reúnen juntos mas de 750 mil habitantes.

La admirable fecundidad del suelo, y la abundancia de ganados y de aves de toda clase, permitiendo á los buques renovar á precio cómodo sus provisiones en el istmo, les facilitarían el modo de poder cargar una cantidad mayor de mercancías en el lugar que aquellas deberían ocupar.

Á estas ventajas puramente locales, el istmo de Tehuantepec reúne, sobre los de Panamá y Nicaragua, otras de un interés general para la navegación, proporcionando á los buques procedentes de Europa y de los Estados Unidos, cuando por su destinación no tienen que descender á latitudes muy meridionales, una comunicación mas directa y por climas mas favorables. Para la vela, los buques que navegan en el Pacífico, tienen que subir á una latitud bastante elevada para evitar las corrientes de los vientos boreales, y en este caso tambien el camino del istmo de Tehuantepec les desvirtúa menos de su dirección. Por último, los vientos frescos pero no peligrosos de Norte y Nordeste, son comunes á todo el istmo americano; pero Tehuantepec no está sujeto á las dilataciones calmadas que en ciertas épocas del año paralizan la navegación en Panamá.

CONCLUSION.

Seame permitido, al terminar este informe, expresar mis ardientes deseos de que no se aprecien nuestros trabajos con referencia solo al escaso mérito científico que puedan tener, sino como los medios por los cuales se ha obtenido un conocimiento de la mayor importancia, expuesto en la relación que antecede con la mas estricta exactitud. Sendo así, no deseamos que se llegue á poner punto á una obra que ha sido el objeto de los deseos de tres siglos, y que el estado comercial y político del mundo altamente reclaman.

Muchas circunstancias concurren en este momento, que difícilmente podrían ser mas favorables para su ejecucion y que deberían aprovecharse.

El decidido empeño que el gobierno de la República mexicana ha tomado en este asunto, se manifiesta claramente por las numerosas concesiones hechas al empresario, y por la prontitud con que ha contestado favorablemente á todas las solicitudes de este último, como aparece por las fechas de las mismas, y de los decretos correspondientes que se insertan en el apéndice.

El gobierno de México se habia comprometido á prestar á la empresa de D. José de Garay, la proteccion y los auxilios que dependian de sus facultades, y las órdenes que expidió con este objeto, fueron puntualmente cumplidas. La comision debe á las autoridades locales del Istmo el tributo de su gratitud, y por mi conducido ejemplo con este deber. Todos los funcionarios públicos se esmeraron en llenar los deberos de la comision, no solo protejiéndola por medio de circulares y órdenes terminantes á las autoridades subalternas, sino tambien suministrándole todos los datos que podian serle interesantes.

Los habitantes de aquel territorio manifestaron el mayor interes por la realizacion de esta grande obra, y la comision nunca tuvo necesidad de valerse de la fuerza armada que habia sido puesta á sus órdenes. Estas favorables disposiciones en ninguna circunstancia se hicieron mas evidentes que en el acto de posesion que se mandó dar á D. José de Garay de los terrenos baldios que le fueron concedidos; pues ademas de haberse verificado con el mayor orden, los colonizantes presentes declararon delante de las autoridades politica y judicial, que ninguna oposicion tenían que hacer á estas concesiones, las cuales en nada perjudicaron á sus propiedades.

No puedo concluir este escrito de un modo para mí mas grato, que ofreciendo un público tributo de mi estimacion y afecto á los señores que me acompañaron en estos penosos trabajos y á los cuales tan útilmente contribuyeron.

En el corto tiempo que el Sr. de la Trouplinière tomó parte en las operaciones de la comision, lo hizo con el mayor empeño.

Harto penoso me es no poder recordar el nombre del capitán Gonzalez, sin despreciar la idea de que la dulzura de su caracter, su amor al trabajo y su instruccion, hacen mas sensible su pérdida. Su constitucion fisica le hacia presentir su corta vida. Hécia el fin de nuestros trabajos en el Istmo, sus dolencias fueron aumentando, y cuatro meses despues de nuestro regreso á México cesó de existir, dejando vivo en la memoria de sus compañeros, que por mi mano se parecen estas pocas flores sobre su tumba, los sentimientos de amistad que les habia inspirado.

El capitán Robles, joven de talentos é instruccion nada comunes, ha sido el colaborador mas inteligente y activo que ha tenido la comision en toda clase de operaciones, y da altas esperanzas á su patria.

El Sr. D. Pedro de Garay, encargado al mismo tiempo del despacho de la secretaria y de la parte administrativa de la comision, dando cumplimiento á las disposiciones del señor empresario, proveyó con el mayor acierto á la conciliación, tanto de la comision, como del numeroso séquito que la acompañaba; y en las noticias estadísticas se ha visto la parte debida ademas á sus diligentes investigaciones.

El teniente Guiso tambien prestó gustoso su asistencia á la comision; y en fin, todos los miembros de ella trabajaron á porfia, desplegando el mayor celo en el desempeño de sus deberes.

Lóndres, y junio 1.º de 1846.

Freyduno . Haro.

B I B L I O G R A F I A

1. ALFARO, Ricardo; HISTORIA DOCUMENTADA DE LAS NEGOCIACIONES DE 1926; 1a. ed.; Ed. Universitaria; Panamá, 1972.
2. ALFARO, Ricardo; CRONOLOGIA DE SUCESOS FUNDAMENTALES DE LA VIDA INTERNACIONAL DE PANAMA Y SUS RELACIONES CON LOS ESTADOS UNIDOS; 1a. ed.; Universidad de Panamá; Panamá, 1966.
3. ALFARO, Ricardo; PANAMA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA ANTE EL PROBLEMA DEL CANAL DE PANAMA; Facultad de Derecho, Universidad de Panamá; Panamá, 1966.
4. ARAYA Incera, Manuel; LA NEGOCIACION ENTRE ESTADOS UNIDOS Y PANAMA PARA UN NUEVO TRATADO SOBRE EL CANAL DE PANAMA; 1a. ed.; Colegio de México; México, 1977.
5. ARIAS, Harmodio; EL CANAL DE PANAMA; traducción de Diógenes Arosemena; 1a. ed.; Ed. Panamericana; Panamá, 1957.
6. AROSAMENA, Justo; ESTUDIOS HISTORICOS Y JURIDICOS: EL ESTADO FEDERAL DE PANAMA; 1a. ed.; Ed. Panamericana; Argentina, 1945.
7. BAXTER, Richard; THE PANAMA CANAL; Oceana Publications for the Bar of New York; N.York, 1965.
8. BAXTER, Richard; VIAS ACUATICAS INTERNACIONALES; 1a. ed. en español; Ed. Hispano Americana; México, 1967.
9. BAYO, Armando; DIPLOMATIC HISTORY OF THE PANAMA CANAL; Centro de Documentación Juan Noyola; Casa de las Américas, La Habana, 1967.
10. BAYO, Armando; PANAMA; Casa de las Américas; La Habana, 1968.
11. BENEDETTI, Eloy; EL PROBLEMA DE LA SOBERANIA EN LA ZONA DEL CANAL; 1a. ed.; Universidad de Panamá; Panamá, 1966.
12. BENEDETTI, Eloy; INCIDENCIAS DEL CANAL A NIVEL EN LA VIDA NACIONAL DE PANAMA; 1a. ed.; Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá; Panamá, 1987.

13. BLANCO, Boris; RELACIONES ENTRE PANAMA Y LOS ESTADOS UNIDOS; Vol. III; 2a. ed.; Biblioteca Nueva Panamá; Panamá, 1974.
14. BRASSEUR, Charles; VIAJE POR EL ISTMO DE TEHUANTEPEC; 1a. ed. en Lecturas Mexicanas; Fondo de Cultura Económica; México, 1981.
15. CASTILLERO, Ernesto; EL CANAL DE PANAMA; 5a. ed.; Ed. Impresor; Panamá, 1955.
16. DE LA MADRID H., Miguel; LOS GRANDES PROBLEMAS NACIONALES DE HOY; 1a. ed.; Ed. Diana; México, 1979.
17. DE LA ROSA, Diógenes; EL CANAL DE PANAMA; 1a. ed. en Testimonios; Fondo de Cultura Económica; México, 1976.
18. DIAZ González Rubio, Luis Miguel; MEXICO Y LAS COMISIONES INTERNACIONALES DE RECLAMACION; Tomo I; 1a. ed.; U.N.A.M.; México, 1983.
19. DUVAL Miles, Percy; THE STORY OF THE LONG DIPLOMATIC STRUGGLE FOR THE PANAMA CANAL; 2a. ed.; Stanford University Press; California, 1969.
20. FABREGA, Octavio; LA CUESTION DE LA SOBERANIA EN LA ZONA DEL CANAL; Universidad de Panamá; Panamá, 1966.
21. FENWICK, Charles; Derecho Internacional; 1a. ed. en español; Bibliográfica Omeba; Argentina, 1963.
22. FERNANDEZ Mac Gregor, Genaro; EL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y LOS ESTADOS UNIDOS; 1a. ed.; Ed. Elede; México, 1954.
23. FRIEDMANN, Gustave; LA CRISIS DEL PROGRESO; 1a. ed.; Ed. Laia; Barcelona, 1977.
24. GARAY, José; RECONOCIMIENTO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC; Ed. Ackermann; Londres, 1844.
25. GARCIA Cantó, Gastón; LAS INVASIONES NORTEAMERICANAS EN MEXICO; 1a. ed. en Lecturas Mexicanas; Consejo Nacional de Fomento Educativo; México, 1986.

26. GASPAR, Edmund; LA DIPLOMACIA Y LA POLITICA NORTEAMERICANA EN LATINOAMERICA; 1a. ed.; Ediciones Garnica; Argentina, 1979.
27. GAYNER, Harry; LO QUE IGNORAMOS DEL CANAL DE PANAMA; 1a. ed.; Costa Amic Editores; México, 1979.
28. GOZOL Santafe, Antonio; LOS PAISES POBRES; Colección Fondo del Archivo, No. 8; Fondo de Cultura Económica; México, 1974.
29. GOMEZ Hurtado, Alvaro; LA REVOLUCION EN AMERICA; 1a. ed.; Gran Colombiana Editores; Bogotá, 1979.
30. GOMEZ Robledo, Antonio; IDEA Y EXPERIENCIA EN AMERICA; 1a. ed.; Fondo de Cultura Económica; México, 1958.
31. GONZALEZ Ramirez, Manuel; EL CODICIADO ISTMO DE TEHUANTEPEC; 1a. ed.; Complejo Editorial Mexicano; México, 1973.
32. GOROSTIAGA, Xavier; PANAMA Y LA ZONA DEL CANAL; 1a. ed.; Colección Proceso; Ed. Tierra Nueva; Argentina, 1975.
33. ILLUECA, Jorge; LAS ACTUALES NEGOCIACIONES SOBRE EL CANAL DE PANAMA; Vol. III; 2a. ed.; Ministerio de Educación; Panamá, 1974.
34. JARA, Heriberto; EL CANAL DE TEHUANTEPEC; 1a. ed.; Ed. La Impresora; México, 1948.
35. KAPLAN, Marcos; PETROLEO Y DESARROLLO; 2a. ed.; U.N.A.M.; México, 1980.
36. LEIS, Radl; PANAMA, 1984: LA COYUNTURA POLITICA; Centro de Estudios y Acción Social; Panamá, 1984.
37. LINARES Julio, Muñoz Pinzón y otros; EL CANAL DE PANAMA: ORIGEN, TRAUMA NACIONAL Y DESTINO; recopilación de Enrique Jaramillo; 1a. ed.; Colección 70; No. 146; Ed. Grijalbo; México, 1976.
38. LOWRY, Malcolm; POR EL CANAL DE PANAMA; 2a. ed.; Ed. Era; México, 1977.

39. MANDULEY, Julio; PANAMA: ACERCA DE LA ESTRUCTURA, LA COYUNTURA Y LAS PERSPECTIVAS; 1a. ed.; CELA; México, 1978.
40. MEDINA Castro, Manuel; HISTORIA DE UN LATROCINIO: EL CANAL DE PANAMA; 1a. ed.; Ed. Diógenes; Panamá, 1973.
41. MEDINA Mora, Radl; LA NUEVA LEY SOBRE EL COMERCIO EXTERIOR; 1a. ed.; Ed. Porrúa; México, 1987.
42. MENDEZ Pereira, Octavio; ANTOLOGIA DEL CANAL: 1914-1939; 1a. ed.; The Star & Herald Ed.; Panamá, 1939.
43. MESA, Darío; LA VIDA DESPUES DE PANAMA; Manual de Historia de Colombia; Instituto de Cultura Colombiana; Bogotá, 1980.
44. MORENO, Manuel; STATUS JURIDICO DE LOS TRATADOS DEL CANAL DE PANAMA: 1903-1963; Publicaciones del Gobierno Nacional; Panamá, 1964.
45. NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA; Tomo II; Ed. Richardson; Panamá, 1963.
46. MORENO Quintana, Lucio; TRATADO DE DERECHO INTERNACIONAL; Tomo I; Ed. Sudamericana; Buenos Aires, 1963.
47. OBALDIA, Domingo y otros; PANAMA Y LOS ESTADOS UNIDOS ANTE EL PROBLEMA DEL CANAL DE PANAMA; Facultad de Derecho y Ciencias Políticas; Universidad de Panamá; Panamá, 1976.
48. ORTIZ Wadgymer, Arturo; EVOLUCION DE LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS; 1a. ed.; U.N.A.M.; México, 1981.
49. PEREIRA J., Bonifacio; HISTORIA DE PANAMA; 3a. ed.; Ed. Litográfica; Panamá, 1969.
50. PRUNEDA, Pedro; HISTORIA DE LA GUERRA EN MEXICO; 2a. ed.; Editorial del Valle de México; México, 1978.
51. ROUSSEAU, Charles; DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO; 1a. ed. en español; Ed. Ariel; Barcelona, 1957.

52. RYAN, Paul; LA CONTROVERSIA DEL CANAL DE PANAMA; 2a. ed.; Edamex; México, 1979.
53. SACHICA, Luis Carlos; LA CONSTITUCION COLOMBIANA; 1a. ed.; U.N.A.M.; México, 1982.
54. SALAZAR, Ruben; ALTERNATIVAS DEL ANTIIMPERIALISMO LATINOAMERICANO; 1a. ed.; U.N.A.M.; México, 1985.
55. SCHWARZENBERGER, George; MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL; Vol. I; 4a. ed.; Bibliográfica Omeba; Argentina, 1967.
56. SEARA Vazquez, Modesto; DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO; 5a. ed.; Ed. Porrúa; México, 1976.
57. SELSER, Gregorio; EL RAPTO DE PANAMA; 2a. ed.; Ed. Granica; Argentina, 1975.
58. SEPULVEDA, César; DERECHO INTERNACIONAL; 11a. ed.; Ed. Porrúa; México, 1980.
59. SIERRA, Justo; JUAREZ, SU OBRA Y SU TIEMPO; 1a. ed.; Ed. del Valle de México; México, 1977.
60. SOLER, Ricaurte y otros; UNA EXPLOSION EN AMERICA; EL CANAL DE PANAMA; 1a. ed. en español; Siglo XXI; México, 1985.
61. SORENSEN, Max; MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO; Ed. Fondo de Cultura Económica; México, 1978.
62. TIRADO Mejía, Alvaro; COLOMBIA: SIGLO Y MEDIO DE BIPARTIDISMO; 6a. ed.; Ed. Siglo XXI; Bogotá, 1980.
63. TORRIJOS, Omar; LA BATALLA DE PANAMA; 3a. ed.; Ed. Universitaria; Buenos Aires, 1973.
64. TURNER, Anayansi; RELACIONES CENTROAMERICA-MEXICO; PANAMA; 1a. ed.; Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE); México, 1986.
65. VALADES, José; MEXICO, SANTA ANNA Y LA GUERRA DE TEXAS; 1a. ed.; Ed. del Valle de México; México, 1979.

REVISTAS.

1. AGUILAR Carmen y MENDIOLA, Jorge; ¿SEGUIRAN LAS PUERTAS ABIERTAS?; Rev. Expansión, Año XXI, Vol. XX, No. 509, Febrero de 1989, México.
2. AGUILAR, Mariano; LAS BASES MILITARES EN EL CANAL: PROBLEMA ESENCIALMENTE POLITICO; Rev. de la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid, Vol. VI, No. 14, 1962, España.
3. BOLIVAR P., Carlos; LA DEFENSA DEL CANAL Y LOS INTERESES NACIONALES; Lex, Revista del Colegio Nacional de Abogados, No. 1, Enero de 1973, Panamá.
4. BURKER, Ellsworth; LA ORIENTACION BASICA NORTEAMERICANA PARA LAS NEGOCIACIONES SOBRE EL CANAL DE PANAMA; Rev. Actas Procesales del Derecho Vivo, Cuadernos Latinoamericanos del Derecho en acción, Vol. XV, No. 43/45, abril de 1975, Venezuela.
5. CASTRO, Nils y ORTEGA, Oydón; EL CANAL DE PANAMA A 5 AÑOS DEL TRATADO NUEVAS CAUSAS DE CONFLICTO; Rev. Foro Internacional, Vol. XXVI, No. 1, Colegio de México, Julio-Septiembre de 1985, México.
6. CEPAL; LA ECONOMIA DE PANAMA Y LA ZONA DEL CANAL, Vols. I y II, 1972, México.
7. DIENA, T.; SITUACION JURIDICA DE LOS CANALES INTEROCEANICOS; Rev. Argentina de Ciencias Políticas, Vol. V, 1912, Argentina.
8. FACIO, Gonzalo; LA RATIFICACION DE LOS TRATADOS TORRIJOS-CARTER SOBRE EL CANAL DE PANAMA Y EL VALOR JURIDICO DE LAS LLAMADAS RESERVAS HECHAS POR EL SENADO DE LOS ESTADOS UNIDOS; Rev. de Ciencias Jurídicas, No. 33, Colegio de Abogados, Sept-Dic. 1977, Costa Rica.
9. GOROSTIAGA, Xavier; DIEZ TESIS SOBRE LOS TRATADOS DEL CANAL DE PANAMA; Rev. de Comercio Exterior, Vol. 29, No. 1, enero de 1979, México.

10. GROS Espiell, Héctor; LOS TRATADOS SOBRE EL CANAL DE PANAMA Y LA ZONA LIBRE DE ARMAS NUCLEARES DE AMERICA LATINA; Lex, Año IV, No. II, Sept-Dic. 1978, Panamá.
11. LINARES, Julio; LA SOBERANIA EN LA ZONA DEL CANAL DE PANAMA; Lex, No. 1, 1973, Panamá.
12. ORTEGA, Ordén; EL CANAL DE PANAMA Y EL INTERES NACIONAL; Rev. de Política Internacional, Año XXXVII, No. 862, Marzo de 1986, Yugoslavia.
13. SALO, Engel; FUNDAMENTOS DE LA POSICION DE LA CANCELLERIA PANAMEÑA EN RELACION CON EL RECHAZO POR PARTE DE PANAMA DE LOS TRES PROYECTOS DE TRATADOS DE 1967; Rev. Anuario de Derecho, Sept de 1970, Panamá.
14. SETKA, Roko; REUNION MINISTERIAL EXTRAORDINARIA DEL BURO DE COORDINACION DE LOS PAISES NO ALINEADOS; Rev. de Política Internacional, Año XXXVIII, No. 889, abril de 1987, Yugoslavia.
15. SETKA, Roko; LOS ESTADOS UNIDOS Y PANAMA; Rev. de Política Internacional, Año XXXVIII, No. 890, junio de 1989, Yugoslavia.
16. TORRIJOS, Moisés; EL CANAL DE PANAMA; HERIDA DE AMERICA; Rev. de Política Internacional, Año XXV, No. 641, Diciembre de 1976, Yugoslavia.

P E R I O D I C O S .

- EXCELSIOR, Sección A, 11 de enero de 1964.
- EL UNIVERSAL, Primera parte, 8 de octubre de 1977.
- EL DIA, 26 de octubre de 1977.
- EXCELSIOR, Sección A, 28 de septiembre de 1977.

T R A T A D O S , L E Y E S Y P U B L I C A C I O N E S
O F I C I A L E S .

- Doc. N.U. A/Conf.13/L.52 (Oct. 1958)
- Doc. N.U. A/CN.4/130 (1960)
- Doc. N.U. A/Conf.39/27,8 (1969)
- Doc. N.U. Res. 3016/XXVII (18-XII-1962)
- Tratado Herrán - Hay (1902)
- Tratado Hay - Bunau Varilla (1903)
- Tratado de Paz entre las Potencias Aliadas y Asociadas y Alemania. (Versalles, 1919)
- Convención de Constantinopla (1888)
- Tratado de Alianza entre el Reino Unido y Egipto (1954)
- Tratado Clayton - Bulwer (1850)
- Tratado Bidlack - Mallarino (1846)
- Tratado Hay - Pouncefote (1901)
- Tratado Guadalupe - Hidalgo (1848)
- Tratado Diez de Bonilla - Gadsen (Tratado de La Mesilla) (1853)
- Tratado Torrijos - Carter (1977)
- Ley de Nueva Granada (1866)
- Decreto Garay (1842)
- El Observador Judicial y de Legislación (2-Marzo-1842)

- Boletín Oficial del Supremo Gobierno (9-II-1853)
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley general de Sociedades Mercantiles.
- Ley para regular la inversión extranjera y promover la inversión mexicana.